JOURNAL DES CHEMINS DE FER, DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

Digitized by Google

THE LIBRARY

Periodical Collection
CLASS

BOOK

Digitized by Google

Digitized by Google

JOURNAL

DES

CHEMINS DE FER

XXIE ANNÉE. — 1862

PARIS

64, RUE DE RICHELIEU, 64

Digitized by Google

Digitized by Google

JOURNAL

DES

CHEMINS DE FER

VINGT ET UNIÈME ANNÉE — 1862

TABLE DES MATIÈRES

Actes officiels. — Nouveau décret sur les valeurs étrangères, 38. — Projet de loi relatif à la conversion facultative de la rente à 1/2 0/0, de la rente à 0/0 et des obligations trentenaires, etc., 73 et 87. — Exposé des motifs, 74. — Projet de loi adopté, 75. — Loi relative à la conversion de la rente, 99. — Décret relatif à la soulte, 115. — Loi relative aux emprunts départementaux, communaux, etc., pour la conversion, 138. — Chemin de fer de Reims à Mourmelon, décrété d'utilité publique, 216. — Concession du chemin de fer de Brioude à Alais à la Compagnie de Lyon, 216, 283. — Décret autorisant un magasin général avec salle des ventes à Toulouse, 363. — Rapport à l'Empereur sur trente-cinq lignes nouvelles de chemins de fer; arrêtés y relatifs, 363. — Exposé des motifs d'une disposition additionnelle à insérer dans le projet de loi de finances, 437. — Projet de loi sur les sociétés à responsabilité limitée, 437. — Loi portant modification des articles 71, 75 et 90 du Code de commerce, 456. — Convention entre la France et la Grande-Bretagne, 456. — Entrepôt des sucres à Cambrai, 456. — Décret portant promulgation de la convention relative aux chemins de fer entre la France et l'Italie, 503. — Projets de lois applicables à l'exécution des chemins de fer de Napoléon-Vendée, de Rochefort et de Saintes, 520. — Acte qui modifie les articles 71, 75 et 90 du Code de commerce, 565. — Autorisation donnée aux forges de Commentry, 566. — Exposé des motifs autorisant l'allocation par l'Etat d'une subvention de 10 millions en vue de l'exécution d'un chemin de Reims à Metz, 583. — Projet de loi relatif aux chemins de Napoléon-Vendée, etc., 583. — Loi y relative, 585. — Exposé des motifs d'un projet de loi approuvant la convention passée avec le chemin de fer du Nord, 584. — Concession accordée à MM. Guilhou, 585. — Concession du chemin de fer de Libourne à Bergerac, 585. — Chemins de fer déclarés d'utilité publique (Lille et Valenciennes), 586. — Concession du chemin de fer de Saint-Quentin à la Compagnie du Nord, 586. — Chemin de fer de Mézières déclaré d'utilité publique, 586. — Décret relatif à la voirie et aux canaux de Lille, 661. — Chemin de fer du Grand Parc à Rouen, décrété, 661. — Embranchement de Dieuze, 661. — Chemin de Rouen à Amiens, 662. — Décret impérial qui détermine le point du chemin de Toulon, duquel partira l'embranchement sur Draguignan, 680. — Décret qui détermine le tracé du chemin de Napoléon-Vendée à la ligne d'Angers et Niort, 680. — Décret autorisant la Société des mines de Lens à relier son gisement houiller au réseau des voies ferrées, 680. — Police des chemins de fer algériens, 680. — Décret relatif à l'amélioration de la baie de Couche, 736. — Adjudication de la concession du chemin de Napoléon-Vendée aux Sables et de Napoléon-Vendée à Bressuire, 783. — Rapport à l'Empereur, 797. — Décret relatif aux agents de change, 816.

Abolition des lois sur l'usure ou de la liberté du prêt à intérêt (*de l'*), 827, 845, 869.

Année 1861 (*l'*), article, 3.

Armements maritimes (Barbey et Cie). — Service des actions, 137. — Assemblée générale, 139, 148. — Intérêts actions, 202. — Remboursements, 456.

Associations d'agent de change, 451.

Assurances, 37, 136, 536, 683.

Avis aux actionnaires. — Tous les numéros.

Banque d'Angleterre. — Situation, 666, 678, 737, 795, 814, 864, 879, 915, 928, 962, 972.

Banque nationale d'Autriche, 70.

Banque nationale de Belgique. — Bilan, 631.

Banques coloniales (*Agence centrale des*). — Dividende, 713.

Banques coloniales (*les*), 549.

Banque de Crédit autrichien. — Intérêts actions, 6, 38.

Banque de Darmstadt. — Intérêts actions, 24, 38, 206. — Coupon, 966.

Banque des Etats-Unis (*en liquidation*). - Dividende, 446, 880.

Banque de France. — Intérêts actions, 6, 38. — Situation, 21, 102, 165, 244, 360, 484, 550, 647, 713, 797, 875, 879. — Réduction de l'escompte, 50, 197. — Résultats comparés, 161. — Assemblée générale, 192. — Dividende semestriel, 517. — Taux de l'escompte élevé, 859.

Banque Ottomane. — Lettre, 920.

Banque de Russie. — Situation, 631.

Banque générale suisse. — Intérêts actions, 202, 752.

Banque générale suisse et Crédit international mobilier et foncier. — Assemblée, 750. — Rapport, 784. — Réflexions, 812.

Bibliographie. — De l'influence de l'amortissement sur le crédit public, 21. — Traité du contrat de transport par terre en général et spécialement par chemin de fer, par Ch. Duverdy, 234. — Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans, chez tous les peuples, économie financière, industrielle, politique et morale des voies ferrées, par M. Audiganne, 298. — Annuaire officiel des chemins de fer, 505. — Livret Chaix, 574. — Tableau des plus hauts et plus bas cours annuels des 800 premières valeurs cotées à Paris, Lyon, Marseille etc., du 17 janvier 1797 (28 nivôse an V) à nos jours, par M. Courtois, 834. — *La Critique*, revue littéraire, 899. — Exposition universelle de Londres de 1862. —

Digitized by Google

Rapports officiels des membres de la section française du jury international, 929.

Bilan de la Banque de France (*le*), 642, 706, 794, 939.

Bons du Trésor, 115.

Boulevards du Temple (*Société civile immobilière des*), 877, 882.

Bourses étrangères, 4, 22, 36, 52, 72, 84, 103, 122, 135, 150, 164, 183, 201, 214, 361, 390, 454, 848, 895, 927, 933, 958, 972.

Bourse de Londres, 4, 22, 37, 52, 72, 84, 103, 122, 135, 150, 164, 185, 201, 215, 245, 281, 312, 301, 419, 436, 455, 501, 518, 536, 551, 581, 632, 647, 678, 698, 713, 735, 765, 781, 815, 832, 848, 896, 909, 928, 943, 958, 972.

Budget des travaux publics, 263.

Budget de 1863 (*le*), 003.

Bulletin commercial. — Chaque numéro.

Bulletin de la semaine. — En tête de chaque numéro.

Bulletin comparatif des recettes kilométriques d'une année à l'autre. — Chaque numéro.

Cail et Cie (*Société*). — Intérêts d'actions, 202. — Intérêts d'obligations, 558. — Assemblée, 749. — Tirage, 801. — Analyse du compte rendu de l'exercice clos, 829. — Dividendes, 958.

Caisse générale des actionnaires. — Avis, 664.

Caisse générale des chemins de fer. — Rapport des liquidateurs de la Caisse, 102. — Lettres de M. Mirès, 310 — Liquidation, 456. — Avis aux actionnaires, 773. — Convocation, 796. (Voir au mot *Mirès*.)

Caisse des travaux de Paris. — Intérêts des bons, 11, 207.

Capital des chemins de fer (*le*), 707.

Cavour (*Canal*). — Echange des certificats nominatifs, 966.

Canal de Gap, 117, 134. — Émission, 137, 138.

Canal de jonction de la Sambre à l'Oise. — Intérêts d'actions, 555. — A-compte sur le dividende, 991.

Canal maritime de Suez. — Intérêts d'actions, 6, 38, 537. — Assemblée générale, 310. Situation financière, 358. — Appel de fonds, 363, 410, 495, 520.

Canalisation de l'Ebre (*Société de la*), 535.

Chambres de commerce (*Avis des*) au sujet de la lutte des Compagnies Pereire et Talabot, 759.

Chambre de commerce de Marseille. — Projet de lignes de chemins de fer et de gares, proposé par les Compagnies du Midi et de Paris à Lyon, 728.

Chambre consultative des arts et manufactures d'Aix, 733.

Changes, 5, 22, 37, 53, 72, 86, 103, 122, 135, 150, 164, 183, 850, 896, 910, 944, 959, 973.

Charbonnages du nord de Charleroi. — Tirage, 478. — Intérêts actions, 503, 519. — Remboursements, 538, 601, 615, 633, 982.

Charges d'agent de change, 358.

Châtillon et Commentry (*Forges de*). — Création de nouvelles actions, 670. — Clôture de la souscription, 702, 742.

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

CHEMINS DE FER MIS A L'ENQUÊTE DANS LES DÉPARTEMENTS DU MIDI, 707, 778.

CHEMINS DE FER EN 1861 (*les*), 259, 387, 482, 498, 610, 626.

CHEMINS DE FER A BON MARCHÉ (*les*), 514, 530, 594.

CHEMINS DE FER DE LA MONTAGNE, 645.

CHEMINS DE FER EN 1862 (*les*), 242, 555.

CHEMINS DE FER ET L'ANNÉE 1865 (*les*), 19, 131, 162.

REVENU DES CHEMINS DE FER POUR 1861 (*le*), article, 34.

SITUATION DU RÉSEAU FRANÇAIS, 859, 875.

CHEMINS DU TROISIÈME RÉSEAU (*les*), 483, 499, 876, 890, 970.

CHEMINS DE FER DU QUATRIÈME RÉSEAU (*les*), 545.

ARDENNES (*Chemin de fer des*). — Intérêts actions, 6, 519, 537, 589, 901. — Intérêts obligations, 6, 54, 492, 520, 944. — Intérêts actions, 38, 601. — Réception de la ligne de Reims à Soissons, 244. — Assemblée générale, 300. — Rapport, 328. — Ligne de Villers-Cotterets à Soissons, 435. — Recettes, 515. — Appel de fonds, 540, 601. — Coupon, 530. — Appel de fonds, déduction du coupon, 589. — Ouverture de la section de Charleville à Thionville, 611. — Article, 925. — Echange de titres, 984.

ALGÉRIENS (*Chemins de fer*). — Assemblée, 30, 83. — Compte général au 1er décembre 1860, 294. — Intérêts actions, 53, 574, 559, 601.

ARRAS A ÉTAPLES (*Chemin d'*), 545, 561, 563, 828. — Résultat de l'enquête, 846.

BELFORT A GUEBVILLER (*Chemin de fer de*), 515.

BESSÈGES A ALAIS (*Chemin de fer de*). — Intérêts actions, 6, 38. — Remboursement, 7, 38. — Assemblée générale, 212. — Rapport, 289. — Chemin du Rhône à Saint-Ambroix, 433. — Coupon, 540. — Avis, 667. — Actions et obligations admises en garanties d'avances, 683. — Tirage, 901, 940.

BRIOUDE A ALAIS (*Chemin de fer de*), 243.

CEINTURE DE PARIS (*Chemin de fer de*). — Ouverture du service des voyageurs, 555.

CETTE A MARSEILLE. — Notes respectives des Compagnies du Midi et de Lyon, 194, 212. — Documents, 260. — Réponse, 277. — Lettres des délégués du Midi et du Sud-Ouest, 313. — Lettres de MM. Dassier, Pereire, 356, 515, 707, 728, 733, 753, 757, 778. (Voir *Conseils généraux et municipaux*.)

CHARENTES (*Chemins de fer des*), 515, 552. — Prix de revient kilométrique de la construction, 564. — Émission de 50,000 actions, 636.

DAUPHINÉ (*Chemin de fer du*). — Intérêts actions, 6, 88, 503, 519, 537, 959, 980. — Intérêts obligations, 6, 54, 503, 520, 959, 980. — Article, 418. — Rapport, 439, 580. — Liste d'obligations, 572. — Remboursement, 538. — Réfutation d'un article sur cette Compagnie, 756, 795.

DIEUZE A STRASBOURG, 666.

EST (*Chemin de fer de l'*). — Paris à Troyes. — Intérêts obligations, 6, 55, 503, 520, 772, 885. — Listes d'obligations, 28, 91, 411, 902. — Remboursement, 7, 38, 123, 138, 391. — Dividende, 212. — Intérêts actions, 240, 363, 656, 503, 319. — Assemblée générale, 308. — Rapport, 368. — Ouverture des lignes de Munich à Linz et de Strasbourg à Kehl, 387. — M. Drouyn de Lhuys, président du conseil, 435. — Inauguration de la section de Troyes à Bar-sur-Seine, 580. — Coupon no 10, 789. — Paiement d'arrérages, 805. — Coupon, 965. — M. Thouvenel, président du conseil d'administration, 861. — Liste d'obligations, 918. — Nouvelle réduction de tarifs, 940.

GRAND'COMBE. — Intérêts actions, 38.

LYON A LA CROIX-ROUSSE (*Chemin de fer de*). — Assemblée générale, 309. — Rapport, 421. — Émission de 1,819 actions, 489. — Intérêts actions, 519, 537. — Intérêts obligations, 520. — Assemblée, 667. — Coupon no 5, 980.

LYON-GENÈVE (*Chemin de fer de*). — Intérêts obligations, 6, 54, 503, 520. — Remboursements, 7, 38. — Assemblée générale extraordinaire, 9. — Avis, 818. — Pétition des actionnaires, 940.

LYON A SATHONAY (*Société anonyme du chemin de fer de*). — Assemblée générale, 598. — Emission de 5,357 obligations, 851. — Clôture de la souscription, 867.

MIDI (*Chemins de fer du*) et *du canal latéral à la Garonne*). — Intérêts actions, 6, 38, 503, 519, 537. — Intérêts obligations, 6, 54, 503, 520. — Dividende, 212. — Document relatif à Cette et Marseille, 260. — Assemblée générale, 277. — Rapport, 320. — Remboursement, 363, 456, 538. — Lettre de Son Excellence le ministre des travaux publics, 515.

MOSELLE (*les chemins de fer de la*), 748.

NORD (*Chemin de fer du*). — Intérêts actions, 6, 38, 503, 519, 537. — Intérêts obligations, 6, 54, 503, 520, 960. — Assemblée générale, 307. — Rapport, 325. — Tirage, 350. — Concession de la ligne de Valenciennes à Achette, 515. — Mesure libérale de la Compagnie, 535. — Article, 778. — Troisième versement, 790.

ORLÉANS (*Chemin de fer d'*). Intérêts obligations, 6, 54, 593, 520 — Remboursements, 7, 38. — Bruit d'une prochaine émission, 101. — Revenu de l'exercice 1861, 171. — Emission de nouvelles actions, 180, 456. — Intérêts actions, 202. — Assemblée générale, 211. — Rapport, 217. — *Erratum*, 236. — Emission de 300,000 actions nouvelles, 503. — Tirage, 283. — Remboursement, 363, 456, 520, 601. — Actions estampillées, 553. — Coupon, 717. — Versement, 717. — L'Orléans et ses recettes, 690, 722. — Lignes de Bretagne; inauguration, 723. — Paiement du coupon, 740. — Inauguration de la section de Nantes à Lorient, 747. — Evaluation de produits, 779. — Nouvelle section, 876. — Tirage, 902, 940. — Appréciation des recettes des cinq dernières semaines, 923. — Obligations 1855 et deuxième série de l'ancienne Compagnie d'Orsay, 934.

OUEST (*Chemins de fer de l'*). — Intérêts obligations, 6, 54, 492, 503, 520, 918. — Revenu de l'exercice 1861, 171. — Assemblée générale, 211. — Intérêts actions, 245. — Rapport, 721. — Remboursement d'obligations, 303, 538, 599. — Ouverture de la section de Pont-l'Evêque à Honfleur, 548. — L'église et la gare du Vésinet, 580. — Coupon, 717, 790. — Tirage, 869.

PARIS LYON-MÉDITERRANÉE (*Chemin de fer de*). — Intérêts obligations, 6, 54, 202, 492, 520, 701. — Remboursements, 7, 38, 123, 151, 202, 210, 456, 520. — Tirage, 151. — *Erratum*, 199. — Tirage, 391. — Dividende, 243 — Intérêts actions, 246, 363. — Assemblée générale, 276. — Rapport, 283. — Tirage, 440, 560. — Emission de 340,000 obligations, 492, 520, 522, 531, 539. — Etude sur la ligne de Marseille à Cette, 610, 633. — Evaluation des produits, 707, 779. — Appel de fonds, 717, 740. — Tirage, 751. — A-compte sur le dividende, 795. — Tirage des obligations d'Andrezieux à Roanne, 818, 867. — Ouverture de la section de Mouchard à Pontarlier, 861, 876. — Recettes approximatives, 924. — Paiements d'obligations, 930. — Service des titres dans les gares, 965. — Tirage, 978.

REIMS A METZ (*Chemin de fer de*), 213, 515.

SAINT-OUEN (*Chemin de fer et Docks de*) ouverts à la circulation des marchandises, 8, 190. — Tarifs, 200. — Articles, 955, 941. — A-compte sur les actions, 981.

CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

CHEMINS DE FER ÉTRANGERS EN 1862 (*les*), 580.

Chemins de fer allemands:

EST DE BAVIÈRE (*Chemins de fer de l'*). — Intérêts des actions, 363.

Chemins de fer autrichiens:

AUTRICHIENNE I. R. P. *des chemins de l'État* (*Société*). — Liste d'obligations, 590. — Remboursement, 7, 38, 601. — Intérêts actions, 38, 503, 520, 537. — Appréciation des résultats de l'exploitation, 134. — Assemblée, 435, 461. — Dividende, 494.

OUEST DE L'AUTRICHE (*Chemin de fer de l'*), 181.

SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE ET DE L'ITALIE CENTRALE (*Compagnie des chemins de fer du*). — Produits de 1861 (article), 153. — Dividende, 261. — Service des actions, 283, 363, 456. — Assemblée générale, 388. — Rapport, 392. — Appel de fonds, 790, 822. — Tirage, 918, 960. — Intérêts obligations, 959. — Intérêts obligations, 6, 503, 520. — Remboursements, 7, 38. — Revenu des actions en 1861, article, 595.

Chemins de fer belges:

ANVERS A GAND (*Chemin de fer*). — Actions privilégiées, amortissables, 158. — Service d'actions, 202.

CENTRE BELGE (*Chemin de fer du*). — Rembourse-

Digitized by Google

uments, 7, 38. — Assemblée, 419. — Intérêts actions, 552. — Tirage, 950.

GUILLAUME-LUXEMBOURG. — Assemblée générale, 148. — Rapport, 168. — Intérêts actions, 456, 503, 520, 537. — Situation de la ligne, 549. — Tirage, 686, 789, 790. — Assemblée, 779, 816. — Rapport, 783, 816. — Intérêts obligations, 790. — Coupon d'obligations, 806. — Situation de l'entreprise, 845. — Baisse, 931.

HAINAUT ET FLANDRES (*Chemin de fer*). — Intérêts obligations, 6, 537. — Assemblée, 435, 796, 811. — Liste, 446. — Remboursements, 456, 538, 565.

ICHTERVELDE A FURNES (*Chemins de fer de*). — Assemblée générale, 149, 251. — Intérêts actions, 520, 537. — Dividende, 966.

Chemins de fer espagnols :

BARCELONE A SARAGOSSE (*Chemin de fer de*). — Art., 36. — Lettre en réponse à l'art. du 18 janvier, 68. — Observations de la rédaction, 84. — Nouvel incident, 101. — Intérêts actions, 6, 38. — Intérêts obligations, 6, 982. — Assemblée générale, 148. — Ajournement, 163, 199. — Assemblée générale, 231. — Compte rendu, 279. — Coupon non payé, 517. — Avis, 667. — Adjudication de 5,200 obligations, 821.

CIUDAD-REAL A BADAJOZ (*Chemins de fer de*), 550. — Intérêts actions, 520, 537. — Intérêts obligations, 702. — Coupon, 918.

CORDOUE A MALAGA. — Assemblée, 453.

CORDOUE A SÉVILLE (*Chemin de fer de*). — Intérêts actions, 202, 520, 537. — Intérêts obligations, 520. — Compte rendu d'assemblée, 534.

GRAO DE VALENCE ET D'ALMANSA. — Intérêts actions, 38.

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE (*Chemin de fer de*). — Intérêts actions, 6, 503, 537, 981. — Intérêts obligations, 6, 492, 503, 520, 933, 981. — Intérêts actions, 38, 456, 520. — Appel de fonds, 7, 38, 456, 503, 520. — Remboursements, 7. — Dividende de 1861, 180, 581. — Compte rendu d'assemblée, 435. — Renseignements, 453. — Rapport, 483. — Tarifs de transport, 599. — Situation de la Compagnie et appréciation du dividende, 861, 891. — Tirage, 965.

MÉDINA DEL CAMPO A ZAMORA (*Compagnie du chemin de fer de*). — Appel de fonds, 882. — Soumission de 10,000 obligations, 896, 915. — Intérêts actions, 912.

MONTBLANCH A REUS (*Chemin de fer de*). — Intérêts actions, 202, 702. — Intérêts obligations, 202, 702. — Assemblée générale, 435; autorisée à prendre le nom de Compagnie de Lerida à Reus et Tarragone, 912.

NORD DE L'ESPAGNE (*Chemin de fer du*). — Intérêts actions, 6, 38, 520, 537. — Assemblée générale, 435.

SARAGOSSE-PAMPELUNE (*Chemin de fer de*). — Intérêts actions, 6. — Actions, 52, 503, 520, 537. — Intérêts obligations, 202, 741. — Avis, 418. — Coupon, 493. — Compte rendu d'assemblée, 534. — Coupon, 521, 741, 949. — Rapport, 553. — Concession jusqu'à Alsasua, 598.

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX (*Chemin de fer de*). — Intérêts actions, 6, 38, 503, 520, 537. — Intérêts obligations, 7, 559, 606. — Remboursements, 7, 38, 303. — Tirage, 266, 982. — Avis, 435. — Coupon, 493, 818, 854, 930, 981. — Compte rendu, 534. — Rapport, 569.

TARRAGONE A REUS (*Chemin de fer de*). — Tirage, 21. — Intérêts actions, 38, 701. — Intérêts obligations, 72, 202, 500, 701. — Liste d'obligations, 109. — Coupon, 541, 578.

Chemins de fer hollandais :

NÉERLANDAIS (*Chemin de fer central*). — Dernier versement, 790.

Chemins de fer italiens :

CALABRO-SICILIENS (*Chemins de fer*), 526.

ITALIE (*Chemins de fer de la ligne d'*). — Assemblée générale, 387. — Rapport, 506. — Adjudication, 867. — Intérêts actions, 6, 492, 950. — Intérêts obligations, 6, 38, 583, 520.

ITALIE MÉRIDIONALE (*Chemins de fer de l'*). — Délibération du Conseil d'administration, 918.

LIVOURNAIS (*Société anonyme des chemins de fer*). — Coupon, 525. — Extrait des comptes rendus, 836. — Intérêts obligations, 981.

NAPOLITAINS (*Chemins de fer*). — Aperçu des lignes comprises dans la concession Bastogi, 946.

ROMAINS (*Chemins de fer*), 3. — Intérêts obligations, 6, 492, 503, 520, 537. — Remboursements, 7, 38, 73, 105. — Tirage, 11. — *Erratum*, 26. — Ajournement, 68. — Motifs de la convocation. — Inauguration de Rome à Ceprano, 68, 81. — Décret autorisant les Compagnies anonymes à ester, 101. — Assemblée générale, 133. — Rapport, 147, 152, 166. — Souscription, 163. — Émission, 198, 202, 209. — Appel de fonds, 202. — Intérêts d'actions libérées, 260, 772. — Publicité donnée aux recettes, 309. — Section de Rome à Foligno, 418. — Article, 435. — Coupon, 541, 578, 741, 965. — Inauguration de Naples à Ceprano, 725. — Intérêts d'actions privilégiées, 772. — Section de Rome à Ceprano et de Ceprano à Naples, 907, 951. — Tirage, 934, 965, 981. — Échange de titres, 949, 981.

TURIN A SAVONE ET A ACQUI (*Chemin de fer de*). Appel de fonds, 835.

VICTOR-EMMANUEL (*Chemin de fer*). — Intérêts actions, 6, 38, 519, 537. — Percée du mont Cenis, 611. — Résolution de l'assemblée générale, 892. — Rapport, 911. — Émission d'actions, 926. — Prospérité de la Compagnie, 780. — Coupon, 938, 965.

Chemins de fer portugais :

PORTUGAIS (*Chemins de fer*), service actions, 6, 38, 503, 520, 537, 741, 950. — Intérêts obligations, 6, 520, 982. — Article, 180. — Etat des travaux, 198, 483. — Avis, 930. — Assemblée, 955. — Rapport, 978. — Dividende, 982.

Chemins de fer russes :

RUSSES (*Chemins de fer*). — Coupon, 10. — Intérêts actions, 38. — Assemblée, 000. — Rapport, 627. — Prorogation du délai fixé pour la libération des actions, 854.

Chemins de fer suisses :

BERNE (*Chemin de fer de l'État de*). — Fourniture de 3,400 tonnes de rails, 26. — Mise au concours de travaux d'art, 737.

CENTRAL-SUISSE (*Chemin de fer*). — Intérêts actions, 202, 240, 347. — Résultats, 645.

FRANCO-SUISSE (*Chemin de fer*). — Rapport, 24. — Liste d'obligations, 29. — Article, 133. — Obligations, 151, 216, 701. — Assemblée, 563. — Rapport, 617. — Coupon, 718. — Versement en retard, 773.

LAUSANNE A FRIBOURG (*Chemin de fer de*). — Intérêts actions, 558, 601.

OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES (*Compagnie de l'*), 483. — Rapport, 618. — Assemblée, 633.

OUEST-SUISSE (*Chemins de fer de l'*). — Revenus présumables, 453. — Assemblée générale, 549.

SUISSES (*Chemins de fer*). — Vente proposée, 970.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES. — Intérêts obligations, 7, 456, 520. — Liste, 525. — Émission de 9,000 actions, 902. — Intérêts obligations, 918, 982.

Chollet et Cie (*Société*), 630.

Chronique industrielle. — Chaque numéro.

Compagnie transatlantique. — Intérêts actions, 38.

Compagnie internationale d'assurances, 737.

Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz. — Intérêts obligations, 7, 520. — Recettes comparées de 1860 et 1861, 11. — Assemblée, 103. — Rapport, 160. — Intérêts actions, 246. — Versement, 773. — A-compte sur le dividende, 773.

Compte d'établissement des chemins de fer (*du*), 843.

Comptoir Bonnard. — Assemblée générale, 117, 214.

Comptoir d'escompte de Paris. — Intérêts des actions, 73, 606. — Situation au 31 décembre 1861, 103; en 1862, 119, 181, 204, 380; au 31 mai, 501, 599, 630, 713, 813, 879, 957. — Assemblée, 598. — Rapport, 615. — Prêts, 633. — Avantages attachés au Comptoir, 918.

Conseils généraux. — Vœux concernant les chemins de fer mis à l'enquête dans les départements du Midi, 691, 734. (Voir *Cette à Marseille.*)

Conseils municipaux (*Délibérations des*) au sujet des chemins de fer méridionaux, 761. (Voir *Cette à Marseille.*)

Conversion de la rente et ses conséquences, 98. — Extrait du mandement de l'évêque de Poitiers, 124.

Conversion des rentes. — Lettre de M. Bartholony, 110.

Correspondance de Bruxelles, 455, 484, 502, 518, 551, 599, 613, 632, 657, 679, 953, 958, 972.

Cours des actions et obligations cotées à la Bourse. — Tous les numéros.

Crédit agricole, 148. — Assemblée générale, 213. — Compte rendu, 246. — Émission de 20,000 actions, 266. — Dividende, 590.

Crédit autrichien. Intérêts actions, 38.

Crédit et les affaires en Italie (*le*), 612.

Crédit colonial. — Emprunt de 3 millions, 171. — Intérêts actions, 202. — Tirage, 455, 933, 982. — Amortissement de 189 obligations, 902. — Remboursement, 538. — Rapport, 625.

Crédit en Espagne. — Intérêts actions, 6, 38. — Rapport, 521. — A-compte sur le dividende, 950, 981.

Crédit foncier de France et la spéculation (*le*). — Article, 675.

Crédit foncier de France. — Montant des prêts, 6, 73, 131, 302, 583, 715, 803. — Intérêts actions, 6, 38. — Conditions auxquelles le Crédit foncier peut prêter le montant de la soulte, 121. — Assemblée générale, rapport, 134. — Tirage, 171, 202, 234, 475, 503, 520, 699, 709, 978. — Obligations communales, 181. — Tirage, 199. — Remboursement, 260, 363, 526. — Convocation d'actionnaires, 267. — Assemblée générale, 309. — Compte rendu, 390. — Rapport, 464, 568. — Émission de 60,000 actions de 500 francs chacune, formant la deuxième moitié du capital social, 500. — Montant des prêts, 502, 583, 881. — Articles, 590, 611, 628. — Dividende, 974.

Crédit industriel et commercial (*Société générale anonyme de*). — Intérêts des fonds, 11. — Situation, 21, 103, 264, 360, 561, 613, 735, 811, 863, 957. — Assemblée générale, 202. — Service des actions, 283, 347, 363. — Compte rendu, 336. — État de la Compagnie, 629.

Crédit mobilier. — Intérêts actions, 6, 10, 38, 520, 537. — Assemblée générale, 309. — Rapport, 331. — Coupons, 520. — Dividende, 950.

Crédit mobilier espagnol. — Intérêts actions, 6, 38, 520. — Tenue des actions, 213, 262, 537. — Assemblée, 436. — Rapport, 441. — Versement de fonds, 681.

Déclassement de la rente (*le*), 115.

Décret du 11 janvier (*le*), 35.

Dette espagnole, 71, 84, 317.

Dettes inscrites des anciens États de l'Italie, dont les titres doivent être échangés dans le courant de l'année 1862 (*Liste des*), 581.

Dette passive extérieure nouvelle (*Assemblée des porteurs de titres de la*), 894. — Article, 908.

Dette publique du royaume d'Italie (*Direction générale de la*). — Avis aux possesseurs de titres, 838.

Dieuze à la ligne de Paris à Strasbourg (*Chemin de fer de*). — Résultat de la souscription, 818.

Discours de S. M. l'Empereur, 65.

Dividendes pour 1862 (*les*), 938, 955.

Docks et Entrepôts de Marseille. — Intérêts actions, 6, 38, 494, 520, 537, 949. — Intérêts obligations, 7, 493, 503, 520, 949. — Appel de fonds, 7, 38, 456, 520. — Assemblée générale, 310. — État de la Société, 300. — Tirage, 503.

Eaux (*Compagnie générale des*). — Assemblée générale, 357. — Rapport, 401. — Liste d'obligations, 773.

Eclairage au gaz des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille et des Mines de Portes et Sénéchas (*Société anonyme*), 535. — Intérêts actions, 317, 541, 552. — Coupon, 557, 574. — Coupon n° 4, 757. — Intérêts obligations, 966.

Eclairage et chauffage par le gaz (*Compagnie générale de Bruxelles*). — Emission de vingt mille actions, 792.

Embranchement de Dieuze à la ligne de Paris à Strasbourg (*Chemin de fer d'*), 666.

Emplois et remplois en rentes sur l'Etat (*des*), 628, 646.

Emprunt anglo-autrichien. — Liste d'obligations, 99, 558. — Remboursement, 38, 135, 391, 615.

Emprunt départemental. — Remboursement, 7, 38.

Emprunt italien, 1861. — Intérêt, 6, 34. — Article, 20. — Appel de fonds, 317.

Emprunt municipal. — Remboursements, 7, 38.

Emprunt de neuf millions de la ville de Marseille. — Liste des 625 numéros sortis au tirage, 601. — Tirage, 738.

Emprunt ottoman. — Intérêts obligations, 7. — Remboursements, 7, 38, 535, 952. — Amortissement de 535 obligations, 508.

Emprunt russe (*l'*), 306, 359. — Echange de titres, 502.

Emprunt de la ville de Lille. — Tirage, 267. — Liste, 738.

Emprunt de la ville de Milan, 899, 961.

Emprunt de la Villette. — Remboursement, 21, 38.

Emprunt des villes de Tourcoing et Roubaix, 571. — Remboursement partiel, 667.

Enghien-les-Bains (*Société foncière et industrielle d'*), 916.

Enquête des chemins de fer (*la vraie question*), 718.

Enquête sur les chemins de fer du Midi, 653.

Enquête sur divers chemins projetés dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Gard et de l'Hérault, 692.

Entrepôts et magasins généraux (*Compagnie anonyme*). — Assemblée générale, 199, 593.

Escompte et l'Encaisse (*l'*), 906.

Escompte. — Taux élevé de 3 1/2 à 4 1/2 0/0, 659.

Espagne et sa dette (*l'*), 102. (Voir 71, 84, 317, 895, 908.)

Espagnole mercantile et industrielle (*Société*). — Dividende, 494, 966. — Intérêts de semestre, 966.

Etablissements de Crédit (*les*). — Article, 971.

Exposé des motifs d'un projet de loi relatif à la conversion des rentes, 75.

Exposé de la situation de l'Empire, 297, 303.

Exposition universelle et permanente (*l'*). — Formation de la Société, 800.

Factage parisien (*Compagnie centrale du*), 244, 292.

Filature de lin d'Amiens (*Société anonyme*). — Compte rendu, 630. — Intérêts actions, 645.

Forges et chantiers de la Méditerranée (*Société nouvelle des*). — Assemblée générale, 279. — Intérêts des actions, 317, 303. — Emissions, 614.

France maritime et commerciale (*Société de la*), 526.

Hausse (*la*), 690.

Hauts-Fourneaux, Forges et Aciéries de la Marine et des Chemins de fer. — Service des actions, 454. — Dividende de l'exercice 1861, 62, 896.

Houillère et métallurgique des Asturies (*Société*). — Intérêts obligations, 456. — Compte rendu, 630, 870.

Houillères de Commentry et Forges et Fonderies de Fourchambault. — Remboursements, 7, 38. — Intérêts actions, 24, 246, 317. — Intérêts obligations, 541. — Solde du dividende, 790. — Liste d'obligations, 966.

Houillères et Chemin de fer d'Épinac (*Société anonyme des*). — Dividende, 925.

Houillères de Meurchin (*Compagnie*). — Dividende, 606.

Houillères de Montrambert et la Béraudière. — Dividende, 752. — Intérêts actions, 246.

Houillères du Nord (*Compagnie*). — Emission, 420. — Souscription, 426, 453.

Houillères de Rive-de-Gier. — Intérêts actions, 246, 317. — Dividende, 741.

Houillères de Saint-Étienne. — Intérêts actions, 246, 317. — Dividende, 752.

Immobilière (*Compagnie générale*). — Intérêts actions, 6, 520, 537. — Intérêts obligations, 7, 520. — Assemblées générales, 310, 893. — Rapport, 372, 913. — Tirage, 541.

Immobilière de la rue Lafayette (*Société civile*). — Emission de 200,000 actions, 769. — Article, 779, 796. — Avis pour retirer les actions souscrites, 899.

Immobilière du boulevard du Temple, 977, 882.

Impôts et revenus indirects, 811.

Italie (*dette de l'*), 561, 938.

Journaux réunis (*Compagnie des*). — Coupon, 10.

Jurisprudence. — Nullité de Société formée pour l'exploitation d'une charge d'agent de change, 8. — Billets prêtés par des voyageurs, 8. — Validité des associations pour l'exploitation des charges d'agent de change, 135. — Liquidation de la Caisse des chemins de fer, 135. — Affaire Mirès, 295. — Exécution d'un client par un agent de change, 297. — Contravention sur la police des chemins de fer, 376. — Actions au porteur, 376. — Actionnaires du chemin de fer de Saragosse, 420. — Caisse des chemins de fer, 420. — Liquidation Mirès, 456. — Agent de change : valeurs au porteur volées, 56. — Opposition au syndicat : responsabilité, 567. — Révocation d'un liquidateur de la Compagnie du chemin de fer de Versailles, 567. — Immeubles Rivoli : grand hôtel de la Paix, 568. — Chemins de fer : obligation, faculté de la Compagnie, 601. — Caisse générale des actionnaires, 615. — Chemins de fer : transport de marchandises, fausse déclaration, escroquerie, 653. — Fusion de la Compagnie des chemins de fer romains et de la Compagnie de Rome à Frascati : appel de fonds; résistance de l'un des actionnaires, 661. — Mines : dommages à la surface, travaux intérieurs, indemnité simple, 682. — Affaire Gastou contre la Compagnie d'Orléans, 715. — Fusion des chemins de Rome à Frascati et à la frontière napolitaine et des chemins de fer romains, 767. — Charge d'agent de change, et [illegible] en société; [illegible] d'une part dans [illegible] d'un coassocié; nullité, 768. — Affaire Gouteau et Cᵉ contre la Compagnie d'Orléans, 800.

Lettre de M. E. Pereire sur le chemin de fer de Cette à Marseille, 753.

Lettre de M. Paulin Talabot en réponse à M. Pereire, 757.

Liquidation de la Société Prost et Cⁱᵉ, 750.

Liquidation de la Caisse des chemins de fer, 71.

Lloyd central (*Souscription aux actions du*), 273, 274. — Assemblée générale, 947.

Lombards, le change et la réserve (*les Chemins*), 542.

Magasins généraux de Bordeaux (*Société des*), 878. — Actions, 893, 920.

Manufacture de glaces. — Dividende, 752.

Marché industriel. — Chaque numéro.

Matériel de chemins de fer (*Compagnie générale de*). — Assemblée, 707.

Matières d'or et d'argent, 5, 23, 37, 53, 72, 86, 103, 122, 136, 150, 161, 183, 201, 818, 850, 896, 910, 944, 959, 973.

Messageries impériales. — Intérêts actions, 503, 519, 590, 601. — Intérêts obligations, 741. — Appel de fonds, 774. — Inauguration du service postal, 812.

Milan (*Emprunt de la ville de*), 899, 961.

Mines et Chemins de Carmaux (*Société des*). — Intérêts actions, 503, 517, 521.

Mines de houille et schistes bitumineux de la Condemine (*Compagnie des*). — Appel de fonds, 503.

Mines de fer de la Fraternidad, 970.

Mines de la Grand'Combe. — Rapport, 565. — Intérêts actions, 537.

Mines de la Loire (*Compagnie des*), 181. — Intérêts actions, 202, 357, 751. — Tirage, 950, 961.

Mines et Fonderies de cuivre du Rhin (*Société anonyme des*), 494. — Echange d'actions, 718.

Ministère des finances. — Avis aux rentiers, 116, 138, 571, 712, 962.

Ministère de l'intérieur. — Circulaire relative à la conversion, 116.

Mirès, 295. — Lettres, 419. — Liquidation, 456. — Lettre, 735. — Réponse à sa circulaire, 767.

Navigation à vapeur sur les canaux (*Compagnie générale de*). — Emission de 2,000 actions, 810, 822. — Appel de fonds, 896.

Nécrologie, 52. — Mort de M. Dassier, président du conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 875. — Funérailles de M. Dassier, 903.

Nominations. — Du bureau des agents de change de Lyon, 7. — D'agents de change, 53, 106, 538, 633, 962. — A la Légion d'honneur, 33, 615, 633, 662, 681.

Nouvelles mesures financières (*les*), 50.

Nouvelle-Montagne (*Société de la*), 454. — Intérêts, actions, 456, 520, 537. — Dividende, 915.

Obligations communales du Crédit foncier, 151.

Obligations du Trésor, 26.

Obligations du Piémont. — Tirage, 571.

Obligations trentenaires (*les*), 20. — Tirage, 38, 22.

Omnibus de Paris. — Intérêts actions, 6, 38, 503, 520, 537. — Intérêts obligations, 7, 520. — Tirage, 21. — Remboursement, 121. — Assemblée générale, 213. — Etat de la Société, 278.

Omnibus de Londres. — Assemblée générale, 453. — Dividende, 606.

Orléans et ses recettes (*l'*). — Article, 722.

Paquebots de l'Indo-Chine (*Inauguration du service des*), 530.

Paquebots transatlantiques (*Compagnie générale des*), 262.

Piémont. — Obligations sorties, 121.

Ports de Marseille. — Tirage, 137, 165. — Assemblée générale, 319, 860. — Réponse à la lettre de M. Mirès, 559. — Lettre de M. Mirès, 612. — Bases de la fusion projetée, 562. — Lettre d'un administrateur, 563. — Traité provisoire pour la fusion immobilière, 593.

Préfecture du département de la Seine. — Amortissement des emprunts, 10, 35, 66, 91, 107. — Tirages, 317, 518, 411, 507, 852, 951, 959, 961. — Remboursement, 391, 456, 565. — Amortissement des emprunts 1855 et 1860, 619. — Emprunt 1860, 669. — Emprunt municipal de 50 millions, tirage le 3 avril 1852, 951.

Préfecture de police. — Ordonnance relative aux heures des négociations des effets publics et des opérations commerciales à la Bourse de Paris, 216.

Digitized by Google

Prêts sur titres, mobilisation des valeurs — Article, 677.

Projet d'une caisse générale de prêts sur titres, 356.

Position des Compagnies de navigation du Rhône, 728.

Projet de loi sur les agents de change, 366.

Propriété foncière de Paris (Société de la), 601, 752.

Quatre 1/2 0/0 et les obligations trentenaires en présence de la conversion (le), 51.

Quatrième réseau (Chemins de fer du), 515.

Rapports de M. Fould à l'Empereur, 51, 99, 398, 759.

Rapport fait au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à la conversion du 4 1/2, 105.

Rapport des liquidateurs de la Caisse des chemins de fer, 102.

Recettes de 1861 (les), 19.

Recettes du chemin de fer d'Orléans, 650.

Recettes des chemins de fer en 1861, 3.

Recettes kilométriques des chemins de fer. — Chaque numéro.

Recettes des chemins de fer (Bulletins [illegible]). — Augmentation et diminution. — Chiffres [illegible]. — Réponse à des observations, 306.

Recettes brutes des chemins de fer pendant le premier trimestre de 1861 et 1862, 151.

Recettes brutes des chemins de fer en 1860 et 1861, 131. — Tableau, 132.

Recettes brutes des six premiers mois de 1862, [illegible]. — Des trois premiers trimestres de l'année, [illegible].

Recouvrements et opérations d'achats et ventes effectués par l'administration du *Journal des Chemins de fer.*

Réformes commerciales (les). — Article, 675.

Rente 3 0/0 et 5 0/0 sarde, 3 0/0 toscan (*Avis aux porteurs de titres de*), 326.

Réponse à la circulaire de M. Mirès aux actionnaires de la Caisse, 255.

Responsabilité des directeurs de mines (de la), 90.

Revenu des chemins de fer pour 1861 (le). — Article, 31.

Revue scientifique. — Fabrication des [illegible], 7. — Recherches sur la composition des [illegible], 109. — Trois nouveaux types de locomotives, 661.

Services maritimes des messageries impériales. — Service des actions, 73. — Intérêts obligations, 302. — Remboursement, 302. — Assemblée, 558. — Dividende provisoire, 555.

Situation du réseau des chemins de fer français, 559, 672.

Sociétés à responsabilité limitée (les). — Article, 150.

Sociétés autrichiennes et la question du change (les), 516.

Sociétés industrielles de Marseille, 723.

Sociétés des ingénieurs civils, 7, 109.

Soude d'Espagne (*Liquidation de la Compagnie des mines de*), 838.

Soulte de conversion et les établissements de crédit (la), 92.

Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie. — Assemblée générale, 309. — Situation, 360, 631, 731, 879, 958. — Service des actions, 363, 732. — Compte rendu, 390. — Article 677.

Sous-Comptoir des entrepreneurs. — Assemblée générale, 39, 906. — Service actions, 337. — Situation, 513. — Rapport, 971, 974. — 11° coupon, 982.

Stock-Exchange, 317.

Tableau des plus hauts et plus bas cours de la Bourse, 56.

Tableau des plus hauts et plus bas cours mensuels des principales valeurs cotées à la Bourse, 123.

Tableau officiel de la direction générale de l'agriculture, de l'industrie et du commerce d'Espagne, 850.

Tableau synoptique des Bourses étrangères, 941, 959, 971.

Taux de l'escompte (le), 391.

Télégraphe électrique sous-marin de la Méditerranée (*Société du*). — Assemblée, 586.

Touage et transports de la Seine (*Compagnie de*), 153, 500. — Concession de 51 ans, 536. — Assemblée générale, constitution, 812. — Appel de fonds, 96.

Transatlantiques (*Compagnie des*). — Émission de 7,500 actions, 136.

Transatlantiques français (*Compagnie des*). — Clôture de la souscription, 715.

Transatlantique (*Compagnie générale*). — Rapport, 813. — Article, 716.

Trois pour cent et les obligations de chemins de fer (le), 179.

Troisième réseau des chemins de fer français (le), 335, 453, 199. — Adjudication, 876, 890. — Article, 970.

Union des Gaz. — Intérêts obligations, 7. — Compte rendu, 36, 525. — Assemblée générale, 58. — Coupon, 311, 965. — Tirage, 809, 916.

Unification de la rente (l'), 819.

Unité de la dette (l'), 67.

Union centrale de la Guadeloupe (*Société des*). — Assemblée générale, 912. — Dividende, 950.

Variation des cours des diverses valeurs. — Tous les numéros.

Vieille-Montagne. — Intérêts actions, 363. — Rapport, 501. — Intérêts obligations, 520.

Ville de Bruxelles. — Émission nouvelle, 420. — Souscription, 423, 509. — Premier tirage, 632, 635.

Ville de Liége. — Tirage d'obligations avec primes, 712.

Ville de Lille. — Tirage d'obligations avec primes, 702.

Ville de Marseille et ses Sociétés industrielles (la). — Article, 676.

Ville d'Ostende. — Tirage d'obligations avec primes, 792.

Ville de Paris. — Tirage, 10, 38, 91, 107. — Remboursements, 105, 515. — Émission de 132,785 obligations formant le solde de la création autorisée par la loi du 1er août 1860, 531, 598.

Voitures de Paris (*Compagnie impériale des*). — Projet de traité, 602. — Assemblée, 629, 637.

Zinc de la Silésie (*Société anonyme des Mines et Fonderies de*). — Bilan, 129. — Intérêts actions, 156. — Dividende, 601, 870.

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

Digitized by Google

N° 1113. — 21e ANNEE. — N° 1. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 4 JANVIER 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

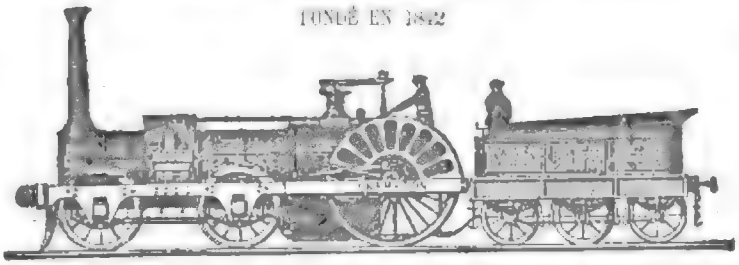
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	22 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Les Annonces	1 fr. 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

VENTE AU NUMÉRO :

Chez DELAUNAY (GALLET, successeur), libraire 11, rue Notre-Dame-des-Victoires.

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, Foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

NOUVELLES

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*,

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **120,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à..... **200,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné, dont l'abonnement ou réabonnement d'une année sera fait à une époque postérieure au 20 décembre 1861, aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10es de l'obligation de 1,000 fr. ou 5es de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Comme le nombre d'obligations est limité, l'administration ne peut maintenir cette prime que pour les trois mille premières demandes.

Deuxième prime. — L'*Atlas* du *Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des Chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Il comprend les cartes suivantes :

1° Carte de l'Europe ;
2° du chemin de Lyon et adjacents ;
3° du chemin d'Orléans, du Midi et adjacents;
4° du chemin de l'Est, des Ardennes et adjacents;
5° du chemin du Nord, des chemins belges et adjacents ;
6° du chemin de l'Ouest et adjacents ;
7° des chemins desservant les environs de Paris ;
8° des chemins espagnols et portugais ;
9° des chemins italiens et suisses.

La prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 pour les départements et 2 fr. 50 pour l'étranger

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

AVIS AUX ABONNÉS

Nos abonnés recevront dans le courant de ce mois la table des matières de l'année 1861 ainsi que le tableau des plus hauts et plus bas cours des principales valeurs cotées à la Bourse pendant l'année 1861.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 2. — L'année 1861, 3. — Recettes des chemins de fer, 3. — Chemins de fer romains, 3. — Chronique industrielle, 4. — Marché industriel, 4. — Bourses étrangères, 4. — Bourse de Londres, 4. — Changes, 5. — Matières, 6. — Bulletin commercial, 6. — — Avis aux actionnaires, 6. — Bulletin des recettes de la semaine, 7. — Nominations, 7. — Société des ingénieurs civils, 7. — Jurisprudence, 8. — Chemins de fer de Lyon à Genève, rapport, 9. — Chemins de fer romains, tirage, 10. — Chemins de fer russes, 10. — Société générale de Crédit mobilier, 10. — Préfecture du département de la Seine (emprunt de la Villette), 10. — Recettes, 12-13. — Annonces, 13-16. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 15. Cours des actions et obligations industrielles, 15. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 16.

BULLETIN DE LA SEMAINE

L'attente générale a été déçue, puisqu'on ne connaîtra pas avant huit jours d'ici la réponse définitive de l'Amérique aux réclamations de l'Angleterre, et cependant le marché des fonds publics a repris courage. La paix n'est pas assurée, il s'en faut, mais il est du moins permis d'espérer sérieusement qu'elle sera maintenue, et c'est beaucoup qu'un pareil espoir. Les Américains paraissent avoir vécu, pendant longtemps, dans l'illusion que l'Angleterre subirait patiemment l'avanie faite à son pavillon, du moins qu'elle se tiendrait pour satisfaite de l'exhumation de quelques précédents diplomatiques, remontant à la lointaine époque de la guerre de l'indépendance ou du blocus continental. Mais lorsqu'ils ont découvert qu'il s'agissait tout nettement d'une rupture immédiate, qui, en leur mettant la marine anglaise sur les bras, assurait du jour au lendemain l'affranchissement du Sud, et consommait la sécession, lorsqu'ils ont appris de la bouche des ministres étrangers résidant à Washington que la France et les autres Etats européens appuyaient moralement les réclamations de l'Angleterre, les yeux des Yankees se sont dessillés; la réflexion a subitement jeté sa glace sur les têtes les plus ardentes, et les journaux de New-York, qui naguère tressaient tant de couronnes pour le capitaine Wilkie, parlent aujourd'hui, comme d'une chose admissible, de rendre les prisonniers indûment capturés. La Chambre des représentants américains, au moment d'émettre un vote sur l'affaire du *Trent*, s'est subitement avisée, et a renvoyé la question à l'examen de son comité des affaires étrangères; enfin, la croyance à une solution pacifique est devenue presque générale à New-York. L'influence de ces nouvelles a été telle que les consolidés anglais ont monté d'un et un quart pour cent d'un jour à l'autre; et c'est ainsi que le Stock-Exchange a fait son cadeau de nouvelle année à sa sœur, la Bourse de Paris.

L'effet a été subit: la place, prise ainsi à l'improviste et chargée d'un découvert qui s'était accru de jour en jour, a fait un brusque mouvement de hausse qui, survenant en pleine liquidation et favorisé par le prix modéré des reports, a complétement déconcerté les vendeurs. Toutes les valeurs de chemins de fer ont suivi l'élan de la rente, quelques-unes même l'ont dépassée, notamment l'Orléans et le Lyon, qui avaient été l'objet d'une spéculation spéciale dont nous avions indiqué les dangers.

En effet, le mardi 10 décembre, alors que la rente était cotée, comme aujourd'hui, environ 67 70, l'Orléans n'était qu'à 1,281 25, et le Lyon qu'à 1,001 25. Aujourd'hui, l'Orléans est à 1,317 50, et le Lyon à 1,020: c'est assez dire que les titres ont manqué sur ces deux valeurs, et que les vendeurs à découvert sont obligés de se racheter à tout prix. C'est précisément ce que nous avions prévu, et ce qui arrivera toujours aux vendeurs à découvert de ces deux valeurs.

Voici, du reste, les principales variations des cours pendant la semaine:

La rente, qui était restée, après la réponse des primes, à 67 05, sous l'influence de meilleures nouvelles arrivées d'Amérique, a eu, le jour de la liquidation, un mouvement de hausse assez rapide, qui l'a portée à 67 55.

La position de baisse prise par la place entière a motivé de nombreux rachats; à ces rachats il faut ajouter des achats très-nombreux et très-sérieux, qui se sont effectués entre 67 50 et 67 60.

Les primes fin courant dont 50 c. ont été constamment demandées à un écart de 30 et 40 c. Celles dont 25 c. se sont négociées couramment entre 68 40 et 68 45.

Le 4 1/2 a été très-ferme, à terme, entre 95 et 95 20.

L'emprunt italien a repris à 65 80 et 66 20. Ce fonds d'état, sur lequel le prix du report a varié de 15 à 25 c., s'est même élevé un instant à 66 50. Les livraisons considérables de titres qui devaient avoir lieu en liquidation, et dont le public avait été effrayé, n'ont pas eu lieu en aussi grand nombre qu'on le craignait; somme toute, la physionomie du marché de l'emprunt italien est meilleure.

Les primes dont 50 c. fin du mois se sont traitées à 1 fr. d'écart sur le prix du ferme.

Les primes dont 25 c. ont oscillé entre 1 25 et 1 30.

Le 5 0/0 piémontais, sur lequel le report a valu 30 et 35 c., s'est amélioré à 66 10.

Les Obligations trentenaires ont été négociées entre 446 et 447 50. Les libérées se sont faites à 445; cependant on ne devrait pas oublier que le 20 il y aura à détacher un coupon de 10 fr.; en outre, on procédera au tirage d'une certaine quantité d'obligations remboursables à 500 fr. Il ne faudrait donc pas s'étonner d'une reprise prochaine.

Le Crédit Foncier est toujours très-ferme à 1180. Les actions de la Banque de France ont varié entre 2,899 et 2,930 (ex divid.).

Le Comptoir d'escompte est remonté à 640.

Les actions du Crédit industriel sont sans affaires à 555; le Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie a faibli à 498 et 496.

Les obligations du département de la Seine ont trouvé preneurs à 226 25 et 227 50.

Le Mobilier, sur lequel la spéculation à la baisse avait pesé de toutes ses forces, a eu un mouvement de hausse plus rapide encore que celui de la rente.

Resté mardi à 605 et 607, il était demandé dès l'ouverture de la Bourse de jeudi à 723, 725 et 730.

En liquidation cette valeur a fait au plus haut 736 et fin courant 740. Le report a varié de 2 fr. 50 c. à 4 francs.

Les primes dont 10 francs ont été recherchées à 25 francs d'écart; celles dont 10 francs au 25, se trouvaient difficilement à 12 francs et 13 francs d'écart.

L'Orléans et le Lyon, sur lesquels les vendeurs à découvert s'étaient engagés un peu légèrement, ont eu un essor de hausse très-rapide.

L'Orléans est monté d'un trait de 1,292 à 1,310 et 1,312, en liquidation; le Lyon a dépassé le cours de 1,020; ses recettes ne cessent d'augmenter; c'est ce que nous avions prévu depuis longtemps.

Le Midi a participé au mouvement de hausse en reprenant le cours de 670. Le Nord a été fermement tenu à 985 et 987. Le Genève a conservé le cours de 357 50.

Les Lombards ont progressé à 515; les Autrichiens à 505. Les Russes ont été demandés à 402.

Le Mobilier espagnol s'est relevé à 423 et 425.

Le chemin de Saragosse à Pampelune est resté à peu près au même cours que samedi dernier.

Ce chemin est en ce moment en exploitation. Il est bien construit et sert au trajet direct entre Paris et Madrid.

Seulement les produits de ce chemin ne peuvent être aujourd'hui que très-restreints. En effet, d'une part la ligne de Saragosse à Madrid n'est pas encore terminée, et de l'autre l'entrée directe en France n'est pas obtenue; mais le jour, probablement très-prochain, où ces deux conditions se réaliseront, cette ligne devra acquérir une grande importance.

Cette valeur est en outre, en ce moment, affectée par les procès entre la liquidation de la Caisse Mirès et les porteurs des actions de ce chemin qui réclament le remboursement au pair.

Mais quelle qu'en soit l'issue, nous ne saurions trop mettre les actionnaires en garde contre une panique irréfléchie.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 25, ferme à 67 70.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 95 »», ferme à 95 40

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer:

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	134.10 0/0
Séville-Xérès-Cadix	40.79 0/0
Cordoue à Séville	31.11 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	25.93 0/0
Béziers à Alais	10.95 0/0
Midi	14.78 0/0
Ardennes	12.09 0/0
Est	11.83 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	10.54 0/0
Ouest suisse	10.16 0/0
Nord	9.42 0/0
Union Suisse	9.»» 0/0
Ouest	6.80 0/0
Victor-Emmanuel	3.78 0/0
Barcelone à Saragosse	3.49 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	3.39 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	1.14 0/0
Orléans	0.34 0/0
Autrichiens	0.32 0/0
Dauphiné	0.18 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Alicante)	5.88 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	27 décembre.	3 janvier.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	67 20	67 70	» 50	» »
Rente à 1/2 0/0	95 10	95 40	» 30	» »
Banque de France	2885 »	2930 »	45 »	» »
Consolidés	90 0/8	91 1/8	1 1/8	» »
Crédit foncier	1180 »	1180 »	» »	» »
Crédit industr. et com.	555 »	555 »	» »	» »
Crédit mobilier	717 50	731 25	13 75	» »
Comptoir d'Escomp^te	640 »	640 »	» »	» »
Orléans	1295 »	1322 50	27 50	» »
Nord	985 »	987 50	2 50	» »
Nord nouveau	912 50	910 »	» »	2 50
Est	565 »	570 »	5 »	» »
Paris-Méditerranée	1007 50	1023 75	16 25	» »
Midi	657 50	672 50	15 »	» »
Ouest	525 »	530 »	5 »	» »
Genève	363 75	362 50	» »	1 25
Dauphiné	530 »	535 »	5 »	» »
Ardennes ancien	380 »	380 »	» »	» »
Ardennes nouveau	380 »	382 50	2 50	» »
Ch. Autrichiens	500 »	503 75	3 75	» »
Victor-Emmanuel	335 »	335 »	» »	» »
Russes	397 50	403 75	6 25	» »
Romains	208 25	210 »	1 25	» »
Sud-Autr.-Lombard.	508 75	515 »	6 25	» »
Saragosse Pampelune	325 »	330 »	5 »	» »
Saragosse-Alicante	515 »	522 50	7 50	» »
Saragosse-Barcelone	342 50	340 »	» »	2 50
Nord-Espagne	420 »	418 75	» »	1 25
Séville-Xérès-Cadix	425 »	422 50	» »	2 50

L'ANNÉE 1861.

L'année 1861 ne laissera pas de brillants souvenirs dans le monde de la politique et des affaires. Elle laisse l'Europe comme elle l'a trouvée, pleine de doute et d'anxiété, avec une Italie arrêtée dans sa réorganisation, comme une statue qui se serait refroidie subitement au milieu de l'opération du moulage; avec une Hongrie toujours patiente, mais de plus en plus résistante; une Turquie de plus en plus étreinte par les difficultés financières; une Russie que travaillent à la fois et les besoins d'argent et de sourds désirs de réforme; une Autriche ruinée, mais n'osant ni réduire son armée ni déclarer franchement sa faillite; enfin, une Angleterre, toujours forte et puissante, mais inquiète des suites possibles d'un conflit avec l'Union américaine.

Au milieu de ces troubles et de ces ténèbres, la France n'a pas à se plaindre; elle a traversé sans trop souffrir cette période morose et sombre, où le deuil des familles royales s'est tant de fois mêlé aux inquiétudes des peuples.

Le mouvement de notre commerce, quoique sensiblement inférieur à celui de l'année 1860, reste cependant égal aux magnifiques résultats de 1859 et se chiffre encore par un total d'environ 5 milliards. Nos finances ont subvenu, en dehors des dépenses de l'Etat et des Compagnies industrielles, à près de 500 millions d'emprunts publics (300 millions pour les Compagnies de chemins de fer, 132 millions en obligations du Trésor, 38 millions en obligations communales), et cependant le taux du crédit public n'en a pas été visiblement affecté, puisqu'à la première bourse de l'année, celle du 2 janvier, le 3 0/0 a été coté 67 fr. 55 c., c'est-à-dire exactement le même cours qu'au 31 décembre 1860. Encore, ce cours est-il actuellement considéré comme un cours de baisse, qui serait de beaucoup dépassé, si les affaires d'Amérique étaient réglées d'une manière pacifique.

Le cours de 70 francs, qui semblait définitivement acquis après l'avénement de M. Fould au ministère des finances, montre qu'il n'y a aucune illusion dans nos prévisions à cet égard. Mais jusqu'ici les espérances qu'on avait conçues en voyant la direction financière du pays confiée à une main ferme et expérimentée, ont rencontré dans les événements extérieurs un obstacle insurmontable, contre lequel il n'y avait même pas à lutter.

Cet obstacle disparaissant par l'arrangement possible et même probable du conflit anglo-américain, le champ s'ouvrira de nouveau à l'activité industrielle et commerciale de la France. Mais il ne suffit pas que le champ soit ouvert, il faut que cette activité soit réveillée, sollicitée, hautement encouragée. Il faut que l'esprit d'entreprise ne soit plus combattu; il ne suffit même pas qu'on cesse de le combattre, il faut qu'on le protége et qu'on l'honore; il faut surtout qu'on pratique cet axiome de l'économie politique, que la libre circulation des valeurs est l'indispensable condition du développement des échanges et de la multiplication de la richesse; en un mot il faut un changement complet de système, et d'une période de restriction, passer franchement à un régime de liberté complète des transactions. Cette liberté est le seul fondement solide du marché des fonds publics. Une mesure réparatrice a déja renversé la barrière fiscale qui arrêtait le public aux portes de la Bourse; mais c'est peu qu'on puisse entrer librement, si l'on n'est pas libre d'agir. Sans doute la spéculation sans règle et sans frein présente des inconvénients, des périls même de plus d'une sorte; mais l'inactivité, mais le marasme sont bien plus pernicieux encore que la fièvre; on l'a bien vu par les récents déboires de l'emprunt italien.

Ce qu'un emprunt mal souscrit au début peut occasionner de mécomptes et même de désastres, on le sait maintenant; et cependant comment en pouvait-il être autrement sur un marché dont les éléments vitaux se sont dissous l'un après l'autre, et qui n'a plus la large base sur laquelle il reposait autrefois, lorsque la facilité et l'abondance des affaires y appelaient les capitalistes sérieux et y faisaient couler, comme de source, le puissant et fertile courant des capitaux européens?

Il ne faut pas même se faire cette illusion que les réformes désirées exerceraient immédiatement leur influence. A la Bourse comme en politique règne en dominateur une sorte d'esprit public auquel il est plus facile d'ôter la confiance et l'initiative que de les lui rendre lorsqu'il les a perdues. D'ailleurs, quelles que soient les immenses ressources que possède notre pays, ressources qu'on a pu, presque sans hyperboles, qualifier d'inépuisables, on ne saurait se dissimuler qu'après une période de dix années remplies par de gigantesques efforts pour créer 10,000 kilomètres de chemins de fer, pour ouvrir des mines, construire des usines, creuser des ports, renverser et reconstruire des villes entières, subvenir à deux milliards d'emprunts d'Etat, à cinq ou six mauvaises récoltes qui ont imposé plus d'un milliard de sacrifices, commanditer les chemins de fer des principaux Etats de l'Europe, etc., il n'est que sage de prévoir une autre période sinon de repos, du moins de régularisation et de classement.

L'équilibre dans les budgets, l'allégement de la dette flottante, la fermeture au moins provisoire du grand-livre de la dette publique, voilà les conditions essentielles à observer si l'on veut que la rente française regagne progressivement les hauts cours dont elle s'est de plus en plus éloignée depuis 1852, et qui, servant de point d'appui à l'élévation proportionnelle de toutes les autres valeurs, redonnerait au crédit public la vigueur nécessaire pour aborder victorieusement de nouvelles œuvres et procéder à de nouvelles conquêtes.

AUGUSTE VITU.

RECETTES DES CHEMINS DE FER EN 1861

On connaît aujourd'hui les recettes des chemins de fer pour les cinquante et une premières semaines de 1861. Elles attestent les augmentation suivantes du produit brut des deux réseaux réunis (en nombres ronds) :

Paris-Lyon-Méditerranée.	19,650,000 fr., soit	19.72 0/0
Est	6,139,000 »	8.33 »
Midi	5,660,000 »	24.02 »
Ouest	4,248,000 »	8 »
Orléans	3,501,000 »	5.40 »
Nord	2,903,000 »	4.86 »

Comme on sait déjà par les tableaux trimestriels que la presque totalité de ces augmentations incombe à l'ancien réseau, on peut, à première vue, estimer que le dividende des six grandes Compagnies obtiendra un accroissement exactement proportionnel à l'accroissement des recettes brutes; on obtiendrait ainsi le calcul suivant :

	Dividende de 1860.	Augmentation 0/0	Dividende possible de 1861.
Orléans	100 »	5 40	105 40
P.-L.-Méditerranée	63 50	19 72	76 »
Nord	65 50	4 86	68 50
Est	40 »	8 33	43 »
Ouest	37 50	8 »	40 50
Midi	35 »	24 02	43 50

Ce n'est là qu'une première approximation qui n'a d'autre valeur que de fixer les idées. Il nous reste à vérifier dans chacun de leurs éléments les données du problème; c'est ce que nous ferons la semaine prochaine, lorsque nous aurons sous les yeux les résultats complets de l'exploitation pour l'année 1861.

F. GRIMAUD.

CHEMINS ROMAINS.

Une dépêche télégraphique a été publiée par plusieurs journaux quotidiens; elle est ainsi conçue :

« Rome, le 29 décembre, 8 h. 10 m. du soir.

» Le train parti ce matin a parcouru toute la ligne jusqu'à Ceprano (frontière napolitaine) au milieu d'un grand concours de population.

» Tout s'est bien passé. »

Nos propres renseignements nous permettent de confirmer que le 29 décembre dernier, plusieurs membres du Conseil d'administration des chemins Romains, accompagnés du directeur des travaux, M. Brockmann, ingénieur en chef

de l'entreprise de M. de Salamanca, ont parcouru pour la première fois, dans un train spécial, les 120 kilomètres qui séparent Rome de Ceprano.

Cette section a été construite avec une rapidité d'autant plus remarquable qu'elle renferme un viaduc considérable et d'autres travaux d'art importants. Toutes les stations, sauf la station centrale de Rome, sont complétement achevées.

On ne peut que féliciter la Compagnie dont le trafic est destiné à atteindre de grandes proportions entre Rome et Naples. Les ingénieurs qui ont dirigé les travaux méritent les plus grands éloges.

On annonce comme très-prochaine l'inauguration officielle de la ligne de Rome à Ceprano.

On n'a pas oublié que l'ouverture de cette ligne apporte à la Compagnie une nouvelle garantie de produit net par année de 1,920,000 fr. produit qui sera du reste largement dépassé si on consulte l'importance du trafic actuel entre Naples et Capoue.

A. DE BIRAGUE.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

CHEMINS NAPOLITAINS. — On écrit de Naples : Les travaux publics marchent assez bien.

L'inspecteur général des chemins de fer napolitains, M. Bella, est arrivé il y a quelques jours à Campobasso, revenant de Termoli, où les travaux entrepris avancent rapidement, de manière que la ligne sur le rivage de l'Adriatique, dans la province de Molise, sera achevée le printemps prochain.

Les entrepreneurs de la ligne de Vasto à Foggia sont les frères Genazzini. Seulement entre Termoli et Campomarino travaillent mille ouvriers avec un salaire double de l'ordinaire. Termoli a déjà pris l'aspect d'une ville, tant est vif le mouvement occasionné par ces travaux. Les baux des maisons sont montés à des prix fabuleux, le prix des vivres a augmenté, et la population commence à jouir des avantages inséparables des grandes voies de communication.

CHEMIN DE PALERME A MESSINE. — Nous trouvons dans le *Corriere siciliano* quelques détails sur la construction du chemin de fer qui réunit Palerme à Messine.

Les travaux du chemin de fer s'étendent déjà sur une ligne de 8 kilomètres, et 800 ouvriers y sont employés. Cependant un obstacle imprévu a retardé les travaux du pont près de Ficarazzi ; cet obstacle est une couche de bourbe qu'on a rencontrée en fouillant pour poser les fondations, et qui rend nécessaire la construction d'une palissade très-solide. C'est une dépense énorme et une grande perte de temps. Depuis quinze jours on y travaille, mais on craint que les pluies et le débordement du fleuve ne viennent détruire ce qu'on a fait et obliger à recommencer les fondations.

A part cet accident, le travail marche rapidement, et la Société compte qu'en février la première locomotive pourra partir de Palerme et aller jusqu'au pont de Ficarazzi.

ROYAUME D'ITALIE. — On écrit de Turin :

Le Parlement s'est donné vacance jusqu'à vendredi, mais il est très-difficile qu'il se trouve en nombre avant le 2 janvier. La partie la plus laborieuse de la session a commencé. On discute et on vote les lois de finances. Le ministre des finances vient enfin de prendre les dispositions nécessaires pour le changement des titres de la dette publique italienne. Après la constitution du grand-livre, cette disposition devenait indispensable. Cependant il n'y a qu'une seule catégorie de dettes pour lesquelles le changement de titres est obligatoire. Cette faculté laissée aux autres porteurs n'est peut-être pas un acte politique bien prudent. Il fallait faire reconnaître le royaume d'Italie à tous les porteurs de rente et changer les titres au moment du paiement du coupon. Mais le ministre des finances est en ce moment attristé d'une seule chose, la continuation de la baisse de l'emprunt italien malgré les explications si satisfaisantes de son exposé de ces derniers jours.

A cet effet on a imaginé d'envoyer à Paris le secrétaire général du ministre des finances. Il doit partir incessamment pour étudier dans notre ville les causes de cette baisse désespérante et aviser aux moyens d'y porter remède. M. Scialoja est aussi chargé de quelques instructions pour le traité de commerce franco-italien.

— On lit également dans une autre correspondance de Turin : La baisse des fonds publics préoccupe les esprits ; on en recherche en vain la cause, parce qu'en effet le crédit italien est affecté au delà de toute raison. Cependant je dois constater qu'ici la confiance aux valeurs nationales n'est nullement altérée ; on les accepte, comme d'ordinaire, dans les transactions à long terme. Personne n'hésite à leur confier la dot des femmes. Au fond, on comprend qu'il ne s'agit que d'un classement de titres un peu laborieux, et pour lequel on n'a peut-être pas pris d'avance toutes les précautions convenables.

On conteste quelques-uns des chiffres de M. Bastogi. Je n'ai pu suffisamment approfondir la question pour vous donner une opinion définitive à ce sujet ; mais je persiste à penser qu'il existe en Italie des ressources qu'il s'agit seulement de mettre en œuvre. Il ne faut pas oublier non plus que la dette flottante ne se compose en tout et pour tout que de 36 millions de bons du Trésor en circulation. Ce chiffre, qui n'est pas contestable, est de nature à singulièrement rassurer les esprits.

La seule chose qui serait peut-être nécessaire et que réclame ici l'opinion des hommes compétents, est qu'il soit créé un ensemble de ressources spéciales pour les travaux publics qui sont entrepris sur une vaste échelle, et qui, depuis la retraite de M. Talabot, retombent directement à la charge du Trésor. A cet égard, le ministre des travaux publics n'a rempli que la partie la plus aisée de sa tâche, en créant des travaux fort utiles sans doute, mais sans penser aux voies et moyens.

Je crois qu'il y a là une des causes les plus réelles de l'espèce de discrédit qui se manifeste en ce moment. Je crois utile de la signaler, parce qu'elle n'a rien d'effrayant, et qu'il vaut mieux dire la vérité que de laisser les imaginations s'égarer dans des suppositions fantasmagoriques, toujours mille fois pires que la réalité.

VILLE DE MARSEILLE. — On écrit de cette ville que M. Onfroy est attendu demain. Il a négocié avec le Crédit foncier un emprunt de 20 millions. Il lui restera donc 6 millions, qui pourront être affectés à de nouveaux projets.

Autre correspondance. — M. Onfroy, maire de Marseille, est arrivé ce soir à Paris. Je suis en mesure de vous fournir des renseignements positifs au sujet de sa mission. La ville, relativement aux terrains du Lazaret, a tout à la fois des difficultés avec la Société des ports (ancienne Compagnie Mirès), avec la Compagnie des docks et avec l'Etat. Elle réclame du gouvernement le remboursement d'une somme de 6 millions, dépensée pour la création de la gare maritime ; 2 millions pour les travaux de raccordement des nouveaux quartiers de la Joliette, et une somme moins importante pour le terre-plein de la cathédrale.

M. Onfroy a eu quelques conférences avec M. Paulin Talabot, directeur des docks, qui s'est montré, comme toujours fort conciliant, et avec les directeurs de la Compagnie des ports. Les difficultés provenaient surtout du litige avec le gouvernement. Dans le but de les résoudre, le ministre du commerce avait désigné M. Reynaud, ingénieur divisionnaire, et M. de Franqueville. M. Onfroy avait eu un long entretien avec MM. Reynaud et de Franqueville, et, en dernier ressort, avec ces deux personnages et le ministre, lorsque la mort d'un parent de M. de Franqueville a nécessité le renvoi des conférences à une autre époque. Il est donc probable que M. Onfroy repartira dans une quinzaine de jours pour Paris.

F. GRIMAUD

MARCHÉ INDUSTRIEL

Nous avons à constater cette semaine une amélioration du marché industriel, tant au point de vue des affaires qu'au point de vue des cours. Les valeurs sur ce marché clôturent généralement en hausse, seulement cette hausse est indépendante des raisons politiques qui ont agi sur le marché de la rente et des chemins de fer, elle résulte, en grande partie, on peut même dire uniquement, des détachements de coupons qui se sont faits cette semaine, et elle a surtout favorisé les obligations de chemins de fer. Le résultat est relativement faible, mais tel qu'il s'est produit il n'en est pas moins un argument en faveur de l'abondance des capitaux disponibles en raison des exigences de fin d'année, et une preuve évidente de la confiance qu'inspirent les titres obligationnaires des compagnies. C'est une réplique péremptoire aux argumentations de certains journaux et la démonstration la plus évidente que le capital est prêt à faire aux émissions nouvelles un accueil aussi favorable que par le passé.

Quant aux actions des compagnies industrielles proprement dites, sans avoir été trop négligées, elles n'ont donné lieu toutefois qu'à des affaires très-restreintes, ce qu'expliquent du reste les préoccupations de la spéculation qui, sans tenir compte des fêtes du jour de l'an, avait à s'occuper cette semaine de sa réponse des primes et de sa liquidation du mois. Les plus favorisées sont les actions des Omnibus qui ont atteint le cours de 835, coupon détaché, et les Rivoli à 130 fr., également ex coupon. Le Sous-Comptoir des entrepreneurs était demandé à 100 fr., et les Petites-Voitures variaient de 62 50 à 61 25. Pour les autres valeurs il n'y avait pas de variations importantes à signaler.

E. BONNAUD.

BOURSES ÉTRANGÈRES

Nous n'avons cette semaine que deux Bourses intéressantes en dehors de la Bourse de Londres ; ce sont les Bourses de Madrid et de Turin.

Quand nous disons la Bourse de Madrid, nous voulons dire la place, car le marché est tout-à-fait mort. Mais il s'est passé cette semaine un fait qui mérite une attention spéciale, c'est l'adjudication de la dette amortissable. La somme disponible était de près de 5 millions de réaux, et le prix fixé par le ministère des finances, 16 37. Il a été souscrit 6,000 piastres (environ 20,000 réaux valeur nette), à 16 10. Or ce prix de 16 10 représente en cours français 15 38, en raison du change.

Comme le cours ordinaire est de 16 1/2 à 17, comme le plus bas cours coté à Paris depuis fort longtemps a été 15 3/4, soit en valeur espagnole 16 47, on se demande comment, même pour une petite quantité, il a pu se présenter des souscripteurs à 16 10 ou 15 38. Ce n'est pas encore cette adjudication qui relèvera le crédit de l'Espagne.

Quant à la Bourse de Turin, elle attend beaucoup de la mission de M. Scialoja à Paris. Jusqu'ici nous ne connaissons pas les résultats de cette mission, qui d'ailleurs n'est pas arrivée à son terme. Il y a cependant lieu de penser que des mesures seront prises pour arrêter la dépréciation de ce fonds, qui porte la peine de la combinaison bâtarde qui a mêlé la souscription particulière et la souscription publique.

A New-York les cours n'ont pas varié.

Les Bourses allemandes suivent les Bourses de Paris et de Londres.

H. MAYNOREL.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Nous sommes toujours dans l'attente des nouvelles d'Amérique. Jusqu'ici nous n'avons pas de renseignements officiels ; cependant il y a eu un changement sensible dans l'opinion, et l'on croit maintenant à un arrangement pacifique. Comme vous l'avez vu déjà, nos cours se sont sensiblement améliorés.

Pour aujourd'hui, je me borne à ces réflexions, parce que je crois devoir vous communiquer une revue financière de l'année, que le *Times* a publiée le 31 décembre. Ce sommaire me semble intéressant, d'autant plus qu'il ne se borne pas à l'Angleterre. Le voici textuellement.

JANVIER.

1. — Consolidés 92 1/4, 3 0/0 français, 67 fr. 50 c. Escompte de la Banque d'Angleterre 6 0/0, de la Banque de France à 1/2 0/0.

2. — Élévation du taux d'escompte de la Banque de France à 5 1/2 0/0. — Nombreuses faillites à New-York, occasionnées par la presque complète suspension des maisons du Sud, en raison du mouvement séparatiste.

5. — Emprunt ottoman de 400 millions.

7. — Élévation à 7 0/0 du taux de l'escompte à la Banque d'Angleterre, en raison des envois continuels de numéraire pour l'Amérique.

8. — La Banque de France élève le taux de l'escompte de 5 1/2 à 7 0/0.

10. — Nouvelle de la retraite des membres du cabinet américain appartenant au Sud, par suite de la position

rise par le major Anderson au fort Sumter, ce qui était une atteinte au contrat passé entre le président et les représentants de la Caroline du Sud.

17. — Plus de 25,000 francs de souscriptions pour les pauvres en un seul jour au Stock-Exchange. — Sinistres dans la Baltique.

19. — Faillite de MM. Francis Edo, Son et Cᵉ, la première des nombreuses faillites des maisons grecques.

21. — Nouvelle de la défaite de Miramon et de l'occupation de Mexico par l'armée constitutionnelle, le jour de Noël.

23. — L'encaisse de la banque tombe à 11,521,580 l. st., soit une diminution de 1,131,359 l. st. sur le chiffre existant le 1ᵉʳ janvier. C'est le plus faible encaisse de l'année. Consolidés, 91 1/2.

26. — Emprunt indien 5 0/0 de 75,000,000 francs ou 3,000,000 l. st. La souscription est couverte le 8 février, pour 150 millions fr. à 98 1/2; le plus bas prix offert avait été 98 l. 11 s. 4 d. et le prix moyen 98 l. 14 s. 5 1/4 d.

31. — Refus de M. Gladstone de payer la garantie accordée à la Compagnie du Télégraphe de la mer Rouge sans une approbation explicite de la Chambre des communes. Les actions de 20 l. st. tombent à 14 l. 10 s.

FÉVRIER.

4. — Ouverture des Chambres françaises.

6. — Acceptation par la Banque d'Angleterre d'une proposition du chancelier de l'Echiquier relativement à l'administration de la dette publique. L'allocation de 235,883 l. st. est réduite de 50,021 l. st., mais les nouvelles conditions sont garanties pour vingt-cinq ans.

14. — La Banque d'Angleterre élève le taux de l'escompte de 7 à 8 0/0.

15. — Nombreux achats en actions de la Banque, elles montent de 232 à 241 l. st. par suite de l'autorisation donnée par le chancelier de l'Echiquier de placer les fonds des mineurs et incapables en actions de la Banque et en fonds indiens.

16. — La Banque commerciale de Londres cède ses affaires à la Banque de Londres et Westminster, sur la découverte d'un détournement de fonds qui cause une perte de 67,000 l. st. (1,612,500 fr.)

21. — Disette dans les provinces Nord-Ouest de l'Inde.

22. — L'intérêt des bons du Trésor (mars) est porté de 1 1/2 à 2 par jour.

27. — Action intentée contre les bank-notes signées Louis Kossuth et portant les armes de Hongrie. On évaluait à 15,000,000 l. st. la somme prête à être émise.

MARS.

1ᵉʳ. — Le décret pour l'émancipation des serfs en Russie, sera mis à exécution dans deux ans. — Les Etats-Unis adoptent, pour être mis en vigueur à partir du 1ᵉʳ avril, le tarif Morrill, qui équivaut à une prohibition presque absolue des principaux articles des manufactures européennes.

13. — Le traité de commerce avec la Turquie est mis à exécution (8 0/0 sur les importations et exportations, *ad valorem*, au lieu de 5 0/0 sur les importations et 12 0/0 sur les exportations; ce droit de 8 0/0 doit être réduit de 1 0/0 par an jusqu'à ce qu'il tombe à 1 0/0). Ce traité est valable pour vingt-huit ans avec droit de révision dans dix-huit ans. La France traite avec la Turquie sur les mêmes bases.

15. — La Banque de France réduit le taux de l'escompte à 6 0/0. — Souscription pour la disette dans l'Inde.

20. — La Banque d'Angleterre réduit le taux de l'escompte de 8 à 7 0/0.

26. — La garantie d'intérêt accordée à la Compagnie du Télégraphe de la mer Rouge est payée, mais sans indemnité pour les termes échus.

AVRIL.

1ᵉʳ. Le marché est lourd en raison des appréhensions d'hostilités entre la Prusse et le Danemark et entre l'Autriche et l'Italie.

4. La Banque d'Angleterre réduit le taux de son escompte de 7 à 6 0/0.

11. Nouvelle réduction du taux de l'escompte de 6 à 5 0/0.

15. Annexion de la république dominicaine à l'Espagne. — On écrit de l'Inde qu'il faudra 22 millions de livres sterling pour terminer le réseau des voies ferrées, que l'achèvement des lignes en cours d'exécution réclamera 13 millions de livres sterling.

16. Présentation du budget par M. Gladstone. La taxe sur le revenu est réduite de 10 d. à 9 d. Abolition du droit sur le papier. Le droit sur la chicorée est élevé de 6 à 12 liv. st. par tonne. Autres modifications moins importantes.

27. Nouvelles du commencement de la guerre américaine; attaque du fort Sumter par les confédérés.

MAI.

1ᵉʳ. Nouvelle de la destruction de Mendoza par un tremblement de terre (république Argentine); 11,000 morts.

6. Emprunt de la Nouvelle-Zélande. 150,000 liv. st., 6 0/0; 18,400 liv. st. seulement sont souscrits; le taux minimum ayant été fixé à 101 3/4.

16. La Banque d'Angleterre élève le taux de son escompte de 5 à 6 0/0.

24. Les bons de l'Echiquier (juin) seront renouvelés à 3 3/4 0/0 par an au lieu de 30 sh. 10 d.

27. Annonce de découvertes de gisements aurifères à Halifax (Nouvelle Ecosse.)

JUIN.

5. — Nouvelles de Calcutta; le budget de M. Lang établit un excédant probable de 200,000 l. st.

6. — Mort de M. le comte de Cavour.

20. — Vente de l'hôtel de la Compagnie des Indes pour 155,000 l. st.

22. — Incendie du pont de Londres; perte évaluée 1,500,000 l. st. (37 millions 1/2 francs).

20. — Mort du sultan.

JUILLET.

1ᵉʳ. — Nouvel emprunt indien, 4,000,000 l. st. à 5 0/0. La souscription, fermée le 12, s'élevait à 21 millions sterling. Le *minimum* était fixé à 98 1/2, et la souscription admise au plus bas était faite à 98 l. st. 18 sh. 6 d.

15. — Suspension de la Banque de dépôt, avec un passif de 362,397 l. st.

23. — Nouvelle émission de 1 million sterling en 6 0/0 dit Victoria (pour obligations gouvernementales de chemins de fer, *Government railway Debentures*). Le *minimum* était fixé à 105 1/2, et le tout a été souscrit un peu au-dessus de ce cours.

Emprunt italien de 500 millions de francs, émis à Turin et à Paris à 70 1/2.

AOUT.

1ᵉʳ. — La Banque d'Angleterre réduit le taux de l'escompte de 6 à 5 0/0.

5. — Nouvelles de la bataille de Bull's-Run.

6. — La nouvelle loi sur les banqueroutes est mise en vigueur.

15. — La Banque d'Angleterre réduit le taux de l'escompte de 5 à 4 1/2 0/0.

20. — Nouvelle réduction de 4 1/2 à 4 0/0, par suite de l'affluence du numéraire et des bons résultats de la récolte. — Rupture des relations diplomatiques de la France et de l'Angleterre avec le Mexique.

SEPTEMBRE.

19. — La Banque d'Angleterre réduit le taux de l'escompte de 4 à 3 1/2 0/0.

26. — La Banque de France élève le taux de l'escompte de 5 à 5 1/2 0/0 par suite de l'exportation de métaux pour payer les achats de grains.

26. — L'Angleterre, la France et l'Espagne agissent de concert contre le Mexique.

OCTOBRE.

1. — Le traité de commerce anglo-français est complétement en vigueur.

2. — Grande agitation à la Bourse de Paris, la Banque ayant emprunté 25 millions de francs sur rentes.

8. — La Banque de France négocie avec MM. Rothschild et Baring une affaire de 50 millions de traites sur Londres.

16. — Emission de 250,000 l. st. en obligations 7 0/0, du chemin de fer de la Havane à Matanzas, à 95.

21. — Emission d'obligations 6 0/0 de Ceylan, pour 100,000 l. st., souscrites entre 104 l. 2 sh. 9 d. et 106. Le MINIMUM fixé était 103 1/2.

NOVEMBRE.

7. La Banque d'Angleterre réduit le taux de son escompte de 3 1/2 à 3 0/0.

8. Emission de 200,000 liv. st. obligations 6 0/0 du Cap de Bonne-Espérance. Les souscriptions reçues jusqu'au 25 s'élèvent seulement à 11,000 liv. st. le minimum ayant été fixé à 107 1/8.

14. Mémoire de M. Fould.

21. Arrivée à Southampton du *Nashville*. Achats de salpêtre pour le compte du gouvernement américain.

27. Nouvelle de l'affaire du *Trent*. Les consolidés tombent de 92 5/8 à 91 3/8. Annonce de la réduction de l'intérêt des bons de l'Echiquier (juin) de 3 1/2 à 3 0/0 à partir du 11 décembre. Prohibition de l'exportation du salpêtre.

28. Le gouvernement de l'Inde annonce la résolution qu'il a prise de vendre des terrains à 5 sh. l'acre pour les jungles et à 19 sh. pour les terrains défrichés.

DÉCEMBRE.

2. Un steamer de la ligne Cunard emporte la demande de délivrance de MM. Mason et Slidell.

4. Il est reconnu que les filatures du Lancashire ont réduit leur travail de 34 0/0 en moyenne.

21. Les nouvelles de Paris apprennent que les puissances européennes ont déclaré au cabinet de Washington que l'affaire du *Trent* était une violation des lois internationales.

23. Funérailles du prince-époux. Les affaires sont suspendues.

Nouvelles d'agitation à New-York par suite de la demande de délivrance de MM. Mason et Slidell. Les consolidés sont à 90 3/4.

Le *Times* contient aussi une liste des nouvelles Compagnies fondées en 1861; aucune n'a un capital de plus de 1 million st. Je ne vous indiquerai que les plus importantes:

Fonderie de cuivre commercial	1,000,000
Navigation à vapeur pour la Chine et le Japon	300,000
Banque d'escompte pour Londres et les provinces	250,000
Compagnie agricole pour Londres et les provinces	250,000
Mercantile Joint-stock-Bank	1,000,000
Banque *Metropolitan-and-Provincial*	1,000,000
Assurances de la marine nationale	1,000,000
Crédit national	500,000
Terre de Natal	225,000
Assurance de la marine orientale et générale	1,000,000
Chemin de fer de la vallée de la Tamise	250,000
Agence d'Australie	500,000
Coton de Vénézuela	200,000

La plupart des Compagnies fondées en 1861 n'ont du reste pas pu réaliser leur capital.

Je me bornerai aujourd'hui, après cette longue statistique, à vous répéter ce que je dis en commençant:

Nous attendons toujours des nouvelles décisives d'Amérique.

W. Bunn.

CHANGES

DE PARIS :

Amsterdam, court 213 1/4 p., 213 1/8 a.; 90 jours 211 1/4 p., 211 »/» a.
Anvers, court pair p. 1/8 p. argent; 90 j. à 0/0.
Hambourg, court 188 3/4 p., 188 1/2 a.; 90 jours 187 1/2 p. 187 1/8 a.
Berlin, 90 jours 372 »/» p., 371 1/2 a.
Londres, court 25.28 1/2 p., 25.26 »/» a.; 90 jours 25.10 p., 25.07 1/2 a.
Madrid, court, 5.18 p., 5.17 a; 90 jours 5.12 1/2 p.
Barcelone, court 5.20 »/» p., 5.19 a.; 90 jours 5.14 »/».
Cadix, 90 jours 5.10 »/» a.
Lisbonne, 90 jours 5.49 p., 5.47 »/» a.
Porto, 90 jours 5.48 p., 5.50 »/» a.
Gênes, court 99 3/4 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 5/8 p., 98 3/8 a.
Livourne, court 99 5/8 p., 99 1/2 a.; 90 jours 98 1/2 p., 98 1/4 a.
Naples, court 426 »/» p.; 425 a.; 90 jours 420 1/2 p., 419 1/2 a.
Vienne, 90 jours 174 p., 172 a.
Milan, court 99 7/8 p., 99 3/4 a.
Augsbourg, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Francfort, 90 jours 212 7/8 p., 212 1/2 a.
Pétersbourg, court »»» p., »»» a.; 90 jours 343 »/» p., 342 »/» a.
Rome, court 525 p. 522 1/2 a.

SUR PARIS :

Londres, court 25.27 1/2 à 25.32 1/2; 90 jours 25.60 à 25.65 »/».
Cologne, court 80 3 p.; 2 mois 79 6 p.
Vienne, 90 jours 54.15 demandé.
Francfort, court 93 1/4 p., »» »/» a.
New-York, 60 jours, 5.20 »/» à » »» »/»; court, »,»» à 5.15 »/».
Hambourg, court 188 3/4, 90 jours, 190 3/4.
Amsterdam, court 55 7/8, à 2 mois 56 3/8 a.

Bruxelles, court pair a.
Anvers, court pair.
Berlin, 2 mois 79 3/8.
Madrid, à 8 jours de vue, 5.21.
Turin, 30 jours 100; 90 jours 99.
Christiania, 3 mois, 21.
Gothembourg, 90 jours, 70 1/2.
Stockholm, court 78 50; 90 jours, 70 35.
Brême, court 17 3/8.
Riga, 3 mois, 361 p.
Galatz, 3.31,40.
San Francisco, à vue 4.85 ou 3 0/0; à 30 jours 4.90 ou 2 0/0; à 60 jours 4.95 ou 1 0/0.
La Havane, 3 mois à 2 et 2 1/2 0/0 prime.

MATIÈRES

L'or à Paris vaut 3 pour mille de prime; à Londres il se paie 3 livres sterling 17 shillings 10 deniers et demi; le change court sur Londres étant de 25 27 1/2 par livre sterling, il en résulte que l'or est d'environ un dixième 0/0 environ plus cher à Londres qu'à Paris.

L'or vaut à Hambourg 428 m. b., soit, avec le change, trois dixièmes plus cher qu'à Londres.

Or en barre à 1,000/1,000. Le kil. 3,444 fr. 2. f. à 3 fr. 0/00 prime.

Argent en barre à 1,000/1,000. Le kil. 218 fr. 89 c., pr. 17 »» à 18 »/».

Pièces de 40 à 20 fr., agio p. 0 à 1/2.
Quadruples espagnols, 83 à 83 50.
Quadruples colombiens et mexicains, 80 75 à 81 »».
Ducats de Hollande et d'Autriche, 11 75 à 11 80.
Piastres à colonnes, 5 35 à 5 45.
Dito mexicaines, 5 40 à 5 42.
Souverains, 25 15 à 25 20.
Bank-note, 25 15 à 25 20.

BULLETIN COMMERCIAL.

Nous sommes restés cette semaine dans le *statu quo* le plus complet. On s'est occupé des échéances qui, jusqu'ici, se sont bien passées; mais, comme on dit, on a fait flèche de tout bois, et plusieurs maisons ont même dû s'entendre avec leurs créanciers. Il est certain que nous traversons un de ces moments où il faut que le crédit soit facile et permette d'attendre des temps plus propices.

Sur la place de Paris, les transactions se sont bornées aux achats du jour de l'an, qui ont été assez suivies en ce qui concerne le petit commerce. On sait que la plupart des petites boutiques construites sur la voie publique appartiennent à des ouvriers qui fabriquent à leur compte et peuvent ainsi vendre à plus bas prix que les maisons de dépôt, ce qui attire les amateurs de bon marché. En somme, on a été plus content qu'on ne s'y attendait.

Pour la grande fabrique, ce sont les articles tapis qui sont les plus demandés, et la, la fabrique anglaise nous fait concurrence. Cependant, les tapis français de petite dimension s'écoulent assez rapidement et dans de bonnes conditions, bien que le prix des laines se soit sensiblement élevé.

Les céréales sont à peu près au même cours; mais, comme on l'a vu, la baisse des farines a permis de réduire le prix du pain à 0 fr. 45 c. le kilogramme. La tendance à la baisse est d'ailleurs toujours aussi évidente, et si les eaux étaient plus élevées dans certaines rivières, certainement la meunerie serait obligée de faire des concessions. Malheureusement, dans le bassin de la Seine, par exemple, le niveau des rivières est aussi bas qu'au milieu de l'été.

Nous sommes au moment où les affaires en vins prennent leur plus grande importance. On fait les soutirages de la dernière récolte, et dans le Midi les expéditions sont considérables. Bien que les fêtes de Noël et du jour de l'an aient ralenti les transactions à Bercy, on compte sur une vigoureuse reprise en raison des besoins de la consommation, qui sont incontestables.

La qualité des vins de 1861 a, dès l'abord, été reconnue comme exceptionnelle; toutefois, depuis quelques jours on parle d'accidents arrivés dans certaines localités aux vins en fûts. Voici ce que dit à ce sujet le *Moniteur vinicole* :

« L'hiver a son début a été [illegible] ture tiède, surtout humide, a favorisé une fermentation continue des vins, s'est opposée à leur dépouillement; de là, naissance des maladies que nous avons eues à signaler. Mais 1862 arrive escorté de gelées salutaires qui vont épurer nos vins en les dégageant de tous les éléments étrangers qui masquaient leur qualité et pouvaient les compromettre; on va profiter des leçons d'un récent passé, soutirer les vins qui se dépouillent en ce moment à vue d'œil, on les séparera des lies, qui sont pour eux un constant danger; on pratiquera avec soin un premier collage sur ceux qui sont destinés à la bouteille, et dans quelques années on se rappellera la prédiction du *Moniteur vinicole*, qui ne craint pas d'affirmer que les produits de 1861 seront plus tard classés par les connaisseurs au premier rang des vins d'élite. »

Le même journal publie une lettre de M. Cazalis Allut, de Montpellier, qui atténue singulièrement la portée des maladies dont nous venons de parler. Il s'agirait seulement d'une fermentation anormale, mais qui ne gâte en rien les vins, puisqu'elle a pour effet de transformer le sucre en alcool. Il faut seulement prendre quelques soins, et les vins attaqués redeviendront bons et marchands.

CÉRÉALES. — Les blés n'ont donné lieu qu'à des affaires excessivement limitées, bien qu'il y eût une grande affluence de monde. Les offres en produits exotiques ont été nombreuses, mais les acheteurs exigeaient 50 centimes de baisse, et à cette condition seule ils consentaient à traiter.

Les offres en blé de pays et en blé de fermiers ont été limitées, probablement à cause du peu de monde venu à la halle, et les prix sont restés sans variation. Le seigle est faiblement tenu de 24.50 à 25 fr. les 115 kil. réglés; les orges sans demande valent, suivant provenance, de 19.50 à 20.50 les 100 k.l.; l'escourgeon est stationnaire à 22.50 les 100 kil.; les avoines en disponible sont sans aucune demande autre que pour les besoins de la consommation locale; les prix sont les mêmes, suivant qualité et couleur on les cote 27.50 à 30.50 les 130 kil. réglés. Les gros s ns assez abondants sur place et dans l s usines de la meunerie, valent de 11.50 à 12 fr. les 100 kil.; les issues fines avec peu de demandes sont cotées de 15 à 18 fr. pour les remoulages, selon la nuance, et de 12 à 13 fr. les 100 kil. pour les recoupettes.

FARINES. — Les affaires en farines de commerce ont été languissantes et les cours sont restés faibles.

On cote : courant de mois, 81 fr.; quatre mois de janvier, 83.50; mars et avril, 84 50.

Samedi soir, les cours avaient encore fléchi, et le courant de mois se traitait à 80.75

La vente des farines de consommation n'a pas été moins lourde. La boulangerie continue à se tenir à l'écart; elle n'achète que les quelques parties qui lui sont absolument commandées par les besoins de la consommation courante.

On cote : marques hors ligne, de 81 à 82; farines de tous pays, de 77 à 81. Le tout par sac de 159 kil.

VINS. — On cote à Saumur;

Vins rouges : Souzay et environs, 1861, 120 à 125 fr. Champigny, 1861, 1re qualité, 250 fr.; 2e qualité, 125 à 150 fr. Varrains, 1861, 115 à 120 fr.; Bourgeuil, 1861, 1re qualité 150 fr.; 2e qualité, 140 fr. Restigny, 1861, 135 fr.; Chinon, 1861, 1re qualité, 110 à 120 fr.; 2e qualité, 108 fr.;

Vins blancs : Saint-Léger et environs, 1861, 1re qualité, 105 fr.; 2e qualité, 100 fr.; le Puy Notre-Dame et ses environs, 1861, 1re qualité, 95 fr.; 2e qualité, 90 fr.; la Vienne, 1861, 75 à 80 fr.

Les vins du Var se placent aux prix suivants : Bandol, 1861, 20 fr. la millerole de 70 litres; Pierrefeu, 1861, 150 fr. la boute de 550 litres; Montagnac, 1861, 150 fr. la boute de 490 litres.

A Pézénas, les vins de bonne qualité sont tenus fermes par les producteurs. Ainsi, tandis que l'on obtient à 75, 65 et 60 fr. les 700 litres ceux qui n'inspirent pas une confiance entière, on paye 95, 100 et 105 fr. des vins dont on ne donnait guère que 80 et 85 fr. Dans le reste de l'arrondissement, on a payé des prix divers, suivant le goût et la richesse.

SPIRITUEUX. — Le 3/6 disponible vaut à Bercy 103. Le 3/6 de betterave disponible est à 74; pour les quatre mois de janvier, on paye 77, et pour les quatre derniers mois 79.

On paie à Bordeaux : Eau-de-vie Armagnac (52 degrés), 110 fr.; eau-de-vie de Marmande (52 degrés), manque eau-de-vie de pays (52 degrés), manque; esprit 3/6 Languedoc (86 degrés), 76 fr.; esprit 3/6 fin, 1re qualité (90 degrés), 81 fr.; talia, 57 à 65 fr.

A Lille, le 3/6 de betterave fin vaut 74 fr.

Les genièvres se paient comme suit : Genièvre de grains, 1re qualité (50 degrés), 58 fr. l'hectolitre; genièvre façon Hollande, supérieur, 63 fr. l'hectolitre; genièvre de Schiedam (Hollande), 68 fr. l'hectolitre, logé, rendu en gare, valeur à vingt jours, 2 0/0 d'escompte.

SOIES. — On écrit de Valence : « Nos marchés de la Drôme et de l'Ardèche présentent toujours le même aspect calme, et malgré la baisse qui se produit encore dans les prix, les transactions sont rares. On se préoccupe vivement des complications qui sont survenues entre les Etats-Unis et l'Angleterre, et la crainte d'une guerre prochaine entre ces deux puissances empêche la spéculation d'agir; les acheteurs se tiennent sur la réserve jusqu'à la solution de cette grave question.

» A Lyon il s'est fait quelques ventes, mais les fêtes de la semaine ont produit quelques interruptions dans les affaires. Les fabricants ont déjà préparé un grand nombre d'échantillons pour le printemps prochain.

» A Jaujeuse et à Aubenas les marchés ont été très-languissants par suite du manque de marchandise; le peu qui se trouvait sur la place a été vendu dans les prix de 58 à 60 fr. »

F. GAIMARD.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 31 décembre 1861.

Prêts hypothécaires à long terme.		
Au 31 décembre 1860.....	187,977,930	»
Du 31 décembre 1860 au 31 décembre 1861.....	87,605,580	»
Prêts hypothécaires à court terme.		
Au 31 décembre 1861.....	12,068,000	»
Prêts communaux.		
Au 31 décembre 1861.....	44,071,130	12
Total.....	331,742,440	12
Total au 26 décembre.....	330,119,940	12
Augmentation.....	1 622,500	»»

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

7 janvier. — **Nous-Comptoir des Entrepreneurs.** — Deuxième convocation, salle Lemarchelay, rue Richelieu, 100, à 2 heures.

9 janvier. — **Chemins algériens.** — Au siége social, 57, rue Taitbout, à 3 heures. Dépôt de dix actions.

23 janvier. — **Sucrerie et raffinerie de Bourdon.** — A 3 heures, faubourg Poissonnière, 1.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

2 janvier. — **Nord**, — **Midi**, — **Dauphiné**, — **Besnèges à Alais**, — **Emprunt italien 1861**, — **Madrid à Saragosse et à Alicante**, — **Nord de l'Espagne**, — **Barcelone-Saragosse**, — **Saragosse-Pampelune**, — **Séville-Xérès-Cadix**, — **Portugais**, — **Victor-Emmanuel**, — **Ligne d'Italie**, **Banque de France**, **Crédit foncier de France**, **Crédit mobilier**, — **Compagnie immobilière de Paris**, — **Docks et entrepôts de Marseille**, — **Omnibus de Paris**, — **Canal maritime de Suez**, — **Banque de crédit autrichien**, — **Crédit mobilier espagnol**, — **Crédit en Espagne**.

Intérêts semestriels et à-comptes de dividendes. (Voir les divers avis donnant le détail de ces paiements que nous avons publiés dans nos précédents numéros.)

15 janvier. — **Chemin des Ardennes.** — Intérêts sur les actions anciennes et nouvelles.

Service des Obligations.

2 janvier. — **Paris-Lyon-Méditerranée**, — **Nord**, — **Orléans**, — **Ouest**, — **Dauphiné**, — **Lyon-Genève**, — **Ardennes**, — **Est** (Montereau à Troyes), — **Midi**, — **Madrid-Saragosse-Alicante**, — **Barcelone-Saragosse**, — **Portugais**, — **Lombard et Sud de l'Autriche**, — **Romains** — **Ligne d'Italie**, — **Hainaut et Flandres**, —

Union des chemins suisses, — Compagnie immobilière de Paris, — Emprunt ottoman, — Docks et entrepôts de Marseille, — Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, — Omnibus de Paris, — Union des gaz.

Paiement du coupon semestriel, deuxième semestre de 1861. (Voir, pour les détails, les annonces que nous avons publiées dans nos précédents numéros.)

15 janvier. **Séville-Xérès-Cadix.** — 7 fr. 50 par obligation ancienne.

APPELS DE FONDS.

1er au 15 janvier. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Versement de 50 fr. par action, sous déduction du coupon de 12 francs échéant le 1er janvier.

1er au 15 janvier. — **Docks et entrepôts de Marseille.** — Appel de 50 francs par action.

REMBOURSEMENTS.

2 janvier. — **Paris-Lyon-Méditerranée, — Orléans, — Est, — Lyon à Genève, — Bességes à Alais, — Madrid-Saragosse-Alicante, — Lombard-vénitiens, — Autrichiens, — Séville-Xérès-Cadix, — Centre belge, — Emprunt municipal, — Emprunt départemental, — Emprunt ottoman.**

Remboursement des obligations sorties aux divers tirages de ces Compagnies, et dont le résultat officiel a été publié aux annonces de nos précédents numéros.

15 janvier. — **Houillères de Commentry et forges et fonderies de Fourchambault,** etc. — Remboursement des obligations sorties le 12 décembre.

1er février. — **Chemins romains.** — Remboursement des 922 obligations sorties au tirage du 28 décembre.

1er avril 1862. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations d'Andrézieux à Roanne, du premier et deuxième ordre, sorties au tirage du 7 novembre.

F. G.

NOMINATIONS.

La Compagnie des agents de change de Lyon a, dans son assemblée générale du 28 décembre, procédé à la formation de son bureau pour l'année 1862. Ont été nommés : Syndic, M. Laurent Descours ; adjoints au syndic, MM. Louchon, Page, Devienne, Demoustier, Bizot et Bontoux.

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

Composition du bureau pour l'année 1862.

Président : M. Tresca.

Vice-présidents : MM. Ch. Callon, Salvetat, Alexis Barrault, Forquenot.

Secrétaires : MM. Guillaume, Ch. Richoux, Camille Tronquoy, Ermel.

Trésorier : M. G. Loustau.

Membres du comité : MM. Degousée, Yvon-Villarceau, Michel Alcan, E. Flachat, Alfred Nozo, A. Faure, Charles Laurent, E. Vuigner, Chobrzynski, Henri Peligot, J. Petiet, Arson, Limet, J.-J. Lion Farcot, Dubied, Love, Petigand, Léon Yvert, Alquié, Léonce Thomas.

Président honoraire : M. Perdonnet.

REVUE SCIENTIFIQUE.

FABRICATION DES RAILS.

Nous trouvons dans l'*Ancre de Saint-Dizier* la lettre suivante, renfermant des observations du plus haut intérêt sur les conditions imposées par les Compagnies de chemins de fer pour la fabrication des rails, et que nous nous empressons de reproduire :

« Dans tous les cahiers des charges des Compagnies vous trouverez la clause suivante : *la trousse employée à la fabrication des rails contiendra au moins un tiers de fer corroyé et au plus deux tiers de fer puddlé.*

» Voilà une condition qui, nous en sommes convaincu, paraît bien simple à MM. les ingénieurs des Compagnies, et cependant, Monsieur, c'est là que gît toute la difficulté de la fabrication courante des rails. Il est en effet très-difficile de bien souder deux fers de nature aussi différente que le corroyé et le puddlé.

» Pour remédier à cet inconvénient, on a fabriqué des rails avec des paquets composés uniquement de fer puddlé. Il paraît que l'on n'a pas obtenu de bons résultats. On a des joints à la surface de roulement des champignons. On obtient difficilement du fer brut à grains (qualité rail) capable de supporter une température élevée. Enfin les rails ne résistent pas au choc.

» On a cru que l'on réussirait mieux en remplaçant la couverte en fer corroyé par une couverte d'une seule pièce en *fer puddlé martelé*. Nous croyons que cet essai n'a pas mieux réussi que le précédent. La fabrication de ces sortes de couvertes présente de grandes difficultés ou fait beaucoup de rebuts. D'un autre côté, le fer puddlé martelé est souvent plus dur à chauffer que le fer corroyé généralement employé pour couvertes.

» Aujourd'hui nous croyons que l'on emploie partout les paquets mixtes composés de fer corroyé et de fer puddlé.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES.	1860 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1860. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1860. en moins	RECETTES kilométriques du 1er janvier au 23 décembre. RECETTES	RECETTES kilométriques du 1er janvier au 23 décembre. comme les actions au 23 décembre
Est*	Du 17 au 23 décembre	1706	1.132.549 36	781 09	1683	1.175.556 93	698 48	11.83	» »	40.112 06	561 25
Orléans*	17 — 23 —	1675	1.291.670 85	875 72	1675	1.287.541 80	872 91	» 34	» »	45.332 04	1293 75
Paris-Lyon-Méditerranée*	17 — 23 —	1611	2.787.049 79	1.975 23	1611	2.212.631 73	1.568 16	25.95	» »	83 884 55	1006 25
Ouest*	17 — 23 —	1213	878.908 65	724 05	1213	823.020 20	678 50	6.80	» »	44.684 09	522 50
Nord*	17 — 23 —	967	1.230.014 69	1.281 91	967	1.132.831 44	1.171 50	9.42	» »	64.508 21	985 » »
Midi*	17 — 23 —	798	578.490 31	724 93	793	500.862 06	631 60	14.78	» »	35.850 73	657 50
Lyon a Genève*	3 — 0 —	231	121.010 60	523 90	231	120.288 58	550 60	» »	6.30	»	360 » »
Ardennes*	17 — 23 —	187	91.220 27	487 85	165	71.374 62	435 21	12.09	» »	23.449 24	360 » »
Dauphiné*	17 — 23 —	134	57 074 80	430 40	134	57.572 73	439 64	0.18	» »	23.184 42	682 50
Bességes a Alais*	17 — 23 —	33	32.172 90	974 93	33	27.510 75	833 65	16.94	» »	44.295 00	460 » »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	17 — 23 —	1936	1.334.694 92	690 44	1529	954.232 96	667 76	3.39	» »	34.733 15	508 75
Autrichiens	17 — 23 —	1323	1.044.137 50	803 » »	1324	1.059.682 30	800 36	» 32	» »	38.454 82	500 » »
Madrid à Saragosse et à Alicante	Madrid a Alicante	482	272.941 44	566 26	482	289.172 23	599 95	» »	5.88	31.888 37	516 25
	Alcazar a Ciudad	114	20.709 18	182 43	72	12.932 » »	179 86	1.14	» »	»	»
	Madrid a Jadraque	104	28.312 26	272 23	104	25.318 49	245 83	10.44	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	15 — 21 —	366	106.026 25	289 68	183	51.221 65	279 90	3.49	» »	»	»
Nord de l'Espagne	17 — 23 —	308	108.975 03	353 81	»	»	»	»	»	»	»
Union des chemins suisses	22 — 28 —	275	48.870 » »	177 68	275	44.736 » »	162 90	9.» »	» »	»	»
Central suisse	10 — 16 —	262	114.895 60	436 53	262	94.962 67	362 98	20.98	» »	»	»
Victor-Emmanuel	17 — 23 —	214	131.332 51	613 70	214	120.543 88	591 33	3.78	» »	32.147 17	335 » »
Saragosse a Pampelune	17 — 23 —	179	33.420 25	181 11	»	»	»	»	»	»	»
Séville-Xérès-Cadix	3 — 0 —	160	62.420 80	390 16	131	34.461 25	277 86	40.70	» »	»	»
Ouest suisse	17 — 23 —	150	46.444 29	309 63	115	33.160 25	281 09	10.16	» »	19.524 06	150 » »
Cordoue a Séville	3 — 9 —	131	41.478 40	316 62	131	31.638 45	241 49	31.11	» »		
Guillaume-Luxembourg	10 — 10 —	89	27.771 44	312 06	52	6.931 18	133 29	134.10	»		
Portugais	9 — 15 —	75	11.380 30	151 73	»	»	»	»	»		
Ligne d'Italie	» — » —	»	»	»	»	»	»	» »	» »		

A partir du 19 janvier courant, nous compléterons ce tableau.

* Probablement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

» En haut et en bas du paquet des rails symétriques, on place deux couvertes en fer corroyé ; ces couvertes doivent former les surfaces de roulement des champignons. Entre ces deux couvertes on place du fer puddlé et des rails aplatis.

» On nous a dit que pour le rail Vignolles la Compagnie de Lyon exigeait une couverte rectangulaire pour le champignon et une couverte à rebords pour le patin On réussit très-bien les rails non symétriques en plaçant deux bandelettes corroyées sur les angles du paquet. Pourquoi mettre le fournisseur dans la nécessité d'employer plus de fer corroyé qu'il n'en faut?

» La Compagnie de Lyon est la seule qui fixe les dimensions des paquets. Les gros paquets valent-ils mieux que les petits? La Compagnie de Lyon se prononce pour l'affirmative. Nous nous garderons bien de l'imiter. Il vaut mieux faire comme les autres Compagnies : laisser au maître de forges le choix du paquet.

» Les cahiers des charges des Compagnies ne fixent pas l'*épaisseur maxima* à donner aux couvertes. Il faut seulement que la couverte conserve une *épaisseur minima* de 10 millimètres à la surface du champignon.

» Presque partout on donne aux couvertes une épaisseur plus considérable que celle réclamée par les Compagnies. Les couvertes conservent de 14 à 15 millimètres à la surface du champignon. Les maîtres de forges pensent qu'en agissant ainsi ils augmentent la durée de leurs rails.

» Nous sommes de l'avis des maîtres de forges. Si *la couverte épaisse est elle-même bien soudée*, il est évident que le rail résistera plus longtemps, quand même la couverte ne serait pas complétement soudée avec le fer brut qui forme le corps du rail. Seulement il nous semble que l'emploi des couvertes épaisses augmente les difficultés de la fabrication au lieu de les diminuer. On a deux difficultés à surmonter : il faut d'abord bien souder les couvertes (1), il faut ensuite bien souder la couverte avec le fer puddlé qui se trouve à l'intérieur du paquet.

» On emploie des couvertes de 33 à 36 millimètres d'épaisseur. Pour fabriquer ces couvertes, il faut des paquets composés de neuf à dix mises de fer puddlé et qui pèsent de 350 à 360 kilogrammes. Il n'est pas facile de bien souder de semblables paquets. Pour les chauffer convenablement, on est souvent forcé de placer en haut et en bas du paquet des mises de fer d'une autre nature que celui qui est à l'intérieur.

» On trouve que l'épaisseur de 36 millimètres ne suffit pas, on veut aller à 50 millimètres. On veut imiter nos voisins les Anglais. Ces couvertes conservent à la surface du roulement une épaisseur de 34 à 35 millimètres. La durée des rails sera encore augmentée. C'est évident, seulement reste à savoir comment on s'y prendra pour obtenir des couvertes de 50 millimètres bien soudées.

» On éprouve de grandes difficultés pour souder des paquets en haut et en bas desquels on place des couvertes de 20 à 25 millimètres. Les difficultés ne feront qu'augmenter avec des couvertes de 35 à 50 millimètres.

A l'emploi, les rails se partageront en trois parties, si les couvertes ne sont pas soudées avec le fer puddlé, ou bien ils s'exfolieront si les mises de la découverte ne sont pas soudées.

» Aujourd'hui il ne faut plus songer à fabriquer des rails qui résistent quelques mois de plus ou de moins. Il faut que les maîtres de forges fassent tous leurs efforts pour fabriquer de bons rails. Il est facile d'atteindre ce but : *il ne faut qu'un peu de soin.*

Il faut trier tout le fer puddlé. Il faut composer le paquet de la couverte avec du fer puddlé, *de même nature*, et complétement à grains. Il faut laminer la couverte à plat et non de champ. Quand on ne fait entrer qu'une seule nature de fer dans la composition d'un paquet, le laminage à plat vaut mieux que le laminage de champ. Ce que nous avons dit précédemment prouve suffisamment que nous ne sommes pas partisan des couvertes épaisses. Les couvertes ne devraient pas avoir plus de 20 à 25 millimètres.

»Il faut ensuite préparer une bandelette d'une qualité intermédiaire entre le fer corroyé de la couverte et le fer puddlé ordinaire. Cette bandelette doit former la première mise immédiatement sous la couverte.

»Dans le milieu du paquet on placera le fer puddlé ordinaire ou bien des rails aplatis, pourvu que l'on ait le soin d'interposer une mise en fer brut entre deux rails aplatis.

» Il faut surveiller avec beaucoup de soin les ouvriers chargés de la confection des paquets. Les couvertes, les bandelettes et le fer puddlé doivent être bien dressés, de manière à ce que l'on puisse former des paquets bien réguliers.

» Comme vous le voyez, Monsieur, il faut trois natures de fer pour fabriquer couramment de bons rails. Tous nos grands établissements métallurgiques sont placés de manière à pouvoir les obtenir très-facilement.

» Toutes les usines n'opèrent pas comme nous venons de le dire. Il y en a qui croient faire une économie en supprimant les hommes chargés du classement des fers. C'est précisément le contraire qui a lieu. En composant le paquet il arrive souvent que l'on met en contact des fers de natures différentes. En agissant ainsi on fait presque toujours des rebuts qui peuvent passer à la réception, mais qui ne dureront pas le temps voulu sur la ligne.

» Pour le chauffage du paquet, on emploie de petits fours qui contiennent quatre paquets; on emploie aussi de grands fours qui contiennent jusqu'à sept paquets.

» Nous préférons les premiers aux seconds. D'abord parce que les hommes fatiguent moins. Il faut exiger des ouvriers le travail qu'ils peuvent faire; mais, à notre avis, c'est un très-mauvais calcul que d'imposer aux ouvriers un travail au-dessus de leurs forces.

» Avec les grands fours la rendue est moins bonne. A chaque ronde il y a des paquets qui attendent dans le four, le fer se dessèche, on obtient des rails détestables.

» Pour souder un rail il faut chauffer le paquet, il ne faut pas brûler le fer, mais l'ouvrier doit pousser le chauffage jusqu'à *piquer légèrement*. On dit qu'un rail est piqué quand on voit à la réunion de la couverte et de la bandelette de petites criques de chaleur. Les Compagnies tolèrent ces sortes de criques.

» Le paquet étant bien chauffé, il faut le laminer aussi promptement que possible. On doit disposer son outillage de manière à faire le rail *en une seule chaude*. On doit souder le paquet en le passant au dégrossisseur. Le finisseur ne sert qu'à donner au paquet le profil voulu.

» Dans certaines usines on obtient de bons résultats avec un dégrossisseur à trois cylindres munis d'un releveur. Dans ces usines, on passe le paquet à plat dans les premières cannelures du dégrossisseur. Il y a d'autres usines où l'on a la mauvaise habitude de passer le paquet de champ.

» J'aurais bien des choses à vous dire sur le laminage des rails, mais cela m'entraînerait trop loin aujourd'hui, j'y reviendrai peut-être plus tard.

» Je viens de vous énumérer les conditions de fabrication que l'on devrait trouver dans les cahiers des charges des Compagnies. Si dès le principe il en avait été ainsi, on ne verrait pas sur les voies des rails aussi défectueux.

» Agréez, etc. J.-A. GEORGET. »

(1) Il est à peine nécessaire de rappeler ici que si une couverte n'est pas soudée avant son [illegible] on ne la soudera pas en chauffant le paquet.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

PRÉSIDENCE DE M. BERTHIER.

Audience du 10 novembre 1861.

Nullité de société formée pour l'exploitation d'une charge d'agent de change.— M. ROUX contre M. Sauvage, agent de change.

M. Roux a fait partie de la Société formée pour l'exploitation de l'office d'agent de change dont M. Sauvage est titulaire; il a versé une somme de 300,000 francs pour son apport commanditaire. Aujourd'hui M. Roux venait demander la nullité de cette Société, comme constituée contrairement à la loi, et il concluait, en outre, au remboursement de sa commandite sans liquidation des comptes sociaux.

Me Schayé, agréé, a soutenu sa demande ; Me Victor Dillais a plaidé pour M. Sauvage.

Le tribunal a statué sur cette question controversée en prononçant la nullité de la Société, mais en repoussant la prétention de M. Roux d'être immédiatement remboursé sans liquidation. Voici son jugement :

« Le tribunal,

» Attendu que par acte sous seing privé, en date du 21 décembre 1858, enregistré, il a été formé une convention destinée à régler entre les parties et les autres personnes dénommées audit acte l'exploitation sociale de l'office d'agent de change dont Sauvage est titulaire;

» Que l'intérêt social représenté par l'actif de la Société était réparti proportionnellement entre les sociétaires, et que la part de Roux était de 12 0/0 du fonds commun en raison de son versement de 300,000 francs;

» Attendu que Roux, invoquant à la fois les manœuvres frauduleuses qui auraient été exercées à son égard, l'erreur sur la nature du contrat, et la cause illicite de son obligation, demande que l'acte du 28 décembre soit déclaré nul et de nul effet, et que la somme de 300,000 fr., montant de son versement, lui soit restituée ;

» Attendu qu'il résulte des documents de la cause et des explications des parties, que Sauvage n'a exercé à l'égard de Roux aucune manœuvre frauduleuse, que Roux est entré de son plein gré et en toute connaissance de cause dans l'association formée pour l'exploitation de la charge de Sauvage ;

» Attendu que les agents de change sont, ainsi que les notaires, des officiers investis d'un mandat public ; que le pouvoir qui leur est conféré constitue un pouvoir essentiellement personnel, et que la propriété de la charge ne peut être divisée et donner lieu à une exploitation sociale ;

» Attendu que cette prohibition prend naissance dans les principes généraux de la matière, dans le caractère du mandat dont est revêtu l'agent de change et dans le secret de ses opérations;

» Que la Société formée entre Sauvage et Roux et consorts doit donc être déclarée nulle ;

» Mais, attendu que le traité du 21 décembre 1858 a créé entre les parties une communauté d'intérêts autorisée par l'usage et protégée par la tolérance administrative ; que cette communauté doit être liquidée dans les proportions établies au contrat ; que l'on ne saurait, en effet, permettre que la nullité prononcée pût avoir pour conséquence de faire naître au profit de l'un des membres de la Société de fait une situation exceptionnelle et particulière ;

» Par ces motifs, déclare nulle la Société du 21 décembre 1858 ; déclare Roux non recevable en sa demande, et condamne Sauvage aux dépens. »

On n'oubliera pas que quand nous avons examiné cette question en principe, nous avons soutenu qu'on ne pouvait, dans aucun cas, contester les effets de la Société de fait qui avait existé.

Billets prêtés par des voyageurs à d'autres pour éviter la taxe d'excédant de voyage. — Escroquerie.

Le tribunal de Mirecourt vient de rendre, dans son audience du 11 octobre, un jugement très-important pour les compagnies de chemins de fer.

Ce jugement constate que le fait d'emprunter un billet de chemin de fer, pour, en le joignant au sien, éviter un excédant de bagages, constitue un fait d'escroquerie.

Voici le texte de ce jugement :

« Attendu qu'il résulte des débats la preuve que le 7 août 1861, le prévenu, partant de Charmes pour Epinal par le chemin de fer, a emprunté les billets de places des sieurs C.... et H...., ses compagnons de voyage, les a présentés avec le sien au bureau des bagages, et a obtenu par ces moyens la délivrance d'un bulletin constatant l'enregistrement des divers colis qui lui appartenaient avec une réduction de 60 kilogrammes sur la taxe due pour l'excédant;

» Attendu que, d'après l'article 44 du cahier des charges de la Compagnie de l'Est, approuvé par l'arrêté ministériel du 11 juin 1859 : « Le voyageur dont le ba» gage ne pèse pas plus de 30 kilogrammes n'a à payer » pour le port de ce bagage aucun supplément du prix » de sa place; »

» Attendu que de cette stipulation il résulte que la franchise jusqu'à concurrence de 30 kilogrammes n'est accordée qu'au voyageur ayant des bagages avec lui ; d'où il suit qu'en l'absence de bagages, le voyageur ne peut céder à un autre le droit qui est exclusivement attaché à leur possession ;

» Attendu que pour se soustraire à ces conditions qui ont été publiées et affichées dans toutes les gares, ou pour en éviter l'application au transport de ses propres marchandises, le prévenu a usé de manœuvres frauduleuses à l'égard du préposé du bureau des bagages de la gare de Charmes, en lui présentant les deux billets de places qu'il avait empruntés des sieurs C.... et H... qui voyageaient sans bagages; en rattachant à ces billets divers colis qu'il a déposés au bureau ; qu'à l'aide de ces moyens tendant à persuader l'existence de fausse entreprise ou d'un crédit imaginaire, il s'est fait remettre un bulletin d'enregistrement de ces mêmes colis, avec réduction de 60 kilogrammes sur la taxe due pour l'excédant; qu'il a ainsi escroqué une partie de la fortune d'autrui ;

» Attendu que l'on ne peut assimiler le fait incriminé au cas où des personnes de la même famille ou liées d'amitié voyagent ensemble et mettent en commun leur-

engages pour profiter de la franchise accordée par l'article 44 du cahier des charges ;

» Attendu que l'intention frauduleuse du prévenu est manifeste ; que, de son aveu, il a déjà eu recours à de pareilles manœuvres pour tromper les compagnies de chemins de fer, en leur faisant transporter ses marchandises gratuitement ou à prix réduits ;

» Attendu cependant qu'il existe dans la cause des circonstances atténuantes qui se tirent de l'extrême modicité du préjudice causé ;

» Par ces motifs, le tribunal déclare J.... convaincu d'escroquerie, et lui appliquant les dispositions des articles 405 et 463 du Code pénal, le condamne à 10 francs d'amende et aux dépens liquidés à 25 fr. 75 c. »

COMPAGNIE
DU
CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

Assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 21 décembre 1861,

Présidée par M. Abel Laurent.

RAPPORT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Le 20 août dernier, nous vous avions réunis pour soumettre à votre discussion une convention signée le 18 juillet avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Le nombre des actions représentées se trouva insuffisant pour valider les délibérations de cette première assemblée, et, conformément aux statuts, il fut procédé à une deuxième convocation à un mois d'intervalle. Les actionnaires réunis à la date du 20 septembre auraient pu valablement délibérer sur les différents objets portés à l'ordre du jour ; mais, depuis quelques semaines, la situation avait changé. Des questions que le gouvernement lui-même avait cru pouvoir ajourner à une autre époque, étaient de nouveau soulevées, et semblaient réclamer une prompte solution; notre sort pouvait en dépendre; des pourparlers venaient d'être engagés entre le ministre des travaux publics et votre conseil d'administration. Un ajournement devenait donc indispensable, et l'assemblée du 20 septembre, cédant à nos instances, consentit à se proroger à deux mois, c'est-à-dire au 20 novembre. Nous espérions que ce délai suffirait pour mettre fin à des incertitudes pénibles ; mais diverses circonstances indépendantes de notre volonté se sont opposées à ce que votre sort fût définitivement fixé ; et, cependant, pas un jour, pas une occasion n'ont été perdus pour assurer le succès de nos démarches.

Nous sommes ainsi arrivés au 20 novembre, et, si la séance avait eu lieu, nous nous serions encore une fois trouvés réduits à vous signaler les motifs d'espoir que nous laissait la bienveillante sollicitude du gouvernement, en même temps que notre impuissance à vaincre les obstacles que cette bienveillance elle-même rencontrait. D'un autre côté, un assez grand nombre d'actionnaires avaient retiré les titres déposés pour l'assemblée du 20 septembre, et les éléments de cette assemblée qui avait voté la prorogation, se trouvaient par là profondément modifiés. Des doutes sérieux s'élevaient sur la validité de la réunion du 20 novembre, considérée comme la continuation de celle qui avait précédé. Le conseil judiciaire de la Compagnie fut consulté, et, dans un avis fortement motivé, il se prononça pour la négative.

Votre conseil n'avait plus à hésiter ; il convoqua une nouvelle assemblée générale extraordinaire, aux termes de l'art. 35 des statuts ; c'est en vertu de cette convocation que vous vous trouvez appelés aujourd'hui à délibérer. Nous nous hâtons de vous dire que ces délais n'ont pas été absolument sans résultat. Si nous ne sommes pas parvenus à trancher d'une manière positive les incertitudes qui nous paralysaient dès le 20 août dernier, nous avons pris du moins et nous vous proposons un parti qui n'admet plus qu'une alternative restreinte.

Expliquons-nous d'abord sur le traité du 18 juillet 1861. Ses dispositions vous sont connues ; elles ont été l'objet de violentes attaques. Nous ne nous en sommes point étonnés. Pour bien comprendre, en effet, la portée de cette convention, il fallait apprécier les circonstances qui l'avait rendue nécessaire, et nous n'avons pas eu l'occasion de vous les faire connaître. Aujourd'hui, que ces circonstances sont changées, il serait superflu d'entrer dans de longs détails pour justifier le traité en lui-même ; il nous suffira de vous dire qu'il n'a jamais été considéré, ni par nous, qui en avions pris l'initiative, ni par la Compagnie de Lyon, qui s'y était prêtée avec une parfaite loyauté, ni par le ministre qui avait été informé du but de la négociation, comme devant constituer le régime définitif sous lequel nous serions placés pendant les onze annés d'existence prolongée qu'il stipulait. C'était une combinaison concertée pour nous permettre de recueillir les avantages qui pourraient nous être accordés, lorsque le gouvernement, à propos de la question des tarifs et de la construction du troisième réseau, se trouverait amené à modifier les conditions actuelles des grandes Compagnies de chemins de fer.

Quelle était, en effet, notre position précisément lorsque nous venions de reprendre les négociations? Vous le savez, dès 1860 nous vous le disions dans notre rapport: « Nous avions soumis au gouvernement des réclamations pour faire apprécier, non-seulement les conditions primitives, fondamentales de notre entreprise, mais encore l'avenir qui lui était réservé, et les causes diverses qui en avaient compromis les chances favorables. »

Ainsi, nous avions mis sous les yeux du ministre des travaux publics les chiffres qui résumaient en même temps les dépenses commandées, dans la pensée de donner au public et au service de l'État lui-même la plus ample satisfaction, et les pertes de tout genre qui nous avaient été causées par les retards que nous avions été obligés de subir, sans y avoir donné lieu.

Bien que ces réclamations n'eussent pas été présentées avec le caractère d'un droit rigoureux dont nous aurions revendiqué les bénéfices, le gouvernement avait été appelé à statuer et s'était refusé à les admettre. Dès lors, nos instances avaient pris une autre forme, et si nous ne nous adressions plus à la justice du gouvernement, nous invoquions encore sa bienveillance et sa sollicitude.

Nous sommes heureux de le dire, notre voix et nos instances avaient été écoutées; nous étions autorisés à esperer que le gouvernement se prêterait à la combinaison qui lui serait offerte, s'il devenait possible de nous tenir compte des sacrifices que nous avions acceptés, sans compromettre les principes que l'État doit maintenir et sans accroître ses charges d'une manière sensible. Le crédit de toutes les entreprises de chemins de fer y était intéressé ; il était d'ailleurs d'une administration équitable et éclairée d'admettre dans une certaine mesure la réparation d'un dommage qui tournait si largement, et avec tant d'évidence, au profit du public.

Mais, pour que ces dispositions favorables reçussent une application, il fallait une occasion. Quand se présenterait-elle de manière à rendre le succès probable ? S'il n'était pas possible de s'entendre avec les intérêts liés aux vôtres, ou d'adopter une combinaison décisive avant le terme fatal passé lequel vous auriez cessé d'exister comme Compagnie indépendante, quel moyen restait-il d'améliorer votre condition ? Il fallait que votre Société se continuât pour recueillir les avantages de la haute intervention que votre conseil d'administration sollicitait avec tant de persévérance.

Tel a été le but ou plutôt la nécessité du traité, nécessité qui a été reconnue par le ministre lui-même.

Cependant, Messieurs, en présence du découragement manifesté par un grand nombre d'entre vous, des diminutions de recettes qui trompaient nos prévisions, des éventualités qui pouvaient, dès les premiers moments de sa mise à exécution, compromettre les résultats du nouveau traité, et aggraver encore la dépréciation dont nos titres étaient frappés, nous avons dû nous demander s'il n'était pas plus prudent de tenter un nouvel et suprême effort, et d'obtenir du gouvernement une décision, quelle qu'elle fût.

Si, avant le 31 du mois courant, le gouvernement consentait à nous accorder l'amélioration qu'il déclarait être dans sa pensée; ou si, en vue de cette amélioration, il admettait qu'elle pourrait résulter, en temps utile, d'une combinaison dont les bases seraient dès à présent posées avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, le traité n'avait plus sa raison d'être, et il ne restait qu'à rentrer dans l'application des conventions de 1855 et 1857.

Que si, au contraire, M. le ministre des travaux publics se croyait obligé d'écarter toute combinaison nouvelle, et nous avertissait qu'il fallait renoncer à l'espoir que lui-même avait encouragé, qu'attendre de plus de l'avenir ? Fallait-il s'exposer à des chances difficiles à mesurer, pour compter sur des avantages que le présent nous refusait, et que tant d'incidents pouvaient rendre précaires ?

Dans ce cas encore, le traité du 18 juillet manquait son but.

Nous n'insistons donc plus pour la ratification du traité du 18 juillet 1861, et nous nous associons d'avance à la délibération par laquelle vous déclarerez qu'il n'y a pas lieu d'y statuer.

Dès lors, il ne peut se produire que deux hypothèses :

Dans l'une, que nous espérons encore voir écarter, l'impossibilité est reconnue de trouver la combinaison qui nous assurerait certains avantages dans la fixation de notre valeur relative, définie par les traités de fusion. Alors nous nous présentons les traités à la main, et nous n'avons plus qu'un intérêt, plus qu'un devoir, c'est d'en réclamer l'application la plus équitable. Personne ne s'étonnera que, devant les arbitres amiables compositeurs, nous fassions ressortir tout ce qui milite en notre faveur; il ne viendra non plus à la pensée d'aucun de nous de renoncer à une réclamation, quelle que soit son importance, pourvu qu'elle puisse être loyalement exposée. Nous savons que la moindre différence dans le chiffre qui fixera le solde définitif se traduit pour vous par un résultat que la majoration peut accroître dans une forte proportion. Vous devez donc être complétement rassurés, d'un côté par l'honorable caractère des arbitres; de l'autre, par l'obligation étroite que nous impose la mission que vous nous avez confiée.

Dans l'autre hypothèse, il est indispensable qu'une convention intervienne sous la haute influence et par l'entremise du gouvernement, qui en réglera les conditions et les résultats pour chacune des Compagnies appelées à y participer. Inutile de vous faire remarquer que cette convention ne peut pas reproduire des stipulations analogues à celles du traité que nous abandonnons, et qu'elle doit reposer sur les bases des traités de fusion de 1855 et 1857.

Il nous est impossible de vous indiquer, dès à présent, comment elle atteindra le but et réalisera les avantages que nous en attendons; nous ne savons qu'une chose, mais cela suffit pour soutenir notre espoir et exciter notre profonde reconnaissance : c'est que M. le ministre des travaux publics ne saurait avoir la volonté de repousser une combinaison qui, dans la limite de ce que les intérêts de l'État permettent, serait de nature à nous donner une réparation convenable. Quel que soit le résultat assuré par cette convention, nous la hâtons de tous nos vœux ; mais elle peut rencontrer des difficultés qui en retardent l'adoption jusqu'après le 31 décembre. Nous devons, dans cette prévision, vous demander les pouvoirs nécessaires pour nous engager, en votre nom, à toute époque.

Nous pourrions sans doute, même après le 31 décembre, conclure une transaction qui ne serait qu'une application réglée amiablement des stipulations des traités de fusion ; mais, dans l'incertitude où nous sommes de la forme qui devra être adoptée, et pour prévenir toute difficulté, il nous paraît plus prudent que les pouvoirs émanent de vous, au moment où la validité de votre délibération ne saurait être contestée. Nous nous hâtons, au surplus, de vous déclarer que la convention, si elle se réalise, sera subordonnée à votre ratification, et nul doute ne paraît pouvoir s'élever sur la régularité de votre convocation, même après la fusion, dès qu'il ne s'agira que de statuer sur le règlement définitif de votre participation.

Nous voudrions aller plus loin et vous faire pressentir quelle est celle des deux hypothèses à laquelle vous devez rattacher vos prévisions. Il nous est pénible, soyez-en convaincus, de vous laisser encore dans cette regrettable incertitude; mais, jusqu'au moment où tout sera décidé d'une façon ou d'une autre, voyez quelle serait notre responsabilité si nous encouragions une espérance que l'événement démentirait, ou si nous vous faisions craindre une issue défavorable qui se changerait en une solution avantageuse. Nous pouvons vous l'affirmer, et c'est un devoir que nous aimons à remplir, si nos efforts ne sont pas couronnés de succès, nous ne devrons accuser ni les dispositions conciliantes que la Compagnie de Paris à la Méditerranée a montrées dans toutes les négociations, ni la bienveillance active et constante que M. le ministre des travaux publics nous a accordée.

Depuis plusieurs mois, nous n'avons négligé aucune démarche, renoncé à aucune tentative; et, si le respect ne nous retenait, nous vous montrerions jusqu'où nous avons porté nos doléances, et quel accueil elles ont reçu.

Vous vous associerez aux sentiments de gratitude profonde que nous inspire une sollicitude qui ne s'est pas démentie, et dans laquelle nous sommes encore pleins de confiance.

Nous ne voulons pas terminer sans vous dire quelques mots de notre situation financière, et d'une question qui a assez vivement ému un certain nombre d'actionnaires; nous voulons parler de la remise anticipée de tous nos services d'exploitation à la Compagnie de Paris à la Méditerranée.

Toutes nos écritures ne sont pas encore arrêtées ; ce n'est pas avant un mois environ qu'il sera possible de clore les comptes de recettes et de dépenses, et de donner le chiffre définitif de notre capital ; mais nous avons aujourd'hui la certitude que nos appréciations de l'année dernière ne seront pas dépassées.

Si vous voulez bien vous reporter à notre rapport du mois de juin dernier, vous verrez qu'au 31 décembre 1860 les dépenses de premier établissement, y compris la traversée de Lyon et la ligne de Versoix, s'élevait à 126,990,728 78

Nous avons dit plus haut qu'il restait à dépenser, pour l'exercice 1861, une somme de 500,000 »

Les recettes acquises jusqu'à ce jour nous autorisent à penser que les produits de l'exploitation ne donneront, pour couvrir le service des emprunts, qu'une insuffisance d'environ 150,000 »

Ajoutons aux nombres ci-dessus les frais généraux, évalués approximativement à 260,000 »

et nous pourrons poser le chiffre de 127,900,728 78
soit en nombre rond 128,000,000 »
comme représentant, à très-peu de chose près, le montant général de nos dépenses au moment de la fusion.

Vous savez qu'il faut retrancher de ce total, ainsi que nous l'avons fait les années précédentes :

1° Le remboursement des travaux de Versoix, y compris le prix de cession, 5,500,000

2° Les subventions française et génevoise, 17,000,000

3° Le produit des hors-lignes, 500,000 23,000,000 »

Il reste pour le coût définitif du chemin de fer de Genève, y compris le accordement de Lyon, 105,000,000 »

Le capital et les emprunts montent à 79,333,413 24

C'est donc une somme d'environ 25,500,000 » que la Compagnie de Paris à la Méditerranée nous aura avancée, conformément aux traités de 1855 et 1857.

Il est facile d'établir, d'après ces chiffres, le montant de nos charges fixes :

Les emprunts exigent, amortissement compris, une annuité de 2,257,715 »

Ajoutant, pour les sommes avancées par la Compagnie de Paris à la Méditerranée, à 5 fr. 75 0/0, 1,466,250 »

On obtient un total de 3,723,965 »

Si vous reprenez maintenant les explications très-développées contenues dans notre rapport de 1860, vous verrez qu'en résumé le chiffre définitif de nos dépenses de premier établissement, accusées aujourd'hui, ne dépasse que de 1,500,000 fr. environ celui qui avait été fixé par nos estimations de 1857. Or, cette somme est inférieure au montant des condamnations judiciaires, résultées des procès que la Compagnie a dû soutenir contre la plupart de ses entrepreneurs. L'augmentation que présente le chiffre total de notre capital porte donc principalement, comme nous l'avons déjà fait remarquer, sur l'insuffisance des recettes de l'exploitation à couvrir les intérêts des actions et des obligations pendant toute la durée de notre existence.

Abordons à présent la question de la remise anticipée de l'exploitation, à propos de laquelle nous tenons à répondre aux préoccupations de quelques-uns d'entre vous.

On a paru penser que nous avions cherché, par cette mesure, à engager votre liberté d'action, et à rendre impossible le rejet de la combinaison que nous avions en vue; on a dit qu'il était, dans tous les cas, imprudent d'avoir remis à des adversaires, ayant intérêt à nous déprécier, la gestion de nos services d'exploitation, et l'on s'est prévalu des diminutions de recettes survenues depuis quelques mois pour montrer combien ces craintes étaient fondées.

Vous nous rendrez ce témoignage, Messieurs, que tous nos efforts ont tendu à vous donner sur toutes nos démarches les renseignements les plus complets et les plus propres à éclairer votre opinion : publication immédiate du traité projeté, tableaux présentant aussi exactement que possible notre situation financière, explications verbales dans nos bureaux et dans cette enceinte; nous n'avons rien omis de ce qui pouvait vous faire apprécier nettement la combinaison soumise à vos délibérations. Ajoutons que nous ne nous étions pas engagés dans la mise à exécution qu'on nous reproche, sans qu'il eût été préalablement bien entendu avec la Compagnie exploitante que, dans le cas où le traité serait repoussé, les comptes de dépenses de la ligne de Genève seraient établis séparément sur des bases posées à l'avance et acceptées des deux côtés. A quelque point de vue que vous vous placiez, vous verrez, Messieurs, que cette mesure ne pouvait en rien léser vos intérêts.

Si le traité était approuvé, nous jouissions dès le mois d'août d'une exploitation à 50 0/0, et nous pouvions vous donner un intérêt pour les cinq derniers mois de 1861; si le traité était rejeté, nous réalisions une économie assez notable sur nos frais d'exploitation, et nous arrivions à fin d'exercice, après avoir résolu amiablement et avec tout le temps nécessaire, les questions relatives à la reprise du matériel roulant, des magasins, des ateliers, etc.

Ce résultat a pu paraître bien mince en échange de la remise de notre ligne à une Compagnie qu'on prétendait avoir le plus grand intérêt à diminuer nos recettes. Nous répondrons qu'on ne détruit pas en quelques mois le trafic d'un chemin de fer. Rien d'essentiel n'a été changé à nos services; les tarifs sont restés les mêmes de part et d'autre; ils ne pouvaient, d'ailleurs, être modifiés que du consentement de votre Compagnie, et l'amoindrissement de nos produits n'est pas plus imputable à la Compagnie de Paris à la Méditerranée qu'il eût pu l'être à nous-mêmes si nous eussions conservé la conduite de vos affaires dans tous leurs détails. La marche en sens contraire, que tout le monde a pu observer, dans ces derniers temps, dans le trafic des deux Compagnies, tient à des causes générales qu'il est facile d'indiquer : pendant que l'insuffisance de la récolte en céréales augmentait tout à coup, et dans une proportion si considérable, l'importance du port de Marseille et de la ligne qui le dessert, de grands courants faisaient affluer les blés du centre de l'Allemagne vers les frontières de l'Est, et la Suisse, alimentée au passage, ne demandait pas à Lyon les céréales qu'elle en tire ordinairement. Aussi, tandis que toutes les lignes en France pouvaient à peine suffire à cette nature de transports, le chemin de Genève voyait les prix s'équilibrer sur les deux marchés situés à ses extrémités, et restait comparativement inoccupé. En même temps, les vins récoltés en si grande abondance dans le midi de la France encombraient toutes les gares de la Compagnie de Paris à la Méditerranée, et se voyaient exclus de la Suisse par une récolte exceptionnelle. C'est à ces causes passagères qu'il faut attribuer les récentes diminutions de recettes que notre gestion aurait été impuissante à conjurer.

Ajoutons, d'ailleurs, que nous aurons à faire, d'accord avec la Compagnie de Paris à la Méditerranée, le compte des détournements réciproques qui auraient pu être opérés, compte qui s'établit chaque année à la fin de l'exercice, entre toutes les Compagnies limitrophes, et dont la balance est portée au crédit de qui il appartient.

Nous croyons en avoir assez dit, Messieurs, pour vous permettre d'apprécier notre situation actuelle et la phase nouvelle dans laquelle nous allons entrer. Il ne dépendra pas de nous de hâter le moment des communications dernières que nous aurons encore à vous faire, et à l'occasion desquelles nous vous prions de vouloir bien nous donner les pouvoirs que nous avons formulés. Soyez bien convaincus que nous ne négligerons rien pour arriver au meilleur résultat, et que tous nos efforts sont acquis à la mission qu'il nous reste à remplir.

Après la lecture du rapport qui précède, l'assemblée générale, composée de 231 actionnaires, représentant 22,582 actions, approuve à l'unanimité les résolutions suivantes, qui sont successivement mises aux voix :

1re *résolution*. — Il n'y a lieu à statuer sur le projet de traité en date du 18 juillet 1861.

2e *résolution*. — Le conseil d'administration est, en tant que de besoin, maintenu et confirmé dans les pouvoirs qui dérivent pour lui des traités des 19 décembre 1855 et 11 avril 1857, à l'effet d'assurer la complète exécution et l'entière réalisation desdits traités.

3e *résolution*. — Tous pouvoirs lui sont en outre donnés à l'effet de consentir tous changements et modifications, soit aux éléments des comptes de la fusion, soit aux résultats desdits comptes, soit à la nature des valeurs à attribuer à la Compagnie de Genève en représentation de ses apports. Les conventions ou transactions ainsi passées seront soumises à la ratification de l'assemblée générale.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mercredi 30 avril prochain, à 4 heures, au siége de la Société.

Aux termes des statuts, cette assemblée doit se composer des deux cents plus forts actionnaires qui se seront fait inscrire sur les registres de la Société en déposant leurs actions dans la caisse sociale, deux mois avant la confection de la liste, laquelle doit être arrêtée par le conseil d'administration un mois avant le jour fixé pour la convocation.

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désirent faire partie de l'assemblée générale sont invités à se faire inscrire et à déposer leurs titres, avant le 25 janvier courant, au domicile de la Société, tous les jours non fériés, de 10 heures à 4 heures, place Vendôme, 15.

GRANDE SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER RUSSES.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt à échoir sur les actions le 13 janvier 1862 (1er janvier russe), leur sera payé à partir de ladite époque :

A Paris, à la Société générale de Crédit Mobilier;
A Londres, chez Baring frères;
A Amsterdam, chez MM. Hope et Cie;
A Berlin, chez MM. Mandelssohn et Cie;

AVIS.

A dater de lundi, 6 janvier, le coupon d'intérêts du second semestre de 1861, de la Compagnie des *Journaux réunis* LE CONSTITUTIONNEL et LE PAYS, sera payé, de 11 à 4 heures, à la caisse du *Constitutionnel*, 10, rue de Valois (Palais-Royal). L'intérêt, 12 fr. 50 c., sera payé intégralement.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Emprunt de 112,000 francs contracté par l'ancienne commune de la Villette, en vertu d'une ordonnance royale du 26 mars 1847.

4e TIRAGE DES OBLIGATIONS.

Le 4e tirage des obligations de l'emprunt contracté en 1850 par l'ancienne commune de la Villette, a été effectué publiquement à l'Hôtel de ville, salle des adjudications, le vendredi 27 décembre 1861, à 11 heures du matin.

A ce tirage, il a été extrait de la roue les 38 obligations suivantes, dont le remboursement aura lieu à la caisse municipale à partir du 2 janvier 1862 :

14	87	123	165
17	90	126	172
20	91	129	173
26	92	135	192
41	97	136	195
42	93	139	208
65	102	140	218
76	104	143	223
85	106	153	
86	111	156	

Pour extrait du procès-verbal de tirage,

Le secrétaire général de la préfecture de la Seine,

G. SEGARD.

SOCIÉTÉ
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.

AMORTISSEMENT DES OBLIGATIONS.

Numéros des 922 obligations désignées par le tirage au sort du 28 décembre 1861 pour être remboursées à partir du 1er janvier 1862.

675	36513	77125	114515	150805	186217
1026	37375	77365	114692	151374	188081
1557	37395	77574	114805	151452	188028
2032	37975	78096	114932	151619	189079
2441	38358	78459	115241	152818	190057
2525	39768	78708	115412	152022	191142
2734	39873	78780	116045	152084	191239
4706	40979	79422	116065	153017	191925
5065	42814	79415	116083	153086	192203
5510	44100	79867	116130	153960	194003
5866	44921	79974	116303	154217	194035
6747	45411	80411	116797	154223	194829
7106	45303	80470	117290	154887	195617
7290	45535	81361	117336	155577	195239
8504	45684	82152	117793	155860	196011
8608	46011	82585	118211	156030	196217
9347	46760	82565	118513	156067	196905
9488	46820	83061	119121	156252	197269
9583	47230	83098	119924	156319	198008
10250	47588	84479	120127	156322	198280
10557	47796	85891	120151	156850	198363
10643	47907	87404	120529	156924	198759
10400	48108	87457	120865	156974	199179
11731	48283	87594	120877	157517	199321
11856	48587	87742	121123	157842	200097
12194	48693	87775	121500	158158	200108
12501	48659	88003	122598	158426	200280
13045	49042	88809	122846	158817	200469
14130	49390	89030	123241	158890	200482
14319	51069	89250	123546	159086	200832
14701	52458	90215	123732	159090	200838
14884	52711	91030	124080	159214	200866
15020	53520	91057	124515	159658	200971
15423	53729	91224	125705	159908	201120
15613	53754	91699	126125	160024	201387
15865	54352	92098	126896	160554	201398
16035	55610	92071	127244	160987	201576
16237	55979	93115	128151	161065	201620
16523	56161	93155	129503	161203	201636
16798	56526	93528	129926	162338	203565
16970	56571	93902	130150	162849	204718
17127	56896	94783	130655	162871	204847
17470	56820	96017	132298	163470	205040
17592	57385	96222	132378	164374	205211
18044	57542	97097	132536	164745	205281
18706	57657	97418	132812	165169	205289
19033	57770	97966	132988	165287	206252
19706	58298	98067	133509	165727	206419
19858	59526	98255	134196	166032	206533
20016	59850	98365	134205	168643	207411
20679	61061	98810	134282	169326	207431
20940	61160	99035	134408	169356	207800
20781	61475	99112	134434	170178	210158
21002	62051	99242	134796	170426	210584
21508	62581	99322	134937	170744	210725
21965	63048	99798	134998	171171	210855
22432	63660	100160	135063	171598	214126
22555	64083	100355	136457	171908	214955
22792	64513	101084	137938	172196	215620
22977	64516	101968	137980	172770	215701
23116	65254	102180	138177	172854	215721
[illegible]	65953	102806	138235	173344	216133
23722	66077	103203	139098	173494	216465
[illegible]	66196	104180	139169	174329	216757
23928	67641	104846	140162	175877	216819
24004	67697	105844	140463	176180	217409
27292	68458	106388	140519	176929	217548
27320	68829	106983	140954	177393	217649
28603	69652	107055	141113	177844	217695
28520	70413	107461	141586	178830	218396
28885	70660	107548	143150	178871	218400
29561	71121	108793	143520	179008	218605
30224	71282	110025	143581	179073	219011
31098	72510	110145	143719	179225	219021
31308	72583	110426	143936	179322	219068
[illegible]	72849	110700	144537	179586	219574
[illegible]	73282	110750	144721	179648	220258
33123	73392	111726	144925	179963	220371
[illegible]	75405	111778	144953	180057	220665
33453	75485	112194	145318	181690	222379
[illegible]	75590	112909	145773	182573	223123
34412	75698	112480	146681	183102	223203
[illegible]	76454	112497	147270	183500	223468
[illegible]	76464	112944	147600	184252	223881
[illegible]	76616	113486	148639	184342	224048
[illegible]	76698	114203	149017	184652	224506
[illegible]	76896	114394	149181	185441	225267
36195	76998	114483	149499	185910	225283

226309	257541	294941	339480	373445
226422	258087	294946	339738	373475
226650	258618	295298	339890	373865
226915	258876	297836	339891	374127
227352	259333	298759	339984	374824
227889	259920	298867	340883	375268
228188	260356	299568	341571	375281
228606	260176	299590	341886	375505
229198	261579	300014	342953	375506
229488	262276	300760	343125	375961
229701	262569	302587	343778	376079
229837	263183	303135	344053	376095
230098	263198	303236	344100	376136
230401	263549	303583	344713	376312
230591	264083	305898	345056	376597
230795	264389	305748	345322	377010
232063	264480	305763	346005	377841
232616	264747	308412	346252	378136
233202	265557	308631	346970	378707
234113	265898	308044	347286	379136
234226	266698	308156	347417	379683
234239	267152	308346	348713	380063
234280	269767	308528	348799	383123
235135	270111	308548	350656	384089
235412	271195	308632	350567	384699
235852	272263	309280	351061	385675
236127	272244	309526	351964	385716
236378	272710	310174	352325	385910
236382	273247	311044	352372	386231
236465	273616	311730	352554	386553
236926	273866	311732	352861	386729
237179	274550	311992	352942	386852
237305	275372	313460	353442	387113
237872	276316	313653	355459	387157
237954	276452	314204	355488	387201
238554	276557	314597	357447	387363
238953	276974	314628	357703	387572
239284	277057	316180	358555	387679
239370	277164	317615	358656	387892
239709	277380	318224	358735	387898
240314	277361	318797	360011	387938
240564	277414	318838	360551	388171
240612	277560	319299	361435	388265
241350	277875	319306	361854	389314
241656	279240	319651	362397	389896
242548	279433	320800	362506	390041
243030	279617	321168	362749	390387
243740	279721	322630	362955	390605
244183	281211	323461	363063	390677
244434	281694	324202	363106	390792
244581	281773	324474	364099	391097
244647	282257	324715	364701	391189
245116	282359	325138	365473	391987
245503	283288	325527	365725	393086
245721	284659	325652	365772	393584
246072	285376	325960	366144	393898
246331	285772	327086	367550	393960
246563	285927	327789	367872	394108
246732	286240	328297	367945	394831
247543	286895	329447	368083	395020
247489	286406	330823	368274	395029
249427	286614	332449	368895	395707
250194	286725	332960	368816	396020
250287	288758	333043	369028	396185
251216	289050	333091	369108	396695
251387	289357	333346	369914	396705
252771	289603	333445	370011	397174
253486	289681	334041	370198	397812
253850	289894	334056	370673	398681
254040	290102	334155	371129	398853
254495	290803	334425	371524	399584
255295	290931	334614	371550	399687
255343	291265	334621	371651	399707
255824	291565	334837	372238	399877
255956	292968	336192	372524	
256584	293419	337912	372595	
256925	293462	338311	372757	
257007	294150	338814	372857	
257053	294172	339016	373279	
257419	294401	339311	373419	

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(Établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 à 11 mois........ 4 1/2 0/0
Ceux de 12 mois et au-dessus 5 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France fait des avances sur ces bons, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,
FERDINAND LE ROY.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de 3 0/0. La Société se charge **gratuitement**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Le sénateur, président, Marquis G. d'AUDIFFRET.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Société anonyme.

Capital social : 20 millions.

Avances et crédits par comptes courants sur nantissement de marchandises, titres, actions, obligations et autres valeurs.

Siége social, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. BONNEAU, E. LAURENT (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, BARRAL, E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, etc., etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

L'HISTOIRE SECRÈTE DU GOUVERNEMENT AUTRICHIEN, par Alf. MICHIELS, un beau volume de près de 500 pages, moyennant l'envoi de 3 fr. 50 c.

PRIMES GRATUITES.

1° Le DRAME DE LA JEUNESSE, roman par Paul FÉVAL, formant près de 200 pages ;

2° Ce qui a paru de la FEMME DE COEUR, roman par Marc BAYEUX.

Ces deux ouvrages seront envoyés gratuitement et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr.; un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

FERDINAND SARTORIUS, ÉDITEUR.

Rue Jacob, 6, à Paris.

Manuel des principales valeurs espagnoles sur le marché français,
Par D. Fontaine.

Prix............ 3 francs.

Dans les départements, s'adresser aux libraires correspondants.

Envoyer des timbres-poste à l'éditeur pour recevoir *franco*.

Prix............ 3 fr. 30 c.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1861	en 1861	0/0
Novembre.	1,989,265 83	2,147,631 36	158,365 53	7.96
11 1ers mois	14,685,845 90	15,825,393 84	1139,547 94	7.76

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1861. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1860. — 1693 —

13e *année*. — 51e *semaine*.

Du 17 au 23 décembre 1861.

119.146 Voyageurs	314 820 10
Bagages, Marchandises, etc.	1.017.729 26
Total	1.332.549 36
Recettes antérieures	66.945.827 54
Total général	68.278.376 90
51e semaine de 1861	1 332 549 36
Semaine correspondante de 1860.	1.175.556 93
Différence	156.992 43
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	68 278 376 90
— — 1860.	62.139.823 52
Différence	6.138.553 38

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 octobre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 octob. 1861	41.218.712 69
Du 1er janvier au 31 octob. 1860	38.135.910 72
Différence en faveur de 1861.	3.082.801 97

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 octob. 1861	16.825.001 17
Du 1er janvier au 31 octob. 1860	14.768.093 55
Différence en faveur de 1861.	2.056.407 62
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux	5.139.209 59

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1860... 1475 kil. — 1861... 1475 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1860... 1475 kil. — 1861... 1475 kil.

Du 17 au 23 décembre 1861.

83.462 Voyageurs	362.831 32
Bagages, Marchandises, etc.	928.845 53
Total	1.291.676 85
Semaine correspondante de 1860.	1.287.541 30
Différence	4.135 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	68 339 727 72
— — 1860.	64.838.757 12
Différence	3 500 970 60

CONCESSIONS NOUVELLES.

COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT.

Novembre 1861.

Section de Coutras à Brives et Limoges.

Longueur légale exploitée : 243 kilomètres.

20.125 Voyageurs	87.638 98
Bagages, Marchandises, etc.	135.829 61
Total	223 468 59
Mois correspondant de 1860	105.771 06
Différence	117 697 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	1.557.332 49
— — 1860.	781.903 75
Différence	775 428 74

Ligne de Montauban à Rodez.

1861. Longueur exploitée : 201 kilomètres.

17.300 Voyageurs	40.974 04
Marchandises, etc.	142 660 54
Total	183 634 58
Mois correspondant de 1860	169 905 01
Différence	13 729 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	2 239 152 15
— — 1860.	1.799.570 96
Différence	440 581 19

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.

Longueur exploitée : 25 kilomètres.

62.650 Voyageurs	39.363 08
Bagages, Marchandises, etc.	1.598 29
Total	40 961 37
Mois correspondant de 1860	40.064 08
Différence	896 99
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	620 434 27
— — 1860.	572 036 09
Différence	47.498 18

Ligne de Moulins à Montluçon.

Longueur légale exploitée : 36 kilomètres.

6 417 Voyageurs	27.703 12
Bagages, Marchandises, etc.	78.302 07
Total	106 005 19
Mois correspondant de 1860	108.954 23
Différence	2 949 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	1.160 920 17
— — 1860.	952.608 52
Différence	208.311 65

Ligne d'Auvent à Moissac.

Longueur légale exploitée : 23 kilomètres

3.939 voyageurs	4.564 91
Bagages, marchandises, etc.	3.533 38
Total	8.098 29

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1861. Longueur exploitée 1111 kilomètres.
1860 — 1111 —

Du 17 au 23 décembre 1861.

135.002 Voyageurs	534.295 10
Bagages et marchandises	2.262.759 69
Total	2.797 049 79
Semaine correspondante de 1860.	2 212 681 73
Différence	574.368 06
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	118.784.623 28
— — 1860.	99.125.624 78
Différence	19.658.998 50

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

1861. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1860. — 690 —

40.814 Voyageurs	89.497 80
Bagages et Marchandises	520.651 61
Total	610 149 41
Semaine correspondante de 1860.	470.883 95
Différence	139.265 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	22 209.841 65
— — 1860.	18.041.034 55
Différence	4 168.807 10

OUEST

1861. Longueur exploitée . 1213 kilomètres.
1860. — 1213

Du 17 au 23 décembre 1861.

211.606 Voyageurs	298.708 35
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	93.792 35
— — Pet. vitesse	486.439 15
Total	878.988 85
Semaine correspondante de 1860.	823.020 20
Différence	55.978 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	54.250.963 40
— — 1860.	50.003.337 35
Différence	4.247 626 05

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau pendant les 10 premiers mois 1861-1860

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

10 mois 1861, 900 kilomètres	42.563 102 76
— 1860, 900 —	39.748.727 78
Différence	2.814.374 98

RÉSEAU MIXTE.

10 mois 1861, 295 kilomètres	3.621.849 75
— 1860, 288 —	3.449.634 18
Différence. 7 —	172 215 57

NOUVEAU RÉSEAU.

10 mois 1861, 18 kilomètres	149.349 81
— 1860, 18 —	117.506 88
Différence	31.792 93
Différence totale : 7 kilom.	3.018.373 48

NORD

1861. Longueur exploitée : 967 kilomètres
1860. — 967 —

Du 17 au 23 décembre 1861.

75.287 Voyageurs	294 161 60
Bagages, Marchandises, etc.	945.453 09
Total	1 239 614 69
Semaine correspondante de 1860.	1.132 841 44
Différence	106.773 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	62 530 365 66
— 1860.	59.627 814 12
Différence	2.902.551 54

Section de Paris à Nevran-Livry et Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 144 kilomètres

6.505 Voyageurs	6.830 65
Bagages, Marchandises, etc.	11.273 95
Total de la semaine	18 104 60
Semaine correspondante de 1860.	5 210 95
Différence	12.893 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	494 693 65
— — 1860.	77.540 29
Différence	417.153 36

MIDI

Chemin de fer.

De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1861. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1860. — 763 —

Canal latéral.

De Castets à Montauban et à Toulouse.

Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.

Longueur exploitée : 2?? kilomètres.

Du 17 au 23 décembre 1861.

39.127 Voyageurs	115 241 79
Bagages, Marchandises, etc.	463.248 52
Total	578 490 31
Canaux	53 239 61
Totaux réunis	631 729 92
Semaine correspondante de 1860. — Ch. de fer.	500 862 06
— Canaux	46 020 75
Total	546 882 81
Différence	84 847 11
Chemin de fer et canal latéral : Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	30.889 547 42
— — 1860.	25.072.422 88
Différence	5.817.124 54

NOUVEAU RÉSEAU.

Ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.

Longueur exploitée : ?? kilomètres.

Novembre 1861.

11.829 Voyageurs	25.927 32
Bagages, Marchandises, etc.	33.640 22
Total	59.567 54
Mois correspondant de 1860	54.580 99
Différence	4.986 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	750.523 78
— — 1860.	672.667 82
Différence	77.855 96

LYON A GENÈVE

1861. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1860. — 214 —

Du 3 au 9 décembre 1861.

13.934 Voyageurs	40 867 05
Bagages, Marchandises, etc.	80.153 55
Total	121 020 60
Période correspondante de 1860.	129 298 58
Produit kilomét. annuel, en 1861.	27.317 58
Comparaison avec le produit kilométrique de 1860	6 30 0/0
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	6 870 861 66
— — 1860.	6 387.558 73

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières-Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1861. Longueur exploitée : 187 kilomètres.
1860. — 164 —

Du 17 au 23 décembre 1861.

10.380 Voyageurs	17.252 63
Bagages, Marchandises, etc.	73.976 64
Total	91 229 27
Semaine correspondante de 1860.	71.374 62
Différence	19 854 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	4 024 007 83
— — 1860.	3 571.152 02
Différence	452 855 81

BESSEGES A ALAIS

1861. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 17 au 23 décembre 1861.

Voyageurs	2.033 80
Bagages, Marchandises, etc.	30 139 10
Total	32 172 90
Semaine correspondante de 1860.	37 510 75
Différence	4 662 15
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	1 455 345 96
— — 1860.	1 163 868 95
Différence	291.477 00

DAUPHINÉ

PREMIÈRE SECTION DES CHEMINS DU DAUPHINÉ

1861. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1860. — 134 —

Du 17 au 23 décembre 1861

11.604 Voyageurs	20.849 5
Bagages, Marchandises, etc.	36.825 2
Total	57.674 8
Semaine correspondante de 1860.	57.572 7
Différence	102 0
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	3.102.023 4
— — 1860.	2.842.764 3
Différence	259.259 1

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN, ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1861. Longueur exploitée ; 1646 kilomètres.
1860. — 1595 —

Du 17 au 23 décembre 1861.

55 562 Voyageurs	181.445 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	909.104 [illegible]
Transports militaires	16.025 [illegible]
Total	1.196.576 [illegible]
Semaine correspondante de 1860.	855.469 1
Différence	341.107 3

RÉSEAU LOMBARD.

1861. Longueur exploitée : 320 kilomètres.
1860. — 224 —

41.130 Voyageurs	86 620 2
Bagages, Marchandises, etc.	50.187 [illegible]
Transports militaires	3.310 3
Total	140.118 [illegible]
Semaine correspondante de 1860.	98.763 8
Différence	41 354 [illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1861. Longueur exploitée : 1930 kilomètres.
1860. — 1819 —

En 1861	1.336 694 [illegible]
En 1860	954.232 9
Différence	382.461 [illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1861	61.665 025 [illegible]
En 1860	45.950.632 4
Différence	15.714 392 [illegible]

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1861. Longueur exploitée : 147 kilomètres.
1860. — 147 —

10.416 Voyageurs	36.700 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	29 094 [illegible]
Transports militaires	4.338 [illegible]
Total	70.133 [illegible]
Semaine correspondante de 1860.	74.478 [illegible]
Différence	4.349 [illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	3.631 102 [illegible]
— — 1860.	3.269.120 7
Différence	361.972 0

NORD DE L'ESPAGNE

Longueur exploitée :
Lignes de Burgos et d'Alar..... 3?? kilomètres
Ligne de l'Escorial..... 50 id.

Du 17 au 23 décembre 1861

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	42 867 [illegible]
Marchandises	66.107 [illegible]
Total	108 975 [illegible]
Produit annuel par kilomètre	18 139 [illegible]
Recettes antérieures	5 729 [illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	5 838 476 [illegible]

Ligne de l'Escorial.

Voyageurs	9.161 [illegible]
Marchandises	5.248 [illegible]
Total	14 410 [illegible]
Produit annuel par kilomètre	15.028
Recettes antérieures	336 563 [illegible]
Recettes tot. dep. le 9 août 1861	350.974 [illegible]
Total des recettes des deux lignes en 1861	6.189.450 5

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1861. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1860. — 1324 —

Du 17 au 23 décembre 1860.

Calculées pour cedre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	217.335 »»
[illegible] quintaux Marchandises.	846.802 50
Total	1.064.137 50
Semaine correspondante de 1860.	1.059.682 50
Différence	4.455 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	53.009.260 »»
— — 1860.	47.947.887 50
Différence	5.061.372 50

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 10 au 16 décembre 1861.

Ligne d'Alicante.

1861. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1860. — 492 —

8.985 Voyageurs	64.970 04
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	13.371 23
— (Petite vit.).	192.348 12
Total de la semaine	270.689 30

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1861. Longueur exploitée : 104 kilomètres.
1860. — 104 —

6 960 Voyageurs.	15.638 01	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.703 37	31.345 86
Marchandises. (Petite vitesse)	13.004 48	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1861. Longueur exploitée : 114 kilomètres.

2 507 Voyageurs.	6.999 15	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.011 91	18.182 01
Marchandises. (Petite vitesse)	10.170 95	

Total des trois lignes réunies.	320.117 26
Recett. antér. dep le 1er janv. 1861	17.563.186 32
Total général des recet. en 1861.	17.883.303 58
— — 1860.	16.501.923 75
Différence	1.381.382 57

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

1re quinzaine de décembre 1861	7.651 95
— — 1860	8.568 [illegible]
Différence	916 8[illegible]

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni-Novogorod.

Longueur exploitée totale, 405 kilomètres

Du 26 novembre au 2 décembre 1861

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

13.858 Voyageurs	100.514 84
Marchandises	126.473 04
Total	226.987 88
Recettes antérieures en 1861	9.687.087 52

UNION SUISSE

1861. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1860. — 275 —

Du 15 au 21 décembre 1861.

27.920 Voyageurs	28 730 »»
Bagages, Marchandises, etc	29.440 »»
Total	58.170 »»
Semaine correspondante de 1860.	54.769 »»
Différence	3.401 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	3.495 666 »»
— — 1860.	3.058.440 »»
Différence	437.226 »»

CENTRAL SUISSE

1861. Longueur exploitée : 247 kilomètres.
1860. — 247 —

Du 10 au 16 décembre 1861.

21.610 Voyageurs	37.859 25
Bagages, Marchandises, etc	77 036 35
Total	114.895 60
Semaine correspondante de 1860.	94.962 67
Différence	19.932 93
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	6 569 790 22
— — 1860.	5.711.670 26
Différence	858.119 96

CORDOUE A SÉVILLE

1861. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 3 au 9 décembre 1861.

49e semaine	29.662 60
Subvention annuelle, 630.000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	41.478 40
Semaine correspondante de 1860.	31.635 45
Différence	9.842 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	2.107 235 65
— — 1860.	1.984.815 15
Différence	122.420 50

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 15 au 21 décembre 1861.

9.670 Voyageurs	37.215 06
Marchand., cargaison, équipages	68.809 19
Total	106.024 25
Semaine correspondante de 1860	51.221 65
Différence	54.802 60
Moyenne de la recette kilomét.	15 104 94
Recettes depuis le 1er janv. 1861.	4.018.978 09

VICTOR-EMMANUEL

1861. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1860. — 214 —

Du 17 au 23 décembre 1861.

29.278 Voyageurs	60.042 40
Bagages, marchandises, etc	41.900 07
Recettes diverses	2.019 89
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	27.370 15
Total	131.332 51
Semaine correspondante de 1860.	126.543 88
Différence	4.788 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	6.924.228 51
— — 1860.	6.381.580 16
Différence	542.648 35

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 17 au 23 décembre 1861.

Voyageurs	15.005 49
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	4.848 22
Marchandises (petite vitesse)	11.476 54
Total	31.330 25
Produit annuel par kilomètre.	»

OUEST SUISSE

1861. Kilomètres exploités : 156 à partir 10 avril.
1860. Kilomètres exploités : 115.

Du 17 au 23 décembre 1861.

18.290 Voyageurs	21.397 70
3.153 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	25.046 59
Total	46.444 29
Semaine correspondante de 1860.	33.169 25
Différence	13.275 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	2.843 019 38
— — 1860.	2.100.494 76
Différence	742.524 62

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 3 au 9 décembre 1861.

19.507 Voyag., Bagag. et March.	62.426 89
Recettes antérieures	3.477.206 38
Total	3.539.633 27
49e semaine de 1861	62.426 89
Semaine correspondante de 1860.	36.401 25
Différence	26.025 64
Augmentation kilométrique	40 79 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1861. Longueur exploitée : 69 kilomètres.
1860. — 32 —

Du 10 au 16 décembre 1861.

4.420 Voyageurs	4.260 65
Bagages, articles de messagerie.	449 71
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	23.061 08
Total de la semaine	27.771 44
Recettes antérieures	744.985 89
Total	772 757 33
Recettes de la semaine en 1861.	27.771 44
Période correspondante de 1860.	6.931 18
Différence	20.840 26

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 9 au 15 décembre 1861.

Voyageurs	7.767 28
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	548 33
— (Petite vit.).	3.064 69
Total	11.380 30
Produit annuel par kilomètre	»

OMNIBUS DE PARIS

Du 17 au 23 décembre 1861.

		PAR JOURNÉE d'omnibus de Paris.	Banlieue.
Recettes	255.218 10	67 73	35 08
Semaine correspondante de 1860	233.090 25	69 71	37 59
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1861.	15.038.577 60	79 74	47 75
Période correspondante de 1860	13.897.862 50	82 78	47 08
Différence	1.141.715 10	3 04	»» 23

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

AVIS AU PUBLIC.

Le directeur a l'honneur de porter à la connaissance du public que la Compagnie d'Orléans paiera désormais *gratuitement*, dans toutes les gares et stations de son réseau, les intérêts et dividendes échus sur ses actions et obligations, quinze jours après le dépôt fait à l'une quelconque de ses gares ou stations, des coupons au porteur ou certificats nominatifs.

La Compagnie se charge en outre, comme par le passé, *au prix de ses tarifs*, du recouvrement des coupons de rente, actions, obligations des chemins de fer et autres valeurs *payables* à Paris et dans les autres *villes* desservies par son réseau, comme aussi de l'échange des titres provisoires en titres définitifs.

Les coupons au porteur ne seront reçus que rangés par ordre numérique et réunis en liasses par une ficelle en croix, dont les extrémités seront scellées par un cachet de cire à initiales.

Paris, le 20 décembre 1861.

Le directeur,

C. Didion.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

Amortissement.

Obligations de 1861 (8e partie de l'emprunt 3 0/0).

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les porteurs des obligations 3 0/0 de 1861, que le tirage qui a eu lieu aujourd'hui 30 décembre, a désigné comme remboursables au compte de l'exercice 1861 les 677 obligations dont les numéros suivent :

1.625.001	à	1.625.200	200
1.640.001	à	1.640.200	200
1.753.801	à	1.754.000	200
1.784.601	à	1.784.677	77

Les porteurs des obligations ci-dessus désignées sont invités à se présenter avec ces titres, au service central de la Compagnie, rue de Clichy, 19, pour y dresser un bordereau de remboursement dont le montant leur sera payé à la caisse à partir du 2 janvier 1862.

Paris, le 30 décembre 1861.

Le directeur de la Compagnie,

C. Didion.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 janvier 1862, soit :

10 francs pour les actions anciennes,

5 fr. 85 c. pour les actions nouvelles,

Seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, à partir du 15 janvier, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 30 c. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 31 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DU

GRAO DE VALENCE A ALMANSA

Un actionnaire de cette compagnie, demeurant à Arens de Mar (Catalogne), s'est adressé à l'administration pour obtenir de nouveaux titres de 20 actions : Nos 5884 à 5887, — 5889 à 5896, — 7636 et 8299 à 8302 qu'il possédait, et qui ont été détruites, à ce qu'il prétend.

Le comité de direction, sans préjuger la question, donne avis de cette circonstance au public afin que les personnes qui auraient quelques réclamations à faire à ce sujet puissent les adresser à la gérance dans le délai de 30 jours à partir de la publication de cet avis.

MM. les actionnaires étrangers pourront adresser leurs réclamations chez M. Pedro Gil, banquier de la compagnie, à Paris, 23, rue Saint-Georges.

Valence, le 18 décembre 1861.

Le directeur-gérant,

Mariano de Cabrerizo.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX

MM. les porteurs d'obligations anciennes sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 15 janvier prochain leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c. :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 19 décembre 1861.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

(SECTION SUD DU RÉSEAU)
rue Laffitte, 17.

Amortissement de l'emprunt 3 0/0 *dit* Emprunt de la Fusion.

Tirage au sort du 28 décembre 1861.

1re émission (obligations nos 1 à 600,000).

2e tirage. — 1,050 obligations.

99.845 à 99.942	399.845 à 399.941
93.714 à 93.788	393.714 à 393.788
199.845 à 199.941	499.845 à 499.941
193.714 à 193.788	493.714 à 493.788
299.845 à 299.941	599.845 à 599.941
293.714 à 293.788	593.714 à 593.788

2e émission (obligations nos 600,001 à 1,200,000).

2e tirage. — 1,050 obligations.

655.350 à	655.449
614.121 à	614.188
755.350 à	755.449
714.121 à	714.188
855.350 à	855.449
814.121 à	814.188
955.350 à	955.449
914.121 à	914.188
1.055.350 à	1.055.449
1.014.121 à	1.014.188
1.155.350 à	1.155.449
1.114.121 à	1.114.188

3e émission (obligations nos 1,200,001 à 1,800,000).

1er tirage. — 1,051 obligations.

1.200.271 à	1.200.370
1.247.885 à	1.247.959
1.300.271 à	1.300.370
1.347.885 à	1.347.959
1.400.271 à	1.400.370
1.447.885 à	1.447.959
1.500.271 à	1.500.370
1.547.885 à	1.547.959
1.600.271 à	1.600.370
1.647.885 à	1.647.959
1.700.271 à	1.700.370
1.747.885 à	1.747.959

Les obligations sorties sont remboursées, à raison de 500 francs chacune, à partir du 2 janvier 1862, dans les bureaux de la Compagnie:

A Paris, rue Laffitte, 17;

A Lyon, rue Impériale, 33;

A Marseille, à la gare du chemin de fer.

COMPAGNIE ROYALE DES

CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie qu'il est payé, depuis le 1er janvier courant, 7 fr. 50 cent. par obligation entièrement libérée pour intérêts du deuxième semestre 1861:

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée-d'Antin, 66;

A Lisbonne, au siége de la Société;

A Madrid, chez M. José de Salamanca;

A Londres, chez MM. G. E. Balleras et Ce, Philpot-Lane, 23.

COMPAGNIE ROYALE

DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie qu'il est payé, depuis le 1er janvier courant, une somme de 20 francs par action entièrement libérée, pour intérêt et dividende du deuxième semestre 1861:

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée-d'Antin, 66;

A Lisbonne, au siége de la Société;

A Madrid, chez M. José de Salamanca;

A Londres, chez MM. G. E. Balleras et Ce, Philpot-Lane, 23.

MM. les actionnaires sont également prévenus que l'échange des titres provisoires d'actions contre des titres définitifs munis de coupons, a lieu à Paris, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, en même temps que le paiement de 20 francs.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

Les porteurs d'obligations de cette Compagnie sont prévenus que le tirage au sort annuel de celles qui doivent être remboursées le 1er février prochain, aura lieu, en séance publique, le 25 janvier courant, à 1 heure du soir, au siége de l'administration, à Paris, rue de Provence, 50.

2 janvier 1862.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES OMNIBUS DE PARIS

MM. les porteurs d'obligations anciennes (emprunt 1855) sont prévenus qu'il sera procédé le lundi 13 janvier 1862, à 1 heure, en séance publique, au siége de la Société, rue Saint-Honoré, 155, au tirage de 747 obligations à amortir en 1862.

Les remboursements auront lieu à la caisse de la Compagnie, à dater du 1er avril pour les obligations, avec jouissance du coupon à détacher à cette date.

Les propriétaires de certificats nominatifs comprenant des numéros d'obligations amorties, obtiendront sans frais de nouveaux titres nominatifs.

SUCRERIE, RAFFINERIE, DISTILLERIE DE BOURDON

MM. les actionnaires de la sucrerie de Bourdon sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le jeudi 23 janvier prochain, à 3 heures précises.

La réunion aura lieu dans les salons de M. Chauveau, restaurateur, faubourg Poissonnière, 1.

MM. les actionnaires porteurs d'au moins dix actions, sont priés de déposer leurs titres, au plus tard, huit jours avant la réunion, chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers, faubourg Poissonnière, 9, où leur seront délivrées leurs cartes d'admission.

Paris, 31 décembre 1861.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Liste des numéros des obligations de la Compagnie, sortis au tirage du 30 décembre 1861.

1re série, 158 obligations:		2e série, 442 obligations:	
681 à	690	26.751 à	26.790
3.391 à	3.390	26.991 à	27.000
3.441 à	3.448	32.161 à	32.170
4.081 à	4.090	33.111 à	33.120
4.491 à	4.500	34.181 à	34.190
5.641 à	5.650	34.651 à	34.660
7.751 à	7.760	35.381 à	35.390
7.851 à	7.860	35.601 à	35.610
8.621 à	8.630	36.951 à	36.960
9.251 à	9.260	38.261 à	38.270
10.411 à	10.420	38.431 à	38.440
11.701 à	11.710	42.871 à	42.880
12.001 à	12.010	44.071 à	44.080
16.131 à	16.140	46.491 à	46.492
17.541 à	17.550	46.931 à	46.940
20.401 à	20.410		

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

Les gérants préviennent MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le jeudi 16 janvier courant, à 3 heures, salle Beethoven, passage de l'Opéra.

L'assemblée sera appelée à délibérer sur des propositions importantes, et à voter, s'il y a lieu, des modifications aux statuts.

Pour être admis aux assemblées générales, il faut (statuts, art. 37) être propriétaire de vingt actions au moins, qui devront être déposées, trois jours à l'avance au plus tard, au siége social, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart. Il sera délivré, en échange, une carte d'admission.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

Le coupon n° 8 des obligations de la Compagnie est payé, sous retenue de l'impôt pour les titres au porteur, à partir du 2 janvier, au siége social, 48 bis, rue Basse-du-Rempart.

BANQUE DE CRÉDIT I. R. P. AUTRICHIEN POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE

Le conseil d'administration de la *Banque de Crédit I. R. P. autrichien pour le commerce et l'industrie* a l'honneur, conformément au § 56 des statuts, d'informer MM. les actionnaires qu'il sera distribué un à-compte de florins 10, valeur d'Autriche, par action sur le dividende de l'exercice 1861.

Le paiement de cet à-compte aura lieu, à partir du 2 janvier 1862, contre la présentation des coupons respectifs:

A Vienne, au *siége de la Société*;

A Paris, chez MM. *de Rothschild frères*, 24, rue Laffitte.

Vienne, le 24 décembre 1861.

BANQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

A DARMSTADT.

Le coupon d'intérêt n° 10 échéant le 1er janvier 1862, est payable, à raison de dix francs soixante centimes, à Paris, chez MM. Leiden, Premsel et Ce, 52, rue Taitbout.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

SERVICES MARITIMES DES Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Gorée par transbordement à Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraïla, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie. — Le samedi, chaque 2 semaines, à dater du 30 novembre, pour Palerme, Messine, Syra; Smyrne, Rhodes, Mersina, Alexandrette, Latakié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa, Alexandrie.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à date du 8 décembre, pour Malte, Alexandrie et la Syrie.

Algérie. — Alger, les mardi et samedi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bone, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements s'adresser:

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires; Marseille, place Royale, 1; Lyon, 7, place des Terreaux; Bordeaux, 36, quai Baccalan; ou consulter le *Livret-Chaix* et *l'Indicateur des chemins de fer*.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époque jouissance.	Dénomination.	Samedi 28 Comptant.	Samedi 28 Terme.	Lundi 30 Comptant.	Lundi 30 Terme.	Mardi 31 Comptant.	Mardi 31 Terme.	Mercredi 1	Jeudi 2 Comptant.	Jeudi 2 Terme.	Vendredi 3 Comptant.	Vendredi 3 Terme.
182 500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	2905 »	[illegible]	2900 »	[illegible]	2915 »	[illegible]	Bourse fermée.	2920 »	[illegible]	2930 »	[illegible]
[illegible]	500	id.	14 »	Id.	Comptoir national d'escompte	650 »	[illegible]	650 »	[illegible]	650 »	[illegible]		650 »	[illegible]	610 »	[illegible]
30.000	500	250	30 »	Id.	Crédit foncier de France	1150 »	[illegible]	1150 »	[illegible]	1150 »	1150 »		1150 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	471 25	[illegible]	471 25	[illegible]	471 25	[illegible]		472 50	[illegible]	472 50	[illegible]
100.000	500	id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	445 »	[illegible]	445 »	[illegible]	445 »	[illegible]		450 »	[illegible]	450 »	[illegible]
	100	id.	4 »	Id.	— 10es d'obligations, 4 0/0	95 »	[illegible]	95 »	[illegible]	95 »	[illegible]		95 »	[illegible]	95 25	[illegible]
	100	id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	84 75	[illegible]	85 75	[illegible]	86 25	[illegible]		87 50	[illegible]	87 50	[illegible]
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1005 »	[illegible]	1005 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]		1005 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
75.000	500	libérés	15 »	Mai-nov.	— Obligations communales, 3 0/0	428 75	[illegible]	425 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]		430 »	[illegible]	430 »	[illegible]
»	100	id.	3 »	Novembre.	— 10es d'obligations communales	[illegible]	[illegible]	88 75	[illegible]	86 25	[illegible]		86 25	[illegible]	86 25	[illegible]
75.000	500	330	15 »	Mai et nov.	— Nouvelles oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	100	50	3 »	Novembre.	— 10es de nouv. oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	[illegible]	[illegible]	555 »	[illegible]	555 »	[illegible]		555 »	[illegible]	555 »	[illegible]
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	712 50	718 75	710 »	710 »	705 »	[illegible]		717 50	720 »	720 75	725 »
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	420 »	420 »	418 75	410 25	415 »	412 50		417 50	423 75	423 75	[illegible]
[illegible]	500	libérés	13 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
100.000	500	id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	38 75	[illegible]	40 »	[illegible]	38 75	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
38.000	100	id.	4 30	Janv.-juillet	Comptoir des Entrepreneurs	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	100 25	[illegible]		100 »	[illegible]	100 »	[illegible]
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	108 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	105 »	[illegible]		105 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

BANQUES et CAISSES.

Anonymes ou commandites	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
A	Banque de la Réunion	[illegible]	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	[illegible]	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	[illegible]	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	[illegible]	600	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	12 50	200.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lecuyer	530 »	21.000	500	»	....	35 »
C	Caisse Béchet	440 »	20.000	500	»	janvier juillet	24 05
C	Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	875 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	63 50

TRANSPORTS.

Anonymes ou commandites	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
A	Omnibus de Paris	840 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	70 »	60.000	100	40	....	néant.
A	Omnibus de Londres	37 50	250.000	100	»	....	néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	61 25	300.000	100	»	avril octobre.	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	920 »	40.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	675 »	32.000	500	100	....	5 0/0
A	Compagnie générale maritime	487 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	262 50	10.000	500	»	janvier juillet	12.50
C	Marc-Fraissinet et Ce	455 »	»	»	»	....	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	1/20000	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	510 25	»	500	»	....	»

CANAUX.

Anonymes ou commandites	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
A	4 Canaux, actions de capital	1112 50	80.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	95 »	80.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	960 »	27.200	1.000	»	avril octobre.	30 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.200	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	850 »	6.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	Trois canaux	[illegible]	10.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	Aire à la Bassée	7200 »	600	5.000	»	février août	211 25
A	Sambre à l'Oise	725 »	11.750	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1250 »	6.000	1.100	»	janvier juillet	16 »

IMMEUBLES.

Anonymes ou commandites	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	135 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
»	Ports de Marseille	360 »	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	410 »	21.500	1/21500	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	577 »	25.000	1/25000	150	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	416 »	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	[illegible]	»	»	»	....	»

GAZ.

Anonymes ou commandites	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1067 50	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	941 25	»	»	»	....	»
A	Union des Gaz	77 50	20.000	250	»	janvier	néant.
C	Marseille et mines de Portes	287 50	30.000	1/30000	»	avril octobre.	18 30
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	[illegible]	1.200	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	500	1.000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2450 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	131 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1920 »	2.000	1/2000	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	[illegible]	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	400 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 20

HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.

Anonymes ou commandites	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	545 »	30.000	1/30000	»	....	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	1000 »	2.000	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	665 »	24.000	500	»	juin décembre	40 »
C	Saône-Indre	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	485 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	666 »	10.000	1/10000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	6.000	1/6000	»	....	20 »
C	Fourchambault	310 »	56.000	1/56000	»	avril octobre	21 »
C	Marine et chemins de fer	647 50	54.000	1/54000	»	mai novembre	30 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	[illegible]	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	650 »	16.000	1/16000	»	....	60 »
C	Firminy	230 »	»	250	»	....	23 »
C	Pont-l'Évêque	177 50	»	500	»	....	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	65 »
A	Providence (Belgique)	1160 »	5.200	1.000	»	septembre	90 »
A	Pierron-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
C	J.-F. Cail et Ce	715 »	14.000	500	»	septemb. mars	75 »

HOUILLÈRES ET MINES.

Anonymes ou commandites	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
A	Epinac	1780 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	135 »
A	Blanzy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	....	[illegible]
A	Grand-Combe	795 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	155 »	80.000	1/80000	»	avril octobre.	12 »
A	Montrambert	148 75	80.000	1/80000	»	avril octobre.	8 »
A	Saint-Etienne	151 75	80.000	1/80000	»	avril octobre.	10 50
A	Rive-de-Gier	203 75	80.000	1/80000	»	avril octobre.	10 »
A	Carmaux	201 »	23.200	1/23200	»	mai novembre	21 »
A	Azincourt	1275 »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.500	1/3500	»	....	30 »
A	Layon-et-Loire	160 »	1.050	1/1050	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	465 »	»	500	»	....	20 »
A	Quarégnon	150 »	6.720	250	»	....	15 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	220 »	3.000	500	»	....	»
Cav.	Centre-du-Flénu	940 »	3.000	1.000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa (cuivre)	45 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul id.	225 »	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander zinc	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	223 75	90.000	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie id.	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	50 »
A	Silésie id.	120 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »

DIVERS.

Anonymes ou commandites	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
A	Maberly (Amiens) filature	475 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Gohin id.	510 »	10.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Linière id.	[illegible]	1.400	500	»	....	»
A	Pont-Rémy id.	378 75	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle journal	[illegible]	2.500	1/2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis id.	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit id.	5400 »	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain glaces	13500 »	2.000	1/2000	»	....	770 »
C	Montluçon id.	110 »	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) id.	480 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	[illegible]	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce, Vidanges	[illegible]	21.192	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Ce	31 25	40.000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	387 50	80.000	250	»	....	14 »
C	Deux cirques (L. Dejean et Ce)	200 »	6.760	500	»	5 févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	[illegible]	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu.	Nombre	Taux de remboursement.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
[illegible]	Compagnie immobilière de Paris	285 »	»	»	»	....	»
500	Cie impériale des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	50	....	5 »
500	Ports de Marseille	455 »	30.000	500	45	janvier juillet	20 »
»	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	[illegible]	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1115 »	4.520	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	11.185	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »
470	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
»	Carmaux (charbonnages)	285 »	6.240	500	90	janvier juillet	15 »
500	Vieille-Montagne	445 »	13.000	500	95	janvier juillet	25 »
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1856-57	[illegible]	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	275 »	20.000	500	90	avril octobre	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	455 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	445 »	2.100	312 50	80	15 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	265 »	7.100	300	50	11 mars sept.	15 »
»	J.-F. Cail et Ce	445 »	8.500	450	11	janvier juillet	20 »
[illegible]	Rue Impériale de Lyon	525 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
[illegible]	Gaz de Paris	415 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
»	Union des gaz	265 »	23.727	250	155	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	276 25	40.000	300	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	260 »	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	437 50	17.000	500	»	janvier juillet	25 »

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. Cours du 28 décembre au 3 janvier

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES.	SAMEDI 28 Compt.	SAMEDI 28 Terme.	LUNDI 30 Compt.	LUNDI 30 Terme.	MARDI 31 Compt.	MARDI 31 Terme.	MERCREDI 1	JEUDI 2 Compt.	JEUDI 2 Terme.	VENDREDI 3 Compt.	VENDREDI 3 Terme.
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	1394 75	1390 [illegible]	1390 [illegible]	1397 50	1397 50	1393 75	Bourse fermée.	[illegible]	1390 [illegible]	[illegible]	1392 50
45.000	»	»	[illegible]	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
441.707	400	»	65 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	Nord anciennes	962 50	[illegible]	965 [illegible]	964 75	963 75	[illegible]		[illegible]	962 [illegible]	[illegible]	[illegible]
41.088	400	300	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
41.067	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	942 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	942 50	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
500.000	500	tout	40 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	521 75	525 [illegible]	522 50	522 50	[illegible]	[illegible]		[illegible]	507 [illegible]	[illegible]	521 [illegible]
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	63 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1007 50	1007 50	1006 25	[illegible]	1002 50	[illegible]		[illegible]	1023 [illegible]	[illegible]	[illegible]
220.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	653 75	[illegible]	[illegible]	655 [illegible]	653 75	655 [illegible]		[illegible]	653 [illegible]	[illegible]	653 [illegible]
300.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	[illegible]	[illegible]	542 50	543 [illegible]	537 [illegible]	545 [illegible]		[illegible]	527 [illegible]	[illegible]	[illegible]
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	[illegible]	[illegible]	[illegible]	393 [illegible]	395 [illegible]	397 [illegible]		[illegible]	395 [illegible]	[illegible]	[illegible]
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	539 [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	450	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
12.000	500	tout	12 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
35.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
100.000	500	tout	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	132 [illegible]	321 [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	4 1/2 0/0	»	Lyon [illegible] Sathonay	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
400.000	500	tout	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	501 [illegible]	[illegible]	497 [illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	503 [illegible]
750.000	500	30	37 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	[illegible]	[illegible]	[illegible]	507 [illegible]	506 25	501 [illegible]		[illegible]	516 [illegible]	[illegible]	511 [illegible]
80.000	500	tout	22 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Ouest-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
72.500	500	tout	27 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
55.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
240.000	500	400	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	[illegible]	[illegible]	517 [illegible]	[illegible]	517 [illegible]	[illegible]		517 50	519 [illegible]	[illegible]	[illegible]
90.000	625	tout	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
200.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	457 [illegible]	[illegible]	411 [illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
35.000	500	tout	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
47.500	540	tout	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Grao de Valencia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Moulblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
170.000	500	tout	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	207 50	[illegible]
50.000	500	tout	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Mulmont et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»		janvier, juillet	Portugais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	Obligations remboursées	RESTE en circulation	ÉPOQUES des tirages.	PRIX de remboursement.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	28	30	31	1	2	3
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Bourse fermée.	[illegible]	[illegible]
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet		[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet		[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1842	8.868	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	1075 [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	— 5 0/0	[illegible]	[illegible]	1060 [illegible]		[illegible]	[illegible]
1847—1849	26.750	»	»	septembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1865	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	[illegible]	1027 50	1027 50		[illegible]	1027 [illegible]
1850—1854	31.500	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1852—1856	300.000	»	»	[illegible]	650	[illegible]	juin, décembre	Est, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1843	3.775	»	»	mars	1.250	[illegible]	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1852	21.000	»	»	[illegible]	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1854	162.014	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1849	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	293 75	[illegible] 50	[illegible]		291 75	[illegible]
1852	61.043	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1855	267.189	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0	[illegible] 75	[illegible] 75	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1852—1854	1.430.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	[illegible] 50	[illegible] 75	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1852—1861	800.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1855	87.319	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes)	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1857—1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	— (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1855—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1854—1861	1.320.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible] 25		[illegible]	[illegible]
1857	241.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1856—1861	418.768	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0	[illegible]	[illegible] 25	[illegible] 25		[illegible]	[illegible]
1857	22.080	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1857—1864	800.000	»	»	[illegible]	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1859	118.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1856—1864	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1856—1861	648.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens 3 0/0 ... par 1 gour. autrich.	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id.	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1856	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1859	21.530	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1859—1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1860	61.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	»	[illegible]	avril, octobre	Moulblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1860—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	»	Chemins portugais	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]		[illegible]	[illegible]
1858	[illegible]	»	»	»	250	7 50	[illegible]	Graissessac à Béziers 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 28 Comptant	SAMEDI 28 Terme	LUNDI 30 Comptant	LUNDI 30 Terme	MARDI 31 Comptant	MARDI 31 Terme	MERCREDI 1	JEUDI 2 Comptant	JEUDI 2 Terme	VENDREDI 3 Comptant	VENDREDI 3 Terme
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	67 [illegible]	67 25	67 45	67 10	67 10	67 05	Bourse fermée.	67 [illegible]	67 75	67 55	67 70
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	95 [illegible]	[illegible]	95 40	95 65	96 [illegible]	96 [illegible]		95 35	96 25	96 10	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible] 60	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RENTES 4 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	82 50	[illegible]	82 50	[illegible]		[illegible]	[illegible]	82 50	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	446 25	[illegible]	445 [illegible]	[illegible]	447 50	446 25		446 25	446 25	[illegible]	445 [illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1140 [illegible]	[illegible]	1100 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		1150 [illegible]	[illegible]	1100 [illegible]	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	455 [illegible]	[illegible]	455 [illegible]	[illegible]	455 [illegible]	[illegible]		452 75	[illegible]	460 [illegible]	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	[illegible]	[illegible]	447 50	[illegible]	447 50	[illegible]		447 50	[illegible]	450 [illegible]	[illegible]
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	227 50	[illegible]	226 25	[illegible]	228 25	[illegible]		227 50	[illegible]	231 25	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	90 5/8	[illegible]	90 5/8	[illegible]	90 3/8	[illegible]		93 [illegible]	[illegible]	92 1/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	72 [illegible]	[illegible]	72 [illegible]	[illegible]	72 [illegible]	[illegible]		72 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 1852, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	65 [illegible]	[illegible]	65 25	65 65	65 40	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	41 [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	65 15	65 [illegible]	65 20	65 20	65 [illegible]	65 15		[illegible]	65 [illegible]	[illegible]	[illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	[illegible] 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 1/2	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	41 [illegible]	[illegible]	[illegible]		41 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieur	[illegible] 5/8	[illegible]	47 [illegible]	[illegible]	47 3/4	[illegible]		47 3/4	[illegible]	47 3/4	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieur 1841	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)	[illegible] 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible] 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	285 [illegible]	[illegible]	282 50	[illegible]	281 [illegible]	[illegible]		287 50	[illegible]	286 [illegible]	[illegible]
Haïti, annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Digitized by Google

N° 1114. — 21e ANNÉE. — N° 2. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 11 JANVIER 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

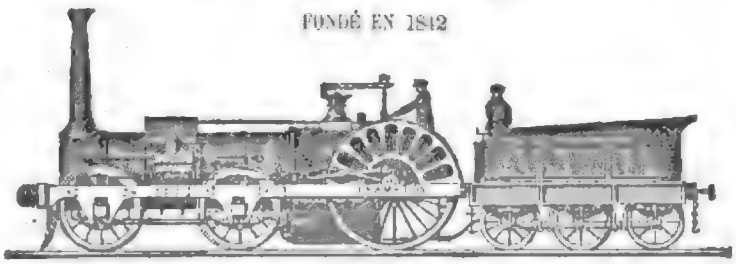
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. » »
Aux Réclames	4 fr. 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

VENTE AU NUMÉRO :

Chez DELAUNAY (CALVET, successeur), libraire 11, rue Notre-Dame-des-Victoires.

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch Lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

NOUVELLES

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*,

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 600,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **120,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à..... **200,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné, dont l'abonnement ou réabonnement d'une année sera fait à une époque postérieure au 20 décembre 1861, aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10es de l'obligation de 1,000 fr. ou 5es de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Comme le nombre d'obligations est limité, l'administration ne peut maintenir cette prime que pour les trois mille premières demandes.

Deuxième prime. — L'*Atlas* du *Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des Chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Il comprend les cartes suivantes :

1° Carte de l'Europe ;
2° du chemin de Lyon et adjacents ;
3° du chemin d'Orléans, du Midi et adjacents ;
4° du chemin de l'Est, des Ardennes et adjacents ;
5° du chemin du Nord, des chemins belges et adjacents ;
6° du chemin de l'Ouest et adjacents ;
7° des chemins desservant les environs de Paris ;
8° des chemins espagnols et portugais ;
9° des chemins italiens et suisses.

La prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 4 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 pour les départements et 2 fr. 50 pour l'étranger

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 18. — Recettes des chemins de fer, année 1861, 19. — L'année 1865 et les chemins de fer (suite), 19. — Obligations trentenaires, 20. — Sous-comptoir des Entrepreneurs, 21. — L'emprunt italien, 20. — Bibliographie, 21. — Chronique, 21. — Banque de France, 21. — Société de crédit industriel et commercial, bilan, 21. — Marché industriel, 21. — Bourses étrangères, 22. — Bourse de Londres, 21. — Changes, 21. — Matières, 23. — Bulletin commercial, 23. — Avis aux actionnaires, 25. — Bulletin des recettes de la semaine, 24. — Nominations, 25. — Jurisprudence, 25. — Chemin de fer franco-suisse, rapport, 25. — Chemins de fer romains, errata, 26. — Ministère des finances, 26. — Recettes, 27-28. — Annonces, 28 à 30. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 31. Cours des actions et obligations industrielles, 31. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 32.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Le sphynx a parlé : l'Amérique a reconnu de bonne grâce l'erreur du commandant du *Trent*, et les prisonniers sont rendus à l'Angleterre. Cette grande nouvelle, si longtemps attendue et qui est arrivée précisément au moment où l'on commençait à perdre l'espérance, a produit un mouvement de hausse considérable : les consolidés ont monté de 1 1/2 0/0, la rente française, de 1 fr., et les autres valeurs en proportion.

Quant à la solidité et à la continuité de ce mouvement, nous n'avons pas à en douter ; le découvert était trop considérable pour que deux jours de hausse l'aient effacé complétement ; le paiement d'un grand nombre de coupons fait affluer l'argent sur la place et favorise les bons achats. Ce qui est plus rassurant encore, c'est le caractère général de la situation. Débarrassé de l'incident américain, le monde financier paraît se réveiller plein de verve et d'espoir. A Londres, le taux de l'escompte est abaissé à 2 1/2 0/0, ce qui permet d'espérer un dégrèvement correspondant sur l'escompte français.

La Banque de France publie en même temps son bilan, qui révèle une consistance d'affaires et une abondance de transactions qu'on n'aurait pas soupçonnées. Le portefeuille a augmenté de 60 millions, il atteint 675 millions; jamais, depuis la fondation de la Banque, il ne s'était élevé aussi haut. Le Trésor, qui avait à payer 70 millions environ pour le semestre du 3 0/0, n'a retiré de la Banque que 34 millions. Pour ces deux chapitres seulement, la Banque devait fournir 94 millions, et cependant son encaisse n'a diminué que de 18 millions; le surplus a été couvert par 46 millions de billets, par l'augmentation des comptes courants jusqu'à concurrence de 33 millions, etc.

Deux faits essentiels ressortent de ce bilan : le premier, c'est que la majeure partie des transactions de la Banque ont été soldées avec ses propres billets, signe infaillible de la cessation des besoins urgents de numéraire ; le second, c'est que le compte du Trésor, qui, au mois de septembre, après le paiement du coupon de 4 1/2 0/0, était tombé à 57 millions, reste aujourd'hui de moitié plus élevé après le paiement du coupon 3 0/0. Cette abondance de ressources provient, en majeure partie, de l'augmentation extraordinaire des contributions indirectes, qui, dans les mois de novembre et de décembre, ont présenté 22 millions de plus-value sur les prévisions du budget. Les contributions indirectes sont, à juste titre, considérées comme le thermomètre de la consommation, et par conséquent du mouvement réel des affaires. En considérant que cet énorme accroissement coïncide avec la rentrée de M. Achille Fould au ministère des finances, on aurait mauvaise grâce à nier qu'il y ait là un symptôme évident de confiance en même temps que de réveil.

Cette confiance méritée engendrera-t-elle un mouvement durable, marque-t-elle le point de départ d'une ère nouvelle pour les affaires et pour le crédit? Oui, si des mesures opportunes sont édictées, la confiance se consolidera et se transformera en sécurité. Or, la sécurité c'est l'âme des affaires. La France a de lourdes charges; pour qu'elle y suffise allégrement, il faut qu'elle travaille, qu'elle épargne, qu'elle capitalise, qu'elle fasse mouvoir librement le capital acquis, en un mot, qu'elle entretienne et développe sa richesse. Tout cela ne se fait que par l'esprit d'entreprise, et l'esprit d'entreprise ne se vivifie que par la liberté.

L'incident anglo-américain vidé, il y a tout lieu d'espérer une hausse importante sur la rente, lorsque les combinaisons financières qu'on attend seront portées à la connaissance du public.

Cotée au plus bas samedi 67 70, la rente ferme aujourd'hui à 68 65, soit en hausse de 1 fr. 05.

Les primes dont 50 c. fin du mois, se sont faites à 20 et 25 c. d'écart; celles dont 25 c. ont varié entre 40 et 45 c.

Fin prochain, dont 50 c., on demandait à 55 et 60 c. d'écart.

Le 4 1/2 a progressé de 96 à 97 30.

Les bruits de conversion de ce fonds d'Etat donnent beaucoup de tenue à ses cours.

Les obligations du Trésor (non libérées) ont progressé à 451 25 et 452 50.

L'annonce de l'amortissement de 13,788 obligations, ainsi que le coupon qui se détache le 20 doivent déterminer sur cette valeur un mouvement de hausse assez important.

La Banque de France est très-ferme à 2,940 et 2,945. C'est toujours la valeur recherchée avec le plus d'empressement par les gros capitaux de placement à long terme.

Les actions du Crédit foncier, qui, pendant quelque temps, étaient demeurées stationnaires à 1,180 fr., sont remontées vivement à 1,200 f., coupon détaché.

Cette reprise s'explique facilement par la clôture de l'exercice 1861, qui accuse un progrès considérable, et ensuite par la nécessité où se trouvera prochainement le Crédit foncier d'avoir à émettre 30,000 actions nouvelles pour la souscription desquelles les porteurs des actions actuelles auront un privilége.

Le Crédit industriel est très-bien tenu à 560 et 561. On attend impatiemment le rapport qui sera lu à la prochaine assemblée.

Le bilan que contient notre numéro d'aujourd'hui est très-favorable.

Le Comptoir d'Escompte est à 642 50.

Le Crédit mobilier, sur les actions duquel existait un découvert considérable, a largement profité de la hausse en remontant à 740, (coupon de 25 francs détaché).

L'Orléans, en deux bourses, du cours de 1,317 50 a atteint celui de 1,340.

Le Lyon a été enlevé à 1,040. Ainsi se justifient les prévisions de nos bulletins dans lesquels nous n'avons pas hésité à avertir les vendeurs à découvert sur ces deux chemins qu'ils seraient infailliblement victimes de leur spéculation à la baisse.

Le Nord a été demandé entre 977 et 985.

L'Est est revenu aux environs de 580.

Le Midi, sur lequel a été détaché un coupon de 10 francs, est monté très-rapidement à 690 francs, soit en hausse de 35 francs sur les cours de la semaine dernière, d'après la presque certitude que le dividende pour l'année 1861 se rapprocherait de 50 francs.

Le Genève, dont la situation est définitivement fixée, se tient à 365 et 370.

La spéculation peut difficilement s'engager désormais sur ce chemin, dont la valeur ne peut être appréciée qu'eu égard aux conventions qui le lient au chemin de Lyon.

Le Dauphiné est à 520 et 525, coupon détaché, prix évidemment inférieur à sa valeur réelle.

Le Lombard a trouvé nombreux preneurs entre 515 et 527 50.

L'Autrichien a regagné le cours de 500, ex coupon.

Le Pampelune accuse des tendances à reprendre.

Les Russes se négocient très-activement à 401 et 402. Un coupon de 12 fr. 50 c. se détache le 13 courant sur ce chemin.

Les Romains ont oscillé entre 208 et 210, et reprennent aujourd'hui à 212 50.

Le Barcelone, grâce à des rachats nombreux opérés pour le compte des vendeurs, s'est relevé à 335 et 340, pour faiblir ensuite à 325.

Ce chemin continue à avoir des adversaires aussi acharnés que des défenseurs passionnés. Nous essayerons, dans notre prochain numéro, de démêler la situation vraie de cette ligne.

Le Crédit mobilier espagnol, au cours de 430 fr., auquel il était demandé aujourd'hui, a regagné son coupon de 14 fr.

Les actions anciennes du Gaz ont monté à 915; les nouvelles sont en voie de hausse nouvelle à 927,50.

Nous croyons devoir tenir nos abonnés au courant des accroissements que l'on peut espérer dans la consommation du gaz à Paris, d'après les résultats obtenus depuis que la Société actuelle existe.

En effet, la consommation qui était de 38,000

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 12 Décembre.....	325	615	25	45	30	716	110	443
Au 9 Janvier.....	307	675	24	46	30	762	1 28	176
Augmentation.....	»	60	»	1	»	46	»	33
Diminution.....		»	1	»	»	»	31	»

mètres cubes en 1855, est aujourd'hui de 70,348,161 mètres cubes, ce qui autorise à penser qu'en 1861 la consommation devra dépasser le chiffre de 80,000 mètres.

Parmi les fonds étrangers on a remarqué la bonne tenue de la dette passive.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 67 70, ferme à 67 65.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 96 »», ferme à 95 80.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	131 32 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	38.56 0/0
Cordoue à Séville	35.81 0/0
Central Suisse	26.07 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	20 40 0/0
Besoges à Alais	16.76 0/0
Midi	15 33 0/0
Ouest	14 60 0/0
Ardennes	13.62 0/0
Séville-Xérès-Cadix	11.15 0/0
Nord	10 26 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	6 49 0/0
Est	5 32 0/0
Victor-Emmanuel	3.61 0/0
Autrichiens	1.08 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Union Suisse	4.03 0/0
Orléans	4.75 0/0
Dauphiné	5.21 0/0
Lyon-Genève	6 21 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	12.81 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	3 janvier.	10 janvier.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	67 70	68 65	» 95	» »»
Rente à 1/2 0/0	95 50	97 30	1 00	» »»
Banque de France	2930 »»	2985 »»	15 »»	» »»
Consolidés	92 1/8	93 5/8	1 5/8	» »»
Crédit foncier	1180 »»	1200 »»	32 50	ex »»
Crédit industr. et com	555 »»	561 25	6 25	» »»
Crédit mobilier	731 25	736 25	5 »»	» »»
Comptoir d'Escompte	640 »»	642 50	2 50	» »»
Orléans	1332 50	1342 50	20 »»	» »»
Nord	987 50	983 75	21 25	ex »»
Nord nouveau	910 »»	910 »»	ex19 40	» »»
Est	570 »»	581 25	11 25	» »»
Paris-Méditerranée	1023 75	1038 75	15 »»	» »»
Midi	672 50	688 75	26 25	ex »»
Ouest	530 »»	542 50	12 50	» »»
Genève	362 50	370 »»	7 50	» »»
Dauphiné	535 »»	527 50	ex2 50	» »»
Ardennes ancien	380 »»	380 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	382 50	382 50	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	503 75	500 »»	ex8 75	» »»
Victor-Emmanuel	335 »»	330 »»	ex6 25	» »»
Rhônes	403 75	402 50	» »»	1 25
Romains	210 »»	210 »»	» »»	» »»
Sud-Autr.-Lombard.	315 »»	327 50	12 50	» »»
Saragosse Pampelune	330 »»	330 »»	ex15	» »»
Saragosse-Alicante	322 50	317 50	ex7 50	» »»
Saragosse-Barcelone	340 »»	322 50	» »»	17 50
Nord-Espagne	418 75	422 50	18 75	ex »»
Séville-Xérès-Cadix	421 50	417 50	12 50	ex »»

LES RECETTES DE 1861.

Voici, d'après les bulletins de recettes que nous publions aujourd'hui, le résultat général de l'exploitation des chemins de fer français pendant l'année qui vient de finir :

Nord, A. R.	63,687,670.	Augmentation	3,010,305
Id. N. R.	511,086	»	429,510
Par. L.-M. A. R.	121,672,780	»	19,741,184
Id. N. R.	22,880,822	»	4,105,877
Midi, A. R.	31,097,629	»	5,841,967
Est, A. et N. R.	69,632,617	»	6,224,309
Ouest, A. et N. R.	35,213,535	»	4,273,308
Orléans,	69,498,797	»	3,443,117
Genève,	7,226,237	»	461,385
Dauphiné,	3,161,158	»	248,153
Ardennes,	4,115,521	»	473,737
Besèges,	1,486,953	»	296,020

Dans notre prochain numéro, nous discuterons ces résultats que nous nous bornons à constater aujourd'hui, et nous examinerons ce qu'il en faut conclure pour les prévisions des dividendes de l'exercice écoulé.

F. Grimaud.

LES CHEMINS DE FER ET L'ANNÉE 1865.

(Dixième article. — (Voir le *Journal des chemins de fer* du 28 décembre 1861.)

VI.

Chemins de fer de l'Est.

Les éléments de prévisions, en ce qui concerne la Compagnie des chemins de fer de l'Est au point de vue de l'effet des conventions de 1859, sont très-complexes et très-délicats. Nous ne saurions les aborder avec trop de précaution, et nos lecteurs devront se résigner à des développements un peu longs, sans doute, mais indispensables.

Les concessions de l'Est se classent en trois sections distinctes :

1° L'ancien réseau, entièrement exploité, moins 12 kilomètres	985 kil.
2° Le nouveau réseau	945
3° Le réseau des Ardennes	420
Total	2,350 kil.

Lorsque la fusion avec les Ardennes s'accomplira, celles-ci entreront dans le nouveau réseau, qui se trouvera ainsi porté à 1,365 kilomètres.

Voici comment ont été prévues dans la convention de 1859, les dépenses de ces trois sections :

1° Ancien réseau	Fr. 310,000,000
2° Nouveau réseau	384,500,000
3° Ardennes	137,500,000
Total	Fr. 832,000,000

Le nouveau réseau, Ardennes comprises, a donc été estimé 522 millions, sur lesquels porte la garantie de l'Etat.

Malheureusement, ces prévisions seront de beaucoup dépassées. D'après les résultats acquis, les dépenses atteindront les chiffres suivants :

1° Pour l'ancien réseau les dépenses effectuées sont déjà de	Fr. 312,500,000
On évaluait qu'il restait à dépenser	13,000,000
	325,500,000
A déduire des terrains à revendre évalués	Fr. 8,000,000
Reste pour les dépenses de l'ancien réseau	Fr. 317,500,000
2° Pour le nouveau réseau (lignes en construction)	Fr. 415,810,000
Pour la ligne de Mézières à Hirson	17,000,000
Ensemble	Fr. 432,810,000
A quoi il faut ajouter pour le service des intérêts pendant la construction, environ	Fr. 30,000,000
Plus la dépense des Ardennes au moins	Fr. 137,500,000
Total	Fr. 600,310,000
L'Etat n'a garanti que	Fr. 522,000,000
Ce qui laisse à la charge de la Compagnie un excédant non garanti de	Fr. 78,310,000

Les conventions de 1859 sont applicables à la Compagnie de l'Est à partir du 1er janvier 1864.

A cette époque, le nouveau réseau (non compris les Ardennes) sera complétement construit et exploité sauf les 50 kilomètres de la ligne de Mézières à Hirson. La fusion avec les Ardennes n'aura lieu qu'à partir du 1er janvier 1866 (deux ans après la période d'exploitation qui doit commencer au plus tard le 1er janvier 1864).

Au 1er janvier 1864, l'ancien réseau, complétement exploité, donnera un produit brut qu'il n'est pas possible d'évaluer à moins de | Fr. 50,000,000
Déduisant les frais d'exploitation à 40 0/0 | Fr. 20,000,000

Il restera comme recette nette environ | Fr. 30,000,000
Le capital actions représentant 250 millions, il faudra pourvoir à un service d'emprunt jusqu'à concurrence d'environ 67,500,000 francs, soit annuellement, à 5.75 0/0 | 3,881,250

Et il restera comme produit net | Fr. 26,118,750

L'exploitation du nouveau réseau comprendra à la même époque environ 895 kilomètres qui, à raison de 27,000 fr. par kilomètre (le produit actuel est de 26,600 fr.), donneraient une recette brute de | Fr. 24,165,000
L'exploitation à 50 0/0 (elle a coûté 57 0/0 en 1861) coûterait | 12,082,500

Et il resterait net | Fr. 12,082,500

La dépense des 895 kilomètres du nouveau réseau qui seront exploités au 1er janvier 1864 a été estimée par l'Etat 367,500,000 fr.; mais en réalité elle sera, d'après la Compagnie, de 445,810,000 fr. dont l'intérêt et l'amortissement coûteront annuellement | 22,627,390

La garantie de l'Etat sur ces 367,500,000 fr. représente une somme annuelle de | Fr. 17,088,750
Il en faut déduire le montant ci-dessus des recettes, soit | 12,082,500

Et la garantie de l'Etat se trouvera effective pour | 5,006,250
L'insuffisance étant de | 22,627,390

La différence, soit | 17,621,140

sera donc couverte par la Compagnie, savoir :

1° Au moyen des recettes nettes du nouveau réseau, soit.....Fr.	12,082,500
2° Au moyen d'un prélèvement sur les produits de l'ancien réseau de.....	5,538,640
Somme égale.....	17,621,140

Nous avons vu que le produit de l'ancien réseau pour 1864 peut être évalué à environ.....Fr. 26,118,750

Mais si l'on défalque comme ci-dessus	5,538,640
Il ne resterait plus à répartir que.....Fr.	20,580,110

soit, pour 500,000 actions, environ 41 fr. par action.

En 1866, la fusion des Ardennes viendra modifier considérablement cette situation, d'une part, en ajoutant 420 kilomètres à l'étendue du nouveau réseau, de l'autre en augmentant dans une proportion x le nombre des actions. C'est ici le second exemple de cette combinaison singulière, qui augmente le capital actions à raison de lignes qui ne doivent pas lui profiter.

Mais on conçoit que nous n'abordions pas, à si longue échéance, une évaluation impossible, puisqu'il s'agirait de compares entre elles des recettes et des dépenses également inconnues, et sur lesquelles on ne possède encore aucune donnée précise. Imaginer une hypothèse, c'est déjà bien assez; mais comparer plusieurs hypothèses entre elles pour en déduire un résultat chiffré, nous paraîtrait une tentative vaine et pleine d'inconvénients.

Auguste Vitu.

OBLIGATIONS TRENTENAIRES.

Nous publions aujourd'hui un avis du ministère des finances, annonçant qu'il sera procédé le 20 janvier courant au tirage de 13,788 obligations trentenaires qui seront remboursées, à partir du 20 juillet prochain, à 500 francs.

Ceci amène tout naturellement notre attention sur cette valeur.

Elle a été émise à 440 francs, et on se rappelle quel succès eut la souscription; cependant aujourd'hui, ces obligations ne sont qu'à 452 50 et le 20 de ce mois on détache un coupon de 10 fr., c'est-à-dire qu'elles sont en réalité restées à peu près à leur cours d'émission, et cela bien que l'on soit à huit jours d'un amortissement qui commence à fonctionner et qui devra avoir remboursé à 500 francs la totalité des obligations en vingt-sept ans six mois à dater de ce jour.

Il y a là un fait singulier et qui s'explique par l'ignorance où l'on est généralement de la valeur de ces obligations.

C'est là l'inconvénient pour un Etat d'avoir des titres divers, surtout de créer des titres nouveaux dont les avantages ne peuvent être immédiatement appréciés.

Aux cours actuels, il faut 456 fr. 67 c. pour obtenir 20 francs de rente 3 0/0 dont le coupon ne sera détaché que dans *cinq mois*.

Aux cours actuels, avec 452 fr. 50, on a une obligation trentenaire, rapportant également 20 francs et sur laquelle on détache, le 20 janvier courant, un coupon de 10 francs.

Ainsi, en prenant une obligation trentenaire aux cours actuels, on a 20 francs de rente servie par l'Etat, à 16 francs meilleur marché que si on avait acheté la même coupure de rente en 3 0/0.

Ce ne sont pas les seuls avantages des obligations trentenaires.

On n'a encore versé que 140 francs, 100 francs sont exigibles le 20 courant, total, 240 francs sur le prix d'émission. Ceux qui versent immédiatement les 200 francs de complément jouissent d'un escompte de 2 fr. 50 c. environ, ce qui porte le bénéfice à 16 fr. 50 c.

Ce n'est pas tout : les obligations trentenaires profitent de l'amortissement à 500 francs par les tirages annuels, ce qui permet un gain important, puisque celui qui est remboursé à 500 francs peut acheter une nouvelle obligation au cours du jour, c'est-à-dire à un cours inférieur, et profiter ainsi de la différence. Ce qui rend cet avantage de l'amortissement d'autant plus précieux c'est, comme nous l'avons déjà dit, qu'il se fait en vingt-sept ans six mois, c'est-à-dire à très-court terme.

Aussi nous croyons que cette valeur, quand elle sera vulgarisée, reprendra un cours normal.

De Birague.

SOUS-COMPTOIR DES ENTREPRENEURS.

Assemblée générale du 7 janvier 1862.

L'assemblée générale a eu lieu chez Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Les comptes et le bilan, à l'appui du rapport du Conseil d'administration, ont été approuvés, et les bénéfices à répartir fixés à 6 francs par action de 100 francs. Sur cette somme, un premier à-compte de 2 francs a été payé le 1er juillet; le solde, soit 4 francs par action, est payable à la caisse de la Société depuis le mercredi 8 janvier 1862.

Ce résultat n'est pas aussi favorable qu'on aurait pu le désirer; espérons que l'exercice courant donnera un dividende supérieur. Cependant avant de nous prononcer nous attendrons que nous possédions le rapport entre les mains, peut-être trouverons-nous une compensation dans le chiffre de la réserve.

L'ordre du jour amenait ensuite la nomination de cinq administrateurs. Les cinq administrateurs sortants se présentaient à la réélection. D'un autre côté, une liste contraire a été opposée.

L'assemblée est alors devenue orageuse; de vives interpellations ont été échangées; une première épreuve a été sans résultat. Alors une partie des actionnaires s'est retirée; on a procédé à un second vote.

Les membres sortants ont été réélus.

A. de Birague.

L'EMPRUNT ITALIEN.

La baisse qui s'est manifestée sur l'emprunt italien, et qui l'a ramené de 72 fr. au-dessous de 64 fr., paraît arrivée à son terme, et depuis quelques jours des achats et des rachats importants ont relevé cette valeur jusqu'aux environs de 65 fr. Cette reprise est due aux espérances que fait naître la mission confiée à un habile financier italien, M. Scialoja, envoyé à Paris, dit-on, pour chercher un remède à la dépréciation des fonds italiens.

Suivant sa coutume, la Bourse a voulu deviner les projets de l'envoyé du gouvernement italien. D'après quelques-uns, il s'agirait de réclamer de nouveau l'aide des banquiers qui sont intervenus dans la souscription. Les versements seraient avancés aux porteurs de titres, moyennant un escompte payé par ceux-ci et une commission payée par le gouvernement.

Les autres parlent d'un projet qui nous paraît de nature à exercer une influence plus sérieuse. Divers banquiers français, anglais et allemands se réuniraient pour acheter à l'Italie environ 800 millions de biens nationaux. Par ce moyen, l'Italie couvrirait le déficit de ses finances sans avoir besoin de recourir au crédit, et serait en mesure d'attendre les versements de l'emprunt, versements qui du reste s'effectueraient avec plus de facilité, du moment où les cours seraient relevés.

Nous mentionnons ces bruits à titre de renseignements. La vérité n'est et ne peut pas être connue. Si l'on savait par qui ont été faits les achats des derniers jours, on aurait par là même une précieuse indication, mais cette indication fait défaut. En pareil cas, le public doit être mis sur ses gardes. Depuis deux mois, il a été de mode de se mettre à la baisse sur l'emprunt italien. Tous les calculs établissant que le revenu de cette valeur était de plus de 7 0/0, ont été sans influence sur les esprits, et il est certain que les tiraillements intérieurs du nouvel Etat ont seuls inspiré les transactions qui ont pesé sur les cours. Il en a été de même pour le retard apporté aux versements : à coup sûr, les détenteurs de titres de l'emprunt italien ne manquent pas des capitaux nécessaires, et la place de Paris n'est pas embarrassée.

La question est, on le voit, des plus délicates. Mais un fait certain, c'est que M. Scialoja est venu à Paris dans un but financier. Sans accueillir trop facilement des rumeurs plus ou moins fondées, il est bon de penser que la situation peut changer du jour au lendemain. L'exposé de M. Bastogi a prouvé que les finances italiennes sont susceptibles d'amélioration, et que si l'Italie a besoin d'un capital d'établissement, elle peut facilement augmenter son revenu. En combinant la vente des domaines nationaux et la création de nouveaux impôts, on se procurerait un capital d'établissement sans charges d'intérêt et d'amortissement, et on ferait disparaître l'excédant des dépenses sur les recettes.

Toutefois, ce n'est qu'avec répugnance que nous verrions figurer au nombre des nouveaux impôts une taxe sur les valeurs mobilières. L'expérience de la France est là pour prouver ce qu'un pareil impôt a de fâcheux pour le crédit le mieux constitué; que serait-ce donc pour un crédit naissant ?

Si l'on arrive à équilibrer les recettes et les dépenses, les cours actuels de l'emprunt italien sont beaucoup trop bas. En reprenant le cours de 65, la Bourse paraît s'être préparée à l'événement; c'est en même temps une amélioration sensible dans la situation des fonds piémontais. Mais il est regrettable que le marché n'ait pas, dès à présent, des informations plus précises à ce sujet. Les fluctuations auxquelles donnent lieu des bruits vagues sont toujours fâcheuses; elles déclassent les titres et remettent en question tout le travail d'absorption, qui ne peut s'opérer que sur des certitudes. Sans doute des négociations aussi délicates demandent le secret; mais s'il est imprudent de dévoiler des projets non réalisés, il est toujours utile de démentir ceux que forge l'imagination des nouvellistes.

La presse s'est d'ailleurs beaucoup occupée ces jours derniers de l'emprunt italien. L'*Opinion nationale*, le *Pays* et la *Presse* en ont parlé tour à tour. Comme nous, le *Pays* se plaint de l'incertitude qui règne encore sur les projets financiers du gouvernement italien. L'*Opinion nationale* a travaillé à prouver ce que tout le monde sait parfaitement, c'est-à-dire que 2 milliards de dette ne constituent pas une charge trop lourde pour l'Italie.

Mais avant de juger ainsi, il faudrait savoir comment s'opère l'unification, et si les porteurs de titres de dette des anciens Etats acceptent avec empressement le titre unifié. C'est encore un point sur lequel les renseignements sont insuffisants.

Quant à la *Presse*, elle effleure le vif de la question.

Au dernier moment, voici que le *Journal des Débats* parle à son tour, pour restreindre la mission de M. Scialoja, qui ne serait venu à Paris que pour négocier le traité de commerce franco-italien.

On comprendra qu'au milieu de toutes ces contradictions nous n'ayons pas à nous prononcer. Pour apprécier un fait, il faut que ce fait existe et qu'on le connaisse. Nous attendrons donc de plus amples renseignements pour nous déclarer. Ce que nous tenions à dire au public, c'est qu'il y a quelque chose ; nous lui avons donné le résumé des bruits répandus à ce sujet ; il est donc complétement édifié. Ce qui résulte de tout cela, c'est qu'il convient d'être prudent, très-prudent en matière d'emprunt italien, et, croyons-nous, surtout pour vendre.

E. Bonnaud.

BIBLIOGRAPHIE.

La concurrence de la rente 3 0/0 et des obligations garanties des chemins de fer, voilà l'une des questions qui préoccupent le plus les financiers théoriques et pratiques. Elle vient d'être abordée de nouveau sous une forme concise, mais pleine, par M. F. Blanc, dans une brochure substantielle intitulée : *De l'influence de l'amortissement sur le crédit public* (1).

M. Blanc, suivant en cela une opinion qui compte de notables partisans, pense que le crédit de l'État est tellement engagé par sa garantie, qu'il y aurait tout avantage pour lui comme pour les Compagnies à ce qu'il empruntât directement, et changeât ainsi sa situation de garant contre celle de créancier des Compagnies. Seulement, à la différence des économistes qui veulent que l'État emprunte en rentes, M. Blanc conseille l'emprunt par obligations amortissables, en quoi il a parfaitement raison. Il pense, en outre, que la création par l'État d'un titre amortissable qui se coterait à des cours élevés parce qu'il serait recherché sur les places étrangères, loin de faire concurrence à la rente comme les obligations des Compagnies, lui servirait de remorqueur et élèverait le niveau du crédit général.

Ces considérations sont justes et élevées, mais la question, à nos yeux, n'est pas là. L'État ne doit pas aux Compagnies le capital dont elles ont besoin ; il ne leur en doit même pas l'intérêt ; il est seulement tenu de leur avancer la différence possible entre les recettes de leur nouveau réseau et le coût de leurs emprunts. Pourquoi s'engagerait-il pour 3 milliards pour 2 milliards ou seulement pour 1, lorsqu'il n'est rigoureusement engagé que pour des annuités temporaires, éventuelles, hypothétiques, qui ne dépasseront jamais, au maximum, 20 ou 25 millions?

Il y a cependant un cas où nous adopterions sans réserve le système savamment et clairement exposé par l'auteur de la brochure : c'est celui où l'Etat devrait, dans un temps peu éloigné, dans dix ans par exemple, user de son droit de rachat. Il est évident qu'alors l'emprunt direct serait une mesure intelligente, utile, indispensable même pour préparer des transformations complexes, pour prévenir des débats interminables et obscurs.

Quoi qu'il en soit, nous conseillons la lecture de la brochure de M. Blanc. Elle renferme, outre des vues neuves et ingénieuses, des renseignements précieux sur le mécanisme des finances étrangères, et elle sera consultée avec fruit par tous ceux qui s'intéressent à ces importantes questions.

Gustave Wit.

(1) Dentu, libraire-éditeur.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 9 janvier 1862.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	87,310,386 57
Numéraire dans les succursales	219,171,660 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	807,101 74
Portefeuille de Paris, dont 88,693,462 fr. 59 c. provenant des succursales	324,456,136 34
Portefeuille des succursales, effets sur place	350,844,904 »
Avances sur lingots et monnaies	15,199,561 08
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	2,290,100 »
Avances sur effets publics français	17,511 900 »
Avances sur effets publics français dans les succursales	6,961,000 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	30,251,500 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	15,831,100 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	263,300 »
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales	138,900 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1858	30,000,000 »
Rentes de la réserve	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	27,169,699 93
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000 »
Immeubles des succursales	5,821,027 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	82,951 05
Divers	20,022,820 47
	1,272,220,410 32

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »
Capital nouveau	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	2,310,903 57
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14
Réserve nouvelle	9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	762,118,725 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	5,597,709 50
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	3,071,590 »
Compte courant du Trésor, créditeur	75,734,947 28
Comptes courants de Paris	148,348,878 30
Comptes courants dans les succursales	2,979,015 »
Dividendes à payer	7,350,000 75
Arrérages des valeurs transférées ou déposées	7,451,767 61
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	2,547,064 01
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	2,727,525 79
Divers	16 335 870 37
	1,272,220,410 32

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte Ch. de Germiny.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DU CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Situation au 31 décembre 1861.

Actif.

Caisse : espèces à la Banque	1,070,004 62	1,732,686 45
Espèces en caisse	662,681 83	
Effets remis à la caisse		133,601 58
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours	7,628,129 24	
— de 31 à 60 —	14,239,300 80	
— de 61 à 105 —	6,313,230 60	35,465,790 07
Etrangers	2,580,092 15	
Warrants	4,684,017 28	
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragraphe 2 et 3)		2,000,000 »
Frais de premier établissement		150,000 »
Frais généraux		198,541 34
Comptes courants		2,227,862 82
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		89,610 »
Immeuble social		2,179,259 14
Versements à faire :		
1re émission	30,000,000 »	50,000,000 »
Actions à émettre	20,000,000 »	
		94,176,351 40

Passif.

Capital : 1re émission	40,000,000 »	
— 2e émission	20,000,000 »	60,000,000 »
Solde d'immeuble à payer		600,000 »
Comptes de dépôts :		
3 0/0 à 3 jours de vue	7,055,229 06	30,300,901 57
Comptes courants (escomptes et espèces)	23,245,672 51	
Acceptations et effets divers à payer		631,160 30
Profits et pertes		1,420,125 71
Réescompte du dernier semestre		193,073 50
Intérêts et dividendes à payer, solde de 1859 et 1860		29,392 57
Intérêts et dividendes à payer, 1er semestre 1861		55,445 »
Fonds de réserve		883,187 49
Bénéfices réservés du 1er semestre 1861		61,059 26
		94,176,351 40
Effets à échoir en portefeuille		35,464,790 07
Effets à échoir en circulation avec l'endossement de la Société		12,069,025 55
Effets du Sous-comptoir du commerce et de l'industrie		22,652,674 20
		70,186,490 62

Certifié conforme aux écritures :

Le sénateur président,

Le marquis G. d'Audiffret.

On voit par ce bilan que l'encaisse a augmenté de 849,947 francs, le portefeuille a diminué de 2,788,713 francs, les comptes courants à l'actif ont également diminué de 410,839 francs.

Les comptes courants des clients ont diminué de 2,667,645 francs, et le chiffre des profits et pertes a augmenté de 277,907 francs.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

Chemin de Paris a la Méditerranée. — M. le sénateur chargé de l'administration du département des Bouches-du-Rhône, vient de publier un arrêté concernant les tarifs de la gare de la Joliette et dont voici les principales dispositions :

La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est autorisée à faire l'application du tarif des expéditions faites de ou sur la gare de Marseille (Joliette), modifié et complété par sa proposition du 27 août dernier, et conformément au livret des tarifs spéciaux (édition du 21 septembre 1861), savoir :

« La gare de Marseille (Joliette) n'est ouverte qu'aux marchandises expédiées sous le régime international en wagons plombés et à celles en provenance ou en destination des embranchements particuliers aboutissant à cette gare.

« Les prix de transport entre les diverses gares du réseau et la gare de Marseille (Joliette), pour les marchandises qui se trouvent dans les conditions déterminées par les tarifs spéciaux ci-après, sont ceux applicables, d'après lesdits tarifs, aux transports de ou sur Marseille (gare) augmentés :

» De 1 franc par tonne pour les marchandises classées dans les cinq premières séries du tarif général, les céréales exceptées ;

» De 50 centimes par tonne pour les céréales, avoine, blé, orge, seigle, et pour les marchandises classées dans la sixième série et dans la série spéciale du tarif général... » (le reste comme dans le premier livret de 1861).

La proposition de la Compagnie est homologuée au même titre que le tarif de la gare de la Joliette.

— La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est autorisée, à titre provisoire et sous réserve de la décision définitive à intervenir, à percevoir immédiatement les tarifs de grande vitesse, ainsi que les tarifs modifiés de petite vitesse, qu'elle a proposé d'appliquer sur la nouvelle section de Chagny à Montceau-les-Mines, mise en rapport avec les autres sections du réseau. »

CHEMINS DE FER DE L'EST. — Un incendie s'est déclaré dans la nuit de jeudi dans un hangar de la Villette contenant des fagots pour l'allumage des locomotives. Le dégât est évalué à quelques milliers de francs.

FONDS PUBLICS ITALIENS. — On lit dans l'*Italie* du 29 décembre l'article suivant, que nous reproduisons sans en assumer la véracité et en croyant qu'il pourrait bien être sujet à quelques contradictions :

Depuis quelques jours le public se préoccupe avec raison de la baisse qui s'est manifestée dans les fonds italiens sur le marché de Paris. Nous comprenons cette préoccupation, mais nous croyons que la véritable cause de cette baisse échappe au plus grand nombre, qui l'attribue à tort à la position financière du pays.

Que l'on veuille bien envisager que la baisse actuelle est, plus considérable sur la rente de 1849 que sur l'emprunt de 1861.

Ce fait est digne de remarque, car la rente de 1849 est une valeur cassée, et cela est si vrai qu'aux mois d'août et de septembre dernier, par suite de la rareté des titres sur le marché, cette rente était cotée de 50 centimes à 1 franc au-dessus de l'emprunt 1861.

Actuellement la position est renversée. Il faut donc qu'un grand détenteur de ces titres de 1849 ait voulu s'en défaire. Or, nous ne connaissons pas de plus grand détenteur que le Trésor français.

Nos lecteurs savent, en effet, qu'à la fin de la guerre de 1859, et lorsqu'il s'agit de liquider l'indemnité consentie à l'Autriche pour les provinces lombardes, le Piémont avait à payer 160 millions de francs à cette puissance.

Le Piémont ne se trouvant pas en mesure de le faire, s'adressa à la France, qui se chargea de payer à sa place, et reçut du Piémont, pour se couvrir, des rentes piémontaises de 1849 à un taux débattu. Ces valeurs représentaient à peu près 6 millions de rente.

Le compte se trouva ainsi liquidé, et le Trésor français désintéressé.

Ces titres étaient restés jusqu'ici entre les mains du ministre des finances en France. Mais tout le monde a pu lire, dans le franc et loyal exposé financier de M. Fould que le Trésor impérial est en présence d'un déficit qu'il lui faut combler.

Pour les peuples, comme pour les individus, charité bien ordonnée commence par soi même, et il paraîtrait que le ministre des finances de la France a, depuis peu, fait vendre des quantités considérables de ces titres de 1849.

C'est là, croyons-nous, une des plus grandes causes de la baisse ; mais, hâtons-nous de le dire, on aurait tort de voir dans cette opération aucune intention hostile à l'Italie, car il est naturel et légitime que le Trésor français, dans l'embarras momentané où il se trouve, ait songé à réaliser les valeurs qu'il a dans les mains.

Il ne serait pas impossible aussi que M. Fould eût agi dans la prévoyance d'un emprunt qu'il serait amené à conclure prochainement ; et l'on comprend que, dans ce cas, il ait intérêt à faire refluer les titres italiens vers leur pays d'origine, pour en alléger le marché français.

En somme, il n'y a là qu'une grande opération financière, qui peut, tout d'abord peser sur nos fonds d'une manière fâcheuse, mais qui, de sa nature, ne peut être qu'essentiellement transitoire, et les laissera bientôt reprendre leur essor vers la hausse.

BANQUES COLONIALES. — On lit dans le *Nouvelliste de Marseille* :

La situation monétaire de la Martinique s'améliore chaque jour : la Banque continue à rembourser ses billets en espèces métalliques ; elle répand dans le pays des sommes importantes en pièces de 50 centimes et de 1 franc, et remplace ainsi par de la menue monnaie les bons du Trésor qu'elle retire de la circulation. Grâce aux efforts faits dans ce but par l'établissement de crédit colonial, la monnaie métallique est devenue très-commune à la Martinique depuis quelque temps, et les bulletins des maires des autres communes de la localité, insérés au *Moniteur*, sont unanimes à reconnaître qu'elle commence à paraître à la campagne.

La circulation serait même déjà saturée du numéraire sans les exportations qui en sont faites depuis plusieurs mois pour la Guadeloupe, où la combinaison pour le remboursement des billets de banque n'a nullement réussi et où les traites se placent encore à 5 ou 6 0/0 de prime.

A Saint-Pierre, le change sur France se maintient à des primes très-réduites. La Banque n'a jamais cessé de délivrer à bureaux ouverts des traites sur le Comptoir d'escompte de Paris, moyennant une légère prime de 1 0/0 pour les traites à quatre-vingt-dix jours de vue et de 2 0/0 pour celles à trente jours. A ces conditions, toutes les demandes qui sont adressées à l'établissement sont satisfaites, et le commerce peut faire toutes ses remises sans attendre la récolte comme dans les années précédentes. Les traites du commerce sont délaissées et se placent au pair à la Banque.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

La physionomie du marché industriel s'est beaucoup améliorée cette semaine, non-seulement en tant qu'affaires, mais encore comme cours des valeurs. Toutefois le changement le plus important se rapporte aux affaires; c'est-à-dire que les transactions sont plus actives, par conséquent plus faciles; seulement les demandes trouvent à se satisfaire sans augmentation sensible des prix.

C'est déjà un résultat et un premier pas fait dans la voie d'une hausse prochaine. Cette hausse résultera inévitablement des modifications que la solution de la question américaine apportera dans la situation générale ; alors le capital n'ayant plus pour motiver son inaction les craintes de guerre que soulevait cette question ; ne pouvant plus de même espérer une dépréciation des prix, rentrera dans les valeurs, même à des cours plus élevés. Du reste, ce mouvement ne sera que le corollaire de celui qui s'accomplit déjà sur la rente et sur les chemins.

Les obligations sont très-bien tenues et même en hausse sur certaines lignes ; leurs coupons sont en partie gagnés dès à présent. En valeurs industrielles proprement dites, les changements de prix étaient peu importants ; mais la fermeté des cours était très-grande et très-réelle. On cotait : le Rivoli 132 50 et 135 ; les gaz 910, et les omnibus de Paris, 810. Les actions de la Compagnie des eaux étaient en hausse et demandées à 320 fr. Les petites voitures étaient fermes à 62 50, ainsi que les docks de Marseille, à 477 50, et les gaz de Marseille, à 275. Le zinc de la Vieille-Montagne se traitait contrairement à 239 fr. ; le Sous-Comptoir des entrepreneurs, à 95, ex coupon, 4 fr. La Caisse des chemins de fer était offerte de 38 75 à 37 50, et les Béziers, à 35 fr.

BONNARD.

BOURSES ÉTRANGÈRES

La vie semble s'être retirée complétement des marchés autres que ceux de Paris et de Londres. En Turquie, en Russie, en Autriche, on continue à lutter contre des crises intérieures plus ou moins chroniques, et en pareil cas, on sait que les nouvelles du dehors ont peu d'importance. La Prusse se recueille en finances comme en politique.

A Amsterdam, on paraît se lasser du rôle traditionnel que cette place joue depuis si longtemps. Au moyen des titres de toute sorte, Vienne, Saint-Pétersbourg, Francfort, Berlin tirent continuellement sur les réserves métalliques de la Hollande, et dernièrement la Banque d'Amsterdam a pris le parti d'élever le taux de l'escompte. Il est certain qu'on ne peut continuellement demeurer reporteur de valeurs, et qu'il faut bien à un moment donner restriction aux avances, surtout quand les valeurs qui servent de gage ne font que se déprécier de plus en plus. C'est le cas des valeurs dont la place d'Amsterdam est presque toujours chargée.

La Bourse de Turin attend, comme celle de Paris, la solution des questions financières pendantes. Les cours y sont à peu près les mêmes que sur notre place.

A New-York, on parle d'embarras sérieux, provoqués par le rapide accroissement de la dette fédérale. Aux dernières nouvelles, il était question de la suspension des paiements en espèces. Ce fait est de nature à expliquer la solution du différend anglo-américain.

H. MATHIOREL.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Nous avons satisfaction, et nous ne sommes pas satisfaits. C'est une énigme facile à expliquer. L'honneur est sauf, mais les intérêts sont désappointés. MM. Mason et Slidell sont rendus, mais le coton ne viendra pas. Les consolidés montent, mais les capitaux sans emploi sont de plus en plus considérables. Nous voyons une antithèse des plus marquée entre la politique et les besoins commerciaux, entre la prospérité de la Bourse et la détresse des fabriques, entre l'abondance d'argent et la nullité d'affaires. La question anglo-américaine est-elle complétement résolue ? La guerre entre le Nord et le Sud finira-elle ? Les ouvriers gagneront-ils leur vie ? Les faillites cesseront-elles de s'accumuler ?

Vous comprendrez qu'on hésite au milieu de tant d'incertitudes. En attendant, voici l'escompte à 2 1/2. Au lieu d'en être contents, nous envisageons presque ce fait comme une calamité publique. Ce taux indique combien le niveau des affaires est descendu, et combien les capitaux ont confiance. Puisque le taux de l'escompte est chez vous à 5 0/0, nos capitaux devraient se porter sur votre place ; il n'en est rien cependant, et cette différence de 2 1/2 0/0 ne suffit pas à vaincre les appréhensions. Pourtant les relations commerciales entre l'Angleterre et la France sont bien certainement les plus sûres : par là, jugez des autres.

Nous avons donc passé la plus grande partie de la semaine à craindre une rupture définitive avec l'Amérique ; mais cette crainte est maintenant éloignée, bien qu'il reste quelques ferments de discorde. Aussi les cours se sont-ils sensiblement relevés, grâce aux nombreuses positions à la baisse prises par les spéculateurs, grâce aussi à des capitaux américains qui sont venus prendre dans les fonds anglais une assurance contre les chances de guerre.

Quant aux fonds étrangers, on s'en est peu occupé. Les valeurs américaines ont été offertes, puis redemandées ; les valeurs italiennes sont fort peu négociées ; pour les valeurs turques, bien que les cours aient baissé, il faut reconnaître que certains spéculateurs qui ne sont pas les moins habiles de notre place, en ont depuis quelque temps pris une certaine quantité. Ils pensent sans doute que la situation des finances turques est telle, qu'elle ne peut que s'améliorer.

Vos marchandises, vins et soieries, jouissent en ce moment d'une faveur marquée. Je crois que votre industrie pourra bientôt se réjouir du traité de commerce dont elle a cru d'abord avoir à se plaindre. Mais pour vous comme pour nous, il faut que la crise américaine trouve son terme.

W. BERN.

CHANGES

DE PARIS :

Amsterdam, court 213 1/4 p., 213 1/8 a.; 90 jours 211 3/8 p., 211 1/8 a.
Anvers, court pair p. 1/8 p.
Hambourg, court 188 7/8 p., 188 5/8 a.; 90 jours 187 1/2 p. 187 1/4 a.
Berlin, 90 jours 372 »/» p., 371 1/2 a.
Londres, court 25.20 »/» p., 25.23 »/» a.; 90 jours 25.08 p., 25 05 »/» a.
Madrid, court, 5.18 p., 5.17 a; 90 jours 5.12 1/2 p.
Barcelone, court 5.19 p., 5.17 1/2 a.; 90 jours 5.12 »/».
Cadix, 90 jours 5.00 »/» a.
Livourne, 90 jours 5.45 p. »/» a.
Porto, 90 jours 5.16 p.. » » a.
Gênes, court 99 3/4 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 3/8 p., 98 1/4 a.
Livourne, court 99 1/2 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 1/4 p., 98 1/8 a.
Naples, court 425 »/» p.; 424 a.; 90 jours 420 »/» p., 419 »/» a.
Vienne, 90 jours 173 p.. 172 a.
Milan, court 99 5/8 p., 99 1/2 a.
Augsbourg, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Francfort, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.

Google

Pétersbourg, court »»» p., 347 a.; 90 jours 344 »/» p., 343 »/» a.
Rome, 90 j. 5.23 p. 5.22 »/» a.

SUR PARIS :

Londres, court 25.27 1/2 à 25.32 1/2; 90 jours 25.60 à 25.65 »/».
Cologne, court 80 3 p.; 2 mois 79 6 p.
Vienne, 90 jours 54.15 demandé.
Francfort, court 93 1/4 p., »» »/» a.
New-York, 60 jours, 5.20 »/» à » »/»; court, »,»» à 5.15 »/».
Hambourg, court 188 3/4, 90 jours, 190 3/4.
Amsterdam, court 55 7/8, à 2 mois 56 3/8 a.
Bruxelles, court pair a.
Anvers, court pair.
Berlin, 2 mois 79 3/8.
Madrid, à 8 jours de vue, 5.21.
Turin, 30 jours 100; 90 jours 99.
Christiania, 3 mois, 21.
Gothembourg, 90 jours, 70 1/2.
Stockholm, court 78 50; 90 jours, 79 35.
Brême, court 17 3/8.
Riga, 3 mois, 361 p.
Galatz, 3.31/40.
San Francisco, à vue 4.85 ou 3 0/0; à 30 jours 4.90 ou 2 0/0; à 60 jours 4.95 ou 1 0/0.
La Havane, 3 mois à 2 et 2 1/2 0/0 prime.

MATIÈRES

L'or à Paris vaut 3 pour mille de prime ; à Londres il se paie 3 livres sterling 17 shillings 10 deniers et demi; le change court sur Londres étant de 25 27 1/2 par livre sterling, il en résulte que l'or est d'environ un dixième 0/0 environ plus cher à Londres qu'à Paris.

L'or vaut à Hambourg 428 m. b., soit, avec le change, trois dixièmes plus cher qu'à Londres.

Or en barre à 1,000/1,000. Le kil. 3,444 fr. 2. f. à 3 fr. 0/00 prime.
Argent en barre à 1,000/1,000. Le kil. 218 fr. 89 c., pr. 17 »» à 18 »/».
Pièces de 40 à 20 fr., agio p. 0 à 1/2.
Quadruples espagnols, 83 à 83 50.
Quadruples colombiens et mexicains, 80 75 à 81 »».
Ducats de Hollande et d'Autriche, 11 75 à 11 80.
Piastres à colonnes, 5 35 à 5 45.
Dito mexicaines, 5 40 à 5 42.
Souverains, 25 15 à 25 20.
Bank-note, 25 15 à 25 20.

BULLETIN COMMERCIAL.

L'année a commencé sous l'influence d'inquiétudes des plus sérieuses, mais quelques jours se sont à peine écoulés qu'une des principales causes d'anxiété, la crainte d'un conflit entre l'Angleterre et l'Amérique, a complétement disparu. C'est d'un heureux augure, et on se prend à espérer qu'il en sera de même de tous les embarras qu'éprouve notre commerce. Il est probable qu'avant peu de jours on aura reçu de nouvelles demandes, et que les commissionnaires se décideront à remplir celles dont ils avaient prudemment suspendu l'exécution.

Toutefois, disons-le, on n'a encore que des espérances, et on ne peut guère compter sur des espérances pour faire face aux échéances de fin janvier. Pour beaucoup, elles sont plus considérables que celles de fin décembre, et il faut réfléchir aux efforts désespérés qu'on a faits pour remplir ces dernières. En pareil cas nous ne saurions trop insister sur l'influence heureuse que peut exercer la Banque de France. Le commerce sait d'ailleurs qu'il peut compter sur cet établissement et sur le Comptoir d'escompte. Les capitaux disponibles ne manquent pas. Le taux de l'argent vient encore de baisser à Londres, et par conséquent la Banque peut facilement consentir des renouvellements qui adouciront une situation bien lourde.

La situation de la place de Paris est expliquée dans la lettre suivante, qui nous est adressée et que nous reproduisons textuellement. On voit qu'elle réclame tous les secours du crédit :

Paris, 9 janvier 1862.

Le préjudice immense que la guerre d'Amérique porte aux affaires de notre place, depuis près d'un an, a pesé principalement sur le commerce d'exportation. Les négociants-commissionnaires qui travaillent avec les Amériques ont vu leur chiffre s'amoindrir, quelques-uns même ont dû éprouver de grandes pertes, aussi ne faut-il pas s'étonner si les échéances de décembre ont eu beaucoup de peine à s'effectuer; cependant, nous devons le dire à la louange de ceux que ceci intéresse, chacun y a mis de la bonne volonté, et nous n'aurons pas plus de désastres commerciaux à déplorer que les années précédentes.

Il n'en est pas de même en Angleterre: le nombre des faillites est si considérable depuis quelques mois, que le *Times* a dû, pour ne pas encombrer ses colonnes, cesser d'en donner les détails. Il est vrai que l'Angleterre a eu beaucoup plus à souffrir que nous de ce manque d'affaires, beaucoup de ses marchandises n'ayant leur débouché que dans les contrées où la guerre sévit en ce moment.

Le commerce des tissus à Paris, à part les tapis de jute, de provenance anglaise (à cause de leur nouveauté), et les articles pour meubles, est celui peut-être qui a le plus souffert, et dans cette branche, les rentrées ont été difficiles.

Les articles de bouche sont un peu moins malheureux.

Nos petits fabricants des faubourgs sont encore ceux qui ont le moins à se plaindre ; c'est très-heureux parce que c'est à peu près ces petites industries qui alimentent notre population ouvrière. Ce mouvement un peu restreint, il est vrai, est venu de quelques commandes en articles de Paris, principalement pour l'Italie, l'Espagne et les pays du Nord.

Les jouets d'enfants, la bimbeloterie et surtout quelques genres nouveaux ont eu du succès.

Les fêtes du jour de l'an ont donné ces jours derniers un aspect animé ; les petites boutiques improvisées des boulevards n'ont pas eu l'air de se ressentir beaucoup du malaise général On dirait, à cette époque de l'année, que chacun a pu faire des économies pour les dépenser en étrennes; les bonbons en ont aussi eu leur part, comme toujours; on cite certains confiseurs en renom qui avaient foule, ceux-là ne sont pas à plaindre.

La nouvelle année se présente sous de meilleurs auspices que la dernière; l'hiver dernier on parlait de guerre pour le printemps, fort heureusement ces prévisions ne se sont pas réalisées.

Si la guerre américaine se termine bientôt, nous avons l'espérance d'importantes affaires. H. Andoine.

CÉRÉALES. La situation n'a pas changé. Aux prix cotés, on offre les blés de commerce sans trouver beaucoup d'acheteurs. Pour les blés étrangers, les premières qualités conservent leurs prix à cause de leur peu d'abondance relative, et pour les bons blés roux ou blancs, il faut voir les cours de 45 à 47 fr.; mais ce sont surtout les qualités médiocres ou intermédiaires que la meunerie néglige et dont la vente est des plus difficile, malgré les concessions que les détenteurs sembleraient disposés à faire. Les blés de Hongrie sont offerts de 40 à 41 50; les blés de Franconie de 41 50 à 42 50; les blés roux de Baltique ou d'Amérique de 42 50 à 44 50. Le tout par 120 kil. réglés.

Les blés de pays présentés par le commerce sont peu abondants. Les blés du Centre sont tenus de 41 à 42 fr.; les blés de Montereau ou environs 43 fr.; les blés de Lorraine, assez rares, sont tenus de 43 50 à 44 fr.; le tout par 120 kil.; mais à ces prix les affaires sont nulles et impossibles.

Les offres de la culture ont peu d'importance; les fermiers ne veulent rien vendre en baisse, et les blés les plus ordinaires ne se cèdent pas au-dessous de 42 fr., tandis que les bons blés sont tenus de 43 à 44 fr., et les blés tout à fait de tête de 45 à 47 fr.

FARINES. — La boulangerie restreint ses achats aux besoins courants, la spéculation prend nettement position à la baisse. Il est évident qu'avant peu la situation sera fixée et de manière à donner complétement raison aux vendeurs.

On cote les farines disponibles de 77 à 81 suivant qualité. Pour les ventes à livrer voici la cote : Courant du mois, 78,50 ; février, 79 fr.; février et mars, 79 à 79,25 ; quatre mois de janvier, 80 fr.; mars et avril, 80,50; quatre mois de mars, 81,50 à 81,75. Encore ces cours sont-ils très-faiblement tenus.

GRAINES FOURRAGÈRES. — On cote : Trèfle du Midi, 100 à 102 fr.; du Centre 102 à 105 fr.; de Bretagne 110 à 118 fr.; luzerne de Provence, de 95 à 100 francs luzerne du Poitou de 90 à 95 fr.; minette nouvelle depuis 30 jusqu'à 38.; et jusques 42, 43 francs pour les premiers choix de Champagne ; raygrass d'Italie, manque ; elle se paierait de 78 à 85 fr.; raygrass anglais 70 à 75 fr. Le tout au 100 kilog. sous toile. Sainfoin simple de 15 à 17 fr.; sainfoin double, assez rare de 19 à 23 fr.; jarras de 30 à 32 fr. Le tout à l'hectolitre et demi.

HUILES. — Les cours sont assez stationnaires sur le marché de Paris. On raisonne : Colza disponible en fûts gelée 112,50, dégelée 113,50 ; en tonnes gelée 114 fr., dégelée 115 fr. Epurée en tonnes 123,50. Lin en fûts 95 fr., en tonnes 96,50. Œillette commune 110 ; bon goût, 130 à 131 francs.

Les huiles de colza à livrer sont moins bien tenues. On cote le courant du mois 112,50, trois mois de février 113; il se fait peu de transactions pour des époques plus éloignées. Pour les huiles de lin, on paie les trois mois de février 94 à 94,50.

En dehors de ces sortes les cours sont : Œillette rousse 112 fr.; sésame 140 à 150 fr.; olive surfine 250 à 270 francs les 100 kilogrammes. L'huile d'œillette surfine marque d'Arras vaut 118 à 122 francs les 91 kilogrammes.

Les huiles de colza valent à Lille 104 à 106 50, à Rouen 110 fr. et à Caen 109 fr.

L'huile d'arachides d'Afrique est cotée à Rouen 124 fr., l'huile de lin 92 fr.

VINS.— Nous croyons utile de reproduire les passages suivants d'un article du *Moniteur de l'agriculture* sur le commerce des vins en Angleterre :

« La consommation des vins a été, pendant l'année 1861, en Angleterre, de 11 millions de gallons, lorsque la consommation moyenne, pendant les années précédentes, ne dépassait pas 6,500,000 gallons (le gallon vaut 4 litres 1/2).

» Une augmentation de près de 70 0/0 pendant la première année de la réduction du droit est un fait capital, et on ne peut nier que les symptômes ne soient des plus favorables au commerce, au milieu d'une crise sérieuse provoquée par la guerre civile des Etats-Unis, le ralentissement forcé des affaires dans les districts manufacturiers, les embarras financiers de la France, les troubles politiques de plusieurs Etats du continent, la cherté des escomptes au commencement de l'année, et les craintes de la guerre pendant le dernier mois.

» Tout semblait concourir à détruire les espérances des partisans de la réduction de l'impôt, et les résultats sont venus, au contraire, justifier leurs calculs par le développement du commerce.

» La faveur a été extrêmement marquée pour tous les pays étrangers.

» La consommation des vins du Rhin, venant par la Hollande, a été triplée. De France, la consommation a été presque quadruplée, 2,250,000 gallons ayant été pris en consommation, contre une moyenne annuelle antérieure de 600,000 gallons. De Portugal, l'augmentation a été de 800 000 gallons, sur un chiffre total de 2,800,000 gallons. L'augmentation a été de plus de 1,200,000 gallons sur la moyenne des trois dernières années pour les vins d'Espagne, dont le total a été de 5,100,000 gallons. Les vins des Canaries sont restés stationnaires. Il y a également peu d'augmentation sur les vins de la Sicile et de Naples. La consommation des produits des autres pays, sans distinction spéciale d'origine, a doublé.

» L'introduction des vins à 1 sh. le gallon porte presque exclusivement sur les vins rouges de France. Les autres sortes, payant des droits supérieurs, viennent presque tous d'Espagne et de Portugal, et ne comprennent pas moins de 7,000,000 de gallons.

» La quantité des vins blancs consommés est un peu plus forte que celle des vins rouges, et s'élève à 5 millions 800,000 gallons contre 5,200,000. »

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

16 janvier. — **Union des gaz.** — A 3 heures, salle Beethoven.

23 janvier. — **Sucrerie et raffinerie de Bourdon.** — A 3 heures, faubourg Poissonnière, 1.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

2 janvier. — **Nord, — Midi, — Dauphiné, — Besoéges à Alais,—Emprunt italien 1861,— Madrid à Saragosse et à Alicante, — Nord de l'Espagne, — Barcelone-Saragosse, — Saragosse-Pampelune, — Séville-Xérès-Cadix, — Portugais, — Victor-Emmanuel, — Ligne d'Italie, — Banque de France, — Crédit foncier de France, — Crédit mobilier, — Com-**

pagnie immobilière de Paris, — Docks et entrepôts de Marseille, — Omnibus de Paris, — Canal maritime de Suez, — Banque de crédit autrichien, — Crédit mobilier espagnol, — Crédit en Espagne, — Banque de Darmstadt, — Société des houillères de Fourchambault et Commentry.

Intérêts semestriels et à-comptes de dividendes. (Voir les divers avis donnant le détail de ces paiements que nous avons publiés dans nos précédents numéros.)

6 janvier. — **Société des Journaux réunis.** — Paiement du coupon d'intérêts.

13 janvier. — **Chemins russes.** — Paiement du coupon d'intérêts.

15 janvier. — **Chemin des Ardennes.** — Intérêts sur les actions anciennes et nouvelles.

Service des Obligations.

2 janvier. — **Paris-Lyon-Méditerranée, — Nord, — Orléans, — Ouest, — Dauphiné, — Lyon-Genève, — Ardennes, — Est** (Montereau à Troyes), — **Midi, — Madrid-Saragosse-Alicante, — Barcelone-Saragosse, — Portugais, — Lombard et Sud de l'Autriche, — Romains — Ligne d'Italie, — Hainaut et Flandres, — Union des chemins suisses, — Compagnie immobilière de Paris, — Emprunt ottoman, — Docks et entrepôts de Marseille, — Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, — Omnibus de Paris, — Union des gaz.**

Paiement du coupon semestriel, deuxième semestre de 1861. (Voir, pour les détails, les annonces que nous avons publiées dans nos précédents numéros.)

15 janvier. **Séville-Xérès-Cadix.** — 7 fr. 50 par obligation ancienne.

APPELS DE FONDS.

1er au 15 janvier. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Versement de 50 fr. par action, sous déduction du coupon de 12 francs échéant le 1er janvier.

1er au 15 janvier. — **Docks et entrepôts de Marseille.** — Appel de 50 francs par action.

TIRAGES.

13 janvier. — **Omnibus de Paris.** — Tirage de 747 obligations.

25 janvier. — **Tarragone à Reus.** — Tirage d'obligations.

REMBOURSEMENTS.

2 janvier. — **Paris-Lyon-Méditerranée, — Orléans, — Est, — Lyon à Genève, — Besoges à Alais, — Madrid-Saragosse-Alicante, — Lombard-vénitiens, — Autrichiens, — Séville-Xérès-Cadix, — Centre belge, — Emprunt municipal, — Emprunt départemental, — Emprunt ottoman, — Emprunt de la Villette.**

Remboursement des obligations sorties aux divers tirages de ces Compagnies, et dont le résultat officiel a été publié aux annonces de nos précédents numéros.

15 janvier. — **Houillères de Commentry et forges et fonderies de Fourchambault**, etc. — Remboursement des obligations sorties le 12 décembre.

1er février. — **Chemins romains.** — Remboursement des 922 obligations sorties au tirage du 28 décembre.

1er avril 1862. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations d'Andrézieux à Roanne, du premier et deuxième ordre, sorties au tirage du 7 novembre.

F. G.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER FRANCO-SUISSE

RAPPORT

A l'assemblée générale extraordinaire du 10 décembre 1861.

Messieurs,

Dans votre assemblée générale ordinaire du 30 mai dernier, vous avez voté la résolution suivante :

« Le Conseil d'administration est chargé de présenter, avant la fin de l'année, à l'assemblée générale des actionnaires, convoquée extraordinairement pour cela, un rapport examinant la proposition individuelle demandant que, dans le but d'augmenter les attributions de l'assemblée générale des actionnaires, et de remettre à des commissaires élus par elle le contrôle de la comptabilité et des actes du Conseil d'administration, les statuts soient revisés. »

Nous avons l'honneur de vous présenter aujourd'hui, aux termes de cette résolution, le rapport qui nous a été demandé. Et afin de préciser les points sur lesquels doit porter notre examen, rappelons les termes de la proposition individuelle elle-même . . . . . .

. . . . . .

« L'article 44 devrait être modifié en ce sens que le président et le bureau de l'assemblée générale des actionnaires devront être nommés par cette même assemblée. »

« L'article 48. . . . . .

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	1860 Kilomètres exploités	1860 RECETTES BRUTES.	1860 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1860. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1860. en moins	RECETTES kilométriques du 1er janvier au 31 décembre RECETTES	RECETTES kilométriques du 1er janvier au 31 décembre COURS des actions au 31 décembre
Est*	Du 24 au 30 décembre	1706	1.356.240 54	793 81	1683	1.268.484 72	753 70	5.32	» »	40.965 87	562 50
Orléans*	24 — 30 — ...	1475	1.159.068 85	785 81	1475	1.216.922 90	825 03	» »	4.75	41.691 68	1297 50
Paris-Lyon-Méditerranée*	24 — 31 — ...	1411	2.500.405 01	1.772 08	1411	2.076.838 78	1.471 80	20.40	» »	85 650 63	1005 » »
Ouest*	24 — 30 — ...	1213	815.955 35	672 65	1213	712.083 65	587 » »	14.60	» »	45.350 74	523 75
Nord*	24 — 30 — ...	967	1.157.310 27	1.196 80	967	1.049.556 56	1.085 37	10.26	» »	65.765 01	983 75
Midi*	24 — 30 — ...	798	550.309 23	689 61	793	474.168 35	597 94	15.33	» »	36.540 34	655 » »
Lyon a Genève*	3 — 9 — ...	231	117.027 01	439 55	231	140.370 20	472 88	» »	6.21	»	363 75
Ardennes*	24 — 30 — ...	187	91.512 90	489 37	184	70.631 47	430 68	13.62	» »	23.920 61	385 » »
Dauphiné*	24 — 30 — ...	134	51.175 » »	381 91	134	53.844 15	401 82	» »	5.21	23.560 33	530 » »
Besoges a Alais*	24 — 31 — ...	33	31.607 15	957 79	33	27.063 74	820 11	16.78	» »	45.253 39	460 » »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	24 — 31 — ...	1936	1.536.601 98	793 69	1429	1.220.885 82	858 56	» »	7.55	35.546 84	507 50
Autrichiens	24 — 31 — ...	1324	869.800 » »	657 45	1324	860.540 » »	650 45	1.03	» »	39.112 27	497 50
Madrid à Saragosse et Alicante — Madrid a Alicante	24 — 31 — ...	482	205.222 84	425 77	482	262.056 60	547 84	» »	12.81	33.314 14	516 25
Madrid à Saragosse et Alicante — Alcazar a Ciudad	24 — 31 — ...	114	14.096 91	108 50	72	10.710 35	148 75	6.49	» »	»	»
Madrid à Saragosse et Alicante — Madrid a Jadraque	24 — 31 — ...	104	23.034 83	317 64	104	26.480 97	257 18	38.56	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	15 — 21 — ...	366	106.024 25	289 68	183	51.221 65	279 90	3.49	» »	»	»
Nord de l'Espagne	24 — 31 — ...	508	114.964 16	373 26	»	»	»	»	»	»	»
Union des chemins suisses	29 déc. à janvier...	275	45.040 » »	163 78	275	45.055 » »	163 83	» »	» 03	»	»
Central suisse	24 — 31 déc. ...	262	152.266 95	581 17	262	120.775 96	460 97	26.07	» »	»	»
Victor-Emmanuel	24 — 31 — ...	214	143.638 56	671 21	214	138 624 25	647 76	3.61	» »	32.818 36	332 50
Saragosse a Pampelune	24 — 31 — ...	179	36.961 01	206 59	»	»	»	»	»	»	»
Séville-Xérès-Cadix	10 — 16 — ...	160	54.316 12	339 47	131	39.966 52	305 08	11.15	» »	»	»
Ouest suisse	24 — 31 — ...	150	51.604 87	344 43	118	40.817 56	345 91	» »	0.41	19.868 49	140 » »
Cordoue a Séville	10 — 16 — ...	131	42 079 25	321 21	131	30 982 30	236 50	35.81	» »		
Guillaume-Luxembourg	17 — 23 — ...	89	25.288 45	283 91	52	6.382 50	122 73	131.32	»		
Portugais	16 — 22 — ...	75	15.378 22	205 03	»	»	»	»	»		
Ligne d'Italie	» — » — ...	»	»	»	»	»	»	»	» »		

A partir du 1er janvier courant, nous compléterons ce tableau.

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

. . . . . .

serait être revisé en ce sens que l'assemblée aurait le droit d'initiative le plus complet. »

« L'article 49, qui oblige les actionnaires à se prononcer séance tenante et sur une simple lecture à l'égard des comptes de l'administration et qui supprime leurs droits électifs à l'égard des administrateurs qu'ils n'ont pas élus, devra être refondu complétement. L'assemblée générale entend la lecture des comptes et nomme une commission, chargée de faire rapport dans le délai de quinze jours ; les deux rapports seront imprimés et envoyés aux actionnaires qui ont pris part à la précédente réunion. Une seconde convocation aura lieu quinze jours après l'envoi des rapports du Conseil d'administration et de la commission, et dans cette seconde assemblée annuelle ils auront à délibérer sur les conclusions de ces rapports et sur l'approbation des comptes. »

I. — OBSERVATION PRÉLIMINAIRE ESSENTIELLE.

La proposition renvoyée à notre examen ne pourrait être prise en objet sans violer les dispositions parfaitement claires de nos statuts, avec lesquelles elle est en rapport.

Ces statuts disposent en effet :

« Art. 50. — Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée générale est autorisée à y pourvoir *dans la forme déterminée par les articles 46 et 48.* »

Les articles 46 et 48 auxquels cet article 50 renvoie, disposent à leur tour :

« Art. 46. — Les délibérations sont prises à la majorité des voix des membres présents.

» En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

» Toutefois, les délibérations relatives à des emprunts ne pourront être votées que dans une assemblée générale réunissant au moins le cinquième du fonds social, et à la majorité des deux tiers des membres présents, réunis au nombre de cinquante au moins.

» Les mesures définies à l'article 48 ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant le cinquième du fonds social et à la majorité des deux tiers des voix.

» Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions exigées par le paragraphe qui précède pour la validité des opérations de l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation à trente jours d'intervalle.

» Les délibérations de l'assemblée générale réunie en vertu de cette deuxième convocation, seront valables, pourvu que les actionnaires, au nombre de trente, représentent au moins le dixième du fonds social.

» Par dérogation au troisième paragraphe du présent article, le Conseil d'administration est dès à présent autorisé à contracter un emprunt, jusqu'à concurrence de [illegible] millions de francs, au moyen d'une émission d'obligations remboursables par annuités. »

« Art. 48. — L'assemblée générale constituée conformément à l'article 46, *sur la proposition du Conseil d'administration, délibère* :

» Sur les prolongements ou embranchements de lignes, et sur les prolongations, renouvellements de concessions ou concessions nouvelles ;

» Sur les traités d'acquisition, apports, réunions, fusions, alliances et autres, faits avec d'autres Compagnies de chemin de fer.

Sur les modifications ou additions aux statuts, augmentation du fonds social, émission d'obligations, prorogation ou dissolution de la Société.

» Elle donne les pouvoirs nécessaires pour l'exécution desdites délibérations. »

Il résulte donc avec la dernière évidence de la combinaison de ces prescriptions statutaires, que l'assemblée générale n'est *autorisée à apporter des modifications ou additions aux statuts* que *sur la proposition du Conseil d'administration.*

C'est là une garantie de stabilité que les actionnaires nous ont réciproquement assurée par le contrat commun qui les lie, et qui ne peut être enlevée par un vote à ceux spécialement à la conserver.

En présence de cette infraction capitale qui est à la base même de la proposition, nous pourrions nous arrêter ici et conclure.

Mais cette solution, à la fois juridique et péremptoire, ne serait d'accord ni avec notre sentiment de dignité, ni avec le devoir de déférence que nous voulons remplir envers l'assemblée générale.

L'examen de la proposition, au fond, aura d'ailleurs d'autant moins d'inconvénients qu'il ne pourra avoir pour résultat de dénaturer ou d'amoindrir le droit qui naît du vice même de la proposition, droit que, comme administrateurs, nous devons sauvegarder au nom de tous et que, comme actionnaires, nous entendons maintenir intact.

II. — EXAMEN D'ENSEMBLE.

Avant d'apprécier les questions spécialement énoncées dans la proposition individuelle renvoyée à notre examen, nous avons dû nous rendre compte des conséquences diverses que pourrait avoir pour l'entreprise la révision des statuts, considérée en soi. Il nous a été facile de constater que cette révision ne serait que nuire aux intérêts qu'elle a, semble-t-il, pour but de protéger. Il est des cas, sans doute, où une modification statutaire peut s'accomplir sans inconvénients ; c'est lorsque, par exemple, elle naît d'une modification adoptée dans le but social, auquel elle est acceptée par l'unanimité des actionnaires. Mais si cette modification est *imposée* à une partie d'entre eux, elle est, l'expérience l'a invariablement démontré, la source de récriminations, de divisions, et souvent de procès qui, ayant leur écho soit dans la presse ordinaire, soit dans des publications spéciales, jettent une incertitude très-légitime sur l'entreprise qui est l'objet de semblables tiraillements. La vérité de ce que nous disons est constatée par de trop nombreux exemples pour qu'elle puisse être mise en doute. L'incertitude dont nous venons de parler a pour premier résultat de peser sur le cours des valeurs de l'entreprise avec une intensité d'autant plus grande qu'elle provoque la vente en même temps qu'elle éloigne les acheteurs.

En parlant des conséquences litigieuses d'une révision statutaire, votée dans les conditions actuelles, nous n'évoquons point un vain fantôme, nous indiquons simplement un résultat d'autant plus certain que le droit constaté et réservé par notre observation préliminaire est moins contestable.

III. — EXAMEN DES PROPOSITIONS SPÉCIALES.

A. — *Modification de l'article 46.*

Cet article dispose, vous le savez, Messieurs :

« L'assemblée générale est présidée par le président ou le vice-président du Conseil d'administration, et, à défaut, par l'administrateur désigné par le Conseil.

» Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs.

» Le bureau désigne le secrétaire. »

Nous reconnaissons assurément qu'il serait facile de trouver un grand nombre d'excellents présidents dans l'assemblée générale des actionnaires de notre Compagnie; mais nous croyons aussi que pour présider convenablement une réunion, la connaissance exacte des choses qui y seront délibérées est pour le moins aussi nécessaire que le talent proprement dit de présider. A ce point de vue, il est utile de maintenir ce qui existe et cela d'autant plus qu'il n'en résulte et qu'il n'en peut résulter aucun danger pour l'entière indépendance et la complète sincérité des opérations de l'assemblée. Car, en quoi le président pourrait-il gêner l'une ou l'autre, alors surtout que les deux scrutateurs qui, avec lui composent le bureau, sont choisis en dehors des administrateurs et parce qu'ils sont les plus forts actionnaires, c'est-à-dire les plus *intéressés* à ce que tout se passe avec la plus entière régularité.

La nomination du bureau par l'assemblée aurait donc pour résultat unique d'allonger, par des scrutins peut-être fort nombreux, les opérations de chaque réunion, sans augmenter sérieusement en quoi que ce soit les garanties des actionnaires.

B. *Modification de l'article 48.*

Ainsi que nous l'avons déjà dit, à propos de notre observation préliminaire, l'article 48 énumère dans les termes suivants une partie des attributions de l'assemblée générale :

ART. 48. « L'assemblée générale, constituée conformément à l'article 46, *sur la proposition du Conseil d'administration, délibère* :

» Sur les prolongements ou embranchements de lignes, et sur les prolongations, renouvellements de concessions ou concessions nouvelles ;

» Sur les traités d'acquisition, apports, réunions, fusions, alliances et autres, faits avec d'autres Compagnies de chemins de fer ;

» Sur les modifications ou additions aux statuts, augmentation du fonds social, émission d'obligations, prorogation ou dissolution de la Société.

» Elle donne les pouvoirs nécessaires pour l'exécution desdites délibérations. »

Les autres attributions de l'assemblée générale sont déterminées par l'article 49 dont le texte sera donné plus loin.

A teneur de la proposition individuelle que nous examinons, il s'agirait de modifier l'article 48 en donnant à l'assemblée générale *le droit d'initiative le plus complet.*

Il semble au premier abord, dans un pays démocratiquement organisé surtout, que cette proposition répond à la motion de souveraineté populaire que nous admettons tous, et que son adoption n'est pas de nature à soulever des objections.

Admettons pour un moment l'existence de cette analogie entre une Société politique et une société commerciale, et voyons si cette analogie conduirait au résultat qui est demandé.

Le peuple est, constitutionnellement, le souverain ; à ce titre, il est au-dessus du Grand-Conseil, comme à son tour le Grand-Conseil est au-dessus du Conseil d'Etat. Mais si, sortant de la notion purement hiérarchique, on considère ce qui se passe dans le domaine des faits, on arrive à se convaincre que ces délégations successives, du peuple au pouvoir législatif, de celui-ci au pouvoir exécutif, délégations qui semblent augmenter en importance à mesure qu'elles s'éloignent de leur source, n'empruntent leur raison d'être ni au hasard, ni à des combinaisons sournoises et trompeuses, mais qu'elles sont tout simplement commandées par la nécessité des choses. De même que le peuple ne peut que par des mandataires au premier et au second degré faire les lois et en procurer l'exécution, de même, une assemblée générale d'actionnaires, dont la composition variable est remise au hasard des mutations de titres, et dont la majorité fortuite dépend du zèle qui est mis à la fréquenter, ne peut, sans danger, s'approprier l'initiative absolue des mesures à prendre. Quel que soit le talent de ses membres pris individuellement, il n'est pas possible que, réunis seulement à de rares intervalles, ils puissent connaître tous les éléments à prendre en objet pour s'arrêter à une opinion éclairée. Cette impossibilité fût-elle vaincue qu'il s'en présenterait une autre résultant de la mobilité de l'opinion dans une assemblée où, comme nous le disions tout à l'heure, la majorité est inévitablement variable et fortuite.

Nous avons discuté jusqu'ici en admettant l'analogie entre la Société politique et la Société commerciale. Or cette analogie manque absolument, parce qu'à la base de chacune de ces Sociétés nous trouvons un but et des intérêts qui ne se ressemblent point.

Si ces Sociétés sont dissemblables dans leurs intérêts, elles ne se rapprochent pas davantage dans leur mode de vivre.

Ainsi, pour n'en citer qu'un exemple, l'essence de la Société politique, telle que nous la connaissons, est dans la publicité de ses actes. La discrétion est, au contraire, la condition essentielle attachée au succès de la plupart des actes d'une Société commerciale. Telle opération avantageuse qui, passée à l'état de fait, peut devenir publique sans inconvénient, ne se réaliserait jamais si les négociations qui l'amènent étaient connues ou de la malveillance ou des intérêts rivaux.

Enfin, tandis que le *citoyen* fait partie de la Société politique par la force des choses et l'autorité de la loi, l'*actionnaire* ne prend et ne conserve cette qualité que *volontairement.*

Non-seulement la mesure que nous examinons maintenant n'a jamais été adoptée, nous croyons pouvoir aller jusqu'à dire qu'elle n'a jamais été proposée.

Aussi avons-nous la certitude que son adoption serait, pour un grand nombre d'actionnaires, une raison de chercher la vente de leurs titres, et pour ceux qui, sans cela, seraient disposés à acquérir, un *motif* de n'en rien faire. La réunion de ces deux circonstances produirait une baisse certaine et considérable sur le cours de nos actions.

Une des nécessités de la Société anonyme est la confiance de l'actionnaire dans l'administration, et la circonstance que, volontairement, chaque actionnaire a pris ou conserve cette qualité, suppose que la confiance dont nous venons de parler existe en effet.

Qu'une Compagnie ancienne, ayant sur le marché ses valeurs, une position de prospérité et de crédit incontestables, coure la chance de pareilles innovations, c'est ce que l'on s'expliquerait à peine. De la part d'une Compagnie qui, comme la nôtre, traverse dans des conditions exceptionnellement difficiles, eu égard à la solution de continuité de sa ligne principale, la première période de son exploitation, ce serait, selon nous, un acte de témérité sur les conséquences duquel nous ne pouvons trop insister.

C. *Modification de l'article 49.*

L'article 49 complète dans les termes suivants l'énumération, commencée par l'art. 48 (page 9), des attributions de l'Assemblée générale.

Art. 49. « L'assemblée générale entend, discute et

approuve les comptes, s'il y a lieu; elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, démission ou autre cause, et ce dans la proportion et sous les conditions stipulées aux articles 28 et 29 ci-dessus.

« Elle prononce, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la Société. »

Cet article devrait, selon l'auteur de la proposition, être remplacé par une disposition portant :

« L'assemblée générale entend la lecture des comptes et nomme une commission chargée de faire rapport dans le délai de quinze jours; — les deux rapports seront imprimés et envoyés aux actionnaires qui ont pris part à la précédente réunion. Une seconde convocation aura lieu quinze jours après l'envoi des rapports du Conseil d'administration et de la commission, et dans cette seconde assemblée annuelle, ils auront à délibérer sur les conclusions de ces rapports et sur l'approbation des comptes. »

Le système proposé par cet article nouveau aurait pour résultat immédiat et nécessaire d'augmenter le nombre des assemblées générales en même temps qu'il en diminuerait l'intérêt.

Que le nombre des assemblées générales se trouve augmenté par ce procédé, c'est ce qui ressort de la proposition elle-même; que l'intérêt de ces séances disparaisse en majeure partie, c'est ce qui résulterait inévitablement du fait que le rapport aurait préalablement été distribué aux actionnaires.

De ces deux circonstances naîtraient également deux résultats fâcheux : le premier, c'est que les actionnaires satisfaits du contenu du rapport s'abstiendraient de venir le dire dans l'assemblée et laisseraient ainsi le champ libre aux actionnaires mécontents qui pourraient, eux, ne représenter qu'une minorité; le second, c'est que les assemblées générales pourraient fréquemment être empêchées de délibérer, faute d'atteindre les conditions prévues ou par l'article 45 (trente membres au moins représentant au minimum le dixième du fonds social) ou par l'article 46 des statuts (cinquante membres au moins représentant au minimum le cinquième du fonds social).

Si, sur cette proposition comme sur les précédentes, notre prévis est négatif, nous admettons cependant qu'il peut, sans de trop graves inconvénients, et à la condition de ne pas entrer dans la voie d'une révision statutaire, être donné satisfaction au désir manifesté par l'auteur de la proposition.

Des compagnies, en petit nombre il est vrai, ont adopté l'intervention directe de l'assemblée générale en ce qui touche la *vérification des comptes*, et nous vous proposons d'agir de même, mais par un procédé qui, tout en restant dans les dispositions de nos statuts, évite leur révision.

L'article 34 de ces statuts dispose en effet :

« Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société.

. . . . . .

» Il statue sur toutes les questions qui rentrent dans l'administration de la Société. »

En vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par ces dispositions, le Conseil d'administration a, dans ses séances des 16 septembre et 11 novembre derniers, décidé d'inviter l'assemblée générale à faire vérifier chaque année, par des commissaires de son choix, les comptes de l'administration, et il a arrêté à ce sujet le règlement dont la teneur suit :

RÈGLEMENT

Pour la vérification des comptes annuels,
du 11 novembre 1861.

1° La comptabilité de la Compagnie sera soumise annuellement au contrôle des trois vérificateurs de comptes vaquant gratuitement, nommés par les actionnaires dans l'assemblée générale ordinaire qui précédera celle dans laquelle ces vérificateurs devront rendre compte de leur mandat.

2° Ces vérificateurs de comptes seront choisis parmi les dix plus forts actionnaires présents au moment de l'élection, les membres du Conseil d'administration, ceux du Comité de direction et les chefs de service de la Compagnie n'étant pas éligibles.

3° L'élection des vérificateurs de comptes aura lieu au scrutin de liste, en une seule épreuve, et en conséquence à la majorité relative cas échéant.

4° Un mois avant l'assemblée générale à laquelle ils devront faire rapport, les vérificateurs de comptes seront invités par le Conseil d'administration à procéder à l'examen de la comptabilité du dernier exercice.

5° Avant de procéder à l'accomplissement de leur mandat, et afin de prouver leur qualité actuelle d'actionnaires, les vérificateurs devront [illegible] dans la caisse de la Compagnie un nombre égal d'actions à celui dont ils étaient porteurs au moment de l'élection.

6° Les vérificateurs de comptes procèdent régulièrement, s'ils sont au nombre de deux. Ils sont, en cas d'empêchement, remplacés, d'abord par les candidats qui, au moment de l'élection, ont eu, après les élus, le plus grand nombre de voix, ensuite et à défaut par les plus forts actionnaires non élus parmi les dix qui étaient en élection.

Les vérificateurs suppléants sont soumis aux dispositions de l'article 5.

7 Le rapport des commissaires vérificateurs est remis au Conseil d'administration huit jours au moins avant l'assemblée générale, et communiqué à celle-ci en même temps que le rapport général du Conseil d'administration.

DISPOSITION TRANSITOIRE.

Les premiers vérificateurs de comptes seront élus en assemblée générale ordinaire de 1862. Leur mandat portera sur les comptes de ladite année et ils présenteront leur rapport à l'assemblée générale ordinaire de 1863.

En conséquence de ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer la résolution suivante :

RÉSOLUTION.

L'assemblée générale,

Sans s'arrêter à la proposition d'une révision des statuts,

Approuve le règlement pour la vérification des comptes annuels arrêté par le Conseil d'administration le 11 novembre 1861.

Après avoir traité la seule question renvoyée à notre examen et qui soit à l'ordre du jour de cette séance, nous croyons convenable de vous entretenir d'un autre objet discuté dans votre dernière assemblée générale, c'est-à-dire de la cote officielle de nos actions à la Bourse de Paris.

Vous nous avez invités, par la troisième de vos résolutions du 30 mai dernier, « à faire, dans le plus bref » délai, les démarches nécessaires pour obtenir à la Bourse de Paris la cote officielle de nos actions. »

Par lettre du 1er juin, votre résolution a été communiquée à M. le président du Conseil d'administration avec prière d'en procurer l'exécution; mais, sur les observations unanimes de ceux de nos collègues qui habitent Paris, cet objet a été mis à l'ordre du jour d'une séance du Conseil où celui-ci, siégeant au complet moins un de ses membres, a résolu à l'unanimité; attendu,

Que, sans exposer nos actions à une nouvelle baisse, leur cote à la Bourse de Paris ne pourrait avoir lieu, dans les circonstances actuelles du marché surtout, qu'à la condition non réalisable de former un syndicat destiné à soutenir le cours;

Que, pour obtenir la cote, le droit à payer serait de 50 centimes par titre,

Il n'y avait pas lieu, pour le moment, de donner suite au vœu exprimé par l'assemblée du 30 mai dernier.

Nous aviserons à reprendre cette affaire, lorsque les circonstances nous paraîtront plus favorables.

RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

L'assemblée générale, composée de quatre-vingt-quatorze actionnaires, porteurs de huit mille cinq cent cinquante-sept actions, représentant sept cent quatre-vingt-neuf voix, a adopté, par cinq cent soixante-dix-sept voix contre deux cent neuf, la résolution proposée par le Conseil d'administration et portant :

« L'assemblée générale,

» Sans s'arrêter à la proposition d'une révision des statuts,

» Approuve le règlement pour la vérification des comptes annuels arrêté par le Conseil d'administration le 11 novembre 1861. »

SOCIÉTÉ
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.

Errata.

Les obligations désignées par le sort pour être amorties, sont désignées comme devant être remboursées à partir du 1er *janvier* 1862, il faut lire : à partir du 1er *février* 1862.

10e colonne, 43e nombre, il faut lire : 361,335, au lieu de 361,435.

MINISTÈRE DES FINANCES.
OBLIGATIONS DU TRÉSOR PUBLIC.

(Loi du 23 juin 1857, décret du 22 décembre 1858 et loi du 2 juillet 1861.)

Avis.

Le lundi 20 janvier prochain, à midi, il sera procédé publiquement au ministère des finances, salle vitrée (dite des Rentes), rue de Luxembourg, n° 2, au tirage des trois séries d'obligations du Trésor public émises en vertu de lois du 23 juin 1857, décret du 22 décembre 1858 et loi du 2 juillet 1861.

A ce tirage, il sera extrait des roues 13,788 numéros d'obligations, en bulletins comprenant 200 obligations chacun.

Le remboursement, au prix de 500 francs, des obligations qui auront été ainsi désignées par le sort, sera fait à la caisse centrale du Trésor public, à partir du 20 juillet suivant.

MISE AU CONCOURS
de la fourniture de 2,400 tonnes de rail
POUR
LE CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT DE BERNE.

CONDITIONS :

Les rails seront livrés libres de tous frai aux stations suivantes du chemin de fer Cen tral suisse:

1,200 tonnes à la gare de Bienne;
1,100 tonnes à la station de Schonbuhl (si tuée à 2 lieues de distance de Bern dans la direction de Bâle);
100 tonnes à la station de Zollikofen 1 1/2 lieue de Berne, même direc tion);
1,000 tonnes aux stations de Ostermundig ou de Gemligen (3/4 ou 5/4 de lieue delà de Berne, direction de Thoun

Les offres de prix pour la fourniture de vent être faites en francs et par tonne. L soumissions doivent être adressées, jusqu' 20 janvier 1862 inclusivement, au Com soussigné, cachetées et franches de po avec la suscription : *soumission pour four ture de rails.* Le cahier des charges et dossiers de construction des rails sont dépo au Comité, et sont à la disposition des in ressés.

Berne, le 31 décembre 1861.

Comité directeur du chemin de de l'Etat de Berne.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME
DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIA
66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt 3 0/0. La Société se charge **gratuitement**, *au m des comptes de chèques*, de tous les services de c des Sociétés, négociants et particuliers.

Le sénateur, président, Marquis G. d'AUDIFF

SOUS-COMPTOIR
DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE
Société anonyme.
Capital social : 20 millions.

Avances et crédits par comptes courant nantissement de marchandises, titres, act obligations et autres valeurs.

Siége social, à Paris, rue de la Chaussée-d tin, 66.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1861. Longueur exploitée : 1786 kilomètres.
1860. — 1684 —

13e année. — 52e semaine.

Du 24 au 30 décembre 1861.

12.647 Voyageurs 322 066 02
Bagages, Marchandises, etc.... 1.032.174 52
Total....... 1.354.240 54
Recettes antérieures..... 68.278.376 90
Total général..... 69.632.617 44

52e semaine de 1861.......... 1.354.240 54
Semaine correspondante de 1860. 1.268.484 72
Différence..... 85.755 82

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 69.632.617 44
— — 1860. 63.408.318 24
Différence..... 6.224.299 20

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 octobre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 octob. 1861 41.218.712 69
Du 1er janvier au 31 octob. 1860 38.135.910 72
Différence en faveur de 1861. 3.082.801 97

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 octob. 1861 16.825.091 17
Du 1er janvier au 31 octob. 1860 14.768.683 55
Différence en faveur de 1861. 2.056.407 62
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux..... 5.139.209 59

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1860... 1475 kil. — 1861... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1860 .. 1475 kil. — 1861... 1475 kil.

Du 24 au 30 décembre 1861.

79.078 Voyageurs............ 313.631 46
Bagages, Marchandises, etc.... 815.437 39
Total....... 1.159.068 85
Semaine correspondante de 1860. 1.216.922 90
Différence..... 57.854 05

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 69.498.796 57
— — 1860. 66.055.680 02
Différence..... 3.443.116 55

CONCESSIONS NOUVELLES.
COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT.

Novembre 1861.

Section de Coutras à Périgueux et Limoges.
Longueur légale exploitée : 245 kilomètres.

20 125 Voyageurs............. 87 678 98
Bagages, Marchandises, etc.... 135 890 61
Total....... 223 568 59
Mois correspondant de 1860.... 105.771 06
Différence..... 117.697 53

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 1.557 332 49
— — 1860. 781.903 73
Différence..... 775.428 76

Ligne de Montauban à Rodez.
1861. Longueur exploitée : 201 kilomètres.

17.299 Voyageurs.............. 40.974 04
Marchandises, etc............. 142.660 54
Total....... 183.634 58
Mois correspondant de 1860.... 169.905 01
Différence..... 13.729 57

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 2.220 152 15
— — 1860. 1.780.570 96
Différence..... 440.581 19

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.
Longueur exploitée : 25 kilomètres.

62.850 Voyageurs............. 39.263 03
Bagages, Marchandises, etc.... 1.598 29
Total....... 40.861 97
Mois correspondant de 1860.... 40.064 98
Différence..... 896 99

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 620.434 27
— — 1860. 572 936 09
Différence..... 47.498 18

Ligne de Moulins à Montluçon.
Longueur légale exploitée : 86 kilomètres.

6 417 Voyageurs.............. 27.703 12
Bagages, Marchandises, etc.... 78.302 07
Total...... 106.005 19
Mois correspondant de 1860.... 108.954 23
Différence..... 2.949 04

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 1.160 940 17
— — 1860. 952.628 52
Différence..... 208.311 65

Ligne d'Arvant à Mauriac.
Longueur légale exploitée : 23 kilomètres

3.929 voyageurs............. 4.565 91
Bagages, marchandises, etc ... 3 523 38
Total...... 8.089 29

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.
Paris à Marseille.
1861. Longueur exploitée 1111 kilomètres.
1860 — 1111 —

Du 24 au 31 décembre 1861.

178 899 Voyageurs............ 586.560 89
Bagages et marchandises...... 2.301.487 27
Total....... 2.888.157 16
Semaine correspondante de 1860. 2.805.972 15
Différence..... 82.185 01

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 121.672.780 44
— — 1860. 101.931.596 93
Différence..... 19.741.183 51

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.
1861. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1860. — 460 —

18.921 Voyageurs............. 109.564 65
Bagages et Marchandises...... 481.415 69
Total....... 590.980 34
Semaine correspondante de 1860. 603.910 20
Différence..... 12.929 86

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 22.800.821 09
— — 1860. 18.644.944 75
Différence..... 4.155.877 25

OUEST

1861. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1860. — 1213

Du 24 au 31 décembre 1861.

265 408 Voyageurs............ 369.420 45
Marchandises, etc. — Gr. vitesse. 103.379 21
— — Pet. vitesse 489.782 85
Total....... 962.591 50
Semaine correspondante de 1860. 936.869 80
Différence..... 25.681 70

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 55.213 554 90
— — 1860. 51.940.247 15
Différence..... 4.273 307 75

RÉSULTAT DES RECETTES *réparties par réseau* **pendant les 11 premiers mois 1861-1860**
(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

11 mois 1861, 900 kilomètres... 46.886 666 94
— 1860, 900 — ... 43.367 551 76
Différence..... 3.520.115 18

RÉSEAU MIXTE.

11 mois 1861, 295 kilomètres... 3.907.731 75
— 1860, 288 — ... 3.712.572 41
Différence. 7 — ... 195.159 34

NOUVEAU RÉSEAU.

11 mois 1861, 18 kilomètres... 160.935 37
— 1860, 18 — ... 126.595 96
Différence..... 34.339 41

Différence totale : 7 kilom. 3.758.633 93

NORD

1861. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1860. — 967 —

Du 24 au 30 décembre 1861.

110.473 Voyageurs............ 287 700 14
Bagages, Marchandises, etc.... 869 610 13
Total....... 1 157 310 27
Semaine correspondante de 1860. 1.049.556 56
Différence..... 107.754 71

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 63 687 675 93
— — 1860. 60.677.370 68
Différence..... 3.010.305 25

Section de Paris à Soissons-Livry et Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 144 kilomètres

5.950 Voyageurs............ 6 207 40
Bagages, Marchandises, etc.... 11.184 88
Total de la semaine... 17.392 28
Semaine correspondante de 1860. 5 035 57
Différence..... 12 356 71

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 512 086 93
— — 1860. 82.575 86
Différence..... 429 510 07

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
1861. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1860. — 743 —
Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 209 kilomètres.
Canal du Midi.
Longueur exploitée : 241 kilomètres.
Du 24 au 31 décembre 1861.

43.057 Voyageurs............ 131.378 52
Bagages, Marchandises, etc.... 516.817 55
Total....... 648.196 07
Canaux...................... 69.679 38
Totaux réunis..... 717.873 45

Semaine correspondante de 1860. { Ch. de fer. 614 186 74
{ Canaux... 78.845 05
Total....... 693 031 79
Différence.....

Chemin de fer et canal latéral :
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 31 607 420 87
— — 1860. 25 765 453 67
Différence..... 5.841 967 20

NOUVEAU RÉSEAU.
Ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.
Longueur exploitée : 93 kilomètres.
Décembre 1861.

10.621 Voyageurs............ 20.068 81
Bagages, Marchandises, etc.... 35.075 10
Total....... 56.643 91
Mois correspondant de 1860.... 41.845 84
Différence..... 14.798 07

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 807.167 09
— — 1860. 714.513 06
Différence..... 92.654 03

LYON A GENÈVE

1861. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1860. — 211 —

Du 24 au 31 décembre 1861.

15.211 Voyageurs............ 50.132 75
Bagages, Marchandises, etc.... 66.894 24
Total....... 117 027 01
Période correspondante de 1860. 110 370 50
Produit kilomét. annuel, en 1861. 23.114 10
Comparaison avec le produit kilométrique de 1860 .... 6.21 0/0
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 7.220.237 12
— — 1860. 6.764.851 82

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières-Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.
1861. Longueur exploitée : 187 kilomètres.
1860. — 181 —

Du 24 au 30 décembre 1861.

11.218 Voyageurs............ 18 021 34
Bagages, Marchandises, etc.... 73.491 56
Total....... 91 512 90
Semaine correspondante de 1860. 70.631 47
Différence..... 20 881 43

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 4.115.520 73
— — 1860. 3.641.783 49
Différence..... 473.737 24

BESSÈGES A ALAIS

1861. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 24 au 31 décembre 1861

Voyageurs.................... 2 632 85
Bagages, Marchandises, etc.... 28.974 80
Total....... 31 607 15
Semaine correspondante de 1860. 27 063 74
Différence..... 4 543 41

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 1 486.953 10
— — 1860. 1.190.862 60
Différence..... 296.090 41

DAUPHINÉ

PREMIÈRE SECTION DES CHEMINS DU DAUPHINÉ.
1861. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1860. — 134 —

Du 24 au 31 décembre 1861

16.535 Voyageurs............ 28.068 35
Bagages, Marchandises, etc.... 31.065 80
Total....... 59.134 15
Semaine correspondante de 1860. 70.240 30
Différence..... 11.106 15

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 3.161 157 61
— — 1860. 2 913.005 62
Différence..... 248.152 99

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.
1861. Longueur exploitée : 1016 kilomètres.
1860. — 1205 —

Du 24 au 31 décembre 1861.

66.649 Voyageurs............ 218.923 07
Bagages, Marchandises, etc.... 1.125.846 16
Transports militaires........ 45 939 29
Total....... 1.390.708 52
Semaine correspondante de 1860. 1.002.016 27
Différence..... 388 692 25

RÉSEAU LOMBARD.
1861. Longueur exploitée : 391 kilomètres.
1860. — 224 —

44.506 Voyageurs............ 55 417 49
Bagages, Marchandises, etc.... 97.701 74
Transports militaires........ 4.714 23
Total....... 157 893 46
Semaine correspondante de 1860. 224.869 55
Différence..... 76 176 09

RECETTES
des deux réseaux réunis pendant la semaine.
1861. Longueur exploitée : 1991 kilomètres.
1860. — 1429 —

En 1861........................ 1 336 601 98
En 1860........................ 1 226.985 82
Différence..... 312 616 16

RECETTES
des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.
En 1861........................ 63.830 627 27
En 1860........................ 47.177 518 29
Différence..... 16 025 103 98

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)
Ligne de Plaisance à Bologne.
1861. Longueur exploitée : 147 kilomètres.
1860. — 147 —

10.552 Voyageurs............ 37 690 10
Bagages, Marchandises, etc.... 23 065 84
Transports militaires........ 9 642 35
Total....... 60 398 29
Semaine correspondante de 1860. 64.063 07
Différence..... 16 335 22

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 3 711 500 88
— — 1860. 3.333.192 83
Différence..... 378.308 05

NORD DE L'ESPAGNE

Longueur exploitée :
Lignes de Burgos et d'Alar..... 308 kilomètres
Ligne de l'Escorial........... 50 id.

Du 24 au 31 décembre 1861

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs................... 36 838 91
Marchandises................ 78.125 25
Total....... 114 964 16
Produit annuel par kilomètre... 17 0[illegible]
Recettes antérieures... 5 838 476 91
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861. 5 953 441 07

Ligne de l'Escorial.

Voyageurs................... 8.063 29
Marchandises................ 5 123 80
Total....... 13 187 09
Produit annuel par kilomètre... 12.033 [illegible]
Recettes antérieures... 350.073 62
Recettes tot. dep. le 9 août 1861 363 160 71

Total des recettes des deux lignes en 1861 .... 6.317.601 78

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1861. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1860. — 1324 —

Du 24 au 30 décembre 1860.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	204.022 50
[illegible] quintaux Marchandises.	665.777 50
Total.......	869.800 »
Semaine correspondante de 1860.	860.540 »
Différence.....	9.260 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	53.879.060 »
— — 1860.	48.808.427 50
Différence....	5.070.632 50

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 24 au 31 décembre 1861.

Ligne d'Alicante.

1861. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1860 — 482 —

11 148 Voyageurs.	70.239 85
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	14.573 62
— (Petite vit.).	120.409 37
Total de la semaine..	205.222 84

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1861. Longueur exploitée : 101 kilomètres
1860. — 101 —

9 997 Voyageurs.	25.156 82	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	2.186 11	33.034 83
Marchandises. (Petite vitesse) ...	5.691 90	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1861 Longueur exploitée : 114 kilomètres.

2.893 Voyageurs..	7.694 08	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.846 69	16.096 91
Marchandises. (Petite vitesse)....	6.555 54	

Total des trois lignes réunies.	254.354 58
Recet. anter. dep le 1er janv. 1861	17.563.186 38
Total général des recet. en 1861.	18.139.592 78
— — 1860.	16.830.523 39
Différence.....	1.309.069 39

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

2e quinzaine de décembre 1861	6.601 26
— — 1860	8.365 62
Différence.....	1.764 36

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 805 kilomètres.

Du 3 au 9 décembre 1861

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble

13.979 Voyageurs.............	97.692 68
Marchandises..................	121.071 78
Total.......	218.764 46
Recettes antérieures en 1861 ..	9.865.815 58

UNION SUISSE

1861. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1860. — 275 —

Du 29 décembre 1861 au 4 janvier 1862.

24.040 Voyageurs.............	23 320 »
Bagages, Marchandises, etc....	21.720 »
Total.......	45 040 »
Semaine correspondante de 1860.	45.055 »
Différence.....	15 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	3.589 576 »
— — 1860.	3.148.291 »
Différence.....	441.285 »

CENTRAL SUISSE

1861. Longueur exploitée : 247 kilomètres.
1860. — 247 —

Du 24 au 31 décembre 1861.

20.369 Voyageurs.............	48.568 65
Bagages, Marchandises, etc....	103.638 30
Total... ...	152 206.95
Semaine correspondante de 1860.	120.775 96
Différence.....	31 430 99
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	6.833 738 98
— — 1860.	5.928.605 89
Différence.....	905.133 09

CORDOUE A SÉVILLE

1861. Longueur exploitée : 131 kilomètres

Du 10 au 16 décembre 1861.

50e semaine..................	30.263 45
Subvention annuelle, 620.000.	
Soit pour une semaine........	11.815 80
Total.......	42.079 25
Semaine correspondante de 1860.	30.982 30
Différence.....	11 096 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	2.149 314 90
— — 1860.	2.015.797 45
Différence.....	133.517 45

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 365 kilomètres.

Du 15 au 21 décembre 1861

9.670 Voyageurs...............	37.215 06
Marchand., cargaison, équipages	68.809 19
Total.......	106 024 25
Semaine correspondante de 1860	51.221 65
Différence.....	54.802 60
Moyenne de la recette kilomét.	15 104 94
Recettes depuis le 1er janv. 1861.	4.018.378 00

VICTOR-EMMANUEL

1861. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1860. — 214 —

Du 24 au 31 décembre 1861.

33.007 Voyageurs	65.765 »
Bagages, marchandises, etc....	38.974 69
Recettes diverses.......	2.062 72
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis...........	36.898 13
Total.......	143 698 54
Semaine correspondante de 1860.	138 624 25
Différence.....	5 014 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	7.067 872 05
— — 1860.	6.520.210 41
Différence.....	547.662 64

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 24 au 31 décembre 1861.

Voyageurs....................	16.690 25
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	9.705 16
Marchandises (petite vitesse)...	10.685 60
Total......	36 081 01
Produit annuel par kilomètre.	»

OUEST SUISSE

1861. Kilomètres exploités : 150 à partir 10 avril.
1860. Kilomètres exploités : 115.

Du 24 au 31 décembre 1861.

24.081 Voyageurs.............	26.690 85
3.370 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages.....	24.965 02
Total.......	51.654 87
Semaine correspondante de 1860.	40.817 56
Différence....	10.837 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	2.894 684 25
— — 1860.	2.141 310 32
Différence.....	753.373 93

SÉVILLE-XÉRES-CADIX, XÉRES-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 10 au 16 décembre 1861.

17.732 Voyag., Bagag. et March.	54.316 12
Recettes antérieures....	3.539.633 27
Total.......	3.593.949 39
50e semaine de 1861	54.316 12
Semaine correspondante de 1860.	39.966 50
Différence.....	14.349 63
Augmentation kilométrique...	11 15 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1861. Longueur exploitée : 80 kilomètres.
1860. — 52 —

Du 17 au 23 décembre 1861.

2.327 Voyageurs.............	2.598 95
Bagages, articles de messagerie.	375 37
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	22.284 13
Total de la semaine...	25.258 45
Recettes antérieures.......	772.757 33
Total.......	798 015 78
Recettes de la semaine en 1861.	25 258 45
Période correspondante de 1860.	6.362 50
Différence.....	18 895 95

ANVERS A GAND

Décembre 1861	56 419 14	12 mois 1861	803.704 18
Id. 1860	51 275 38	Id. 1860	763.071 05
Différence...	5.143 76		40.633 13

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 16 au 22 décembre 1861.

Voyageurs.....................	11 082 18
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	1.816 34
— (Petite vit.).	2.479 72
Total.......	15 378 22
Produit annuel par kilomètre..	»

OMNIBUS DE PARIS

Du 24 au 31 décembre 1861.

		PAR JOURNÉE d'omnibus de Paris.	Banlieue.
Recettes..........	275.290 25	63 85	33 93
Semaine correspondante de 1860...	235.901 40	60 07	31 69
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1861.	15.313.875 85	79 30	47 45
Période correspondante de 1860...	14.153.663 90	82 18	47 66
Différence...	1.160.211 95	2 79	» 21

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

rue et place de Strasbourg.

Avis aux actionnaires.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que les 625 actions, désignées par le sort au tirage du 21 novembre dernier pour l'amortissement, sont, aux termes de l'article 49 des statuts, remboursables depuis le 2 janvier courant.

Les numéros sortis au tirage sont les suivants :

21001	à	21020	204681	à	204700
54401	»	54420	295901	»	295920
74141	»	74160	318801	»	318820
78041	»	78060	349761	»	349780
87901	»	87920	351241	»	351260
98581	»	98585	360781	»	360800
105221	»	105240	382281	»	382300
106621	»	106640	388441	»	388460
112381	»	112400	412061	»	412080
120081	»	120080	417361	»	417380
127521	»	127540	421501	»	421520
142261	»	142280	447441	»	447460
147441	»	147460	447781	»	447800
155001	»	155020	465101	»	465120
157501	»	157520	479441	»	479460
169561	»	169580	496761	»	496780

Les propriétaires des actions désignées ci-dessus doivent donc les présenter à l'administration (bureau de liquidation des titres) tous les jours de 10 à 3 heures, les dimanches et fêtes exceptés. Ils recevront en numéraire le capital de leurs actions (500 francs), et en échange des titres amortis, de nouvelles actions (dites de jouissance), ne portant plus aucun intérêt, mais donnant droit, dans le partage des bénéfices annuels, à la part proportionnelle stipulée au dernier paragraphe de l'article 47 des statuts.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 janvier 1862, soit :

10 francs pour les actions anciennes,

5 fr. 85 c. pour les actions nouvelles,

Seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, à partir du 15 janvier, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 30 c. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 31 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

Les porteurs d'obligations de cette Compagnie sont prévenus que le tirage au sort annuel de celles qui doivent être remboursées le 1er février prochain, aura lieu, en séance publique, le 25 janvier courant, à 1 heure du soir, au siége de l'administration, à Paris, rue de Provence, 50.

2 janvier 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations du deuxième emprunt de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er février prochain leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c.:

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, 50, rue de Provence;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 9 janvier 1862.

SOCIETE DU CHEMIN DE FER DU

GRAO DE VALENCE A ALMANSA

Le comité de direction a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, en vertu de l'article 4[illegible] des statuts, il a autorisé le paiement des intérêts du deuxième semestre de 1861, à raison de 6 0/0 l'an (15 fr. 78. c. par action), à partir du 3 courant, sur la présentation des titres accompagnés d'un bordereau signé, indiquant les numéros des actions :

A Paris, chez M. Pedro Gil, 23, rue Saint-Georges ;

A Madrid, chez M. José Campo, 113, rue de Fuencarral;

A Barcelone, chez M. José Mila de la Roca, rue Escudillers ;

A Valence, les mardis, mercredi et samedis, au siége de la Société.

Le directeur-gérant,
MARIANO DE CABRERIZO

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse a l'honneur de prévenir les porteurs des actions ci-après indiquées que, conformément à l'article 12 des statuts de la Compagnie, celles de ces actions pour lesquelles les versements en retard n'auraient pas été effectués dans le délai d'un mois, à partir de la présente publication, seront, sans autre mise en demeure que le présent avis, vendues à l'audience de la justice de paix, le samedi 15 février 1862, à 9 heures du matin, à l'hôtel de ville de Neufchâtel (Suisse), pour compte et au risque des retardataires.

Ces titres consistent en :

Neuf cent douze actions, débitrices des sixième, septième et huitième versements, soit en principal de 450 francs par action, et portant les numéros suivants :

5011	à	5012	2 actions.
5052	à	5053	2
5168	à	5169	2
5173	à	»	1
5574	à	5584	11
6832	à	6834	3
7251	à	»	1
9501	à	10120	620
10150	à	10151	2
10384	à	10389	6
10393	à	10400	8
10660	à	10665	6
12317	à	12341	25
12635	à	12637	3
13095	à	13101	6
13731	à	13732	2
13774	à	13789	16
14527	à	14551	25
14870	à	14919	50
15216	à	15221	6
15233	à	15256	24
16589	à	16599	10
16646	à	16655	10
17716	à	17717	4
18236	à	18238	5
18879	à	18883	5
18820	à	18830	10
18819	à	18823	5
18833	à	18848	15
18718	à	18742	25
18858	à	»	1
18943	à	»	1
Total...			912 actions.

Deux cent dix-sept actions, débitrices des septième et huitième versements, soit en principal de 400 francs par action, et portant les numéros suivants :

5209	à	5278	70 actions.
7707	à	7708	2
12843	à	12846	4
13145	à	13171	27
14222	à	14223	2
14230	à	14325	96
14330	à	14331	2
16385	à	»	1
16943	à	16945	3
17630	à	17635	6
17737	à	»	1
17966	à	»	1
19931	à	»	1
19948	à	»	1
Total...			217 actions.

Neufchâtel, le 3 janvier 1862.

Le secrétaire général,

Signé : PHILIPPIN.

EMPRUNT
ANGLO-AUTRICHIEN
5 0/0 de 1859

Liste des numéros des obligations sorties au troisième tirage qui a eu lieu à Vienne le 2 janvier 1862,

et dont le remboursement aura lieu à partir du 1er juillet 1862.

TITRES DE 100 LIV. STERLING

211	8119	16153	22725
312	8140	16585	22778
325	8153	16657	22883
436	8156	16694	22974
490	8442	16849	23098
738	8103	16879	23243
952	8194	16923	23474
1135	8956	17003	23513
1219	8998	17072	23588
1249	9185	17105	23835
1661	9210	17115	23937
1840	9342	17148	23954
1982	9345	17153	23998
2190	9398	17184	23835
2301	9553	17324	24036
2423	9430	17413	23869
2413	9446	17509	23908
2508	9519	17545	23974
2610	9504	17605	24117
2615	9718	17715	24130
2817	9731	17770	24156
2947	9847	17938	24228
3012	10250	17985	24443
3273	10518	17997	24606
3293	10566	18058	24616
3313	10687	18132	24655
3392	11070	18291	24701
3916	11074	18332	24819
3934	11149	18350	24873
4131	11237	18459	24987
4180	11331	18483	25139
4217	11406	19018	25154
4306	11538	19254	25174
4332	11609	19302	25200
4587	11675	19412	25421
4630	11706	19491	25574
4701	11838	19496	25586
5210	11922	19520	25764
5331	11940	19539	25779
5381	12160	19569	25825
5395	12213	19587	25828
5582	12246	19599	25925
5586	12251	19705	25981
5783	12344	19738	26003
5834	12337	19836	26082
5816	12937	20010	26464
6197	12956	20183	26466
6312	12822	20204	26471
6312	12809	20205	26713
6807	13074	20262	26840
6813	13277	20320	26865
6853	13337	20334	26932
6854	13342	20334	27005
6864	13956	20753	27162
7171	14033	20976	27180
7237	14799	21201	27302
7254	14803	21364	27498
7385	14945	21824	27522
7438	15002	21887	27618
7670	15037	21948	27639
7680	15142	21951	27922
7710	15150	22009	28123
7805	15272	22248	28209
7970	15418	22260	28227
8001	15519	22334	28403
8025	15568	22504	28544
8100	16049	22713	28564
28588	35865	43568	52038
28631	35917	43586	52084
28723	36008	43714	52047
28772	36185	43721	52198
28791	36347	44218	52272
28913	36362	44640	52529
28916	36605	44880	52551
29016	36667	45194	52561
29217	36685	45220	52618
29253	36756	45230	52662
29262	37074	45240	52804
29545	37113	45250	52861
29548	37149	45544	52888
29816	37213	45585	53015
29725	37256	46065	53042
29878	37341	46114	54002
29879	37404	46161	54311
29.60	37433	46191	54381
29695	37680	46195	54582
30046	37856	46251	54723
30074	38053	46465	54980
30096	38058	46540	55023
30103	38108	46582	55271
30107	38267	46836	55332
30219	38286	47062	55512
30252	38358	47089	55705
30253	38388	47101	55820
30324	38658	47193	55831
30346	38681	47208	55843
30401	38805	47332	55860
30461	38831	48011	55892
30600	38985	48191	55937
30720	39144	48514	56190
30723	39179	48582	56217
30755	39198	49020	56267
30786	39280	49119	56491
30794	39311	49122	56502
30801	39580	49125	56562
30923	39588	49201	56653
31023	39718	49229	56671
31094	39724	49276	56755
31162	40055	49281	56774
31372	40057	49359	56782
31512	40115	49431	56850
31635	40148	49447	56882
31740	40151	49449	56923
31814	40271	49518	57025
32085	40293	49731	57113
32152	40383	49704	57144
32198	40126	49839	57221
32307	40645	50062	57283
32434	40755	50114	57431
32451	41081	50194	57441
32453	41287	50231	57554
32553	41386	50316	57642
32741	41408	50365	57646
33192	41516	50457	57677
33222	41534	50460	57689
33228	41659	50469	58063
33416	41685	50628	58885
33443	41875	50671	59010
33935	41926	50692	59019
33938	41968	50742	59091
34018	42068	51020	59189
34341	42121	51092	59205
34415	42170	51123	59232
34410	42320	51191	59283
34553	42395	51201	59290
34553	42437	51403	59383
34732	42583	51438	59415
34772	42596	51687	59530
34788	42717	51755	59575
34805	42723	52004	59837
34821	42737	52136	59941
34827	42816	52188	59985
35003	42904	52346	59707
35107	4 153	52397	59719
35108	43141	52406	59782
35107	43256	52537	59927
35223	43296	52593	59932
35553	43372	52569	
35666	43378	52672	
35708	43532	52683	
35760	43539	52809	

LISTE DES OBLIGATIONS
DE
L'EMPRUNT
ANGLO-AUTRICHIEN
5 0/0 de 1859

Sorties aux tirages ci-après indiqués et dont les porteurs ne se sont pas présentés jusqu'à ce jour au remboursement.

TITRES DE 100 LIV. STERLING

Tirage du 2 janvier 1860.

815	971	2313

Tirage du 2 janvier 1861.

14	389	11752
23	1749	11819
37	1986	15339

NOTA. — Les coupons encaissés après six mois de date seront déduits du capital lors du remboursement.

Vienne, le 2 janvier 1862.

EMPRUNT
ANGLO-AUTRICHIEN
5 0/0 1852

Liste des numéros des obligations sorties au 19e tirage qui a eu lieu à Vienne, le 2 janvier 1862, et dont le remboursement aura lieu à partir du 1er juillet 1862.

TITRES DE 50 LIV. STERLING

21528 A	21528 B
22317 A	22317 B
24633 A	24633 B

TITRES DE 100 LIV. STERLING

48	4220	8774	12532
810	4458	9049	12558
1056	4483	9261	12810
1223	4600	9410	13016
1284	4854	9005	13042
1783	5085	9732	13182
2185	5259	10019	13443
2495	5305	10275	13493
2508	5378	10578	13735
2619	5516	10617	13882
2705	5650	11098	13911
2941	5899	11110	14277
3190	6281	11259	14291
3110	6283	11390	14338
3164	6536	11502	14343
3525	7207	11677	14374
3704	7220	11734	14398
3634	7254	11901	14549
3694	7444	12191	14575
4002	7866	12315	14696
4189	8182	12350	14763

14703	18682	24109	28461
14842	19277	24783	28571
14847	19505	24981	28650
15020	19695	25214	29332
15081	19885	25309	29689
15134	20133	25555	30049
15352	20161	25646	30309
15934	20411	25655	30458
15952	20517	27053	30466
16828	20815	26203	30520
16872	21379	26216	30616
17079	21461	26721	30735
17091	22630	26879	31634
17141	22765	27098	32215
17345	22770	27257	32777
17563	22803	27500	33817
17898	22879	27622	33897
18085	22980	27808	33942
18065	23144	27826	34085
18206	23196	27989	34222
18341	23528	28089	31255
18405	23708	28447	34335

Vienne, le 2 janvier 1862.

LISTE DES OBLIGATIONS
DE
L'EMPRUNT
ANGLO-AUTRICHIEN
5 0/0 1852

Sorties aux tirages ci-après indiqués et dont les porteurs ne se sont pas présentés jusqu'à ce jour au remboursement.

TITRES DE 50 LIV. STERLING

Tirage du 1er juillet 1857.

31804 B

Tirage du 2 janvier 1860.

21835 A 21835 B 34001 B

Tirage du 2 juillet 1860.

21531 B 21850 B 21885 B
22260 B 22261 B

Tirage du 2 janvier 1861.

21587 A	22208 B
34715 A	31715 B
34807 A	34880 B
34980 A	34080 B

TITRES DE 100 LIV. STERLING

Tirage du 2 janvier 1855.

33953

Tirage du 1er juillet 1856.

19104

Tirage du 1er juillet 1858.

26904

Tirage du 3 janvier 1859.

1121

Tirage du 1er juillet 1859.

18120

Tirage du 2 janvier 1860.

4615	13296	28079
11511	14073	30314
12053	18275	31517

Tirage du 2 juillet 1860.

3542	7728	13160	26206
3552	8199	15568	26507
4302	8809	21213	30145
4109	9449	22624	33084
5582	11921	23833	
7206	12049	23969	

Tirage du 2 janvier 1861.

541	9962	21228	28212
1250	10901	23225	28773
1782	12870	23544	28897
1918	14183	24519	29183
3441	14772	24753	29501
3487	15773	23088	30209
3789	16049	24118	30300
4259	16193	24399	30057
4941	16763	24892	31832
5178	16707	25109	32055
7193	16889	25242	32763
8550	17438	25349	33381
8859	18528	25683	34044
9309	18577	26076	

NOTA. — Les coupons encaissés après six mois de date du tirage seront déduits du capital lors du remboursement.

Vienne, le 2 janvier 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE
SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX

MM. les porteurs d'obligations anciennes sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 15 janvier courant, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c.:

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 19 décembre 1861.

COMPAGNIE
L'UNION DES GAZ

Les gérants préviennent MM. les actionnaires qu'une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le jeudi 16 janvier courant, à 3 heures, salle Beethoven, passage de l'Opéra.

L'assemblée sera appelée à délibérer sur des propositions importantes, et à voter, s'il y a lieu, des modifications aux statuts.

Pour être admis aux assemblées générales, il faut (statuts, art. 37) être propriétaire de vingt actions au moins, qui devront être déposées, trois jours à l'avance au plus tard, au siége social, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart. Il sera délivré, en échange, une carte d'admission.

COMPAGNIE
L'UNION DES GAZ

Le coupon n° 8 des obligations de la Compagnie est payé, sous retenue de l'impôt pour les titres au porteur, à partir du 2 janvier, au siége social, 48 bis, rue Basse-du-Rempart.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES
DE COMMENTRY
ET DES FORGES ET FONDERIES
DE FOURCHAMBAULT,
Montluçon et Imphy

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que les intérêts du deuxième semestre de 1861 leur seront payés, sur la présentation des coupons ou des certificats nominatifs, depuis le 2 janvier :

A Paris, au siége social, place Vendôme, 16;

A Fourchambault (Nièvre);

A Commentry et à Montluçon (Allier) ;

Et à Lyon, chez MM. P. Galline et Cie, ou chez MM. Ve Morin, Pons et Morin.

La retenue à opérer sur les titres au porteur est de 0 fr. 60 c. pour les obligations de première série, et de 0 fr. 14 c. pour celles de deuxième série.

CAISSE CENTRALE DE L'INDUSTRIE
En liquidation.

MM. les porteurs d'obligations de la CAISSE CENTRALE DE L'INDUSTRIE en liquidation (*ancienne Société Vergniole et Cie*) sont informés que les coupons d'intérêt semestriels échéant le 15 janvier 1862, soit 15 francs par obligation, seront payables à partir dudit jour, et devront être présentés à la caisse de la liquidation, rue Richelieu, n° 108, de 11 heures à 3 heures.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

SERVICES MARITIMES
DES
Messageries impériales
PAQUEBOTS-POSTE
FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Gorée par transbordement à Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraïla, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie. — Le samedi, chaque 2 semaines, à dater du 30 novembre, pour Palerme, Messine, Syra; Smyrne, Rhodes, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa, Alexandrie.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 8 décembre, pour Malte, Alexandrie et la Syrie.

Algérie. — Alger, les mardi et samedi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bone, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires; Marseille, place Royale, 4; Lyon, 7, place des Terreaux; Bordeaux, 36, quai Baccalan; ou consulter le *Livret-Chaix* et *l'Indicateur des chemins de fer*.

L'OPINION NATIONALE

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef, A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. BONNEAU, E. LAURENT (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, BARRAL, E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

L'HISTOIRE SECRÈTE DU GOUVERNEMENT AUTRICHIEN, par Alf. MICHIELS, un beau volume de près de 500 pages, moyennant l'envoi de 3 fr. 50 c.

PRIMES GRATUITES.

1° Le DRAME DE LA JEUNESSE, roman, par Paul FÉVAL, formant près de 200 pages;

2° Ce qui a paru de la FEMME DE COEUR, roman par Marc BAYEUX.

Ces deux ouvrages seront envoyés gratuitement et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr., un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époque de jouissance.	Dénomination.	Samedi 4 Comptant.	Samedi 4 Terme.	Lundi 6 Comptant.	Lundi 6 Terme.	Mardi 7 Comptant.	Mardi 7 Terme.	Mercredi 8 Comptant.	Mercredi 8 Terme.	Jeudi 9 Comptant.	Jeudi 9 Terme.	Vendredi 10 Comptant.	Vendredi 10 Terme.
[illegible]	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	2862 50	[illegible]	2860 »	[illegible]	2850 »	[illegible]	2850 »	[illegible]	2845 »	[illegible]	2845 »	[illegible]
[illegible]	500	Id.	14 »	Id.	Comptoir national d'escompte	662 50	[illegible]	612 50	[illegible]	612 50	[illegible]	612 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	612 50	[illegible]
[illegible]	500	250	30 »	Id.	Crédit foncier de France	1190 »	[illegible]	1180 »	[illegible]	1187 50	[illegible]	1182 50	1190 »	1195 »	[illegible]	1180 »	1200 »
[illegible]	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	471 25	[illegible]	471 25	[illegible]	472 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	476 25	[illegible]	476 25	[illegible]
[illegible]	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	96 25	[illegible]
[illegible]	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	88 75	[illegible]	88 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	97 50	[illegible]	98 75	[illegible]
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1107 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	libérés	15 »	Mai-nov.	— Obligations communales, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	427 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	425 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	425 »	[illegible]
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 10es d'obligations communales	[illegible]	[illegible]	86 25	[illegible]	87 50	[illegible]	87 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	87 50	[illegible]
[illegible]	500	300	15 »	Mai et nov.	— Nouvelles oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	100	50	3 »	Novembre.	— 10e de nouv. oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	640 »	[illegible]	641 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	641 25	[illegible]
[illegible]	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	731 25	733 75	737 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	727 50	735 »	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	429 75	431 25	431 25	435 »	420 »	421 75	425 »	420 »	427 50	425 »	425 »	431 »
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	38 75	[illegible]	38 75	[illegible]	37 50	[illegible]
[illegible]	500	Id.	4 30	Janv.-juillet	Comptoir des Entrepreneurs	[illegible]	[illegible]	96 75	[illegible]	98 75	[illegible]	97 50	[illegible]	95 »	[illegible]	105 »	[illegible]
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	[illegible]	[illegible]	477 50	[illegible]	478 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Nature des titres	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Dernier dividende payé.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	[illegible]	[illegible]	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	[illegible]	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	[illegible]	[illegible]	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	»
A	Comptoir Bonnard	10 »	[illegible]	100	»	octobre	1 50
A	Caisse Lécuyer	520 »	[illegible]	500	»	[illegible]	35 »
A	Caisse [illegible]	100 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	Caisse de l'Industrie	40 »	[illegible]	100	»	juillet	[illegible]
A	Nu-Propriétaires	675 »	6.000	[illegible]	»	juin décemb.	12 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	810 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
	— act. de jouissance	[illegible]	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	78 »	[illegible]	100	10	[illegible]	néant.
A	Omnibus de Londres	37 50	[illegible]	100	»	[illegible]	néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	62 50	[illegible]	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	60 »
	— actions nouvelles	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	417 50	[illegible]	500	»	janvier juillet	néant.
A	[illegible] L. Gay et Cie	292 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
A	[illegible]-Fraissinet et Cie	475 »	»	»	»	[illegible]	»
A	[illegible] Touache et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Touage Basse Seine et Oise	540 25	»	500	»	[illegible]	»
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1212 50	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	50 »	[illegible]	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	980 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	[illegible]	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	950 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Trois canaux	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	Aire à la Bassée	2500 »	[illegible]	5.000	»	février août	811 25
A	Sambre à l'Oise	715 »	[illegible]	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1350 »	6.000	1.000	»	janvier juillet	95 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	135 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	300 »	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	440 »	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	570 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	477 50	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
A	Docks du Havre	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
	GAZ.						
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	915 »	110.000	[illegible]	»	mai novembre	70 »
	— actions nouvelles	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
A	Union des Gaz	77 50	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	275 »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	[illegible] Batignolles	[illegible]	8.000	500	»	juin décembre	25 »
A	[illegible]	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
A	[illegible]gne, Sèvres, etc.	[illegible]	500	1.000	»	1er juin	60 »
A	[illegible]	2350 »	7.000	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	[illegible]ière, Vaise et Lyon	1070 »	2.400	[illegible]	»	[illegible]	77 50
A	[illegible] de Paris	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	Cie centrale, Lebon et Cie	400 »	6.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bességes, la Voulte	565 »	30.000	[illegible]	»	[illegible]	30 »
A	[illegible] (Aveyron)	2000 »	2.000	[illegible]	»	juin décembre	néant.
A	[illegible]	450 »	18.000	[illegible]	»	juin décembre	15 »
A	[illegible] (Saône-et-Loire)	615 »	28.000	[illegible]	»	juin décembre	15 »
A	[illegible]-Loire	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre	[illegible]
A	[illegible] et Commentry	485 »	60.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	[illegible]	610 »	10.000	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible] (Nord)	[illegible]	6.000	[illegible]	»	[illegible]	30 »
A	[illegible]	310 »	50.000	[illegible]	»	avril octobre	25 »
A	[illegible] et chemins de fer	667 50	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	71 »
A	[illegible]	[illegible]	»	500	»	[illegible]	néant.
A	[illegible]-Comté	[illegible]	40.000	500	»	mai novembre	»
A	[illegible]terranée (forges et chantiers)	850 »	10.000	[illegible]	»	[illegible]	60 »
A	[illegible]	230 »	»	[illegible]	»	[illegible]	20 »
A	[illegible]	177 50	»	500	»	[illegible]	»
A	[illegible] sur-Sambre (Belgique)	675 »	14.000	500	»	avril octobre	43 »
A	[illegible] (Belgique)	1180 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
A	[illegible]-métallurgique	[illegible]	60.000	[illegible]	»	janvier juillet	néant.
A	J.-F. Cail et Cie	765 »	14.000	500	»	septemb. mars	75 »

Nature des titres	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Dernier dividende payé.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1750 »	[illegible]	1.000	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Grand'Combe	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	Montrambert	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	Saint-Étienne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	Rive-de-Gier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	Carmaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	néant.
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	30 »
A	[illegible]-et-Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	20 »
A	Quarégnon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	10 »
A	Charbonnages belges	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	15 »
A	Long-Pendu	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Centre-du-Flénu	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai	30 »
A	Mouzaïa ... (cuivre)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Santander ... zinc	[illegible]	10.000	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	[illegible]	3.000	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	Stolberg privilégiée id.	[illegible]	10.000	[illegible]	»	octobre	[illegible]
A	— non privilégiée, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	octobre	néant.
A	Corphalie ... id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	Silésie ... id.	120 »	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	[illegible]	[illegible]	500	»	septembre	15 »
C	Cohin ... id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible] ... id.	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	»
A	Pont-Remy ... id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible] avril	30 »
C	Siècle ... journal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	Journaux réunis id.	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	Droit ... id.	[illegible]	[illegible]	2.500	»	[illegible]	»
A	Saint-Gobain ... glaces	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible] ... id.	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	néant.
A	[illegible] (Belgique) id.	[illegible]	[illegible]	500	»	septembre	[illegible]
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	[illegible]	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie, Vidanges	[illegible]	[illegible]	500	»	[illegible]	[illegible]
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	100	»	31 mars	[illegible]
C	[illegible] et Cie	[illegible]	[illegible]	100	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	250	»	[illegible]	[illegible]
C	Deux cirques (E. Dejean et Cie)	[illegible]	[illegible]	500	»	5 févr. juillet	[illegible]
»	Taillerie impériale de diamants	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
»	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Remboursement	Dénomination	Dernier cours connu.	Nombre	Taux d'émission	Intérêt	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
[illegible]	Compagnie immobilière de Paris	265 »	»	»	»	[illegible]	»
500	Cie impériale des Voitures de Paris	[illegible]	[illegible]	125	50	[illegible]	5 »
500	Ports de Marseille	[illegible]	[illegible]	500	15	janvier juillet	30 »
»	Messageries impériales (services marit.)	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	[illegible]	[illegible]	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	[illegible]	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	[illegible]	[illegible]	1.200	[illegible]	1er avril oct.	50 »
[illegible]	— nouvelles	[illegible]	[illegible]	1.250	50	1er avril oct.	50 »
[illegible]	Carmaux (charbonnages)	285 »	[illegible]	500	[illegible]	janvier juillet	15 »
[illegible]	Vieille-Montagne	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	janvier juillet	25 »
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8.000	[illegible]	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	265 »	30.000	500	[illegible]	avril octobre	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	252 50	30.000	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Marine, anciennes	[illegible]	2.410	312 50	30	[illegible]	25 »
[illegible]	— nouvelles	265 »	7.000	[illegible]	50	31 mars [illegible]	15 »
»	J.-F. Cail et Cie	[illegible]	[illegible]	450	11	janvier juillet	20 »
[illegible]	Rue impériale de Lyon	[illegible]	»	[illegible]	»	janvier juillet	25 »
[illegible]	Gaz de Paris	[illegible]	[illegible]	500	45	janvier juillet	25 »
»	Union des gaz	265 »	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	277 50	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
»	Omnibus de Paris	487 50	17.000	500	»	janvier juillet	25 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 4 au 10 janvier

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES.	SAMEDI 4 compt.	SAMEDI 4 terme.	LUNDI 6 compt.	LUNDI 6 terme.	MARDI 7 compt.	MARDI 7 terme.	MERCREDI 8 compt.	MERCREDI 8 terme.	JEUDI 9 compt.	JEUDI 9 terme.	VENDREDI 10 compt.	VENDREDI 10 terme.
500.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	1329 ..	1332 ..	[illegible]	[illegible]	1307 50	1324 ..	[illegible]	[illegible]	1340 ..	1334 75	1317 50	1332 50
45.000	»	»	55 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
411.767	400	»	65 fr. 25 pour 1860	janvier, juillet	Nord anciens	973 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	970 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	960 ..	941 25	[illegible]
41.[illegible]	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	911 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	942 ..	[illegible]
41.667	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. actions de tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	950 ..	[illegible]
640.000	500	tout	59 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	570 ..	572 ..	[illegible]	572 50	575 ..	575 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	580 ..	580 ..	[illegible]
»	»	»	21 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	62 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1023 75	1025 ..	[illegible]	1023 75	1022 50	1021 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1040 ..	1035 ..	1034 75
250.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	675 ..	[illegible]	[illegible]	677 50	670 ..	675 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	687 ..	686 25	680 75
320.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	532 50	535 ..	[illegible]	532 50	532 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	540 ..	540 ..	542 50
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	365 ..	362 ..	[illegible]	365 ..	362 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	367 ..	366 25	371 ..
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	532 75	533 ..	[illegible]	[illegible]	532 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	525 ..	521 25	527 50
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	375 ..	[illegible]
»	500	175	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
42.000	500	tout	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
31.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	85 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	52 50	[illegible]
»	»	»	»	»	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
100.000	500	tout	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	335 ..	335 ..	[illegible]	335 ..	321 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	341 ..	340 ..
»	»	»	4 1/2 0/0	»	Lyon (Croix-Rousse) Sathonay	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
400.000	500	tout	25 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	502 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500 ..	501 ..	500 ..
750.000	500	50	20 fr. » pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	510 25	512 ..	[illegible]	513 75	511 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	522 ..	525 ..	521 25
81.000	500	[illegible]	21 fr. » pour 1860	mai, novembre	Ouest-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	115 ..	[illegible]
72.500	500	tout	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
52.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
210.600	500	400	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	521 ..	525 ..	[illegible]	525 ..	511 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	530 ..	519 75	517 50
50.000	525	tout	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	339 ..	335 ..	[illegible]	339 ..	335 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	330 ..	321 ..	323 75
200.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	428 75	[illegible]	[illegible]	427 50	412 50	[illegible]	[illegible]	412 50	[illegible]	418 75	415 ..	422 50
30.000	500	tout	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
47.500	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	430 ..	427 50	425 50	425 ..	400 ..	407 50	415 ..	411 ..	412 50	420 ..	425 ..	417 50
»	»	»			Grao de Valencia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	5 0/0 garanti	janvier, juillet	Russes	482 50	482 ..	[illegible]	481 ..	482 ..	482 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	482 ..	482 50	483 75
170.000	100	tout	6 0/0 garanti	avril, octobre	Romains	208 ..	210 ..	[illegible]	210 ..	215 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	210 ..	214 50	211 ..
58.000	500	tout	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	212 ..	[illegible]	[illegible]	212 50	202 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	200 ..	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	200 ..	[illegible]	[illegible]
»	»	»		janvier, juillet	Portugais	305 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	305 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	310 ..	305 ..	[illegible]
»	500	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation	ÉPOQUES des tirages.	PRIX de remboursement.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	4	6	7	8	9	10
1842	»	»	»	»		»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838–1840	»	»	»	»		»	»	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842–1840	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842	8.888	»	»	[illegible]	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	13.333	»	»	[illegible]	1.250	50 »	janvier, juillet	5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1847–1849	26.730	»	»	[illegible]	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	15.000	»	»	[illegible]	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	80.000	»	»	[illegible]	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1027 50	1025 ..	[illegible]
1852–1854	31.536	»	»	[illegible]	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	[illegible]	975 ..	[illegible]	[illegible]	975 ..	[illegible]
1852–1856	368.000	»	»	[illegible]	[illegible]	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	488 75	488 75	[illegible]	488 75	488 75	487 50
1843	2.773	»	»	[illegible]	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	25.000	»	»	[illegible]	[illegible]	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	120.000	»	»	[illegible]	[illegible]	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	507 50	507 50	507 50	[illegible]	507 50	511 25
1854	102.613	»	»	[illegible]	[illegible]	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	502 50	[illegible]	491 ..
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	40 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	255.000	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	295 ..	291 75	297 50	290 25	[illegible]	[illegible]
1853	69.613	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	255.000	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0	305 ..	301 25	310 ..	301 ..	307 ..	[illegible]
1852–1861	1.440.000	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	[illegible]	305 25	[illegible]	301 50	300 ..	302 ..
1851–1861	800.000	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	[illegible]	305 25	[illegible]	301 ..	306 ..	307 ..
1855	87.719	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	290 ..	291 ..
1857–1860	137.093	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet	nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	292 50	295 ..	[illegible]
1855–1857	250.000	»	»	[illegible]	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	310 ..	307 ..	[illegible]
1856–1861	1.350.000	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	295 ..	296 ..	[illegible]
1857	211.000	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	300 ..	301 25	300 ..
1855–1861	149.788	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	290 25	290 ..	290 ..
1855	22.010	»	»	[illegible]	500	15 »	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857–1861	800.000	»	»	[illegible]	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	150.100	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	293 75	295 ..	297 ..
1852	145.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	292 50	294 ..	[illegible]
1855–1861	1.200.000	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	293 75	292 ..	[illegible]
1858–1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... Gar. par le gouv. autrich.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	297 50	[illegible]	[illegible]
1857–1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	212 50	212 ..	212 ..
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	206 25	205 ..	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	248 ..	[illegible]
1860–1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	257 50	257 ..	[illegible]
1859	21.370	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	240 ..	240 ..	[illegible]
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	273 75	273 75	273 ..
1859–1861	250.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	244 25	243 50	242 50	242 50	242 ..	[illegible]
1860	82.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	175 ..	[illegible]
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre	Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	215 ..	[illegible]
1858–1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	271 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	»	Chemins portugais	[illegible]	220 ..	221 25	221 25	221 ..	222 ..
1858	102.500	»	»	»	[illegible]	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	60 ..	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 4 comptant.	SAMEDI 4 terme.	LUNDI 6 comptant.	LUNDI 6 terme.	MARDI 7 comptant.	MARDI 7 terme.	MERCREDI 8 comptant.	MERCREDI 8 terme.	JEUDI 9 comptant.	JEUDI 9 terme.	VENDREDI 10 comptant.	VENDREDI 10 terme.
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	67 ..	67 70	[illegible]	67 [illegible]	67 70	[illegible]	[illegible]	67 [illegible]	[illegible]	68 [illegible]	68 [illegible]	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	96 ..	96 ..	96 ..	96 25	96 ..	96 ..	96 ..	[illegible]	[illegible]	97 ..	97 ..	97 [illegible]
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RENTES 4 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	82 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	447 50	448 75	447 50	[illegible]	450 ..	[illegible]	450 ..	448 75	[illegible]	450 ..	452 50	452 50
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1105 ..	[illegible]	1105 ..	[illegible]	1090 ..	[illegible]	1090 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1090 ..	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	460 ..	[illegible]	460 ..	[illegible]	462 50	[illegible]	460 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	470 ..	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	470 ..	[illegible]	470 ..	[illegible]	470 ..	[illegible]	461 40	[illegible]	[illegible]	[illegible]	462 50	[illegible]
Département de la Seine. Id. 1857, jouissance juillet 1861	227 50	[illegible]	227 50	[illegible]	222 50	[illegible]	225 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	226 25	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	95 ..	[illegible]	93 75	[illegible]	95 ..	[illegible]	95 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	96 25	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	42 50	[illegible]	42 50	[illegible]	42 50	[illegible]	42 50	[illegible]	42 50	[illegible]	42 25	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861, cours de Londres	92 3/8	[illegible]	92 3/8	[illegible]	92 3/8	[illegible]	92 3/8	[illegible]	[illegible]	93 5/8	93 5/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 1/2	[illegible]	70 3/4	[illegible]	70 3/4	[illegible]	70 3/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	70 3/8	[illegible]
Id. 5 0/0 1859 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	67 ..	[illegible]	67 ..	65 75	65 ..	65 ..	65 ..	65 ..	[illegible]	[illegible]	[illegible]	67 05
Id. 3 0/0 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0 emprunt italien, jouissance juillet 1861	63 45	65 45	65 65	65 75	63 50	63 55	63 35	[illegible]	[illegible]	64 60	64 60	63 ..
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	65 3/4	[illegible]	66 0/0	[illegible]	65 3/4	[illegible]	66 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	67 0/0	[illegible]
Espagne, dette extérieure, jouissance juin 1861	41 7/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	40 1/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	41 3/4	[illegible]
Id. 1 0/0 intérieure	47 3/4	[illegible]	47 3/4	[illegible]	46 1/4	[illegible]	46 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	46 1/2	46 3/4
Id. 3 0/0 extérieure 1841	50 3/4	[illegible]	50 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. passive	10 1/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	16 5/8	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	18 3/4	[illegible]	14 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10 3/4	[illegible]	18 3/4	[illegible]	17 0/0	17 ..
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes, jouissance juillet 1861	241 ..	[illegible]	241 25	[illegible]	241 ..	[illegible]	241 75	[illegible]	242 ..	[illegible]	242 50	[illegible]
Haïti, annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE [illegible] RUE BERGÈRE, 20.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Digitized by Google

N° 1115. — 21e ANNÉE. — N° 3. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 18 JANVIER 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

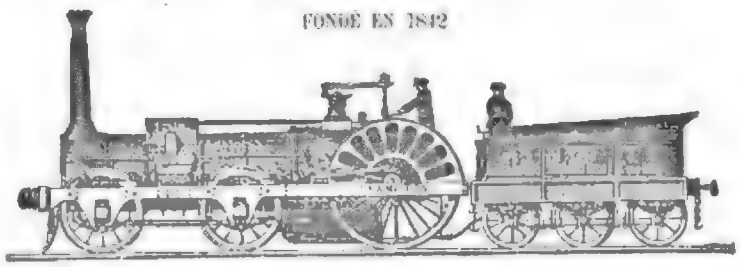
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	16 fr.	8 fr.
DÉPARTEMENTS	18 »	9 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	1 fr. 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

AVIS AUX NOUVEAUX ABONNÉS.

Le premier numéro de cette année ayant été épuisé, nous sommes obligés d'en faire une seconde édition.

Les nouveaux abonnés qui n'ont pas reçu ce numéro peuvent être assurés qu'il leur sera expédié dans un délai de quelques jours.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 33. — Le revenu des chemins de fer pour 1861, 34. — Le décret du 11 janvier, 35. — Chemin de fer de Barcelone à Saragosse, 35. — L'Union des gaz, 36. — Chronique industrielle, 36. — Marché industriel, 36. — Bourses étrangères, 36. — Bourse de Londres, 37. — Changes, 37. — Matières, 37. — Bulletin commercial, 37. — Avis aux actionnaires, 38. — Bulletin des recettes de la semaine, 39. — Nominations, 39. — Chemins de fer algériens, rapport à l'assemblée, 39. — Recettes, 44-45. — Annonces, 45-46. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 47. Cours des actions et obligations industrielles, 47. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 48.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La hausse qui s'est déclarée à partir de l'arrangement du conflit anglo-américain a fait de grands progrès cette semaine. C'est la rente 3 0/0 qui en a principalement recueilli les fruits. Les grandes valeurs de chemins de fer ont éprouvé une amélioration assez sensible, mais proportionnellement inférieure à la hausse des fonds publics. Il est visible que les acheteurs ont concentré toute leur ardeur et tous leurs efforts sur le 3 0/0, et l'on sentait, à l'énergie du mouvement, qu'il était secondé sinon dirigé par des mains puissantes et résolues. La haute banque est évidemment à l'œuvre. Les projets de conversion dont il a été parlé avec beaucoup de suite et de détails dans les journaux étrangers n'ont certainement rien d'officiel ; mais ils ont paru vraisemblables en présence de l'impulsion vigoureuse imprimée à la rente.

On comprend d'ailleurs qu'après avoir été si longtemps comprimé sous le poids des événements extérieurs, le marché se relève avec expansion et tende à regagner tout le terrain qu'il avait perdu.

Pour savoir si la hausse pourrait s'étendre et se consolider, c'est le comptant qu'il fallait interroger. Que se passerait-il au cours de 69 francs ? Verrait-on les inscriptions se présenter en nombre et par fortes coupures ? Y aurait-il bataille, et pour qui serait la victoire ? La réponse a été décisive ; le comptant a laissé franchir sans résistance le cours de 69 francs, et dès lors le succès de la campagne était certain; dans les deux prochaines étapes on atteindra sans doute le cours de 70 francs, et ce nouveau passage présagera le résultat définitif.

La situation générale des affaires est en outre favorable à la hausse. Les revenus indirects de 1861 se sont soldés par un excédant de plus de 25 millions de francs sur les recettes de 1861 ; et sur ces 25 millions 19 millions ont été réalisés dans le dernier trimestre, c'est-à-dire depuis que M. Achille Fould a repris le portefeuille des finances.

D'autre part, le bas prix de l'escompte à Londres permet d'entrevoir une prochaine réduction de l'intérêt par la Banque de France, pourvu que le numéraire suive son mouvement normal de rentrée, qui, l'année dernière, de janvier à février, n'a pas été moindre de 32 millions. Il n'en faudrait sans doute pas tant pour décider la Banque de France à réduire à 4 1/2 le taux de ses escomptes.

Toutes ces éventualités, qui fortifient la confiance, ont rendu le mouvement à peu près irrésistible. Souhaitons cependant qu'il se modère, dans son propre intérêt. Le marché de Paris a subi tant de secousses dans ces dernières années que son tempérament s'en est affaibli et demande les ménagements dus à une récente convalescence.

La rente, que nous avions laissée vendred dernier à 68 65, ferme aujourd'hui à 69 50, sans que cette hausse de 1 franc ait été arrêtée, chose assez rare ! par la moindre réaction sérieuse.

Les primes sont demandées aussi bien pour fin courant que pour fin prochain avec une très-grande activité ; par cela même les écarts se sont tendus.

Dont 50 centimes fin courant, la rente s'est tenue à 25 et 27 centimes d'écart sur le prix du ferme ; dont 25 centimes les primes ont varié entre 40 et 50 centimes.

Fin prochain, on a négocié les premières à 75 centimes d'écart, et les secondes, à 1 franc d'écart.

Le 4 1/2 s'est tenu très-ferme entre 97 40 et 97 55.

Les obligations du Trésor (non libérées) ont été demandées à 442 50 et 443 75 ex-coupon ; les obligations libérées se sont traitées à 441 25.

Après être descendue un jour à 2,925, la Banque de France est revenue à 2,950, cours demandé.

Les actions du Crédit foncier ont repris avec vigueur à 1,225 et 1,240.

Le Crédit industriel est solide à 562 et 565.

Le Comptoir d'escompte s'est élevé à 657 50.

Le Crédit mobilier, de même que les chemins, tout en accusant une excellente tenue de cours, n'a pas suivi l'essor de la rente ; les actions de cet établissement ont oscillé entre 630 et 640 fr.

L'Orléans a été demandé entre 1,235 et 1,240 fr. ; le Lyon a trouvé nombreux preneurs à 1,035 et 1,040 fr.

Le Midi qui, après le détachement de son coupon, avait manifesté de très-vives velléités de hausse, est resté entre 678 et 680 fr.

Le Nord est solide à 980 et 983 75. L'Est a varié de 575 à 582 50 ; l'Ouest, de 537 50 à 542 50.

Le Genève a perdu le cours de 360 et est tantôt demandé, tantôt offert entre 352 50 et 355.

Le Lombard est recherché à 528 et 530. L'Autrichien a été faible à 500 et 501.

Les Russes se sont traités à 392 et 393.

Le Crédit mobilier espagnol reste immobile à 430.

Les Romains ont eu des cours très-animés, de 215 à 220.

Le Barcelone a été offert à 335 et 330.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 68 60, ferme à 69 50.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 97 50, ferme à 97 55.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Jadraque)	23.53 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	25. » 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	14.61 0/0
Union Suisse	13.62 0/0
Midi	12.19 0/0
Est	10 44 0/0
Nord	8 90 0/0
Guillaume-Luxembourg	7.76 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	7.25 0/0
Ouest suisse	6.45 0/0
Bességes à Alais	5.63 0/0
Ardennes	5.27 0/0
Ouest	3 55 0/0
Cordoue à Séville	2.24 0/0
Séville-Xérès-Cadix	1.62 0/0
Autrichiens	0.45 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève	0 86 0/0
Barcelone à Saragosse	1.69 0/0
Dauphiné	2.22 0/0
Central Suisse	2.66 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	6.83 0/0
Orléans	7.07 0/0
Victor-Emmanuel	7.98 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	10 Janvier.	17 Janvier.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 65	69 50	» 85	» »
Rente à 1/2 0/0	97 30	97 55	» 25	» »
Banque de France	2965 »	2950 »	5 »	» »
Consolidés	93 5/8	93 2/8	» »	» 3/8
Crédit foncier	1200 »	1250 »	40 »	» »
Crédit Industr. et com	561 25	562 50	1 25	» »
Crédit mobilier	736 25	737 50	1 25	» »
Comptoir d'Escomp^te	642 50	657 50	12 50	» »
Orléans	1342 50	1338 75	» »	3 75
Nord	983 75	981 25	» »	2 50
Nord nouveau	910 »	915 »	5 »	» »
Est	581 25	575 »	» »	6 25
Paris-Méditerranée	1036 75	1050 75	1 25	» »
Midi	688 75	682 50	» »	6 25
Ouest	542 50	540 »	» »	2 50
Genève	370 »	360 »	» »	10 »
Dauphiné	527 50	527 50	» »	» »
Ardennes ancien	380 »	380 »	» »	» »
Ardennes nouveau	382 50	390 »	7 50	» »
Ch. Autrichiens	500 »	500 »	» »	» »
Victor-Emmanuel	330 »	330 »	» »	» »
Russes	402 50	392 50	2 50	ex »
Romains	210 »	217 50	7 50	» »
Sud-Autr.-Lombard	527 50	530 »	2 50	» »
Saragosse Pampelune	330 »	332 50	2 50	» »
Saragosse-Alicante	517 50	517 50	» »	» »
Saragosse-Barcelone	322 50	322 50	» »	» »
Nord-Espagne	422 50	416 25	» »	6 25
Séville-Xérès-Cadix	417 50	420 »	2 50	» »

LE REVENU DES CHEMINS DE FER POUR 1861.

Le calcul des dividendes probables d'un exercice est toujours d'une prévision très-délicate et demande beaucoup de circonspection. La raison en est simple. Le bénéfice des Compagnies se déduit par la comparaison de deux termes essentiels : la recette et la dépense. Or, on ne connaît d'une manière un peu précise qu'une partie du premier de ces termes, c'est-à-dire les recettes de l'exploitation; on ne sait rien de certains chapitres, qui peuvent sérieusement modifier les résultats, tels que placements de fonds, revenus du domaine, déductions pour subventions, détaxes, avaries, etc. Quant aux dépenses, il faut attendre, pour les apprécier, le rapport des Compagnies, car elles ne peuvent elles-mêmes s'en rendre un compte exact que deux ou trois mois après la fin de l'exercice. Rien de plus incertain que ces dépenses : d'une part, les frais d'exploitation varient, à recette égale, suivant que celle-ci provient des marchandises ou des voyageurs, suivant que ces marchandises étaient plus ou moins encombrantes, que le parcours moyen a été plus ou moins étendu, etc. Enfin, dans les dépenses de l'exploitation figurent les charges d'emprunt de l'ancien réseau, et ces charges s'accroissent chaque année dans une certaine mesure qu'on ne saurait évaluer au hasard.

C'est donc sous le bénéfice de ces réserves que nous cédons au désir de nos lecteurs, en établissant ici les probabilités de dividende des six grandes Compagnies pour 1861.

I. — *Chemin de fer d'Orléans.*

Les recettes de l'Orléans présentent une augmentation brute sur 1860 de fr.	3,500,000
Déduisant l'exploitation à 31 0/0	1,085,000
Reste fr.	2,415,000
Déduisant ensuite pour la réserve 3 0/0 de la somme ci-dessus.	72,450
Reste net.	2,342,550
Le produit disponible de 1860 était de	32,519,224
Produit disponible de 1861	34,861,774
A prélever pour les employés, la pension Lecomte, etc., environ	2,500,000
Il resterait environ.	32,361,774

qui, divisés entre 300,000 actions, donneraient environ 107 à 108 fr. par action. Mais si les charges se sont accrues dans une limite quelconque, ce chiffre serait abaissé d'autant. En tout cas, le chiffre de 100 fr. par action distribué l'année dernière par la Compagnie d'Orléans doit être considéré comme un minimum pour l'exercice 1861.

II. — *Chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*

L'excédant des recettes brutes est d'environ	19,500,000
Déduisant l'exploitation à 40 0/0	7,800,000
Reste	11,700,000
3 0/0 à la réserve	351,000
Net.	11,439,000

Si cette somme était intégralement répartie aux actionnaires, elle représenterait pour chacune des 693,000 actions un supplément de 16 fr. sur le dividende de l'année dernière, qui a été de fr. 63 60, et l'action rapporterait ainsi fr. 79 50; mais c'est là un maximum sur lequel il ne faut pas compter. En effet, l'immense accroissement des transports sur les chemins de Lyon et de Marseille, pendant l'année qui vient de finir, et qui s'est traduit par une formidable augmentation de recettes, a dû, suivant toute probabilité, imposer à la Compagnie des sacrifices assez considérables afin de mettre son matériel et son personnel au niveau de nécessités imprévues.

L'exploitation a dû être chère, parce qu'elle a porté sur d'immenses quantités de denrées encombrantes, telles que les grains, dont le tarif est très-bas. Il est bien possible que dans ces circonstances exceptionnelles, les 19,500,000 francs d'augmentation de recettes se réduisent à un produit net de 10 millions au plus, qui ne représenteraient plus qu'un supplément de 14 50 par action; or, 14 50 + 63 40 = 78 fr.

Il reste également à savoir si l'administration de la Compagnie ne cherchera pas, pour ménager l'avenir, à modérer autant que possible la distribution aux actions actuellement émises, et, dans ce but, à ne pas dépasser le chiffre de 75 fr. par action.

Ce sont là des hypothèses que nos lecteurs apprécieront et contrôleront. Nous n'en tirons qu'une certitude à peu près complète : c'est que le minimum du dividende des actions de Lyon sera de 75 fr.

III. — *Chemins de fer de l'Ouest.*

L'excédant des recettes brutes est d'environ	4,000,000
Et le produit total d'environ	50,000,000
Exploitation à 43 0/0	21,500,000
Reste.	28,500,000
L'année dernière, le service des emprunts avait coûté 15,000,000; il est probable qu'il atteindra cette année environ	16,000,000
Resterait.	12,500,000

qui, divisés entre 300,000 actions, donneraient environ 41 fr. 66 par action. Un minimum de 40 fr. est donc assuré aux actions de l'Ouest.

IV. — *Chemins de fer de l'Est.*

L'augmentation brute sur 1860 est d'environ Fr.	3,700,000
Exploitation (en la supposant encore de 40 0/0 comme en 1860)	1,472,000
Resterait... Fr.	2,210,000

Qui, pour cinq cent mille actions, représenteraient un supplément de 4.40 par action sur le dividende de 1860, montant à 40 francs; mais il paraît probable, d'après ce qui a été dit il y a plusieurs mois, que des considérations d'ordre intérieur et des prévisions de prudence pourront borner la fixation du dividende de 1861 au même chiffre que celui de l'année précédente. Le minimum de l'Est sera donc de 40 francs.

V. — *Chemins de fer du Midi.*

L'accroissement des recettes brutes sur 1860 est de Fr.	5,842,000
Déduisant l'exploitation au maximum à 40 0/0	2,336,000
Resterait... Fr.	3,506,000

Représentant, pour 236,000 actions, un accroissement de 14 fr. 85 par action sur le dividende de 1860, qui a été de 35 francs; ce qui porterait à 49.85, soit en nombre rond 50 fr., le revenu de chaque action du Midi pour l'exercice 1861.

VI. — *Chemins de fer du Nord.*

L'augmentation brute sur 1860 est de.....Fr.	3,000,000
Exploitation à 38 0/0.....	1,140,000
Reste.....	1,860,000
Le produit disponible de 1860 était de.....	37,620,000
Ce qui élève le produit disponible de 1861 à.....	39,480,000
Les charges d'emprunt évaluées comme en 1860 à.....	9,766,666
Reste net.....Fr.	29,713.334

Ici commence un calcul assez compliqué.

Le nombre des actions anciennes, c'est-à-dire participant au dividende, est, pour 1861, de 441,667; l'intérêt de ces actions, à 16 francs par action (4 0/0 sur 400 francs), emploie une somme de.....Fr. 7,066,672

Les 41,666 actions nouvelles appelées, en 1861, à participer pour moitié au dividende, ont droit :

1° Pour un semestre d'intérêt à fr. 7 50.....	312,490	
2° Un semestre à 8 francs.....	333,336	645,826
Total des intérêts aux actions.		7,712,498

Un dividende de fr. 47 50 à payer aux 441,667 actions anciennes emploierait une somme de.....Fr. 21,000,000

Un demi-dividende de fr. 23 75 à 41,666 actions nouvelles, une somme de..... 990,000

Ensemble.....Fr. 21,990,000

Y ajoutant les intérêts comme ci-dessus..... 7,712,498

On retrouverait, sauf un solde insignifiant, le produit disponible comme ci-dessus.....Fr. 29,702,498

Ainsi l'action ancienne toucherait : 16 + 47 50 = 63 50.

Et l'action nouvelle : 15 50 + 23 75 = 39 25.

Elles avaient touché pour 1860 : l'action ancienne, 65 50, et l'action nouvelle, 40 25.

Nous n'avons pas tenu compte de l'accroissement possible des charges d'emprunt; mais, par contre, nous avons négligé le produit du placement des fonds, toujours assez important pour la Compagnie du Nord. Les calculs qui précèdent doivent donc se rapprocher beaucoup de la vérité.

AUGUSTE VITU.

LE DÉCRET DU 11 JANVIER.

Un décret impérial du 11 janvier 1862 modifie la perception de l'impôt mobilier sur les valeurs étrangères; cet impôt avait jusqu'à présent pour base la déclaration des Compagnies sur le nombre des titres circulants; dorénavant, il sera perçu sur la moitié du capital de ces Compagnies, lorsque leurs actions ou obligations circuleront en même temps dans les bourses étrangères, et même sur la totalité de ce capital lorsqu'il sera notoire que lesdites valeurs circulent particulièrement en France.

Jusqu'à présent, les actions et obligations de Sociétés françaises, au capital d'environ 4 milliards, ont fourni à l'impôt un revenu d'environ 6 millions, tandis que les valeurs étrangères cotées à Paris, et dont le capital dépasse 3 milliards, ne rendaient guère que 500,000 francs. On a pensé que le mode d'évaluation était vicieux, et qu'il convenait d'assurer aux valeurs françaises l'égalité devant l'impôt mobilier.

La portée intrinsèque du décret du 11 janvier ne saurait donc être l'objet d'aucune critique. Mais sa publication prouve que le gouvernement ne songe pas à proposer au pouvoir législatif la suppression de l'impôt sur les valeurs mobilières. C'est en cela que la mesure a été très-remarquée.

Tout a été dit, nous le croyons, sur le caractère et les effets bons ou mauvais de l'impôt qu'on appelle par habitude impôt mobilier, bien qu'il ne porte que sur une forme spéciale de la richesse mobilière, c'est-à-dire sur les titres des Sociétés commerciales par actions. Nous ne réveillerons pas un débat dont nous ne saurions, avec la meilleure volonté du monde, espérer en ce moment un résultat pratique.

Nous nous bornerons à une simple réflexion.

L'impôt dont les titres de Sociétés par action sont frappés, est, en principe, un simple droit de transmission. L'impossibilité de constater la transmission des titres au porteur a fait adopter une sorte d'abonnement avec les Sociétés; ces Sociétés ont été amenées à déduire du revenu des actions au porteur la quote-part d'impôt qu'elles sont tenues d'avancer; et c'est ainsi, par voie de conséquence indirecte, qu'un droit de transmission se trouve en fait transformé en un impôt sur le revenu. Quant aux actions nominatives, qui ne peuvent changer de main sans une constatation publique, elles sont restées soumises purement et simplement au droit de transmission, c'est-à-dire qu'elles paient seulement lorsqu'elles changent de main, et que lorsqu'elles n'en changent pas, elles ne paient rien.

De cette situation faite par la loi à des titres d'origine et de valeur identiques, est née tout à coup entre elles une inégalité singulière; le nombre des titres nominatifs s'est accru dans une proportion telle qu'on cite telle grande Compagnie dont les actions sont immobilisées jusqu'à concurrence des 4/5es du capital. Ainsi, tandis que l'essence de la valeur mobilière c'est de circuler librement, rapidement, incessamment, l'impôt tend à en ralentir la circulation et même à l'arrêter tout à fait. Or, comme la circulation est l'essence même des transactions sur le marché des fonds publics comme sur tous les marchés possibles, on comprend que le monde financier regarde cet impôt comme une mesure dirigée contre le principe même de ses opérations, et que par conséquent il en ait vivement souhaité la suppression, moins à raison de la taxe en elle-même qu'à raison des tendances dont cette taxe semble l'expression.

Il en était de même du droit d'entrée; le public s'était éloigné de la Bourse plutôt que de le payer, non pas tant pour le franc qu'il fallait donner au guichet que pour se soumettre à la pensée restrictive, à l'espèce de conseil qui lui était donné de ne pas entrer dans le temple du jeu, sous peine de payer une amende de vingt sous.

De la suppression du droit d'entrée on s'était hâté de conclure à la suppression de l'impôt sur les valeurs. On avait oublié que cet impôt, malgré les défauts de son assiette et de sa répartition, rapporte 6 millions au Trésor, et que dans les circonstances actuelles il était bien difficile d'imaginer que le Trésor pût se dessaisir d'une ressource acquise, lorsque de tous côtés on discute des plans d'impôts nouveaux présumés nécessaires pour réaliser l'équilibre définitif des budgets.

Enfin le maintien de l'impôt mobilier est sans doute considéré, dans une certaine école financière, comme utile pour modérer la concurrence que les valeurs à revenus fixes font à la rente 3 0/0.

Ces considérations générales expliquent comment les espérances d'un remaniement de la législation financière ont pu se trouver déçues ou du moins ajournées. Mais nous ne croyons pas opportun d'insister sur ce sujet, puisque nous sommes pour ainsi dire à la veille de connaître les plans de M. Achille Fould, et que ces plans peuvent amener dans la situation générale du marché des modifications qu'il serait téméraire de préjuger ou même, seulement de pressentir.

GUSTAVE WIT.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

La Compagnie du chemin de Barcelone à Saragosse a publié son rapport à l'assemblée générale du 18 mars 1861, mais depuis une nouvelle assemblée a eu lieu, et le Conseil d'administration n'a pas cru devoir faire imprimer et distribuer son rapport en France. Nous ne pouvons donc, pour apprécier la situation de cette Compagnie, nous baser que sur les renseignements empruntés au rapport lu à l'assemblée du 18 mars 1861. Nous le regrettons; nous croyons, en effet, que les nombreux intérêts engagés en France sur ce chemin commandaient une large publicité pour tenir les actionnaires au courant de la véritable situation. Quoi qu'il en soit, si nous commettons des erreurs, on ne pourra les attribuer qu'à ce manque de documents officiels, et nous serons prêts à les rectifier quand on nous fournira les justifications. La polémique qui s'est engagée, la note publiée par le secrétaire du Conseil *en juin 1861*, nous permettent du reste de procéder d'une façon à peu près certaine.

Le capital comprend 47,250,000 francs, représentés par 90,000 actions de 520 fr.

Le capital obligations est plus difficile à fixer.

Dans son rapport à l'assemblée générale du 18 mars 1861, le Conseil ne le fixait qu'à 8,904,000 piastres ou 46,300,000 francs.

Depuis, dans sa note du 27 juin suivant, le secrétaire de la Compagnie, reconnaît que pour couvrir complétement tous les engagements de la Compagnie, il convient d'élever ce capital.

Il fixe le capital intégral à 23,500,000 piastres (123,375,000 francs); en déduisant 4 millions de piastres (21 millions de francs) pour la subvention du gouvernement, il en résulte que, d'après lui, le coût du chemin à la charge de la Compagnie n'était plus que de 19,500,000 piastres, ou 102,375,000 francs.

Déduisant les 47,250,000 francs pour les actions, il resterait pour le capital obligations 55,125,000 francs.

Nous croyons que de nouveaux besoins, l'a-

chèvement du chemin à compléter, le prélèvement d'intérêts sur les frais de premier établissement, permettent de porter le capital obligations, sans grandes chances de nous tromper en plus, à 58 millions de francs.

Ce qui donne :

Capital actions.....Fr. 47,250,000
Capital obligations..... 58,000,000

Ce chemin comprend 366 kilomètres ; il rapporte actuellement environ 15,000 francs par kilomètre.

Dans sa note de juin dernier, le secrétaire du Conseil évalue qu'il rapportera 40,000 francs par kilomètre.

C'est aller un peu vite.

Il peut atteindre ce chiffre, mais nous croyons que ce ne sera qu'à une époque très-éloignée, et par conséquent avec laquelle il ne faut pas compter pour envisager le produit prochain des actions.

Quelques appréciations n'ont pas admis une forte augmentation sur ce chiffre de 15,000 fr. par kilomètre.

Nous croyons que c'est rester en deçà de la vérité.

Quant à nous, sans rien fixer de positif, nous prendrons des hypothèses diverses.

A 15,000 fr. par kil., le chemin rapporterait			5,490,000 fr.
20,000	—	—	7,320,000
25,000	—	—	9,150,000
30,000	—	—	10,980,000

Les frais d'exploitation ont été diversement appréciés.

Le secrétaire de la Compagnie semble les fixer à 45 0/0.

C'est probablement trop faible, et tout en tenant compte qu'en Espagne la manutention est moins chère qu'en France nous ne croyons pas qu'on puisse descendre à ce chiffre de 45 0/0 avant quatre ou cinq années d'exploitation totale.

Cependant nous l'admettrons, mais en prévenant nos lecteurs qu'il ne faut pas compter sur ce bon marché dans l'exploitation avant 1865 ou 1866.

On obtiendrait alors comme bénéfice net :

Dans l'hypothèse de	15,000 fr.	par kilom.	3,019,500 fr.
—	20,000	—	4,020,000
—	25,000	—	5,032,500
—	30,000	—	6,039,000

Il convient de déduire de ces produits le montant du service de l'intérêt et de l'amortissement de 58 millions d'obligations.

Le secrétaire de la Compagnie calcule ce double service à 6 0/0.

C'est ce qu'il nous est impossible d'admettre.

En France, où le 3 0/0 est à près de 70 fr., on calcule ce service à 5 fr. 75.

Il est impossible de prendre la même capitalisation pour l'Espagne, où le 3 0/0 est à 48 fr., et dont les obligations de chemins de fer, modelées sur les nôtres, se vendent journellement à la Bourse de Paris à 60 francs meilleur marché.

Il ne faut pas en outre oublier qu'une partie des obligations de Barcelone doit être amortie en 25 années, ce qui constitue une charge immédiate énorme.

Nous savons bien que la Compagnie espère transformer ces obligations en titres amortissables en 65 années et même 90 années, mais nous ignorons comment cette Compagnie pourra procéder pour atteindre ce résultat. En effet il lui faudrait le consentement des obligataires, sans l'adhésion desquels on ne peut changer la nature de leurs titres, et dans ce pourrait opérer la transformation qu'à l'aide, bien évidemment, de sacrifices onéreux.

En portant l'amortissement à 6 75 0/0, nous ne serons donc que modérés dans nos appréciations. A ce taux, c'est un prélèvement annuel de 3,915,000 francs à opérer sur la recette nette, ce qui nous donne les résultats suivants :

Hypothèses. —	Produit net. (45 0/0 pour exploitation. —	Charge des obligations. Intérêts et amortissement.	Reste à distribuer aux actionnaires.	Par chaque action. —
15,000 fr. par kil.	3,019,500	3,915,000	Déficit.	Rien.
20,000 —	4,020,000	3,915,000	111,000	1 25
25,000 —	5,032,500	3,915,000	1,117,500	12 41
30,000 —	6,039,000	3,915,000	2,124,000	23 50

C'est à nos lecteurs d'apprécier quelle est celle de ces hypothèses qui peut se réaliser pour le chemin de Barcelone.

Seulement qu'ils n'oublient pas qu'il faut du temps pour développer le trafic d'une ligne de chemin de fer, et que la ligne si importante et de premier ordre d'Alicante, après plusieurs années d'exploitation, ne rapporte que 32,000 fr. par kilomètre.

Il faut surtout compter que quand Madrid sera reliée directement avec la France par une voie ferrée, alors, bien des voyageurs et des marchandises qui vont s'embarquer et prendre la voie de Barcelone et d'Alicante, iront par la voie de terre.

A. DE BRAGUE.

UNION DES GAZ.

Assemblée générale du 16 *janvier* 1862.

Avant-hier, 16 janvier, a eu lieu l'assemblée générale de l'Union des gaz, salle Beethoven, passage de l'Opéra.

On se rappelle quels ont été les embarras de cette Société et à quel bas prix étaient tombées les actions.

A l'assemblée générale du 15 octobre dernier, une commission avait été nommée pour rechercher les moyens de reconstituer la Société.

Cette commission venait à l'assemblée du 16 janvier rendre compte du résultat de ses démarches.

Elle a lu un rapport dans lequel elle rend compte du plein succès de sa mission.

Il résulte de ce rapport :

Que MM. Goldsmith et Breitmayer, gérants actuels, ont proposé, au nom d'une compagnie anglaise dont ils feraient partie, un traité d'exploitation à forfait pendant vingt-trois années, à partir du 1er juillet 1862, de toutes les concessions et usines appartenant à l'Union des gaz.

D'après les bases de ce traité, le capital actuel serait maintenu intact, et un revenu déterminé serait garanti aux actions, savoir :

Au 1er juillet	1862.....	6 fr.	25 par action.	
—	1863.....	7	50	—
—	1864.....	8	75	—
—	1865.....	10	»	—
—	1866.....	11	25	—
—	1867.....	12	50	—
—	1868.....	13	75	—
—	1869 et 1870.	15	»	—
—	1871 et 1872.	16	25	—
—	1873 et les années suivantes jusqu'au 1er juillet 1884..	17	50	—

En outre, les ferniers seraient chargés du paiement et de l'amortissement des obligations, et de l'annulation des droits de la gérance actuelle.

Enfin, comme la combinaison exigera la création d'un nouveau capital, les actionnaires auront un privilége pour le souscrire jusqu'à concurrence du quart.

En conséquence, la commission a proposé à l'assemblée le vote de ce traité dont, du reste, on connaîtra mieux les détails en lisant le rapport que nous publierons dans notre prochain numéro.

Ce traité a été voté à l'unanimité.

La démission conditionnelle de MM. Goldsmith et Breitmayer, donnée pour leur permettre de se mettre à la tête de la nouvelle Société, a été acceptée, et par une acclamation unanime les anciens gérants ont été remerciés de leur dévouement et de leur habileté, qui leur permet de sauver d'une façon si avantageuse les intérêts de la société.

M. Toché a été nommé gérant aux lieu et place des anciens gérants.

Les intérêts des actionnaires de l'Union des Gaz sont donc quant à présent tout à fait sauvegardés.

F. GRIMAUD

MARCHÉ INDUSTRIEL

Le marché industriel s'est caractérisé cette semaine par une très-grande tenue ; ainsi les obligations de chemins de fer après avoir regagné, leurs coupons restent cotées au plus haut cours, et les demandes sont importantes et suivies ; malgré cela toutefois les variations ont été nulles.

Mais cette nullité de variations est loin d'impliquer une conséquence mauvaise ; au contraire elle démontre que le capital acheteur d'obligations procède par raisonnement, qu'il tient grand compte du taux de capitalisation, et que dans l'état actuel de la Bourse le critérium admis par lui est représenté par les cours maintenant cotés ; par suite, dès que ce criterium est dépassé dans un sens ou dans l'autre, il s'empresse de vendre ou d'acheter.

Ce fait en lui-même est très-normal, seulement nous objecterons que le taux de capitalisation est un peu trop élevé ; 6 1/2 0/0 et même plus pour des valeurs aussi garanties que les obligations de chemins de fer, c'est trop comme revenu, par comparaison avec la rente et le taux de l'escompte actuel. Il est vrai que les actions des chemins se capitalisent à des taux aussi élevés ; mais ils sont en voie de hausse, ce qui nous porte à conclure que les obligations monteront, même malgré de nouvelles émissions, dès que les chemins de fer auront suivi la rente dans son essor de hausse.

En valeurs industrielles proprement dites, on a fait peu de choses. Les cours sont généralement les mêmes : ainsi on cote le Rivoli 133.75 — Le Sous-Comptoir des entrepreneurs, 92.50. — Les actions des Eaux, 330. — Les gaz anciens, 957.50, et les nouveaux, 915. — Les omnibus, 830. — Les petites voitures, 62.50. — Les Zincs de la Vieille-Montagne, 235, et la Caisse des chemins de fer, 37.50. Cependant quelques valeurs étaient recherchées et en hausse, entre autres les Magasins généraux à 520, et les Messageries impériales à 632.50.

BONNAUD.

BOURSES ÉTRANGÈRES

Le marché de Paris a pour ainsi dire absorbé tout l'activité industrielle. Si on y lutte contre des embarras, au moins est-ce avec la certitude de les surmonter, ailleurs, il n'en est pas ainsi.

En Russie, la crise est grave, il faut recourir à l'emprunt, et on n'ose, de crainte d'un nouvel échec ; cependant il faudra trancher la difficulté.

En Autriche, le gouvernement lutte contre la Banque pour lui imposer de venir au secours de l'Etat. La Banque ne demanderait pas mieux si elle le pouvait sans danger ; mais elle craint d'y trouver une catastrophe. L'Autriche ne sortira des difficultés financières qu'après avoir tranché la situation politique.

En Turquie, on invoque encore une fois l'Angleterre pour venir en aide à un emprunt. En même temps on cherche à amener des réformes réelles qui rassurent

prêteurs. Il y avait là un rôle pour la France, peut-être regrettera-t-on de ne l'avoir pas pris.

En Hollande on commence à plier les voiles ; après avoir prêté à divers États, on commence à craindre de s'être trop engagé.

A Turin on regarde du côté de la Bourse de Paris ; on a envoyé un négociateur à Paris, que fait-il ? Sa présence n'a point rassuré les porteurs de titres. Que le nouveau royaume d'Italie y songe bien, il ne faut pas laisser porter la main sur son budget, c'est là qu'est la sécurité de son avenir.

A Madrid les fonds ne demandent qu'à monter. Qu'on ne méconnaisse pas les engagements du passé et l'avenir financier est assuré.

E. Bonnaud.

BOURSE DE LONDRES

Revue de la semaine. — Correspondance particulière.

On a compté ce que nous coûte le retour en Angleterre de MM. Mason et Slidell, et le Stock-Exchange a perdu beaucoup de son enthousiasme. Les cours se sont pourtant maintenus, grâce aux masses de capitaux disponibles que le commerce laisse sans emploi. On pense cependant que bientôt il y aura dans certaines branches des affaires assez sérieuses, si l'on en juge par l'empressement avec lequel certains spéculateurs achètent les cotons, les sucres, les thés et les cafés.

Mais les transactions reprendront-elles avec New-York ? On craint avec assez de raison une crise commerciale sur cette place. Les banques suspendent leurs paiements en espèces ; dès lors le courant métallique, très-actif en ce moment par suite des cours du change, va se trouver sensiblement ralenti, et les maisons qui s'occupent du trafic international pourraient bien être un peu embarrassées.

On ne peut que regretter en pareille occurrence les 75 millions au moins dépensés pour appuyer la réclamation des commissaires du Sud. Il est certain que tout en se tenant prêt, le gouvernement pouvait se presser un peu moins. Enfin, le mal est fait, et je ne pense pas qu'on songe à le diminuer, au contraire. Les armements continuent, comme si l'on était certain que les prétextes d'hostilité ne manqueront pas. Ce n'est pas de nature à donner beaucoup de confiance aux capitalistes.

La question des céréales, qui a été assez importante aussi chez nous, paraît maintenant à peu près résolue, et nous n'aurons pas besoin de recourir pour de fortes quantités aux marchés des États-Unis. Il nous suffit qu'ils restent ouverts, pour que ceux de l'Europe ne nous fassent pas payer trop cher le reste de nos approvisionnements. Aussi les prix ont ils baissé sensiblement depuis la conclusion de l'affaire du *Trent*.

W. Burn.

CHANGES

DE PARIS :

Amsterdam, court 213 1/4 p., 213 1/8 a.; 90 jours 211 3/8 p., 211 1/8 a.
Anvers, court pair p. 1/8 p.
Hambourg, court 188 7/8 p., 188 5/8 a.; 90 jours 187 1/2 p. 187 1/4 a.
Berlin, 90 jours 372 »/» p., 371 1/2 a.
Londres, court 25.26 »/» p., 25.23 »/» a.; 90 jours 25.06 p., 25.05 »/» a.
Madrid, court, 5.18 p., 5.17 a; 90 jours 5.12 1/2 p.
Barcelone, court 5.19 p., 5.17 1/2 a.; 90 jours 5.12 »/».
Cadix, 90 jours 5.00 »/» a.
Lisbonne, 90 jours 5.43 p. »/» a.
Porto, 90 jours 5.46 p., »/» a.
Gênes, court 99 3/4 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 3/8 p., 98 1/4 a.
Livourne, court 99 1/2 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 1/4 p., 98 1/8 a.
Naples, court 425 »/» p.; 424 a.; 90 jours 418 »/» p., 419 »/» a.
Vienne, 90 jours 173 p., 172 a.
Milan, court 99 5/8 p., 99 1/2 a.
Augsbourg, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Francfort, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Petersbourg, court »»» p., 347 a.; 90 jours 344 »/» p., 343 »/» a.
Rome, 90 j. 5.23 p. 5.22 »/» a.

SUR PARIS :

Londres, court 25.27 1/2 à 25.32 1/2; 90 jours 25.60 à 25.65 »/».
Cologne, court 80 3 p.; 2 mois 79 6 p.
Vienne, 90 jours 53.15 demandé.
Francfort, court 93 1/4 p., »» »/» a.
New-York, 60 jours, 5.20 »/» à » »» »/»; court, »,»» à 5.15 »/».
Hambourg, court 188 3/4, 90 jours, 190 3/4.
Amsterdam, court 56 7/8, à 2 mois 56 3/8 a.
Bruxelles, court pair a.
Anvers, court pair.
Berlin, 2 mois 79 3/8.
Madrid, à 8 jours de vue, 5.21.
Turin, 30 jours 100; 90 jours 99.
Christiania, 3 mois, 21.
Gothembourg, 90 jours, 70 1/2.
Stockholm, court 78 50; 90 jours, 70 35.
Brême, court 17 3/8.
Riga, 3 mois, 361 p.
Galatz, 3.31/40.
San Francisco, à vue à 4.85 ou 3 0/0; à 30 jours à 4.90 ou 2 0/0; à 60 jours 4.95 ou 1 0/0.
La Havane, 3 mois à 2 et 2 1/2 0/0 prime.

MATIÈRES

L'or à Paris vaut 3 pour mille de prime ; à Londres il se paie 3 livres sterling 17 shillings 10 deniers et demi; le change court sur Londres étant de 25 27 1/2 par livre sterling, il en résulte que l'or est d'environ un dixième 0/0 environ plus cher à Londres qu'à Paris.

L'or vaut à Hambourg 428 m. b., soit, avec le change, trois dixièmes plus cher qu'à Londres.

Or en barre à 1,000/1,000. Le kil. 3,444 fr. 2. f. à 3 fr. 0/00 prime.
Argent en barre à 1,000/1,000. Le kil. 218 fr. 89 c., pr. 17 »» à 18 »/».
Pièces de 40 à 20 fr., agio p. 0 à 1/2.
Quadruples espagnols, 83 à 83 50.
Quadruples colombiens et mexicains, 80 75 à 81 »».
Ducats de Hollande et d'Autriche, 14 75 à 11 80.
Piastres à colonnes, 5 35 à 5 45.
Dito mexicaines, 5 40 à 5 42.
Souverains, 25 15 à 25 20.
Bank-note, 25 15 à 25 20.

ASSURANCES.

Incendie.	Dernier revenu.	Cours.
Générale	3,500	800 0/0 b.
Phénix	325	240 0/0 b.
Nationale	000	175 0/0 b.
Union	400	100 0/0 b.
Soleil	900	120 0/0 b.
France	300	76 0/0 b.
Urbaine	400	100 0/0 b.
Providence	225	100 0/0 b.
Aigle	500	125 0/0 b.
Paternelle	27	25 0/0 b.
Confiance	50	12 0/0 b.
Nord	20	»
Maritimes.		
Générale	1,000	171 0/0 b.
Sécurité	»	47 0/0 b.
Union des Ports	170	28 0/0 b.
Lloyd français	200	30 0/0 b.
Océan	151	25 0/0 b.
Chambre d'assurances	»	18 0/0 b.
Mélusine	»	32 0/0 b.
Centrale	130	22 0/0 b.
Vigie	200	30 0/0 b.
Sauvegarde	»	15 0/0 b.
Vie.		
Générale	2,358 75	173 0/0 b.
Nationale	100	40 0/0 b.
Union	75	20 0/0 b.
Phénix	50	22 0/0 b.
Caisse paternelle	5	10 0/0 b.
Conservateur	»	»
Grêle.		
Générale	»	24 0/0 b.

BULLETIN COMMERCIAL.

Les nouvelles des départements industriels sont peu favorables; cependant, comme on le verra plus loin, il pourrait se produire avant peu quelques améliorations, à Lyon en particulier. Cette place et celle de Saint-Etienne sont dans une détresse qu'il est impossible de dissimuler; mais il ne s'ensuit pas qu'il y ait à craindre des désastres commerciaux importants, puisque les fabricants cessent de donner de l'ouvrage; les métiers ne leur appartenant pas, ils n'ont pas à perdre l'intérêt d'un capital d'établissement considérable. Certes le sort des ouvriers n'en n'est pas moins déplorable, mais au moins au premier signal tout peut reprendre une certaine activité, et il n'en serait pas de même si les négociants avaient été frappés par des pertes trop graves.

Le commerce des vins pourrait donner en ce moment des résultats très satisfaisants, si les détenteurs ne prétendaient obtenir des prix que la consommation ne veut et ne peut leur accorder. Nous examinerons prochainement la situation de cette importante branche de commerce.

La place de Paris est en meilleure position, ainsi qu'on peut le voir par la lettre suivante :

Paris, 17 janvier 1862.

Ainsi qu'on le prévoyait, les nouvelles pacifiques des États-Unis ont exercé une heureuse influence sur les affaires de notre place, nous ne dirons certainement pas que les transactions aient repris leur cours habituel, mais nous pouvons assurer qu'il y a eu cette semaine une différence marquée quant au mouvement.

On cite certaines bonnes maisons de commission qui reprennent leurs achats pour New-York et les États-Unis, achats qui avaient été suspendus lors du commencement de la crise américaine. Des acheteurs même qui étaient ici depuis cette époque commencent à faire des expéditions.

Nous sommes heureux de pouvoir signaler aussi l'arrivée, depuis ces jours derniers, de quelques acheteurs Péruviens, qui commenceront leurs achats dans le courant de la semaine prochaine; leur présence est d'un bon augure, et nous espérons qu'ils seront suivis de près par leurs compatriotes, et ceux des autres pays de l'Amérique méridionale.

Le courrier des Antilles et de l'Amérique centrale, arrivé ces jours derniers, a apporté quelques ordres.

Le bon effet produit en Angleterre par les espérances du maintien de la paix, a été sans doute la cause qui nous a procuré quelques affaires : on parle d'ordres en soieries, et notamment en soieries pour meubles.

L'ensemble des affaires de cette semaine n'a porté sur aucun article spécial, et on ne peut pas encore en préciser où il se soit traité de fortes parties ; il s'est fait un peu de tout, particulièrement dans les petits articles de Paris, puis en ganterie, parfumerie, mercerie, rubanerie, porcelaines, modes et tissus.

Les voyageurs pour les nouveautés du printemps, partent ou vont bientôt partir ; ils paraissent bien augurer de cette campagne.

Encore quelques jours et nous arriverons aux échéances de janvier; elles vont être dures, à cause d'une quantité de renouvellements qui ont été faits pour cette époque. Il est à souhaiter que, comme pour la fin de décembre, chacun y mette du bon vouloir.

H. Arbouin.

Rien de saillant n'est arrivé depuis le 1er janvier. Mais nous trouvons dans les circulaires commerciales de fin d'année des documents précieux sur les opérations de l'année 1861. Nous leur emprunterons aujourd'hui des renseignements relatifs aux cotons.

C'est la place du Havre qui est le marché principal, mais ses prix suivent constamment ceux de Liverpool, et par conséquent il suffit d'enregistrer les données statistiques. Voici le mouvement général pour les dernières années, dans le port du Havre :

	Stock 1er janvier.	Arrivages. —	Débouchés. —	Stock fin décemb.
1861...B.	102,400	559,860	525,890	128,370
1860 ..»	40,731	633,476	571,807	102,400
1859 ..»	122,277	592,823	674,371	40,734
1858 ..»	76,759	516,808	470,790	122,277
1857 ..»	42,813	534,534	401,088	76,259
1856 ..»	60,868	540,381	464,456	68,805
1855 ..»	71,396	520,604	534,080	38,000
1854 ..»	24,080	427,816	381,410	71,306

Pour la France entière, l'année 1861 comparée à l'année 1860, a donné les résultats suivants :

Arrivages.

	1860.	1861.
Le Havre	674,207	555,868
Marseille	39,477	44,314
Bordeaux et autres ports	12,349	12,554
	685,202	612,935

Débouchés.

Le Havre	571,607	529,690
Marseille	37,979	47,687
Bordeaux et autres ports	11,998	11,734
	621,784	589,311

Stocks au 31 décembre.

Le Havre	102,400	128,376
Marseille	2,265	4,091
Bordeaux et autres ports	876	1,162
	105,541	133,629

On voit qu'à la fin de 1861 le stock en entrepôt était plus élevé qu'à la fin de 1860. Toutefois il ne suffirait pas pour l'approvisionnement de onze mois que nous avons dit exister dans un de nos derniers numéros; mais il faut remarquer que beaucoup de filatures se sont approvisionnées et ont encore de fortes parties à mettre en œuvre.

Pour l'Angleterre, voici comment se résument les transactions de 1861. MM. Mel-y, Forget et Ce font précéder leurs tableaux annuels des réflexions suivantes ;

« Il est inutile de rappeler le détail des graves événements qui ont distingué l'année 1861 des précédentes, et qui n'ont que trop vérifié les tristes pressentiments que nous avions il y a un an. — Une guerre civile désastreuse a éclaté aux Etats-Unis, et un conflit gigantesque, dont on ne peut encore prévoir le terme, dure déjà depuis six mois entre les deux sections de la Confédération. — Le blocus par le Nord des ports cotonniers, quoique réellement ineffectif, a été respecté par les puissances européennes, et le commerce entre le Sud et l'Europe est complétement arrêté. Une faible récolte en Amérique aurait sans doute causé une hausse modérée dans les prix, mais il a fallu l'appréhension d'un arrêt complet dans nos approvisionnements de coton d'Amérique, pour amener les cours à un point qu'ils n'avaient pas atteint depuis 1825 ; le mouvement eût même été encore plus important si une augmentation considérable dans les importations de coton des Indes n'avait heureusement tempéré l'effet des événements en Amérique. »

Viennent ensuite les chiffres des importations et exportations pendant les six dernières années. Nous nous bornerons à comparer 1859, 1860 et 1861.

Importations.	1859.	1860.	1861.
Etats-Unis	2,086,125 b.	2,580,080 b.	1,661,663 b.
Brésil	124,930	103,084	89,228
Indes occident.	6,725	9,875	10,812
Egypte	101,427	110 000	97,750
Indes oriental.	509,695	562,738	986,290
Totaux	2,828,900 b.	3,366,683 b.	3,035,728 b.

Exportations pour l'Irlande et l'étranger.

Etats-Unis	142 200	250,450	202,750
Brésil	7,850	8,300	1,700
Indes occident.	380	400	750
Egypte	14,350	3 500	3,000
Indes orientales	272,270	345,800	409,030
Totaux	437,050	608,450	677,220

Stocks.	1859.	1860.	1861.
Etats-Unis	306,210	395,150	283,300 b.
Brésil	30,690	12,100	27,250
Indes-Occid.	1,150	6,250	510
Egypte	15,650	26,330	9 500
Indes-Orient.	115,820	156,000	378,050
Totaux	469,520 b.	596,510 b.	699,300 b.

Consommation.			
Etats-Unis	1,906,760	2,241,500	1,690,743
Brésil	105,410	113,374	82,374
Indes-Occid.	5,984	6,386	13,802
Egypte	98,687	93,829	111,499
Indes-Orient.	177,465	176,068	355,300
Totaux	2,294,310 b.	2,633,245 b.	2,253,718 b.
Poids	423 l.	428 l.	421 l.

Les prix sur le marché anglais ont suivi les fluctuations suivantes :

	Coton Louisiane mid. ord.		N° 40 Mule Twist qualité ordinaire.	
	Plus haut.	Plus bas.	Plus haut.	Plus bas.
1857	7 »/»	4 1/2	10 1/4	8 1/8
1858	5 »/»	3 1/2	8 1 2	7 »/»
1859	6 5/8	4 »/»	9 1 2	7 1/4
1860	8 »/»	6 1 8	11 7/8	9 1/2
1861	7 3/4	4 1/4	11 3/4	8 »/»
1852	6 1/4	4 3/4	10 1/4	» 1/4
1853	6 3/16	5 1/2	9 3/4	9 »/»
1854	6 1/8	5 »/»	9 1/8	8 1/4
1855	6 7/8	5 »/»	9 1/4	8 »/»
1856	7 1/2	5 1/2	10 1/2	8 7/8
1857	9 5/16	5 3/4	12 1/2	9 5/8
1858	7 7/8	6 7/16	11 3/4	10 »/»
1859	7 1/2	5 5/8	12 1/4	11 3/4
1860	7 3/2	5 3/4	12 1/4	10 3/4
1861	12 »/»	6 3/4	13 »/»	10 3/8

MATIÈRES TINCTORIALES — Une circulaire commerciale du Havre nous donne les renseignements suivants :

Bois de teinture. — Deux greniers de sapan Manille, ensemble 45,000 kil., ont été traités au débarquement du navire *Sourcyance*, l'un en bûches droites, de bonne qualité, à 12 fr., l'autre en souches vives à 12 fr. 50 c. les 50 kil. Stock sur place, 40,000 kil. En caliatour, il n'existe plus que quelques tonneaux en secondes mains.

Cachou. — Il ne s'est traité courant du mois que 130 s. brun, de 35 à 36 fr. les 50 kil. Stock, 6,580 s. En jaune, quelques petits lots ont été payés 27 fr. les 50 kil. Stock presque nul, rien en première main.

Curcuma.—Après avoir été un moment plus recherchés, ils sont de nouveau retombés dans le calme ; les ventes du mois se composent de 380 s. Bengale, de 21 fr. 50 c. à 22 fr. 50 c., et de 80 s. Madras, à 17 fr. les 50 kil. — Stock, 3,502 s. et 3,048 pochettes.

Lac dye. — Sans affaires, prix nominaux. — Stock, 118 c.

MÉTAUX. — Voici les derniers cours sur la place du Havre :

Cuivres des Etats-Unis : Lac-Supérieur, de 250 à 260 fr. ; Baltimore, 245 fr., nominal ; Bergen-Port, de 242 50 à 245 fr. nominal.

Zinc en plaques : Silésie, 46 fr. ; autres sortes, 45 fr., nominal.

Cuivre du Chili : en barres au titre de 96 0/0 à 230 fr. ; Minerai (au titre pur) 232 fr. 50 n.

Cuivres du Mexique et de la Plata : au titre de 93 0/0, de 190 à 200 n.

Vieux cuivres : Jaune, choix, de 152 fr. à 160 fr. ; jaune inférieur, de 140 fr. à 150 fr. ; Rouge de 220 fr. à 225 fr. ; Bronze de 190 fr. à 200 fr.

Etain : Banca brillant, 315 fr. n. ; des Détroits dito, 310 fr. n. ; du Pérou, dito 280 fr. ; Minerai (au titre pur), de 220 fr. à 230 fr.

Plomb : Espagne doux, première fusion, de 48 fr. à 48 50, à l'entrepôt.

F. Grimaud.

ACTES OFFICIELS.

NOUVEAU DÉCRET SUR LES VALEURS ÉTRANGÈRES. — Un décret en date du 11 janvier, relatif au droit de trasmission sur les actions et obligations des sociétés, compagnies et entreprises étrangères, créé par la loi du 23 juin 1857, porte ce qui suit :

Art. 1er. — Le droit de transmission, établi par l'article 9 de la loi du 23 juin 1857 et par l'article 10 du décret du 17 juillet suivant sur les actions et obligations des sociétés, compagnies et entreprises étrangères, est perçu de la manière suivante :

Pour les sociétés, compagnies et entreprises dont les titres sont cotés et circulent simultanément dans les places de commerce de l'étranger et à la Bourse de Paris ou dans les Bourses départementales, la moitié du capital représenté par leurs actions et obligations est soumise à l'impôt ;

Pour les sociétés, compagnies et entreprises dont il est notoire que les titres circulent particulièrement en France, l'impôt est perçu sur le montant total de leurs actions et obligations.

Art. 2. — Les représentants des Sociétés devront fournir au ministre des finances une déclaration émanée des conseils d'administration desdites sociétés, faisant connaître l'importance du capital émis, tant en actions qu'en obligations. Cette déclaration doit être certifiée par le consul de France du lieu où est établie ladite société.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

23 janvier. — **Sucrerie et raffinerie de Bourdon.** — A 3 heures, faubourg Poissonnière, 1.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES EN JANVIER.

Service des Actions.

	Montant du coupon, fr. c.	Impôt à déduire pour les actions au porteur.
Nord (ancien)	25 »	60 c.
Id. (sortes)	16 50	55
Midi	10 »	36
Dauphiné	10 »	39
Bességes à Alais	13 25	30
Emprunt italien	2 50	»
Saragosse à Alicante	12 50	»
Nord (Espagne)	15 »	»
Barcelone	15 75	»
Pampelune	15 »	»
Séville-Xérès	17 50	»
Portugais	20 »	»
Victor-Emmanuel	11 25	»
Ligne d'Italie	12 50	»
Banque de France	75 »	act. nom.
Crédit foncier	12 50	id.
Crédit mobilier	25 »	48
Grand'Combe	30 «	50
Rivoli	2 50	08
Comp^ie^ transatlantique	12 50	77
Docks de Marseille	8 12 1/2	33 1/2
Omnibus de Paris	25 »	60
Chemins autrichiens	12 50	»
Canal de Suez	» »	»
Grao de Valence et Almansa	15 78	»
Crédit autrichien	10 florins.	»
Crédit mobilier espagnol	13 85	»
Crédit en Espagne	7 50	»
Banque de Darmstadt	10 60	»
Russes	12 50	»
Ardennes (anciennes)	10 »	30
Id. (nouvelles)	5 85	31

APPELS DE FONDS.

1er au 15 janvier. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Versement de 50 fr. par action, sous déduction du coupon de 12 francs échéant le 1er janvier.

1er au 15 janvier. — **Docks et entrepôts de Marseille.** — Appel de 50 francs par action.

TIRAGES.

20 janvier. — **Obligations trentenaires.** — Tirage de 3 séries d'obligations, rue de Luxembourg, 3, à midi.

25 janvier. — **Tarragone à Reus.** — Tirage d'obligations.

1er février. — **Ville de Paris** (Emprunts 1855 et 1860). — A 11 heures du matin, à l'Hôtel de ville, salle Saint-Jean.

REMBOURSEMENTS.

2 janvier. — **Paris-Lyon-Méditerranée, — Orléans, — Est, — Lyon à Genève, — Bességes à Alais, — Madrid-Saragosse-Alicante, — Lombard-vénitiens, — Autrichiens, — Séville-Xérès-Cadix, — Centre belge, — Emprunt municipal, — Emprunt départemental, — Emprunt ottoman, — Emprunt de la Villette.**

Remboursement des obligations sorties aux divers tirages de ces Compagnies, et dont le résultat officiel a été publié aux annonces de nos précédents numéros.

15 janvier. — **Houillères de Commentry et forges et fonderies de Fourchambault**, etc. — Remboursement des obligations sorties le 12 décembre.

1er février. — **Chemins romains.** — Remboursement des 912 obligations sorties au tirage du 25 décembre.

1er avril 1862. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations d'Andrézieux à Roanne, du premier et deuxième ordre, sorties au tirage du 7 novembre.

1er juillet. — **Emprunts anglo-autrichien 1852 et 1859.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 2 janvier.

F. G.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Assemblée générale ordinaire du 9 janvier 1862.

Présidence de M. Albert Rostand, vice-président du Conseil d'administration.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Votre Conseil d'administration attendait avec une vive impatience le jour de votre première réunion. Il lui tardait de vous faire connaître les difficultés que notre entreprise a rencontrées dès son origine, de déterminer le caractère des demandes que nous avons dû adresser au gouvernement pendant ces derniers mois ; enfin de vous soumettre la situation actuelle de notre Société.

Pour faciliter l'intelligence des développements dans lesquels il nous semble nécessaire d'entrer, nous croyons utile, Messieurs, de vous rappeler les circonstances qui ont précédé la constitution de notre Compagnie.

Le décret qui arrête la création d'un réseau embrassant les trois provinces de l'Algérie porte la date du 8 avril 1857.

C'est en vertu de ce décret que le gouvernement présenta, le 29 août 1859, au Corps législatif, un projet de loi pour la concession définitive des tronçons d'Alger à Blidah, d'Oran à Saint-Denis-du-Sig et de Philippeville à Constantine, et pour la concession conditionnelle des autres parties du réseau.

Quelques dissentiments survenus entre S. Exc. le ministre de l'Algérie et des colonies, le conseil d'État et la commission du Corps législatif ne permirent pas de discuter, pendant la session de 1859, le projet de loi présenté par l'administration.

Ce projet fut amendé de commun accord, et le gouvernement soumit, le 2 mars 1860, à l'approbation du Corps législatif, le projet de loi modifié, qui fut délibéré dans la séance du 1er juin 1860 et promulgué le 20 juin suivant.

Nous croyons utile de rappeler ici les conditions principales de la loi du 20 juin 1860 :

« Le ministre de l'Algérie et des colonies est autorisé à s'engager, au nom de l'État, au paiement d'une subvention de 6 millions pour les chemins de fer :

» 1° De la mer à Constantine ;

» 2° D'Alger, à partir de l'enceinte fortifiée à Blidah ;

» 3° De Saint-Denis-du-Sig à Oran, avec prolongement jusqu'au port.

» Le même ministre est de plus autorisé à garantir, au nom de l'État, jusqu'à l'expiration d'une période de soixante-quinze ans, un intérêt de 5 0/0, amortissement compris, sur le capital à employer pour l'établissement des chemins de fer ci-dessus désignés.

» Toutefois, le capital garanti pour l'ensemble de ces chemins ne peut excéder 55 millions, et l'intérêt garanti annuellement par l'État ne peut dépasser 2,750,000 francs.

» Enfin, la garantie d'intérêt doit s'exercer sur l'ensemble des lignes concédées à partir du 1er janvier de l'année qui suivra l'époque de la mise en exploitation de la totalité desdites lignes. »

Ces conditions n'étaient pas de nature à tenter les capitalistes qui recherchent dans leurs placements les chances aléatoires et l'éventualité d'une plus-value.

En effet, le rapport présenté dans le temps au Corps législatif fait craindre que, dans les premières années de l'exploitation, les lignes concédées ne produisent qu'une somme inférieure à celle nécessaire pour rendre nominale la garantie de l'État.

Aussi se trouvait-on obligé d'admettre que cette garantie peut être effective au moins pendant un certain nombre d'années, et que, d'après toutes les probabilités, les capitaux engagés dans l'entreprise ne pourraient obtenir qu'assez tardivement une rémunération supérieure à celle qui leur est garantie par la loi du 20 juin 1860.

Cette crainte de ne pas voir les produits nets de l'entreprise dépasser l'intérêt de 5 0/0, amortissement compris, ne pouvait être, jusqu'à un certain point, compensée que par une fixation très-large de la somme sur laquelle doit s'exercer la garantie de l'État.

Mais les estimations premières avaient été si longuement et si minutieusement discutées, elles avaient subi de telles réductions, que quelques personnes considérèrent la somme fixée par la loi comme insuffisante, dans un pays où d'aussi grands travaux n'avaient jamais été exécutés, et où les questions de transport et d'acclimatation d'un nombre d'ouvriers considérable pouvaient faire naître des difficultés et occasionner des dépenses inconnues partout ailleurs.

La loi du 20 juin 1860 était par conséquent d'une réalisation très-difficile. Elle impliquait forcément le concours de ces hommes que l'exposé des motifs du projet de loi désigne « comme dignes d'inspirer une grande confiance, en raison de l'importance des affaires industrielles à la tête desquelles ils se trouvent, et de l'étendue des chemins de fer qu'ils ont fait exécuter, tant en France que sur divers points du globe. »

C'est en présence de ces difficultés que S. Exc. M. le ministre de l'Algérie et des colonies se trouva placé. Le désir de doter l'Algérie d'une création si impatiemment attendue ne pouvait se réaliser que dans les conditions que la loi du 20 juin 1860 avait établies, conditions tellement étroites que la plupart des soumissionnaires sérieux s'étaient successivement retirés.

Plusieurs des concessionnaires, auxquels notre Compagnie a été substituée, furent tentés de prendre le même parti.

Etroitement liés au sort de la colonie par des intérêts nombreux, par des relations anciennes ou par la part qu'ils avaient prise à des études qui remontent à de longues années, les concessionnaires se demandèrent pourtant si

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques du 1er au 7 janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques du 1er au 7 janvier. COURS des actions au 7 janvier.
Est*	Du 1er au 7 janvier...	1706	1.134.030 54	664 74	1693	1.013.021 95	601 91	10.44	» »	664 74	575 »
Orléans*	1er — 7 — ...	1475	1.048.165 38	710 62	1475	1.127.027 50	764 70	» »	7.07	710 62	1323 75
Paris-Lyon-Méditerranée*	1er — 7 — ...	1411	2.395.696 04	1.697 87	1411	1.915.604 90	1.357 11	25.»	» »	1 697 87	1026 25
Ouest*	1er — 7 — ...	1213	880.180 50	725 70	1213	859.021 30	708 45	3.55	» »	725 70	552 50
Nord*	1er — 7 — ...	967	1.150.557 25	1.179 38	967	1.047.385 16	1.083 08	6.90	» »	1 179 38	970 »
Midi*	1er — 7 — ...	798	511.340 91	640 78	793	455.767 81	571 14	12.19	» »	640 78	675 »
Lyon a Genève*	1er — 7 — ...	231	90.633 35	392 35	231	91.420 96	395 76	» »	» 80	392 35	363 »
Ardennes*	1er — 7 — ...	187	77.576 99	414 85	164	64.627 80	394 07	5.27	» »	414 85	385 »
Dauphiné*	1er — 7 — ...	134	48 070 50	358 80	134	49.150 88	366 79	» »	2.22	358 80	522 50
Bességes a Alais*	1er — 7 — ...	33	26.574 55	805 89	33	27.375 45	819 53	5.65	» »	865 89	460 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*.	1er — 7 — ...	1930	1.181.156 02	584 21	1429	728.464 27	509 77	14.61	» »	584 27	520 »
Autrichiens	1er — 7 — ...	1324	768.917 30	591 19	1324	765.270 »	578 14	0.45	» »	591 19	491 25
Madrid a Alicante	1er — 7 — .	482	206.971 19	420 38	482	232.140 43	480 87	» »	6.83	420 38	512 50
Saragosse et Alcazar a Ciudad	1er — 7 — ...	114	15.830 23	138 01	72	9.324 96	120 51	7.25	» »	138 01	»
a Alicante Madrid a Jadraque	1er — 7 — ...	104	29.057 74	288 34	104	23.057 52	220 68	25.53	» »	288 34	»
Barcelone a Saragosse	22 — 31 déc. ...	300	122.484 30	334 05	183	73.720 75	402 84	» »	1.60	334 05	»
Nord de l'Espagne	1er — 7 janvier. ..	308	112.953 62	366 73	»	»	»	»	»	366 73	415 »
Union des chemins suisses	3 — 11 — ...	275	44.700 »	162 54	275	45.698 »	162 53	13.82	» »	162 54	»
Central suisse	1er — 7 — ...	262	77.881 54	297 25	262	80.018 81	305 41	» »	2.66	297 25	436 »
Victor-Emmanuel	1er — 7 — ...	214	101.095 »	472 45	214	109 874 03	513 43	» »	7.98	513 43	333 75
Saragosse a Pampelune	1er — 7 — ...	170	27.731 12	155 02	»	»	»	»	»	»	322 50
Séville-Xérès-Cadix	17 — 23 déc. ...	160	57.563 20	359 76	131	46.377 40	354 02	1.62	» »	359 70	407 50
Ouest suisse	1er — 7 janvier..	150	48.836 »	292 »	118	32.502 04	274 »	6.45	» »	292 »	141 25
Cordoue a Séville	17 — 23 déc. ...	131	47.922 55	362 76	131	38 791 80	290 12	2.24	» »	»	»
Guillaume-Luxembourg	24 — 30 — ...	89	22.847 87	256 71	52	7.513 60	144 47	7.76	»	»	»
Portugais	23 — 31 — ...	75	13.283 34	177 11	»	»	»	»	»	»	»
Ligne d'Italie	» — » — ...	»	»	»	»	»	»	» »	» »	»	»

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

P. Guimard

les conditions résultant de la loi du 20 juin 1860 permettaient la formation d'une Compagnie sérieuse et la réalisation de la loi votée par les Chambres.

Voici, Messieurs, les considérations qui engagèrent les demandeurs en concession à poursuivre leurs démarches auprès du gouvernement.

La loi de concession ne fixe d'une manière définitive que les conditions relatives aux têtes de ligne. Si l'Etat veut poursuivre l'exécution entière du réseau algérien, il sera tenu ou de construire lui-même ou d'accorder à l'industrie des conditions suffisantes pour attirer les capitaux privés. Dans cette double hypothèse, le sort de la Compagnie dépend plutôt des arrangements nécessaires qui interviendront ultérieurement, que des combinaisons qui auront donné lieu à la concession primitive.

Toutefois, Messieurs, si l'avenir de notre exploitation ne pouvait être exactement apprécié dès à présent, il était nécessaire que les capitaux engagés dans l'entreprise ne courussent aucun risque et qu'ils pussent jouir de la sécurité la plus complète.

Il n'y avait d'autre moyen d'arriver à ce résultat que d'assurer l'effet de la garantie d'intérêt du gouvernement par la détermination rigoureuse et absolue du chiffre des dépenses.

Telle est la cause et l'origine du marché à forfait conclu entre les concessionnaires et sir Morton-Peto, le jour même où S. Exc. le ministre de l'Algérie et des colonies signait la convention du 7 juillet 1860.

Les concessionnaires étaient d'ailleurs pleinement convaincus que l'administration publique partageait leur opinion quant à la solvabilité de sir Morton-Peto, et quant à son aptitude à contracter des engagements considérables.

La conclusion d'un traité pour la construction à forfait des lignes concédées soulevait une question délicate, celle du prix total à allouer pour un ensemble de travaux si considérable, et dont tous les détails ne pouvaient être immédiatement déterminés.

Pour fixer ce chiffre d'une manière équitable, les concessionnaires et l'entrepreneur crurent pouvoir ne mieux faire que de s'en rapporter à des calculs qui avaient la triple sanction du ministre, du conseil d'Etat et de la commission du Corps législatif.

Les concessionnaires laissèrent à la charge de sir Morton-Peto « tous les travaux nécessaires pour permettre une bonne exploitation, de manière à ce que les chemins de fer fussent reçus par l'administration publique dans les conditions fixées par la convention et par le cahier des charges. »

La Compagnie gardait à sa charge les dépenses dont le chiffre pouvait être à peu de chose près rigoureusement déterminé, c'est-à-dire « l'acquisition des terrains, le matériel roulant, l'outillage et les ateliers de réparation, les intérêts pendant la construction, les frais d'administration et d'organisation, les frais préliminaires, l'établissement des télégraphes, enfin la construction des bâtiments de stations, des réservoirs et des grues hydrauliques. »

Tout ce qui ne se trouve pas compris dans la nomenclature qui précède demeurait à la charge de l'entrepreneur général, moyennant la somme de 43,100,000 francs qui avait été fixée comme prix du forfait.

Ce traité important a reçu, Messieurs, à l'époque de la souscription publique, toute la publicité que nous avons pu lui donner. Il a été communiqué à l'administration supérieure et à tous ceux des actionnaires de la Compagnie qui ont désiré le connaître; il s'est trouvé textuellement reproduit dans les statuts que nous avons soumis à l'approbation du conseil d'Etat; enfin, il a pu être la cause déterminante de la part que plusieurs d'entre vous ont prise à la souscription de notre fonds social.

Aussi, en vous rappelant l'origine et les conditions principales d'un acte aussi important pour notre Société, nous ne croyons pas pouvoir vous rien apprendre à ce sujet. Nous avons seulement le désir de rappeler ici les conditions qui ont présidé à la constitution de notre Société.

Au nombre des charges que les concessionnaires imposèrent à sir Morton-Peto, et que ce dernier accepta, se trouvait l'obligation de prendre à son compte toutes celles des actions qui ne seraient pas souscrites par le public.

Il est juste de dire ici, Messieurs, que dans la pensée du ministre et du Corps législatif, comme dans celle des concessionnaires et de l'entrepreneur, le placement d'un titre jouissant d'une garantie d'intérêt de l'Etat devait rencontrer une certaine faveur dans la classe des capitalistes, qui rechercheront avant tout, dans leurs placements, la fixité et la sécurité du revenu.

Aussi était-on fondé à supposer que si l'obligation imposée à l'entrepreneur général devait se réaliser, le nombre d'actions laissé à sa charge n'atteindrait que des proportions peu considérables.

Tout donnait lieu d'espérer qu'il en serait ainsi, lorsque la souscription publique fut ouverte par les soins et sous les auspices de la Société générale de crédit industriel et commercial.

Aucun de ceux que la nature de leurs affaires met en rapport fréquent avec le public n'ignore combien le sort d'une souscription dépend des impressions qu'un événement purement accidentel peut faire naître.

L'expédition de Syrie fut décidée dans l'intervalle qui séparait l'annonce de la souscription publique du jour de sa réalisation.

Ce fut assez pour empêcher toute souscription d'actions de la part des capitalistes anglais, sur lesquels on comptait largement, et pour restreindre le concours des capitaux français.

Il serait toutefois inexact de prétendre que c'est seulement à l'influence d'un événement politique qu'on peut attribuer l'insuffisance du concours que notre entreprise a obtenu, et de n'en pas rechercher la cause dans les conditions mêmes qu'a établies la loi du 20 juin 1860.

Quoi qu'il en soit, Messieurs, notre entrepreneur sir Morton-Peto se trouva, aux termes de ses engagements, obligé de prendre à sa charge un chiffre d'actions dont l'importance dépassait ses prévisions et les nôtres.

Quoique déconcerté par un pareil résultat, il s'empressa de réaliser, soit par lui-même, soit par l'entremise de ses amis, les obligations qu'il avait contractées; il versa, comme tous les autres actionnaires, au moment même de sa souscription les 50 francs par action exigibles à valoir sur 125 francs appelés.

Notre Société se trouva, par conséquent, régulièrement constituée par la souscription intégrale de 110,000 actions, et par le versement dans les caisses de la Société générale de Crédit industriel et commercial de 50 francs par action sur la totalité de ce chiffre.

Nous eûmes dès lors à nous occuper de la rentrée des 75 francs par action qui restaient dus sur les actions souscrites, en même temps que nous poursuivions auprès du conseil d'Etat l'homologation de nos statuts.

La charge que les circonstances avaient imposée à notre entrepreneur nous semblait exagérée, et nous crûmes n'agir que conformément aux principes d'une rigoureuse justice soit en usant de tous les ménagements que justifiait la situation du marché financier, soit en facilitant le classement d'une portion des actions que sir Morton-Peto avait dû conserver.

Des négociations furent entamées avec diverses usines françaises, et nous pûmes croire un instant qu'à la faveur des marchés que nous étions disposés à souscrire, nous pourrions exonérer sir Morton-Peto de ce que ses engagements, à notre égard, pouvaient avoir d'excessif.

Vous approuverez sans doute, Messieurs, le sentiment qui nous faisait agir, en songeant que la prompte et bonne exécution des travaux confiés à notre entrepreneur pouvait dépendre, jusqu'à un certain point, de l'assistance que nous étions disposés à lui prêter, dans la mesure de nos pouvoirs et de notre responsabilité.

Malheureusement, la situation du marché financier était peu faite pour seconder nos efforts: les difficultés contre lesquelles nous luttions avaient acquis une certaine notoriété; le ralentissement des travaux, conséquence inévitable de la situation de l'entrepreneur vis-à-vis de la Compagnie, avait produit une dépréciation de nos titres; enfin, les marchés que nous eussions souscrits, s'ils n'avaient imposé aucune charge sensible à la Compagnie, ne nous étaient proposés qu'à des conditions onéreuses et que nous ne pouvions accepter, car il ne nous appartenait pas de faire supporter à la Compagnie, quant au placement des actions, les conséquences d'une charge assumée par l'entrepreneur.

Telle était la situation de sir Morton-Peto à l'égard de notre Compagnie, lorsque, trois mois à peine après l'homologation de nos statuts, il nous pria de le seconder dans les démarches qu'il se proposait de faire auprès du gouvernement.

Nous ne pûmes, Messieurs, que nous rendre à ce désir.

La situation difficile dans laquelle se trouvait notre entrepreneur tenait en grande partie à des causes générales dont le gouvernement devait apprécier le caractère avec cette bienveillance et cet esprit d'équité dont toutes les Compagnies françaises ont eu tour à tour à se prévaloir.

Forts de ces précédents et pouvant espérer un résultat qui serait de nature à améliorer la condition générale de notre entreprise, nous nous entourâmes des lumières des hommes les plus compétents, nous nous attachâmes à obtenir de notre entrepreneur les assurances les plus positives, et nous eûmes l'honneur de présenter, le 14 février, au gouvernement une note dont voici la substance:

Nous demandions que le capital social pût être réduit de moitié, au moyen d'une émission d'obligations, et que l'Etat nous accordât une augmentation annuelle de 268,568 francs sur le chiffre de sa garantie, pour pouvoir payer l'intérêt et l'amortissement des obligations sans toucher au revenu de 5 0/0 réservé aux actions.

Nous sollicitions la révision de notre cahier des charges, quant aux pentes et aux courbes, dans un sens conforme aux idées actuellement admises par l'Administration française elle-même.

Enfin nous offrions, d'accord avec notre entrepreneur général, de convertir le marché à forfait qui nous lie à l'égard de sir Morton-Peto en un marché sur série de prix, dont les conditions seraient arrêtées par des Ingénieurs des ponts et chaussées faisant fonctions d'arbitres, et dont l'exécution serait confiée à MM. Morton-Peto, Parent et Brassey.

Ces propositions furent renvoyées à l'examen de S. Exc. M. le ministre des travaux publics, auquel S. Exc. le maréchal gouverneur général de l'Algérie délégua tous ses pouvoirs à notre égard.

Il ne nous appartient pas, Messieurs, d'examiner ici quelles ont pu être les considérations qui ont empêché l'Administration publique de donner suite aux propositions que nous avons eu l'honneur de lui soumettre.

Aucune réponse officielle n'ayant été faite à ces propositions, nous ne saurions rechercher que dans l'exposé des motifs présentés le 30 mai 1861, au Corps législatif, les causes de la détermination du gouvernement.

Ces causes, telles qu'elles sont énoncées, devraient donner lieu de notre part, si nous pensions pouvoir les discuter, à des observations qui seraient ici au moins inopportunes.

Nous nous bornerons, Messieurs, à vous rappeler dans quels termes le gouvernement demandait au Corps législatif de modifier la loi de concession des chemins de fer algériens.

L'exposé des motifs rappelle que « les tronçons de chemins de fer isolés, comme le sont les lignes qui font l'objet de notre concession, n'ont que leurs produits propres et exigent des frais d'exploitation relativement bien plus considérables que ceux qu'entraînent de grandes lignes. » L'exposé des motifs poursuit en ces termes: « Les hommes connus par leur expérience et leur habileté dans l'organisation des chemins de fer, et dont le concours eût été le plus utile, ont refusé de s'associer à un système qu'ils regardent comme ruineux pour le présent, sans avenir, et comme insuffisant pour les besoins de la colonisation de l'Algérie; ils s'appuient à cet égard sur l'expérience des chemins de fer exécutés sur le continent européen. »

Après avoir constaté que les lignes qui nous sont concédées seront probablement dans des conditions plus défavorables que certaines lignes françaises, qui ne produisent pourtant que 12 à 14,000 francs par kilomètre, l'exposé des motifs insiste sur la construction immédiate de la ligne entière d'Alger à Oran, comme étant la solution la plus favorable aux intérêts de l'Algérie et du Trésor.

Les organes du gouvernement ajoutent « qu'on ne saurait raisonnablement espérer qu'un revenu de 5 0/0 pourra tenter les capitaux privés à poursuivre la construction des chemins de fer algériens, tandis que les meilleures valeurs du marché, les actions du Nord, d'Orléans ou de la Méditerranée donnent actuellement un produit assuré de 7 0/0; — que dans une situation pareille il faut tenir compte soit des conditions générales du marché financier, soit des doutes que peut soulever l'exécution de travaux importants dans un pays tel que l'Algérie; — que dans de pareilles conditions le système de la loi de 1842 est le seul qui convienne; qu'après avoir donné en France l'élan nécessaire pour la construction de nos grandes lignes, il a dû être appliqué de nouveau à la construction de plusieurs lignes secondaires qui s'achèvent en ce moment; — qu'ainsi il y a lieu de décider la construction entière de la ligne d'Alger à Oran, d'appliquer à l'exécution du réseau la loi de 1842; enfin de garantir un intérêt de 5 0/0 sur le capital représentant les dépenses de matériel et autres afférentes à la Compagnie. »

Vous remarquerez, Messieurs, que cet exposé des motifs renferme la réfutation complète des principes en vertu desquels la loi du 20 juin 1860 a été votée, qu'il indique la source des difficultés que la Compagnie a rencontrées, et qu'il justifie surabondamment l'appel que nous avions cru devoir faire à la justice et à la bienveillance du gouvernement.

Ce document, tout complet qu'il fût, laissait entièrement à l'écart la situation actuelle de la Compagnie et le sort que l'administration entendait lui réserver.

Bien que désappointés de ce silence, nous ne pûmes l'attribuer qu'au désir que devait avoir le gouvernement de conserver sa liberté d'action et d'exiger de notre Compagnie; dans une entreprise plus importante, une réorganisation et des garanties nouvelles.

Quoi qu'il en soit, Messieurs, le silence gardé par le gouvernement sur ses intentions à notre égard fut l'objet des observations de la commission du Corps législatif. La discussion du projet de loi présenté par l'administration ne put avoir lieu dans la dernière session par ces deux motifs: « que le contrat passé avec la Compagnie concessionnaire subsistait encore, puisqu'il n'avait été rompu

ni volontairement ni judiciairement ; » que, de plus, « le nouveau système d'exécution proposé par le gouvernement, et l'importante modification apportée au réseau actuellement concédé, réclamaient un examen plus attentif et plus prolongé que ne le permettait la clôture imminente de la session législative. »

La commission, par l'organe de son honorable rapporteur, M. Josseau, résume les déclarations que lui ont faites MM. les commissaires du gouvernement d'une part, et les représentants de la Compagnie concessionnaire d'autre part. Permettez-nous, Messieurs, de vous citer quelques extraits de ce rapport.

« Le gouvernement, par ses organes, expose que si l'on avait pu espérer d'abord que les avantages offerts à la Compagnie, par la loi du 20 juin 1860, seraient suffisants pour attirer les capitaux dans l'entreprise des chemins de fer algériens, il faut reconnaître que l'on s'était trompé. Sans vouloir rien dire qui soit de nature à mettre en suspicion l'honorabilité de la Compagnie concessionnaire, les organes du gouvernement peuvent affirmer qu'elle est dans l'impossibilité d'exécuter son contrat aux conditions qui y sont stipulées. »

MM. les commissaires ajoutent que « quant à l'existence du contrat passé avec la Compagnie concessionnaire, ce ne saurait être un obstacle au vote d'une loi nouvelle, du moment qu'il serait entendu et expliqué que cette loi ne porte aucune entrave aux droits existants, qu'elle les réserve tout entiers, quels qu'ils soient, et qu'elle n'est faite que dans le but de mettre entre les mains du gouvernement, pour le cas où se réaliserait effectivement la prévision de la rupture imminente du contrat, les moyens de négocier soit avec la Compagnie actuelle, soit avec toute autre, les conditions d'une nouvelle convention pour l'exécution immédiate des chemins de fer algériens. »

Ces explications ne purent dissiper les doutes qui s'étaient élevés dans l'esprit de la majorité de la commission. Cette commission fut d'avis « qu'il n'y avait pas lieu d'examiner, quant à présent, un projet de loi dont l'exécution ne pouvait être que conditionnelle et subordonnée à l'accomplissement de faits dépendants de volontés étrangères à celles du législateur. »

Mais elle pensa que « pour prévoir le cas d'inexécution des engagements de la Compagnie, il convenait d'ouvrir un crédit de 2,500,000 francs à l'effet de continuer les travaux du chemin de fer d'Alger à Blidah. »

Tel fut le résultat de la loi votée le 27 juin dernier dans la dernière séance de la session du Corps législatif.

Aux termes du rapport de la commission, « cette loi n'implique nullement le rejet du système présenté par le gouvernement ; elle n'est qu'un simple ajournement.

« La commission s'abstient d'ailleurs d'exprimer aucun avis sur la conduite à tenir vis-à-vis de la Compagnie actuelle. Elle est convaincue que, dans les négociations à venir, le gouvernement prendra les mesures nécessaires pour que les intérêts sérieux qui peuvent être actuellement engagés dans cette difficile entreprise ne soient pas sacrifiés.

» Enfin, la commission fait les vœux les plus sincères pour qu'au début même de la prochaine session, le gouvernement soit en mesure de présenter au Corps législatif une combinaison qui assure, dans un court délai, l'exécution sérieuse et non interrompue de ces voies ferrées, qui doivent donner une si vive impulsion à la colonisation de l'Algérie. »

Plein de confiance dans la réalisation prochaine des mesures proposées par le gouvernement, votre Conseil ne perdit pas un instant pour soumettre à l'administration supérieure des propositions qui fussent en harmonie, soit avec le projet de loi présenté au Corps législatif, soit avec l'opinion exprimée par la commission.

Dès le 4 juillet, une lettre fut adressée par la Compagnie à S. Exc. le maréchal gouverneur général de l'Algérie.

Cette lettre insistait sur les considérations qui devaient engager le gouvernement à prendre une résolution immédiate.

Votre Conseil exprimait l'opinion que, ni en droit, ni en fait, la Compagnie n'était passible de déchéance ; qu'elle avait pu hésiter à user de rigueur pour les versements en retard, tant que les négociations avaient été poursuivies dans un esprit de conciliation et d'équitable réparation ; mais que dès l'instant que le gouvernement serait disposé à user de ses droits, le Conseil d'administration n'aurait lui-même d'autre devoir à remplir que d'agir rigoureusement à l'égard des actionnaires en retard. Cette lettre se terminait par les propositions suivantes adressées à S. Exc. le maréchal gouverneur général de l'Algérie :

La Compagnie se déclarait prête à traiter avec le gouvernement, sur les bases de la loi présentée au Corps législatif.

En attendant qu'un traité pût être signé et soumis à la ratification de cette assemblée, la Compagnie s'engageait à pousser avec la plus grande activité les travaux de la ligne d'Alger à Blidah.

Cette proposition fut renvoyée par S. Exc. le maréchal gouverneur général de l'Algérie à l'examen de S. Exc. le ministre des travaux publics.

Plusieurs mois s'écoulèrent sans que nous pussions savoir le sort de nos propositions.

Nous nous crûmes autorisés à les renouveler le 1er novembre dernier ; et, dans une note remise à S. Exc. le ministre des travaux publics, nous eûmes l'honneur de lui proposer les deux combinaisons suivantes :

Ou le système de la loi de 1862, conformément à notre lettre du 4 juillet ; — ou bien, subsidiairement, le maintien de notre concession actuelle dans les termes où elle a été faite, les concessions ultérieures devant avoir lieu dans le système de la loi de 1862.

Nous proposions, dans cette hypothèse, de renoncer à la subvention des 4,500,000 francs que l'Etat doit encore à notre Compagnie, pourvu que le cahier des charges de Philippeville à Constantine fût modifié ; que la construction de cette ligne fût rendue plus économique ; que, d'autre part, la garantie d'intérêt acquise à la Compagnie fût fixée à forfait à la somme annuelle de 2,750,000 francs, quel que fût le chiffre de la dépense. Nous demandions, enfin, que dès l'ouverture des premières sections, la garantie de l'Etat fonctionnât proportionnellement au nombre de kilomètres livrés à l'exploitation.

Nous ne saurions vous exprimer, Messieurs, combien nous fut pénible l'incertitude dans laquelle nous fûmes forcés de vivre pendant plusieurs mois.

Condamnés à une extrême réserve par l'état des négociations engagées avec le gouvernement, nous ne savions à quel parti nous arrêter, soit pour sauvegarder vos intérêts, soit même pour dissiper les alarmes qu'une situation aussi mal définie, se prolongeant outre mesure, pouvait faire naître parmi vous.

Enfin, l'opinion de S. Exc. M. le ministre des travaux publics nous fut connue à la fin du mois de novembre dernier.

Il résultait des renseignements officieux qui nous furent transmis : que le gouvernement était bien décidé à soumettre au Corps législatif une loi conforme à celle qu'il avait présentée dans sa dernière session, mais l'administration paraissait disposée à attribuer le bénéfice de cette loi, non pas à la Compagnie concessionnaire actuelle, qui lui semblait ne pas offrir des garanties suffisantes, mais bien à l'une des grandes Compagnies qui ont en France le siége de leur exploitation.

Dès que nous pûmes pressentir une décision qui renversait nos espérances, et qui nous paraissait porter atteinte à tous nos droits, notre ligne de conduite fut nettement tracée.

Le sort des conventions nouvelles, que l'Etat voulait négocier, était subordonné à la volonté de la nouvelle Compagnie concessionnaire, aux décisions des pouvoirs législatifs et à plusieurs circonstances placées en dehors de notre action.

Le point de départ de ces conventions, c'était la déchéance de notre Compagnie.

Il nous était impossible, Messieurs, de prévoir le résultat qu'une pareille mesure eût pu produire pour vos intérêts.

Mais, quand bien même ce résultat n'eût pas été trop défavorable (et il nous sera bien permis d'émettre quelques doutes à cet égard), votre Conseil d'administration ne pouvait se soumettre à la pensée qu'on lui reprocherait une indulgence coupable à l'égard des souscripteurs d'actions.

Cette indulgence n'eût pu d'ailleurs être justifiée aux yeux de personne, tant sont notoires la solvabilité et le crédit de la plupart des souscripteurs en retard.

Chacun, Messieurs, se rendit compte de cette situation, avec une loyauté à laquelle il serait injuste de ne pas rendre hommage. Notre entrepreneur général, en particulier, secondé par l'abondance momentanée des capitaux en Angleterre, prit des arrangements pour satisfaire au vœu formel que votre Conseil d'administration lui avait exprimé.

Tous ces efforts réunis ont amené la libération intégrale jusqu'à concurrence de 125 francs des 110,000 actions qui constituent notre capital social. — 160 actions seulement, réparties entre divers petits souscripteurs, n'ont donné lieu qu'à un versement de 50 francs.

Votre Conseil d'administration aura à aviser prochainement aux mesures à prendre à cet égard.

La réalisation complète de notre fonds social nous a permis d'annoncer à l'administration que nous allions reprendre les travaux, momentanément ralentis sur les lignes qui font l'objet de notre concession.

En effet, Messieurs, nous ne saurions désormais concevoir aucune inquiétude sur la réalisation, en temps opportun, des ressources nécessaires au service de la Compagnie ; un titre jouissant d'une garantie d'intérêt annuel de 5 0/0, amortissement compris, de la part de l'Etat, et sur lequel il reste 375 francs à verser, sera sans doute toujours d'une libération facile, quelle que soit la situation du marché financier. Et pour ce qui nous concerne, nous avons à ajouter à la valeur intrinsèque du titre, la responsabilité entière, à notre égard, de ceux qui l'ont primitivement souscrit, et la conviction profonde que le gouvernement ne pourra s'empêcher de nous attribuer bientôt le bénéfice des conditions qu'il était à la veille d'accorder à une autre Compagnie.

Nous espérons, Messieurs, que les explications qui précèdent, et que nous nous sommes attachés à rendre aussi explicites que possible, augmenteront l'intérêt avec lequel vous voudrez bien entendre les détails que nous avons à vous donner encore sur l'organisation du personnel de la Compagnie, sur ses travaux, sur sa situation financière et sur diverses mesures que nous proposons à l'approbation de cette assemblée.

ORGANISATION DU PERSONNEL DES TRAVAUX.

L'émission de nos titres était à peine terminée que, sans attendre l'homologation de nos statuts, nous nous occupions d'organiser notre personnel.

Nous avons confié la direction de nos services techniques à M. Mantion, ingénieur des ponts et chaussées, qui nous était recommandé par les hommes les plus compétents et les plus hauts placés dans l'industrie des chemins de fer.

M. Mantion a abandonné, pour venir nous donner son concours, la Compagnie du chemin de fer du Nord, au service de laquelle il a puisé, pendant longues années, une expérience et des connaissances spéciales dont chaque jour nous reconnaissons hautement la valeur.

Le service central et celui du matériel furent installés en peu de jours ; le personnel de la ligne d'Alger à Blidah, en quelques semaines ; celui de la ligne de Philippeville à Constantine dès le mois de janvier 1861.

L'organisation du personnel d'Oran fut ajournée, les études de la ligne d'Oran à Saint-Denis-du-Sig ayant été faites avec soin sous la direction habile de M. Ancour, ingénieur des ponts et chaussées.

LIGNE D'ALGER A BLIDAH.

Terrassements et travaux d'art.

Les terrassements et travaux d'art sur la ligne d'Alger à Blidah avaient été exécutés en grande partie par l'Etat. Quelques déblais restaient à faire aux abords de Blidah, ainsi que les tabliers métalliques de trois ponts, les nivellements des stations et les raccordements des chemins aux abords des passages à niveau.

Les terrassements des voies principales ont été achevés et réglés sur toute la ligne. Les tabliers en métal sont maintenant en place.

Stations.

Nous avons dû étudier et mettre aux enquêtes les projets des stations ; les emplacements proposés par la Compagnie ont été approuvés. Nous avons soumis à l'administration les plans de détail ; en attendant leur approbation, qui ne saurait tarder, nous prenons toutes nos mesures pour compléter les terrassements des gares. Nous avons mis en adjudication, le 2 janvier dernier, les principaux travaux des bâtiments.

Passages à niveau.

Nous avons soumis à l'administration les projets de quarante-deux passages à niveau de la ligne ; notre entrepreneur général prend des mesures pour en presser vivement l'exécution.

Matériel fixe.

Les rails sont commandés et les dernières livraisons en seront effectuées dans quatre mois. La première moitié des traverses est arrivée à Alger, et la dernière partie sera rendue au port avant la fin du mois d'avril. Les accessoires ne sont pas perdus de vue et ne se feront pas attendre.

L'entrepreneur général a déjà transporté à Alger deux locomotives et un grand nombre de wagons à ballast ; le ballastage et la pose des voies ne souffriront donc aucun retard.

Matériel roulant.

Nous avons mis en adjudication huit machines et huit tenders ; l'usine de Saint-Léonard, à Liége, est chargée de cette fourniture.

Nous avons également adjugé une première série de véhicules, comprenant : douze voitures mixtes de première et de deuxième classe, douze voitures de troisième classe, six fourgons à bagages et cent cinq wagons à marchandises de divers modèles. L'adjudication a été prononcée en faveur de MM. Desouches et Cie, constructeurs de matériel à Pantin.

Il nous reste à commander une série d'objets de petit matériel, dont la fourniture n'exigera pas de longs délais.

Cet exposé montre assez que toutes dispositions sont prises pour que la ligne d'Alger à Blidah soit livrée à l'exploitation le plus tôt possible. Nous avons tout lieu d'espérer que l'inauguration de cette première ligne pourra avoir lieu vers le 15 août 1862.

Nous devons pourtant vous faire observer à ce sujet que les incertitudes et les longueurs de la navigation peuvent, jusqu'à un certain point, déjouer les mesures les mieux prises, et que toutes nos opérations sont subordonnées à la livraison, en temps utile, des rails et des machines commandées en Angleterre et en Belgique.

LIGNE DE PHILIPPEVILLE A CONSTANTINE.

Cette ligne est celle que tous les avant-projets ont signalée comme étant de beaucoup la plus difficile. Elle a été évaluée à 39,000,000 fr., soit 510,000 fr., le kilomètre pour une voie. C'est un prix des plus élevés, et pourtant il était à craindre que les prévisions ne fussent dépassées. L'organisation de grands chantiers présente, en effet, dans un pays tel que l'Algérie, d'immenses difficultés ; la part de l'imprévu doit être faite très-large. On ne peut évaluer à moins de cinq mille le nombre des ouvriers dont les projets primitifs eussent exigé le concours, et le plus grand nombre eût dû être importé par nos soins.

Aussi nos études ont-elles été dirigées de façon à rechercher toutes les réductions de travaux compatibles avec une exploitation convenable. Elles touchent aujourd'hui à leur terme, et nous serons à même de présenter dans quelques semaines, à l'administration supérieure, un projet qui réduira l'importance des travaux prévus.

Tout nous fait espérer que nos propositions seront favorablement accueillies, que nous arriverons à faire disparaître toute crainte de voir les évaluations dépassées, qu'en réduisant considérablement le nombre des ouvriers à importer nous n'aurons plus à redouter sérieusement les dangers de l'acclimatation ; qu'enfin nous pourrons sensiblement rapprocher l'époque où le chemin de fer de Philippeville à Constantine pourra être livré à la circulation.

L'humanité, l'économie, l'intérêt général de l'Algérie sont ici en parfait accord : cette heureuse concordance doit garantir le succès de nos négociations.

LIGNE D'ORAN AU SIG.

Nous avons déjà eu occasion de dire que cette ligne a été soigneusement étudiée par M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département d'Oran. Aussi, persuadés que quelques mois suffiraient pour arrêter les projets définitifs, avons-nous attendu jusqu'à ces derniers temps pour en organiser le personnel. Nous venons de nommer les agents de ce dernier tronçon ; ils seront à l'œuvre sous peu de jours.

Rien ne nous fait prévoir de difficultés de ce côté, et nous espérons que les travaux pourront être entrepris sur la ligne d'Oran à Saint-Denis-du-Sig aussitôt que sur la ligne de Constantine.

En résumé, tous nos projets sont soumis à l'administration, tous les travaux sont en activité sur la ligne d'Alger à Blidah ; notre organisation est complète, et les projets définitifs seront présentés à bref délai pour les deux autres lignes ; enfin, nous avons l'espoir fondé que l'administration voudra bien approuver des tracés qui, faisant disparaître toute chance d'excédants de dépenses, tout en maintenant les conditions d'une bonne exploitation, méritent à ce double titre la préférence de la Compagnie et la sanction du gouvernement.

SITUATION FINANCIÈRE DE LA COMPAGNIE.

Nous joignons à ce rapport le compte général de la Compagnie, arrêté au 31 décembre 1860, et celui arrêté au 31 décembre 1861.

Nous croyons devoir appeler votre attention sur les articles principaux que ces comptes mentionnent.

Les frais de premier établissement s'élevaient, au 31 décembre 1860, à 1,533,791 fr. 82 c. Sur cette somme, 1,500,000 francs proviennent du premier terme de la subvention de 6,000,000 de francs que l'Etat nous a payé en travaux, conformément à la convention du 7 juillet 1860.

Le même compte s'élève, au 31 décembre dernier, à la somme de 3,377,833 fr. 72 c.

Ce dernier chiffre n'indique pas, Messieurs, la totalité des dépenses effectuées jusqu'à ce jour pour frais de premier établissement. Jusqu'à l'entière libération des actions, nous nous sommes abstenus de rien payer, à quelque titre que ce fût, à notre entrepreneur général. Ce n'est qu'en décembre qu'un premier état de situation, pour travaux effectués a pu être réglé, et il n'était pas payé le 31 décembre dernier.

Le compte de l'administration centrale montait, le 31 décembre 1860, à 692,026 fr. 52 c.

Il s'élève, le 31 décembre 1861, à 814,034 fr. 13 c.

Dans cette somme figurent pour 675,648 fr. 35 c. les frais préliminaires à la constitution de la Société, qui comprennent : les frais de publicité ; les impressions ; les travaux d'écriture ; la commission payée à la Société générale de crédit industriel et commercial, aux termes de la convention faite par les concessionnaires le 6 juillet 1860 ; l'intérêt et timbre du cautionnement de 2,000,000 francs déposé au Trésor. Enfin, les frais divers.

Vous remarquerez, Messieurs, que dans ces préliminaires ne figurent pas les frais d'études, dont la dépense a été prévue dans les avant-projets du gouvernement, et qui doivent être réglés souverainement par l'administration supérieure.

Conformément à l'article 5 de nos statuts, nous avons l'honneur de vous proposer l'approbation du compte de frais préliminaires, qui est appuyé des pièces justificatives, suivant l'usage.

Le compte de capital à réaliser se composait, au 31 décembre 1860, déduction faite des versements effectués, de 41,250,000 fr.
restant à appeler à raison de 375 francs par action sur 110,000 actions de 500 francs chacune.
Versements en retard sur le premier appel de 125 francs par action, 5,913,075
Subvention à recevoir de l'Etat, 4,500,000

Total, 51,663,075

Ce même compte, au 31 décembre 1861, offre les résultats suivants :

Somme à appeler sur les actions,	41,250,000
Subvention à recevoir,	4,500,000
Versements en retard sur 180 actions,	13,500
Total,	45,763,500

Il résulte des chiffres qui précèdent, que sur le premier versement de 125 francs par action, qui devait s'élever à une somme totale de 13,750,000 francs, la Compagnie a encaissé actuellement 13,736,500 francs.

Les ressources qui sont ainsi à notre disposition paraissent devoir suffire pour la campagne de 1862 et permettre non-seulement l'achèvement du chemin d'Alger à Blidah, mais le commencement des travaux sur les deux autres lignes. Aussi, pensons-nous être dispensés de recourir à un nouvel appel de fonds d'ici à plusieurs mois.

Il ne serait pourtant pas impossible, Messieurs, qu'usant de la faculté que lui donne le dernier paragraphe de l'article 7 de nos statuts, votre Conseil d'administration se décidât à autoriser, par voie de mesure générale, la libération anticipée des actions jusqu'à concurrence de 250 fr.

Cette décision est vivement sollicitée par plusieurs des plus forts actionnaires de la Compagnie. Ils se fondent sur la difficulté de négocier à Londres et dans d'autres places étrangères, des titres nominatifs soumis aux formalités du transfert.

Quoique la demande qui nous est faite soulève quelques objections sérieuses, nous croyons, Messieurs, que nous pourrons être amenés à l'accueillir et à envisager comme une mesure utile aux intérêts de la Compagnie la délivrance de nos titres définitifs et leur classement en un plus grand nombre de mains.

Le seul but que votre Conseil se propose en vous entretenant de cette question, c'est de vous prémunir, le cas échéant, contre toute fausse interprétation de la mesure soumise en ce moment à notre examen.

C'est dans le même ordre d'idées que nous croyons devoir vous prévenir que les actions provisoires nominatives de la Compagnie, actuellement en circulation, devront être échangées, dès le 1er février prochain, contre d'autres titres provisoires revêtus du timbre d'abonnement. Les titres actuels ne sont pas timbrés parce qu'ils ont été émis avant l'homologation des statuts, c'est-à-dire à l'époque où il n'a pas été légalement possible de régulariser notre situation à l'égard de l'administration du timbre.

Le chapitre débiteurs divers se compose, indépendamment de trois comptes d'ordre, du cautionnement de 2 millions de francs déposé à la Caisse des dépôts et consignations.

Vous vous souviendrez, Messieurs, que selon les termes de l'article 68 du cahier des charges annexé à la convention du 7 juillet 1860, ce cautionnement doit être rendu à la Compagnie par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux.

CAISSE ET PORTEFEUILLE.

La caisse se soldait au 31 décembre 1860 par 6,725 f. 17 c., et au 31 décembre 1861, par 9,502 fr. 93 c.

Ces sommes peu importantes suffisent aux dépenses courantes, notre service de caisse étant fait gratuitement par la Société générale de crédit industriel et commercial, conformément aux conventions arrêtées entre cette Compagnie et les concessionnaires le 6 juillet 18

La même convention stipule (art. 8) que la Société générale gardera en compte courant les fonds que notre Compagnie lui déposera, à un taux inférieur de 1 0/0 au taux de la Banque de France, sans que cet intérêt puisse excéder 4 0/0 l'an.

C'est en vertu de cette clause purement facultative pour notre Société, que nous avons versé en compte courant à la Société générale de crédit le montant de nos rentrées.

Le solde créditeur de notre compte s'élevait, au 31 décembre 1860, à 4,734,259 fr. 34 c.

Il s'élève, au 31 décembre 1861, à 9,501,410 fr. 84 c.

Nous avons pensé jusqu'à ce jour que le placement de nos fonds à la Société de crédit était le plus fructueux que nous pussions espérer, en ayant égard à la disponibilité constante et à la sécurité absolue que nous devons rechercher dans l'emploi de nos capitaux.

Le compte de liquidation des exercices s'élève à 45,468 fr. 14 c. se décomposant comme suit :

Intérêts sur 100,000 actions :		
Echéance du 1er février 1861,		343,750
Echéance du 1er août 1861,		343,750
Total,		687,500
A déduire :		
Intérêts de retard sur actions,	366,529 20	
Produits de fonds disponibles,	275,502 60	642,031
Solde débiteur,		45,468

Malgré le peu d'importance des dépenses faites jusqu'à ce jour et la simplicité des comptes généraux joints à ce rapport, nous avons l'honneur de vous proposer d'approuver ces comptes, sauf le contrôle d'une commission de trois membres que nous vous prions de nommer.

Nous vous demandons, en outre, que la même commission soit chargée de vous présenter un rapport sur les comptes de votre prochain exercice, lorsque nous serons dans le cas de les soumettre à votre approbation.

Nous pensons, Messieurs, bien que nos statuts soient à cet égard, que la mesure que nous avons l'honneur de vous proposer, et que nous sollicitons, au point de vue de notre propre responsabilité, recevra votre approbation.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Nous avons le regret de vous annoncer, Messieurs, que notre honorable président, M. Ferdinand Barrot, nous a donné sa démission il y a quelques mois. Des considérations tout à fait personnelles ont amené cette détermination, dont nous avons été profondément affligés, dans un moment où les difficultés que rencontre notre entreprise nous rendaient encore plus précieux le concours et les lumières d'un éminent collègue.

Aux termes de l'art. 30 de nos statuts, votre Conseil d'administration, composé de douze membres, devait se compléter jusqu'au nombre de quinze.

La démission de M. Ferdinand Barrot porte au nombre de quatre les vacances auxquelles nous avons à pourvoir.

Nous avons pensé que les choix que nous devons faire seraient plus favorables aux intérêts de la Société lorsque nous serions sortis des embarras qui ont signalé le début de notre administration.

Nous ne doutons pas d'être en mesure de résoudre cette question d'une manière satisfaisante d'ici à peu de temps, et nous aurons l'honneur de vous faire connaître dans notre prochaine réunion le parti auquel nous nous serons arrêtés.

En conformité de l'art. 37 de nos statuts, vous êtes appelés à fixer la valeur des jetons de présence accordés au Conseil d'administration, en même temps qu'à fixer, s'il y a lieu, la rémunération des administrateurs délégués.

Nous vous proposons, Messieurs, de fixer provisoirement à 50,000 francs par an, à dater du 18 septembre 1860, jour de l'homologation de nos statuts, la somme attribuée à votre Conseil d'administration.

Cette somme est inférieure aux allocations accordées dans des Compagnies d'une importance égale à la nôtre.

S'il y a lieu, comme nous le supposons, de l'augmenter lorsque le Conseil sera complet, nous aurons l'honneur de vous soumettre ultérieurement une proposition à ce sujet.

ÉCHANGE D'UNE PARCELLE DE TERRAIN

Entre la Compagnie et Mme Leprevost, veuve Te

Aux termes de l'art. 35 des statuts, le Conse

peut effectuer la vente des immeubles jugés inutiles et acheter des immeubles autres que ceux désignés à l'article 31, qu'avec l'approbation de l'assemblée générale.

C'est en vertu de cette disposition que nous devons vous demander d'approuver l'échange de 3 ares 23 centiares de terrain de la parcelle n° 41 *bis* (territoire de Blidah), nécessaire à l'établissement du chemin de fer, contre égale quantité de terrain restant libre, sur la parcelle n° 41 du même territoire, appartenant à la Compagnie.

Messieurs,

Avant de terminer ce premier rapport, auquel nous avons donné un développement inusité, nous croyons devoir le résumer en vous faisant connaître nos appréciations sur la situation présente et sur l'avenir de la Compagnie.

Nous ne saurions vous dire quels seront les produits de l'exploitation des chemins de fer en Algérie. Tout est nouveau dans ce pays en pareille matière, et tandis que les statistiques semblent ne promettre que des résultats médiocres, plusieurs hauts fonctionnaires de l'Algérie, un certain nombre de personnes qui ont longtemps résidé dans cette colonie, persistent à dire que l'exploitation de nos lignes sera plus fructueuse que nous ne le pensons.

La mise en activité, aujourd'hui prochaine, de la ligne d'Alger à Blidah, nous fournira les premiers éléments d'une conviction à cet égard.

Mais, quel que soit le résultat de notre exploitation, il est aujourd'hui démontré que les conditions de la concession du 7 juillet 1860 ne pouvaient produire ce que le gouvernement recherchait avant tout : l'intervention énergique des capitaux privés dans l'œuvre de la colonisation algérienne.

Cet échec, que nous avons eu le regret de n'avoir pas su prévoir, nous a mis, dès l'origine de notre administration, aux prises avec de grandes difficultés.

Les moyens rigoureux, pour amener la réalisation de notre capital social, nous ont paru, en fait, aussi impraticables qu'ils étaient contraires à nos sentiments d'équité et à notre esprit de conciliation.

Nous avons espéré atteindre un double but dans nos négociations de ces derniers mois :

Amener le versement intégral des sommes en retard et déterminer le gouvernement à reviser les termes de notre concession.

Le rapport que nous venons de vous lire prouve que le premier de ces résultats a été complétement atteint. Aujourd'hui, les ressources financières de la Compagnie sont pleinement assurées.

Les délais qui se sont écoulés n'auront retardé que de peu de mois l'achèvement de la ligne d'Alger à Blidah, qu'il nous eût été, dans tous les cas, impossible de livrer à l'exploitation au terme prévu par le cahier des charges.

Sur la ligne de Philippeville à Constantine, les travaux d'études, que nous avons activement poursuivis, nous permettent d'offrir au gouvernement une solution beaucoup plus satisfaisante que celle qui avait été prévue. Cette solution diminue le chiffre des dépenses, et si, comme nous avons tout lieu de l'espérer, elle est acceptée par l'administration, elle place à l'abri de tout accident imprévu et de toute éventualité l'efficacité de la garantie que la loi du 20 juin 1860 attribue à notre capital.

Le chemin de fer d'Oran à Saint-Denis-du-Sig, dont l'étude va s'achever, n'offre que des questions faciles à résoudre, et ne nous inspire à ce titre aucune inquiétude.

Ainsi, sans manquer à la réserve que nous nous sommes imposée dans ce rapport, nous croyons pouvoir vous affirmer que soit que le traité à forfait avec sir Morton Peto doive s'accomplir jusqu'au bout, soit que la modification du tracé entre Philippeville et Constantine doive amener une réduction de dépenses, et par conséquent une équitable révision du marché qui nous lie à notre entrepreneur, nos actionnaires peuvent compter, grâce à la garantie de l'État, sur une sécurité qui fait défaut à tant d'entreprises de la même nature.

Cette perspective peut vous rassurer, dans une certaine mesure, après les inquiétudes exagérées auxquelles la situation de la Compagnie a donné lieu pendant ces derniers mois. Mais elle ne saurait suffire ni à vos intérêts particuliers, qui, dans les circonstances spéciales où ils ont été engagés, ont tant de droit à la bienveillance du gouvernement, ni même aux intérêts généraux qui se rattachent à notre entreprise.

Ces intérêts réclament impérieusement que notre crédit soit à la hauteur de la mission qui nous est réservée.

En effet, les trois lignes dont la concession nous a été faite ne sont que le commencement de ce grand réseau dont l'achèvement intéresse à un si haut degré l'œuvre de la colonisation algérienne. Le gouvernement a témoigné, dans la dernière session, sa ferme intention de hâter la construction de ce réseau, et la Chambre s'est complétement associée à ses vues.

Et pourtant, comment les intentions du gouvernement pourraient-elles s'accomplir, si, en réclamant le concours de l'industrie privée, on ne consentait à lui accorder que des conditions notoirement insuffisantes ?

Permettez-nous, Messieurs, de vous rappeler à ce sujet les paroles que l'honorable rapporteur de la commission, M. le comte Lehon, adressait, le 18 mai 1860, au Corps législatif :

« Une entreprise fondée au moyen du concours financier de l'État ne peut péricliter.

» Elle doit réussir comme effet moral avant tout et comme résultat économique ensuite. Ceci est vrai ; en Algérie, plus que partout ailleurs, l'esprit d'entreprise n'est pas encore développé, mais il est appelé à faire un jour la fortune du pays. Si sa première application venait à être malheureuse, sans résultats propices, il s'ensuivrait un coup fatal porté au développement de la richesse par le travail et le capital ; de là un découragement profond, des espérances déçues et un temps d'arrêt plus que fâcheux dans l'extension de la colonisation. Les chemins de fer seront pour l'Algérie une trop bonne affaire, si on peut s'exprimer ainsi, pour ne pas désirer ardemment qu'il en soit de même pour ceux qui l'entreprendront : une fois l'œuvre accomplie, on ne pourra leur envier les profits réalisés et on sera heureux de leur attribuer l'honneur d'une tâche honorablement remplie. »

Ces paroles remarquables, auxquelles nous ne saurions rien ajouter sans en affaiblir la portée, sont sans doute conformes à la pensée du gouvernement.

Aussi, rassurés par la solidarité étroite qui unit désormais le sort de notre entreprise aux progrès de la colonisation algérienne, devons-nous attendre avec confiance le moment où se réaliseront les promesses qui nous ont été faites à diverses reprises.

Nous ne saurions vous dissimuler que le souvenir toujours présent de ces promesses et la conviction que l'État n'attend que l'occasion favorable de les réaliser, ont contribué puissamment à soutenir notre courage et à tracer la ligne de conduite à laquelle nous nous sommes arrêtés.

Comment admettre, en effet, que le gouvernement n'améliore pas les termes de notre concession, quand, après en avoir proclamé hautement l'insuffisance, il s'est montré décidé à modifier en faveur d'une autre Compagnie les conditions qui nous régissent ?

Daignons-nous attendre jusqu'au moment, sans doute prochain, où la construction de la ligne entière d'Alger à Oran sera décidée, nous ne cesserons, Messieurs, de continuer nos démarches avec la persévérance et l'ardeur qu'inspire la défense d'une cause éminemment juste.

Notre tâche à ce sujet ne nous paraîtra accomplie que le jour où le succès ayant couronné nos efforts, nous pourrons vous annoncer que nous avons définitivement assuré l'avenir de notre entreprise.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport qui précède, M. le président met aux voix les diverses résolutions suivantes que l'assemblée adopte après épreuve et contre-épreuve :

Première résolution.

L'assemblée approuve le compte rendu qui vient de lui être lu.

Deuxième résolution.

L'assemblée approuve, sauf le contrôle de la commission, les comptes généraux de l'exercice 1860 et de l'exercice 1861, annexés au rapport du Conseil d'administration.

Troisième résolution.

L'assemblée nomme une commission de cinq actionnaires pour l'examen des comptes généraux des exercices 1860 et 1861.

La même commission est chargée de présenter un rapport sur les comptes de l'année 1862, à l'assemblée générale à laquelle ces comptes seront soumis.

Sont nommés membres de cette commission :

MM. Germain Thibaut,
Gaillard,
Dehaynin,
Viboux,
Bos-Darnis.

Quatrième résolution.

Conformément à l'article 5 des statuts, l'assemblée générale approuve les frais relatifs à l'entreprise faits antérieurement au 18 septembre 1860, date de la constitution de la Société, et s'élevant à la somme de 675,048 fr. 55 c.

Cinquième résolution.

L'assemblée approuve l'échange d'une parcelle de terrain d'une contenance de 3 ares.

Sixième résolution.

L'assemblée générale fixe provisoirement à la somme de 50,000 francs par an l'allocation destinée au paiement des jetons de présence des administrateurs et de la rémunération des administrateurs délégués.

Sur la proposition formulée par deux actionnaires, l'assemblée émet, à l'unanimité, le vœu que le gouvernement améliore les termes de la concession, conformément à ses propres déclarations, aussitôt que possible, et avant l'époque où de nouveaux appels de fonds, pour la continuation des travaux, devront avoir lieu.

MISE AU CONCOURS

de la fourniture de 3,400 tonnes de rails

POUR

LE CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT DE BERNE.

CONDITIONS :

Les rails seront livrés libres de tous frais aux stations suivantes du chemin de fer Central suisse :

1,200 tonnes à la gare de Bienne ;
1,100 tonnes à la station de Schonbuhl (située à 2 lieues de distance de Berne, dans la direction de Bâle) ;
100 tonnes à la station de Zollikofen (à 1 1/2 lieue de Berne, même direction);
1,000 tonnes aux stations de Ostermundigen ou de Gennligen (3/4 ou 5/4 de lieue au delà de Berne, direction de Thoune).

Les offres de prix pour la fourniture doivent être faites en francs et par tonne. Les soumissions doivent être adressées, jusqu'au 20 janvier 1862 inclusivement, au Comité soussigné, cachetées et franches de port, avec la suscription : *soumission pour fourniture de rails.* Le cahier des charges et les dossiers de construction des rails sont déposés au Comité, et sont à la disposition des intéressés.

Berne, le 31 décembre 1861.

Comité directeur du chemin de fer de l'Etat de Berne.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de 3 0/0. La Société se charge **gratuitement**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Le sénateur, président, Marquis G. d'AUDIFFRET.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Société anonyme.

Capital social : 20 millions.

Avances et crédits par comptes courants sur nantissement de marchandises, titres, actions, obligations et autres valeurs.

Siége social, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1861	en 1861	0/0
Novembre.	1,989,265 85	2,147,631 38	158,365 53	7.96
11 1ers mois	14,685,845 90	15,823,393 84	1139,547 94	7.76

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

Recettes du 31 décembre 1861.	901 696 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	69 831.303 90
— — 1860.	63.721.630 80
Différence.....	6.110.673 10

1862. Longueur exploitée : 1708 kilomètres. 1861. — 1683 —

14e année. — 1re semaine.

Du 1er au 7 janvier 1862.

163.449 Voyageurs	304 696 97
Bagages, Marchandises, etc....	829.352 57
Total.......	1.134.039 54
Recettes antérieures.....	»
Total général.....	1.134.039 54
1re semaine de 1862..........	1 134 039 54
Semaine correspondante de 1861.	1.013.021 05
Différence.....	121.018 49

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 octobre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 octob 1861	41.218.712 69
Du 1er janvier au 31 octob 1860	38.135.910 72
Différence en faveur de 1861.	3.082.801 97

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 octob 1861	16.825.091 17
Du 1er janvier au 31 octob 1860	14.768.683 55
Différence en faveur de 1861.	2.056.407 62
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux.....	5.130.209 50

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Recettes du 31 décembre 1861.	169.941 93
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	69 968.738 50
— — 1860.	66.712 325 41
Différence.....	3 256 413 09

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 1475 kil. — 1862.. 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil

Du 1er au 7 janvier 1862.

77.752 Voyageurs..........	338.030 99
Bagages, Marchandises, etc....	710.134 39
Total.......	1.048 165 38
Semaine correspondante de 1861.	1.127.327 56
Différence.....	79.762 18

CONCESSIONS NOUVELLES.

COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT.

Décembre 1861.

Section de Coutras à Brives et Limoges.
Longueur légale exploitée : 245 kilomètres.

18.400 Voyageurs............	79 937 33
Bagages, Marchandises, etc....	148.529 08
Total.......	228 466 41
Mois correspondant de 1860....	98.056 20
Différence.....	130.410 21
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	1.785.798 90
— — 1860.	879.959 95
Différence.....	905.834 95

Ligne de Montauban à Rodez.
1861 Longueur exploitée : 204 kilomètres.

18.975 Voyageurs............	38.243 58
Marchandises, etc............	177.913 62
Total.......	216 157 20
Mois correspondant de 1860....	193.819 19
Différence.....	22.338 01
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	2.446.309 35
— — 1860.	1.983.390 15
Différence.....	462.919 20

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.
Longueur exploitée : 25 kilomètres.

57.000 Voyageurs............	34.015 88
Bagages, Marchandises, etc....	1.577 75
Total.......	35.593 63
Mois correspondant de 1860....	32.040 06
Différence.....	3.553 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	656.027 90
— — 1860.	604.976 15
Différence.....	51.051 75

Ligne de Moulins à Montluçon.
Longueur légale exploitée : 85 kilomètres.

9 510 Voyageurs............	37.454 33
Bagages, Marchandises, etc....	113.686 42
Total......	151.140 75
Mois correspondant de 1860....	122.385 53
Différence.....	28.755 22
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	1.312 060 92
— — 1860.	1.074.994 05
Différence.....	237.066 87

Ligne d'Arvant à Massiac.
Longueur légale exploitée : 23 kilomètres

2.559 voyageurs..............	2.724 69
Bagages, marchandises, etc....	4.697 79
Total......	7.422 48

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.
Paris à Marseille.
1862. Longueur exploitée 1111 kilomètres. 1861 — 1111 —

Du 1er au 7 janvier 1862.

152.955 Voyageurs............	470.426 70
Bagages et marchandises......	1.925.269 04
Total.......	2 395.696 04
Semaine correspondante de 1861.	1 915.604 99
Différence.....	480 091 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.395.696 04
— — 1861.	1.915.604 99
Différence.....	480.091 05

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.
1862. Longueur exploitée ; 211 kilomètres. 1861. — 211 —

Du 1er au 7 janvier 1862.

12.200 Voyageurs............	31.414 00
Bagages, Marchandises, etc....	59.219 35
Total.......	90 633 35
Période correspondante de 1861.	91.420 96
Différence.....	787 61
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	90.633 35
— — 1861.	91.420 96
Différence.....	787 61

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.
1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres. 1861. — 506 —

41.880 Voyageurs............	91.354 30
Bagages et Marchandises......	370.622 50
Total.......	461.976 80
Semaine correspondante de 1861.	278.796 10
Différence.....	183 180 70
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	461.976 80
— — 1861.	278.796 10
Différence.....	183.180 70

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres. 1861. — 1213

Du 1er au 7 janvier 1862.

307.224 Voyageurs............	392.349 50
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	69.994 65
— — Pet. vitesse	417.836 35
Total.......	880 180 50
Semaine correspondante de 1861.	849.623 30
Différence.....	30.557 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	880.180 50
— — 1861.	849.623 30
Différence.....	30 557 20

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau pendant les 11 premiers mois 1861-1860 (Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

11 mois 1861, 900 kilomètres...	46.896.666 94
— 1860, 900 — ...	43.367.551 76
Différence.....	3.529.115 18

RÉSEAU MIXTE.

11 mois 1861, 295 kilomètres...	3.987.731 75
— 1860, 288 — ...	3.794.572 41
Différence. 7 — ...	193.159 34

NOUVEAU RÉSEAU.

11 mois 1861, 18 kilomètres...	160.955 37
— 1860, 18 — ...	126.595 96
Différence.....	34.359 41
Différence totale : 7 kilom.	3.758.633 93

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres 1861. — 967 —

Du 1er au 7 janvier 1862.

159.828 Voyageurs............	315 305 80
Bagages, Marchandises, etc....	825 251 45
Total.......	1.140 557 25
Semaine correspondante de 1861.	1.047.345 16
Différence.....	93 212 09
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 140 557 25
— — 1861.	1.047.345 16
Différence.....	93.212 0

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 141 kilomètres

6.545 Voyageurs............	7.295 70
Bagages, Marchandises, etc....	11.674 95
Total de la semaine...	18.970 65
Semaine correspondante de 1861.	3 608 51
Différence.....	15.362 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	18 970 65
— — 1861.	3.608 51
Différence.....	15 362 14

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres. 1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 244 kilomètres.

Du 1er au 7 janvier 1862.

39.701 Voyageurs............	124.261 65
Bagages, Marchandises, etc....	387.079 24
Total.......	511.340 91
Canaux.....................	39 608 06
Totaux réunis.....	550.948 97
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	455.767 81
Canaux...	36 452 09
Total.......	492.219 90
Différence.....	58.729 07
Chemin de fer et canal latéral : Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	550.948 97
— — 1861.	492.219 90
Différence.....	58.729 07

NOUVEAU RÉSEAU.
Ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.
Longueur exploitée : 99 kilomètres.
Décembre 1861.

10.021 Voyageurs............	20.668 81
Bagages, Marchandises, etc....	35.975 10
Total.......	56.643 91
Mois correspondant de 1860....	41.845 84
Différence.....	14 798 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	807.167 69
— — 1860.	714.513 66
Différence.....	92.654 03

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.
1862. Longueur exploitée : 107 kilomètres. 1861. — 104 —

Du 1er au 7 janvier 1862.

14.154 Voyageurs............	22.532 05
Bagages, Marchandises, etc....	55.044 94
Total.......	77 576 99
Semaine correspondante de 1861.	64.627 86
Différence.....	12 949 13
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	77 576 99
— — 1861.	64.627 86
Différence.....	12.949 13

BESSEGES A ALAIS

1862 Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 1er au 7 janvier 1862.

Voyageurs..................	2.235 90
Bagages, Marchandises, etc....	26.338 65
Total.......	28 574 55
Semaine correspondante de 1861.	27 375 45
Différence.....	1.199 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	28.574 55
— — 1861.	27.375 45
Différence.....	1.199 10

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.
1862 Longueur exploitée 131 kilomètres. 1861. — 131 —

Du 1er au 7 janvier 1862

13.344 Voyageurs............	22.736 30
Bagages, Marchandises, etc....	25.343 20
Total.......	48 079 50
Semaine correspondante de 1861.	49 150 88
Différence.....	1.071 38
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	48 079 50
— — 1861.	49.150 88
Différence.....	1 071 38

NOUVELLES SECTIONS.
Longueur exploitée : 27 kilomètres

[illegible] Voyageurs............	1.906 »
Bagages, Marchandises, etc....	1.010 »
Total.......	2.916 »

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.
1862. Longueur exploitée : 1646 kilomètres. 1861. — 1295 —

Du 1er au 7 janvier 1862.

61.678 Voyageurs............	182.596 5[…]
Bagages, Marchandises, etc....	767 438 […]
Transports militaires..........	40.035 […]
Total.......	990.070 […]
Semaine correspondante de 1861.	619.093 […]
Différence.....	370.976 […]

RÉSEAU LOMBARD.
1862 Longueur exploitée ; 381 kilomètres. 1861. — 381 —

37.173 Voyageurs............	66 616
Bagages, Marchandises, etc....	56.850
Transports militaires..........	8.622
Total.......	132.088
Semaine correspondante de 1861.	109.383
Différence.....	22 705

RECETTES
des deux réseaux réunis pendant la semaine
1862. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres. 1861. — [illegible]

En 1862......................	1.131 15[…]
En 1861......................	728 46[…]
Différence.....	402 68[…]

RECETTES
des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier

En 1862......................	1.131 15[…]
En 1861......................	728 46[…]
Différence.....	402 68[…]

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)
Ligne de Plaisance à Bologne.
1862 Longueur exploitée : 147 kilomètres 1861. — 147 —

14.225 Voyageurs............	28.6[…]
Bagages, Marchandises, etc....	30.57[…]
Transports militaires..........	14 0[…]
Total.......	73 1[…]
Semaine correspondante de 1861.	55.4[…]
Différence.....	17.7[…]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	73.1[…]
— — 1861.	55.4[…]
Différence.....	17.7[…]

NORD DE L'ESPAGNE

Longueur exploitée :
Lignes de Burgos et d'Alar..... 308 kilom.
Ligne de l'Escorial............ 50 […]

Du 1er au 7 janvier 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs.....................	30[…]
Marchandises..................	69[…]
Total.......	99[…]
Produit annuel par kilomètre...	16[…]
Recettes antérieures...	
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	99[…]

Ligne de l'Escorial.

Voyageurs.....................	7[…]
Marchandises..................	6[…]
Total.......	1[…]
Produit annuel par kilomètre...	1[…]
Recettes antérieures...	
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1[…]
Total des recettes des deux lignes en 1862...............	11[…]

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 1er au 7 janvier 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	174.640 »»
[illegible] quintaux Marchandises.	594.277 50
Total	768.917 50
Semaine correspondante de 1861.	765.270 »»
Différence	3.647 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	768.917 50
— — 1861.	765.270 »»
Différence	3.647 50

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 1er au 7 janvier 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861 — 482 —

10.261 Voyageurs	66.314 37
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	11.883 08
— (Petite vit.)	128.773 74
Total de la semaine	206.971 19

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861 — 104 —

[illegible] Voyageurs.	10.942 89	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	2.115 47	20.987 74
Marchandises. (Petite vitesse)	7.929 38	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862. Longueur exploitée : 114 kilomètres.

2.801 Voyageurs..	7.708 48	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.641 27	15.836 23
Marchandises. (Petite vitesse)	6.486 48	
Total des trois lignes réunies.		252.795 16
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862		»
Total général des recet. en 1862.		252.795 16
— — 1861.		255.122 91
Différence		2.327 75

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

2e quinzaine de décembre 1861	6.601 26
— — 1860	8.365 62
Différence	1.764 36

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 805 kilomètres.

Du 10 au 16 décembre 1861

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

13.979 Voyageurs	97.693 68
Marchandises	121.071 78
Total	218.765 46
Recettes antérieures en 1861 ..	9.885.815 58

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 5 au 11 janvier 1862.

23.495 Voyageurs	22 480 »»
Bagages, Marchandises, etc	22.220 »»
Total	44 700 »»
Semaine correspondante de 1861.	44.698 »»
Différence	2 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.634 276 »»
— — 1861.	3.192.989 »»
Différence	441.287 »»

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 252 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 1er au 7 janvier 1862.

29.522 Voyageurs	41.595 35
Bagages, Marchandises, etc	36.286 19
Total	77.881 54
Semaine correspondante de 1861.	80.018 81
Différence	2.137 27
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	77.881 54
— — 1861.	80.018 81
Différence	2.137 27

CORDOUE A SÉVILLE

1861. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 17 au 23 décembre 1861.

51e semaine	35.706 75
Subvention annuelle, 620.000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	47.522 55
Semaine correspondante de 1860.	38.791 80
Différence	8.730 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	2.196 837 45
— — 1860.	2.054.589 25
Différence	142.248 20

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 22 au 31 décembre 1861.

17.159 Voyageurs	56.098 16
Marchand., cargaison, équipages	66.386 14
Total	122.484 30
Semaine correspondante de 1860	73.720 75
Différence	48.763 55
Moyenne de la recette kilomét.	»
Recettes depuis le 1er janv. 1861.	4.141.162 39

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 1er au 7 janvier 1862.

25.916 Voyageurs	45.161 85
Bagages, marchandises, etc	29.384 44
Recettes diverses	1.653 51
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	24.805 20
Total	101.005 »»
Semaine correspondante de 1861.	109.874 02
Différence	8.869 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	101.005 »»
— — 1861.	109.874 02
Différence	8.869 02

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 170 kilomètres.

Du 1er au 7 janvier 1862.

Voyageurs	»
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	»
Marchandises (petite vitesse)	»
Total	27.731 12
Produit annuel par kilomètre.	»

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 156.
1861. Kilomètres exploités : 118.

Du 1er au 7 janvier 1862.

27.881 Voyageurs	29.820 60
1.929 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	14.015 40
Total	43.836 »»
Semaine correspondante de 1861.	32.402 04
Différence	11.433 96
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	43.836 »»
— — 1861.	32.402 04
Différence	11.433 96

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX. XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 17 au 23 décembre 1861.

17.385 Voyag., Bagag. et March.	57.563 20
Recettes antérieures	3.593.949 30
Total	3.651.512 50
51e semaine de 1861	57.563 20
Semaine correspondante de 1860.	46.377 40
Différence	11.185 80
Augmentation kilométrique	1 02 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1861. Longueur exploitée : 90 kilomètres.
1860. — 52 —

Du 24 au 30 décembre 1861.

8.370 Voyageurs	3.907 40
Bagages, articles de messagerie.	467 98
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	18.472 19
Total de la semaine	22.847 57
Recettes antérieures	798.005 78
Total	820.853 35
Recettes de la semaine en 1861.	22.847 57
Période correspondante de 1860.	7.512 60
Différence	15.334 97

ANVERS A GAND

Décembre 1861	50.419 14	12 mois 1861	803.704 18
Id. 1860	54.275 28	Id. 1860	763.071 05
Différence...	5.143 76		40.633 13

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 23 au 31 décembre 1861.

Voyageurs	10.101 66
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	659 34
— (Petite vit.)	2.522 34
Total	13.283 34
Produit annuel par kilomètre..	»

OMNIBUS DE PARIS

Du 8 au 14 janvier 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris.	Banlieue.
Recettes	[illegible] 05	76 50	41 29
Semaine correspondante de 1861...	216.642 45	[illegible] 50	34 98
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	600.307 10	79 21	46 28
Période correspondante de 1861...	497.906 90	70 37	44 38
Différence...	102.400 20	8 84	1 90

Faillite de la
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS

Les syndics ont l'honneur d'informer le public qu'à compter du 15 janvier courant, leurs bureaux sont transférés rue Saint-Georges, 16.

Faillite de la
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Les syndics ont l'honneur d'inviter MM. les créanciers obligataires qui n'ont pas encore produit leurs titres, à les déposer immédiatement contre récépissé dans les bureaux de la faillite, rue Saint-Georges, 16, de 10 heures à 4 heures, et à se présenter en personne ou par fondé de pouvoir, pour affirmer leurs créances à l'assemblée à laquelle ils seront convoqués.

MM. les créanciers obligataires qui négligeraient de remplir ces formalités, encoureraient la privation du droit de délibérer dans les assemblées et de participer aux répartitions.

CHEMINS DE FER

ALGÉRIENS

Avis aux actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que l'intérêt semestriel échéant le 1er février 1862, à raison de 5 0/0 l'an sur les sommes versées, leur sera payé sur la présentation de leurs titres provisoires, à partir dudit jour, 1er février 1862, à la caisse de la Compagnie, rue Taitbout, 57, de 10 heures à 2 heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX

MM. les porteurs d'obligations anciennes sont prévenus que le coupon d'intérêt (du semestre échu le 15 janvier courant, leur est payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c.:

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 19 décembre 1861.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

Le 31 janvier 1862, à midi précis, aura lieu, au siége de la Compagnie, à Barcelone, calle Moncada, n° 12, la mise en adjudication d'une fourniture de :

11,400 tonnes de coke Newcastle;
7,200 tonnes de charbon en briquettes ;
400 tonnes de charbon de forge;
450 tonnes de charbon de Newcastle.

Les personnes qui voudront y prendre part devront se conformer strictement aux conditions du cahier des charges, qu'on mettra à leur disposition :

A Barcelone, dans les bureaux de la Société ;

A Paris, chez MM. Ad. Marcuard et Ce, rue Bergère, 18 ;

A Londres, chez M. Georges Crawford, rew, 29, Austin friars.

Les soumissions cachetées seront reçues jusqu'au 31 janvier 1862, au siége de l'administration, à Barcelone, et devront porter sur la totalité de la fourniture.

Barcelone, le 1er janvier 1862.

L'administrateur gérant,
Joaquin Arimon.

SOCIETE DU CHEMIN DE FER DU

GRAO DE VALENCE A ALMANSA

Le comité de direction a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que le semestre d'intérêts échu le 21 décembre 1861, est payable, à raison de 7 fr. 50 c., depuis le 1er janvier courant :

A Paris, chez M. Pedro Gil, 23, rue Saint-Georges ;

A Valence, au siége de la Société ;

A Madrid, chez M. José Campo, 113, calle de Fuencarral;

A Barcelone, chez M. José Lamana, 13, calle Ancha.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations du deuxième emprunt de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er février prochain leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c.:

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, 50, rue de Provence;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le 15 février prochain, à trois heures précises de l'après-midi, salle Lemardelay, rue de Richelieu, n° 100.

Les actionnaires porteurs de 50 actions ou plus, ou de certificats d'inscription nominative du même nombre d'actions, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée. Pour y être admis, ils doivent déposer dans les bureaux de la Société à Paris, rue de Richelieu, 99; à Rome, à la Banque romaine, et à Bologne, dans les bureaux de la Société, avant le 5 février prochain, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats d'inscription nominative. Sont également reçues comme donnant droit d'admission à l'assemblée générale, toutes pièces constatant ces dépôts d'actions de la Société faits à la Banque de France, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, au Sous-Comptoir des chemins de fer, ou dans tout autre établissement financier.

Ces titres ou pièces pourront être déposés, à partir du 20 janvier courant, à Paris, à Rome et à Bologne, comme il est dit ci-dessus, et des cartes personnelles d'admission seront remises en échange à MM. les **actionnaires ou à leurs fondés de** pouvoirs. Ceux-ci qui doivent être actionnaires de la Société, devront déposer, en même temps que leurs titres ou pièces, une procuration spéciale dont le modèle est dès à présent déposé dans les bureaux de la Société.

Aux termes de l'article 39 des statuts, cinquante actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix en son nom personnel. Comme fondé de pouvoirs, il peut réunir en outre vingt voix.

Il sera soumis, dans cette réunion, à MM. les actionnaires des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes de l'article 32 des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le quinzième du fonds social.

MM. les actionnaires de l'ancienne société de Frascati, porteurs d'au moins 134 actions de cette société, qui représentent 50 actions de la Société générale des chemins de fer romains, ont le droit d'assister à l'assemblée générale des actionnaires, en se conformant aux formalités ci-dessus mentionnées pour le dépôt des titres.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERELLE.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES DE LA LOIRE

Service de la dette de l'ancienne Société civile des Mines de la Loire, dont sont tenues solidairement les quatre Sociétés anonymes des Mines de la Loire, des Houillères de Montrambert et de la Béraudière, des Houillères de Saint-Etienne et des Houillères de Rive-de-Gier.

Tableau par ordre numérique des obligations des emprunts ci-après, dont le tirage a eu lieu, en séance publique, le 20 décembre 1861 :

1° Emprunt de 4852, dite de conversion, de l'ancienne Société civile des Mines de la Loire, créé pour la conversion des anciens emprunts de ladite Société.

57 obligations remboursables le 1er février 1862.

Première série :

198	1210	2798	3378	4571
206	1518	2820	4059	5284
601	2105	2929	4265	5438
1102	2989	3329	4570	

Deuxième série :

6116	7650	8825	10516	11073
6650	7805	8935	10754	11360
6788	7891	9521	10828	11931
7418	8255	9847	10829	

Troisième série :

12172	14308	14971	16581	17066
12529	14405	15112	16960	17177
13303	14536	15259	16733	17650
13647	14859	15945	16755	

2° Emprunt de l'ancienne Compagnie des Mines réunies de Saint-Etienne, du 24 mai 1845, de 1,934 obligations.

7e annuité (sur dix), remboursable le 1er avril 1862 :

38	247	547	578	607
39	314	549	585	609
251	370	562	587	695
246	540	572	603	

3e Emprunt du 7 mai 1846 de l'ancienne Société civile des Mines de la Loire, de 448 obligations.

7e annuité (sur dix), remboursable le 1er mai 1862 :

4	60	149	257	328
19	61	150	259	342
22	93	164	264	347
37	96	166	282	352
40	98	172	297	
42	99	188	313	
52	121	194	324	
55	131	246	325	

Ces obligations sont payables comme les coupons, savoir :

A Paris, au siége de la Société, rue de Richelieu, 85 ;

A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

A Genève (Suisse), chez MM. Lombard, Odier et Ce.

Et à Saint-Etienne, aux bureaux de la Société, place Marengo, 2.

SOCIÉTÉ DES

DEUX CIRQUES.

Avis aux actionnaires.

MM. les actionnaires de la Société des deux Cirques sont invités à se réunir en assemblée générale annuelle, le vendredi 31 janvier courant, à 1 heure précise, à l'administration du Cirque-Napoléon, rue de Crussol, *h bis*.

Nota. Aux termes des statuts, les actionnaires porteurs de dix actions au moins auront seuls droit d'assister à cette assemblée, à laquelle ils seront admis sur la production de leurs titres.

DEJEAN,
directeur-gérant.

COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT

V.-C. BONNARD ET Ce.

MM. les actionnaires du Comptoir central de Crédit V.-C. Bonnard et Ce, rue de la Chaussée-d'Antin, 53, sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le samedi 15 février prochain, conformément à l'article 52 des statuts.

La réunion aura lieu à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures après-midi.

Pour en faire partie, il faut être porteur et propriétaire d'au moins vingt-cinq actions et les avoir déposées au plus tard au siége de la Société, contre récépissé, cinq jours avant l'époque indiquée pour la réunion.

On pourra s'y faire représenter par des fondés de pouvoir ayant eux-mêmes le droit de voter.

Les actions peuvent être déposées dans ce même délai de cinq jours :

A Marseille, chez MM. V.-C. Bonnard et Ce, rue de la Mission-de-France.

N. B. — MM. les actionnaires sont priés de déposer toutes les actions en leur pouvoir, afin d'éviter une remise.

Le gérant,
V.-C. BONNARD et Ce.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition de janvier du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe ; — les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs Illustrés* des Réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales Gares des Chemins de fer, chez les principaux Libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

SERVICES MARITIMES
DES
Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE
FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Gorée par transbordement à Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne, et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibraïla, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie. — Le samedi, chaque 2 semaines, à dater du 30 novembre, pour Palerme, Messine, Syra ; Smyrne, Rhodes, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa, Alexandrie.

Egypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 8 décembre, pour Malte, Alexandrie et la Syrie.

Algérie. — Alger, les mardi et samedi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bone, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ; Marseille, place Royale, 1; Lyon, 7, place des Terreaux ; Bordeaux, 36, quai Baccalan ; ou consulter le *Livret-Chaix* et *l'Indicateur des chemins de fer.*

L'OPINION NATIONALE

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef, A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. BONNEAU, E. LAURENT (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, BARBAL, E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

L'HISTOIRE SECRÈTE DU GOUVERNEMENT AUTRICHIEN, par Alf. MICHIELS, un beau volume de près de 500 pages, moyennant l'envoi de 3 fr. 50 c.

PRIMES GRATUITES.

1° LE DRAME DE LA JEUNESSE, roman, par Paul FÉVAL, formant près de 200 pages ;

2° Ce qui a paru de la FEMME DE COEUR, roman par Marc BAYEUX.

Ces deux ouvrages seront envoyés gratuitement et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr., un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Cours [illegible]	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époque jouissance	Dénomination	Samedi 11 Comptant	Samedi 11 Terme	Lundi 13 Comptant	Lundi 13 Terme	Mardi 14 Comptant	Mardi 14 Terme	Mercredi 15 Comptant	Mercredi 15 Terme	Jeudi 16 Comptant	Jeudi 16 Terme	Vendredi 17 Comptant	Vendredi 17 Terme
[illegible]	1000	libérés	110 »	Janv.-juillet	Banque de France	2930 »	[illegible]	2930 »	[illegible]	2950 »	[illegible]	2950 »	[illegible]	2950 »	[illegible]	2930 »	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	[illegible]	[illegible]	645 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	6[illegible]7 50	[illegible]
[illegible]	[illegible]	250	30 »	Id.	Crédit foncier de France	1205 »	[illegible]	1210 »	1210 [illegible]	1215 »	[illegible]	1215 »	[illegible]	1215 »	1225 [illegible]	1240 »	1250 »
[illegible]	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	470 25	[illegible]	475 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	480 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	474 75	[illegible]
[illegible]	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	450 »	[illegible]	450 »	[illegible]	450 »	[illegible]	450 »	[illegible]	450 »	[illegible]	450 »	[illegible]
[illegible]	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]	95 »	[illegible]	96 25	[illegible]	95 »	[illegible]
[illegible]	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	87 50	[illegible]	87 50	[illegible]	88 75	[illegible]	90 »	[illegible]	90 »	[illegible]	90 »	[illegible]
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	1010 »	[illegible]	1010 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1010 »	[illegible]
[illegible]	500	libérés	15 »	Mai-nov.	— Obligations communales, 3 0/0	425 »	[illegible]	427 50	[illegible]	425 »	[illegible]	425 »	[illegible]	425 »	[illegible]	425 »	[illegible]
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 10e d'obligations communales	88 75	[illegible]	88 75	[illegible]	88 75	[illegible]	87 50	[illegible]	88 75	[illegible]	87 50	[illegible]
[illegible]	500	330	15 »	Mai et nov.	— Nouvelles oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	100	70	3 »	Novembre.	— 10e de nouv. oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	375	15 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	652 50	[illegible]
[illegible]	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	728 75	731 25	731 25	717 50	731 75	730 25	722 50	742 50	728 75	741 25	735 »	737 50
[illegible]	500	150	25 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	427 50	432 50	427 50	425 75	430 »	[illegible]	430 »	[illegible]	427 50	430 »	427 50	430 »
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	37 50	[illegible]	37 50	[illegible]	37 50	[illegible]	37 50	[illegible]	37 50	[illegible]	37 50	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	4 20	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	95 »	[illegible]	95 »	[illegible]	93 75	[illegible]	92 50	[illegible]	93 75	[illegible]	92 50	[illegible]
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	[illegible]	[illegible]	240 25	[illegible]	240 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	240 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Dernier dividende payé
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	[illegible]	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septembre	»
A	— de la Guadeloupe	[illegible]	600	500	»	mars septembre	»
A	— de la Guyane	[illegible]	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	[illegible]	600	500	»	[illegible]	»
C	Comptoir [illegible]	40 »	200.000	100	»	octobre	4 [illegible]
C	[illegible]	520 »	21.000	500	»	[illegible]	25 »
C	[illegible]	610 »	20.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
C	[illegible] de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	[illegible]
A	[illegible] Propriétaires	875 »	6.000	1/6.000	»	[illegible]	63 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	830 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	»	»	»	juillet	21 »
A	[illegible] de Lyon	70 »	60.000	100	10	[illegible]	néant.
A	[illegible] de Londres	37 50	250.000	100	»	[illegible]	néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	62 50	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	620 »	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— actions nouvelles	675 »	32.000	500	100	[illegible]	5 [illegible]
A	Compagnie générale maritime	407 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	[illegible] L. Gay et Cie	302 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	[illegible] et Cie	455 »	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible] et Cie, navigation mar.	479 »	22.000	1/22000	»	[illegible]	»
A	[illegible] Basse Seine et Oise	516 25	»	500	»	[illegible]	»
	CANAUX.						
A	[illegible], actions de capital	1312 50	60.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	95 »	68.000	»	»	[illegible]	»
A	Bourgogne, actions de capital	940 »	27.200	1.000	»	avril octobre	30 »
A	— act. de jouissance	150 »	27.200	»	»	[illegible]	11 50
C	[illegible]	950 »	6.600	1.000	»	avril octobre	20 »
A	[illegible]	[illegible]	19.650	1.000	»	avril octobre	50 »
A	[illegible] à la Bassée	7500 »	600	5.000	»	février août	641 25
A	[illegible] à l'Oise	705 »	11.550	1.000	»	juin décembre	50 »
A	[illegible] française consolidée	1350 »	6.000	1.0000	»	janvier juillet	65 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	135 »	340.000	100	»	janvier juillet	10 »
C	[illegible] de Marseille	300 »	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible] impériale de Lyon	410 »	21.500	1/21500	»	[illegible]	18 50
C	[illegible] et Magasins généraux de Paris	525 »	25.000	1/25000	150	[illegible]	»
C	[illegible] et Entrepôts de Marseille	477 50	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	[illegible] du Havre	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
	GAZ.						
A	Cie par. écl. et de chauffage par le gaz	913 »	140.000	1/140000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	925 75	»	»	»	[illegible]	»
A	[illegible]	77 50	20.000	250	»	janvier	néant.
C	[illegible] et mines de Portes	225 »	36.000	1/36000	»	avril octobre	12 50
C	[illegible]	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	[illegible]	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
C	[illegible], Sèvres, etc.	[illegible]	525	1/[illegible]	»	1er juin	60 »
C	[illegible]	2350 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
C	[illegible], Vaise et Lyon	1070 »	2.600	1/2600	»	[illegible]	77 50
C	[illegible] de Paris	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	[illegible], Lebon et Cie	420 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 3[illegible]
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	545 »	30.000	1/30000	»	[illegible]	30 »
A	[illegible] (Aveyron)	2000 »	2.480	3 [illegible]	»	juin décembre	néant.
A	[illegible]	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
A	[illegible] (Saône-et-Loire)	615 »	18.000	500	»	juin décembre	10 »
A	[illegible]	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre	20 »
A	[illegible] et Commentry	505 »	30.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	[illegible]	610 »	10.500	1/10500	»	[illegible]	»
A	[illegible] Nord	[illegible]	6.000	1/[illegible]	»	[illegible]	30 »
A	[illegible]	510 »	50.600	1/[illegible]	»	avril octobre	20 »
A	[illegible] et chemins de fer	617 50	51.000	1/51000	»	mai novembre	70 »
A	[illegible]	[illegible]	»	500	»	[illegible]	néant.
A	[illegible] Comté	[illegible]	10.000	500	»	mai novembre	»
A	[illegible] (forges et chantiers)	810 »	10.000	1/10000	»	[illegible]	60 »
A	[illegible]	290 »	»	250	»	[illegible]	25 »
A	[illegible]	177 50	»	500	»	[illegible]	»
A	[illegible] (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	[illegible]	1160 »	5.000	1.000	»	septembre	90 »
A	[illegible]	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
A	[illegible] et Cie	705 »	14.000	500	»	septemb. mars	75 »

	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Dernier dividende payé
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1790 »	2.000	1/2000	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
A	Grand'Combe	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	Loire	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	avril octobre.	12 »
A	Montrambert	[illegible] 75	[illegible]	1/[illegible]	»	avril octobre.	[illegible]
A	Saint-Étienne	[illegible] 75	[illegible]	1/[illegible]	»	avril octobre.	10 50
A	Rive-de-Gier	[illegible] 75	[illegible]	1/[illegible]	»	avril octobre.	12 »
A	Carmaux	[illegible]	15 [illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	20 »
A	Azincourt	[illegible]	1 [illegible]	1/[illegible]	»	septembre	néant.
A	Charlotte	[illegible]	3 [illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	25 »
A	Layon-et-Loire	[illegible]	1 [illegible]	1/[illegible]	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	20 »
A	Quarignon	[illegible]	6 [illegible]	250	»	[illegible]	10 »
A	Charbonnages belges	[illegible]	30 [illegible]	[illegible]	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	[illegible]	3 [illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible]	[illegible]	3 [illegible]	1 [illegible]	»	[illegible]	30 »
Civ	[illegible] (cuivre)	[illegible]	[illegible]	100	»	août	néant.
C	[illegible] id.	[illegible]	7 [illegible]	1 [illegible]	»	[illegible]	»
A	[illegible], plomb argentifère	[illegible]	[illegible]	1/[illegible]	»	[illegible]	néant
A	[illegible] zinc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	»
C	Vieille-Montagne, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	[illegible]	3 [illegible]	1.000	»	janvier juillet.	[illegible]
A	Stolberg privilégiée id.	[illegible]	[illegible]	375	»	octobre	17 »
A	— non privilégiée, id.	[illegible]	[illegible]	375	»	octobre	néant.
A	[illegible] id.	[illegible]	5 [illegible]	1 [illegible]	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie id.	130 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	[illegible]	8.000	500	»	septembre	45 »
C	[illegible] id.	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	15 »
C	[illegible] Lainière id.	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Pont-Remy id.	378 75	5.000	1/5000	»	31 avril	30 »
C	Siècle journal	[illegible]	2.400	1/2400	»	[illegible]	125 »
C	Journaux réunis id.	[illegible]	6 [illegible]	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit id.	3400 »	100	2.[illegible]	»	[illegible]	»
A	Saint-Gobain glaces	13500 »	3 [illegible]	1/3[illegible]	»	[illegible]	750 »
C	Montluçon id.	110 »	24 [illegible]	500	»	[illegible]	néant
A	Oignies (Belgique) id.	110 »	27 [illegible]	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	[illegible]	2 [illegible]	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie, Vidanges	[illegible]	24 000	500	»	[illegible]	20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	30 000	100	»	31 mars	25 »
C	Chaillet et Cie	21 25	40 000	100	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	80 000	250	»	[illegible]	11 »
C	Deux cirques (E. Dejean et Cie)	[illegible]	8 7500	200	»	5 févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
»	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	[illegible] 25	»	»	»	[illegible]	»
50	Cie impériale des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	56	[illegible]	5 »
[illegible]	Ports de Marseille	495 »	30.000	500	15	janvier juillet	30 »
50	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	150	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1105 »	4.533	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	982 50	11.085	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1060 »	8.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	14.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
[illegible]	Carmaux (charbonnages)	295 »	6.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	445 »	13.000	500	48	janvier juillet	25 »
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8.000	500	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	295 »	20.000	500	90	avril octobre	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	282 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	480 »	2.110	312 50	31	31 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	265 »	7.000	500	50	31 mars sept.	13 »
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	415 »	8.660	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	525 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
10	Gaz de Paris	445 »	23.500	500	65	janvier juillet	25 »
[illegible]	Union des gaz	265 »	22.727	250	15	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	277 50	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	[illegible]	»	»	»	[illegible]	[illegible]
»	Omnibus de Paris	487 50	17.500	500	»	janvier juillet	[illegible]
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	235 »	16.000	250	30	janvier juillet	[illegible]

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 11 au 17 janvier

Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 11 compt.	Samedi 11 terme	Lundi 13 compt.	Lundi 13 terme	Mardi 14 compt.	Mardi 14 terme	Mercredi 15 compt.	Mercredi 15 terme	Jeudi 16 compt.	Jeudi 16 terme	Vendredi 17 compt.	Vendredi 17 terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	1335 »	1335 »	1335 »	1340 »	1332 50	1337 »	1334 75	1333 75	1336 »	1335 »	1335 »	[illegible]
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
411.767	400	»	85 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	Nord ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	975 »	980 »	976 25	980 »	977 50	978 75	[illegible]	[illegible]
41.178	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	915 »	[illegible]	915 »	915 »	915 »	[illegible]	915 »	[illegible]
41.077	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	960 »	[illegible]	960 »	960 »	[illegible]	[illegible]	960 »	[illegible]
500.000	500	tout	40 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	581 25	580 »	582 50	582 50	581 »	582 50	581 25	581 »	577 50	580 »	573 75	[illegible]
»	»	»	21 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	62 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1035 »	1030 »	1033 75	1032 50	[illegible]	1037 50	1038 75	[illegible]
[illegible]	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	680 »	680 »	676 25	677 50	678 75	678 75	680 »	[illegible]
300.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	540 »	541 25	541 25	540 »	540 »	541 25	537 50	540 »	540 »	538 75	541 25	[illegible]
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	[illegible]	[illegible]	[illegible]	352 50	353 75	355 »	351 25	352 50	351 25	357 50	[illegible]	[illegible]
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	525 »	530 »	525 »	527 50	533 75	[illegible]	533 75	[illegible]
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	387 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	387 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	387 50	387 50	392 50	390 »	391 25	391 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
19.500	500	tout	11 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
56.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	30 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	30 »	[illegible]
»	»	»	»	»	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	410 »	[illegible]
100.000	500	tout	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	330 »	[illegible]	331 25	330 »	328 75	[illegible]	332 50	[illegible]	330 »	[illegible]
»	»	»	[illegible]		Lyon (Croix-Rousse) Sathonay	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	310 »	[illegible]	310 »	[illegible]	310 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
400.000	500	tout	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	501 25	501 25	498 75	501 25	[illegible]	501 25	495 »	498 75	[illegible]	501 »	500 »	[illegible]
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	[illegible]	530 »	528 75	[illegible]	531 25	531 25	527 50	527 50	528 25	528 75	533 75	[illegible]
80.000	500	075	22 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Ouest-Suisse	147 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	153 »	[illegible]	150 »	[illegible]	152 50	[illegible]	152 50	[illegible]
71.500	500	tout	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	442 50	[illegible]	440 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	437 50	[illegible]	447 50	[illegible]	447 50	[illegible]
55.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	327 50	330 »	337 50	336 25	335 »	[illegible]	340 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
240.000	500	400	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	517 50	517 50	517 50	517 50	517 50	517 50	518 75	520 »	[illegible]	[illegible]	518 75	[illegible]
90.000	325	tout	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	332 50	325 »	325 »	327 50	330 »	331 25	330 »	330 »	[illegible]	311 25	332 50	[illegible]
200.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	417 50	421 25	420 »	[illegible]	[illegible]	420 »	418 75	420 »	415 »	415 »	417 50	[illegible]
38.000	500	tout	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
47.500	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	[illegible]	421 25	425 »	[illegible]	[illegible]	420 »	417 50	420 »	422 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Grao de Valencia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	401 25	402 50	[illegible]	391 75	390 »	393 75	391 75	393 75	385 75	390 »	391 25	[illegible]
170.000	400	tout	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	210 25	213 75	218 75	216 25	218 75	217 50	220 »	220 »	219 75	220 »	217 50	[illegible]
50.000	500	tout	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	202 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	207 50	[illegible]	205 »	205 »	211 25	[illegible]
»	»	»			Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»		janvier, juillet	Portugais	365 »	[illegible]	375 »	[illegible]	370 »	[illegible]	365 »	[illegible]	365 »	[illegible]	370 »	[illegible]
»	[illegible]	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Intérêt annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	11	13	14	15	16	17
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	— 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1093 »	[illegible]	[illegible]
1847—1849	28.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	1020 »	[illegible]	[illegible]	960 »
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1020 25	1020 »	1020 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852—1854	31.330	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	975 »	[illegible]	[illegible]	975
1852—1856	308.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	491 50	492 50	492
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	485 »	485 »	[illegible]	[illegible]
1852	21.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	511 25	[illegible]	512 50	515 »	520 »	520
1851	102.614	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	491 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	8.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	[illegible] 50	295 »	297 50	298 75	298 75	300
1853	64.643	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0	[illegible]	291 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	265.920	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0	[illegible] 25	308 75	314 25	311 25	310 »	[illegible]
1852—1861	1.492.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	[illegible] 50	311 25	312 50	312 »	311 »	[illegible]
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	[illegible] 75	310 »	317 50	316 »	317 »	[illegible]
1855	87.710	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes)	[illegible] 25	296 25	291 25	291 25	[illegible]	[illegible]
1857—1860	137.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	— (nouvelles)	[illegible]	283 75	285 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	[illegible]	308 75	310 »	310 »	308 75	[illegible]
1852—1861	1.550.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0	[illegible] 25	296 25	296 25	295 »	296 »	[illegible]
1857	214.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	[illegible]	298 75	300 »	301 25	300 »	[illegible]
1856—1861	419.780	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0	[illegible]	287 50	286 25	288 75	288 »	[illegible]
1858	22.610	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	[illegible] 75	[illegible]	280 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857—1861	801.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	[illegible] 50	297 50	297 50	297 50	297 50	[illegible]
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0	[illegible] 50	283 75	283 75	283 75	[illegible]	[illegible]
1859	118.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0	[illegible] 75	287 50	288 25	285 »	[illegible]	[illegible]
1858—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	[illegible] 75	301 »	300 »	300 »	[illegible]	[illegible]
1858—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 ... par le gouv. autrich.	[illegible] 50	262 »	265 »	265 »	[illegible]	[illegible]
1857—1864	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 id.	[illegible] 50	245 »	245 »	242 »	240 »	[illegible]
185[illegible]	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id.	[illegible] 25	208 75	211 25	208 75	208 »	[illegible]
186[illegible]	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	241 75	243 75	[illegible]	243 75	243 »	[illegible]
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	[illegible] 25	250 75	258 75	258 75	258 »	[illegible]
1859	24.576	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	[illegible]	245 »	245 »	243 75	241 »	[illegible]
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	[illegible] 75	237 »	[illegible]	237 50	237 »	[illegible]
1859—1861	300.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	[illegible] 75	241 50	243 75	242 75	241 »	[illegible]
1859	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	[illegible]	[illegible]	173 »	[illegible]	173 »	[illegible]
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre	Montblanch à Reus	241 75	[illegible]	[illegible]	241 25	243 »	[illegible]
1858—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	»	Chemins portugais	221 50	221 25	221 25	221 25	221 »	[illegible]
1858	109.500	»	»	»	500	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	65 »	[illegible]	65 »	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 11 comptant	Samedi 11 terme	Lundi 13 comptant	Lundi 13 terme	Mardi 14 comptant	Mardi 14 terme	Mercredi 15 comptant	Mercredi 15 terme	Jeudi 16 comptant	Jeudi 16 terme	Vendredi 17 comptant	Vendredi 17 terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	[illegible]	68 60	68 90	69 »	68 95	69 20	[illegible]	69 20	69 »	69 20	69 25	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	97 90	97 50	97 »	[illegible]	97 60	[illegible]	97 25	97 »	97 70	97 35	97 10	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	91 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	91 »	[illegible]
Rentes 4 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	[illegible] 75	452 50	443 75	443 75	443 75	443 75	[illegible]	443 75	441 25	441 25	442 50	[illegible]
Ville de Paris, Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1080 »	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	468 75	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	101 »	[illegible]
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	225 »	[illegible]	223 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	225 »	[illegible]	225 »	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	96 25	[illegible]	95 25	[illegible]	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	41 25	[illegible]	43 75	[illegible]	43 75	[illegible]	43 75	[illegible]	43 75	[illegible]	43 75	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 3/8	[illegible]	93 3/4	[illegible]	93 3/8	[illegible]	93 3/8	[illegible]	93 3/8	[illegible]	93 3/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	70 1/2	[illegible]	70 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	70 [illegible]	[illegible]	70 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0 1860 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	[illegible] 20	68 50	68 75	68 30	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	68 75	[illegible]
Id. 3 0/0 id.	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	41 [illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	[illegible] 30	64 05	63 50	63 15	64 10	64 75	[illegible]	[illegible]	64 10	[illegible]	64 30	[illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	[illegible]	[illegible]	67 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Espagne, dettes extérieure, jouissance fin juin 1861	[illegible]	[illegible]	44 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	43 [illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieure	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	40 3/4	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1851	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	17 [illegible]	[illegible]
Id. passive	[illegible]	18 3/8	17 [illegible]	[illegible]	18 7/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	17 1/2	17 [illegible]	17 3/4	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	280 [illegible]	[illegible]	272 50	[illegible]	281 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	287 50	[illegible]
Haïti, annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Paris. — Imprimerie Napoléon Chaix et Cie, rue Bergère, 20.

Le gérant, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1116. — 21e ANNÉE. — N° 4. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 25 JANVIER 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	16 fr.	8 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du journal (calculé sur 8 points).	3 fr. 50
Aux bureaux	4 fr. 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELAMY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

NOUVELLES
PRIMES GRATUITES
DU
Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 500 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 500 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000 fr.**

Au tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné, dont l'abonnement ou réabonnement d'une année sera fait à une époque postérieure au 20 décembre 1861, aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres à l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — *L'Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 49. — Banque de France, 50. — Les nouvelles réformes financières, 50. — Le 4 1/2 0/0 et les obligations trentenaires, 51. — Les actions du chemin de fer de Pampelune à Saragosse, 51. — Chronique industrielle, 52. — Marché des valeurs industrielles, 52. — Bourses étrangères, 52. — Bourse de Londres, 52. — Changes, 53. — Matières, 53. — Bulletin commercial, 53. — Avis aux actionnaires, 53. — Bulletin des recettes de la semaine, 54. — Nominations, 53. — Rapport du ministre des finances à l'Empereur, 54. — Union des gaz, rapport, 58. — Obligations trentenaires. — Recettes, 60-61. — Annonces, 61-62. — Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 63. Cours des actions et obligations industrielles, 63. — Cours des actions et obligations du chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 64.

BULLETIN DE LA SEMAINE

L'événement capital de la semaine, c'est la publication du rapport de M. Achille Fould sur la situation des finances et sur les mesures à prendre pour assurer l'équilibre des budgets en même temps que la réduction de la dette flottante.

Dans les premières heures de l'apparition de ce grave document, des réalisations se sont produites ; le cours de 70 francs était d'ailleurs un point d'arrêt que nous avions prévu ; mais après une discussion, qui n'a pas été longue, sur ce cours rond qui ferme définitivement l'ère du cours de guerre, la hausse a repris avec un entrain et une vigueur qui ont tout emporté : la rente, les obligations trentenaires, les actions de chemins de fer, les valeurs étrangères, etc.

En présence d'un pareil mouvement, dont la solidité paraît inattaquable, le succès des mesures habilement concertées par M. Fould ne saurait être douteux. La haute banque dirige le mouvement ; le public, qui paraît reprendre le chemin de la Bourse, s'y associe avec confiance. Evidemment, une situation toute nouvelle se dessine. Nous l'étudierons dans son principe, dans ses développements et dans son but ultérieur.

Une erreur de télégraphie promptement rectifiée avait fait croire à la mort de lord Palmerston ; la santé du noble lord est gravement compromise, mais on ne paraît pas redouter de catastrophe prochaine. Du reste, cet incident n'avait exercé aucune influence sur la tenue des fonds publics.

Comme nous l'avions fait pressentir samedi dernier, la Banque de France vient de ramener à 4 1/2 0/0 le taux de son escompte. Le prix élevé de la rente sur le marché des fonds publics permet d'entrevoir, avant qu'il soit longtemps, une nouvelle réduction de l'intérêt commercial.

Le cours de 70 fr. 50 a été marqué par une réaction légère, qu'il faut attribuer à des réalisations de bénéfices ; mais cette réaction n'a eu qu'une courte durée, car la rente ferme aujourd'hui à 70 fr. 75 c

Les primes fin courant et fin prochain étaient presque introuvables.

Dont 50 c., on a fait 20 c. à 25 c. d'écart ; dont 25 c., on a fait 30 c. à 40 c.

Les primes dont 1 fr. fin prochain se sont négociées avec une différence de 50 c. ; celles dont 50 c. ont été traitées à 90 c. et 1 fr. d'écart.

Le 4 1/2 s'est naturellement élevé à de hauts prix ; il a été négocié entre 98 et 99 francs et ferme aujourd'hui à 99 fr. 40 ; il est loin d'avoir atteint les cours que lui promettent les conditions de la conversion.

Les obligations du Trésor non libérées ont eu un marché très-actif ; elles se sont élevées subitement du cours de 443 à 456, coupon détaché.

Dont 5 francs elles ont été demandée fin février à 557 50 et 560.

Les obligations libérées ont été demandée à peu près dans les mêmes prix, mais sans grosses affaires.

On n'oubliera pas que, les premiers, il y a quinze jours, nous avons signalé les bas cours de cette valeur et prédis la hausse.

La Banque de France a fait 2,950 francs.

Les actions du Crédit foncier ont progressé à 1,275 ; cependant, une légère réaction les a ramenées à 1,267 50. Nous nous occuperons bientôt en détail de cet important établissement de crédit.

L'Emprunt italien est très-ferme à 64 francs et 64 fr. 40.

Le Mobilier, qui était resté, comme les chemins, en dehors du mouvement de hausse, a eu aujourd'hui une grande amélioration ; il ferme à 747 50, et, le mouvement de hausse aidant, cette valeur verra sans doute de plus hauts cours.

Le Lyon, qui déjà était en voie de hausse, aussitôt son augmentation de recettes connue, est monté à 1,060 et 1,063 75. Depuis combien de mois ne prévoyons-nous pas cette hausse persistante? Si nos abonnés s'y sont laissé tromper, ce ne sera pas de notre faute.

L'Orléans ferme aujourd'hui à 1,337 50 ; toute hausse profitera toujours à cette valeur : elle est si solidement placée qu'elle peut défier ses détracteurs.

Le Nord reste immuable dans ses cours. L'Est a une légère tendance à la hausse ; il finit à 580.

Le Midi a bondi aujourd'hui à 690 ; c'est toujours un des chemins favorisés par la spéculation ; on escompte son prochain dividende.

L'Ouest profite de l'espoir de l'accroissement des recettes que lui apportera l'exposition de Londres.

Le Lyon à Genève, dont le sort est fixé, échappe à toute spéculation.

Les Lombards sont fermes.

Les Romains ont été un peu ébranlés par un bruit mal interprété, mais ils reprendront facilement.

Le Pampelune est très-demandé.

Le Barcelone est faible ; les porteurs d'actions voudraient être mieux éclairés sur cette affaire.

L'abondance des matières nous force à ajourner au prochain numéro une réponse au journal *la Cote* sur cette valeur.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 80, ferme à 70 75.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 98 15, ferme à 99 40.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Jadraque)	42.12 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille).	33.85 0/0
Besançon à Alais	24.06 0/0
Guillaume-Luxembourg	23 31 0/0
Cordoue à Séville	17.09 0/0
Midi	15 98 0/0
Lyon-Genève	13 85 0/0
Dauphiné	12.97 0/0
Union Suisse	11.»» 0/0
Ardennes	5.89 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	5.09 0/0
Ouest suisse	3.71 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	3.27 0/0
Nord	2 96 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Est	0.75 0/0
Séville-Xérès-Cadix	2.19 0/0
Ouest	4 05 0/0
Victor-Emmanuel	6.07 0/0
Orléans	12.66 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	13.03 0/0
Autrichiens	17.60 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	17 janvier.	24 janvier.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 50	70 75	1 25	» »
Rente à 1/2 0/0	97 55	99 40	1 85	» »
Banque de France	2950 »	2960 »	10 »	» »
Consolidés	93 2/8	93 »/»	» »	» 2/8
Crédit foncier	1240 »	1267 50	27 50	» »
Crédit industr. et com.	562 50	562 50	» »	» »
Crédit mobilier	737 50	747 50	10 »	» »
Comptoir d'Escompte	657 50	655 »	» »	2 50
Orléans	1338 75	1337 50	» »	1 25
Nord	981 25	983 75	2 50	» »
Nord nouveau	915 »	915 »	» »	» »
Est	575 »	580 »	5 »	» »
Paris-Méditerranée	1040 »	1062 50	22 50	» »
Midi	682 50	690 »	7 50	» »
Ouest	540 »	543 75	3 75	» »
Genève	360 »	361 25	1 25	» »
Dauphiné	527 50	522 50	5 »	» »
Ardennes ancien.	380 »	380 »	» »	» »
Ardennes nouveau	390 »	390 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	500 »	497 50	» »	2 50
Victor-Emmanuel	330 »	330 »	» »	» »
Russes	302 50	302 50	» »	» »
Romains	217 50	198 75	» »	18 75
Sud-Autr.-Lombard.	530 »	528 75	» »	1 25
Saragosse Pampelune	332 50	395 »	62 50	» »
Saragosse-Alicante	517 50	510 »	» »	7 50
Saragosse-Barcelone	322 50	325 »	2 50	» »
Nord-Espagne	416 25	410 »	» »	6 25
Séville-Xérès-Cadix	420 »	410 »	» »	10 »

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil général de la Banque, dans sa séance de ce jour, a réduit le taux de l'escompte à 4 1/2 0/0.

Paris, le 21 janvier 1862.

Le Secrétaire général,

MARSAUD.

LES NOUVELLES MESURES FINANCIÈRES.

On lira plus loin le texte entier du rapport adressé à l'Empereur par S. Exc. M. Achille Fould. Nous y renvoyons, pour ce qui concerne la préparation et la fixation des budgets, ainsi que l'établissement de taxes nouvelles ou le remaniement d'impôts anciens. Nous nous bornons à signaler ici la création d'un droit spécial sur les bordereaux des agents de change et des courtiers. Ce droit, qui sera perçu en sus du timbre de dimension, sera proportionnel au chiffre des opérations constatées par ces bordereaux ; toutefois il ne pourra excéder 5 francs, et les transactions inférieures à 3,000 francs en seront complétement exemptes. En fait, c'est peu de chose ; mais, considéré sous un autre point de vue, c'est un indice certain du peu d'espoir que l'on doit conserver de voir s'alléger les charges qui pèsent déjà sur les valeurs mobilières.

La partie essentielle du rapport de M. Achille Fould, en ce qui touche aux intérêts que représente spécialement le *Journal des chemins de fer*, c'est la conversion du 4 1/2 0/0 en 3 0/0. On en avait beaucoup parlé, et ce qui s'en était dit d'avance n'était ni complétement erroné, ni complétement exact.

Il y a longtemps que la nécessité de faire disparaître la rente 4 1/2 0/0, qui comprime l'essor du 3 0/0 et lui fait une concurrence dommageable, est démontrée pour tous les financiers. L'exercice du droit de conversion était suspendu pour l'État pendant une période de dix ans. Cette période prend fin le 22 mars prochain (1). D'ici là, l'État est parfaitement en droit de proposer aux rentiers une transaction qui les délivre de la menace de conversion suspendue sur leur tête.

Il y a deux manières de convertir : diminuer l'intérêt ou augmenter le capital par un versement supplémentaire. C'est à ce dernier parti que s'est judicieusement arrêté M. le ministre des finances, préoccupé avant tout de réduire le chiffre de la dette flottante, qui atteindrait incessamment 963 millions. Réduire l'intérêt et recourir en même temps à un emprunt, c'eût été chose contradictoire et inconciliable.

Voici sur quelles bases s'établit la transaction projetée :

Le cours de 3 0/0 est aujourd'hui 24 janvier, 70 fr. 75 c. ; à déduire 25 centimes pour un mois d'arrérages, reste net 70 fr. 50 c. Le cours du 4 1/2 est en même temps de 99 fr. 40 c. ; déduisant 1 fr. 50 c. pour quatre mois d'arrérages, reste net 97 fr. 90 c. 4 fr. 50 c. de rente représentent 3 francs plus la moitié de 3 francs : donc l'unité de 4 1/2 représente une unité et demie en 3 0/0. Par conséquent, le prix du 4 1/2 0/0 devrait représenter le prix du 3 0/0, plus la moitié de celui-ci. Le 3 0/0 étant net à 70 50, le 4 1/2 devrait coûter 70 60 plus la moitié, soit 70 50 + 35 25 = 105 75. Il ne coûte réellement que 97 fr. 90 c. Il en résulte que le porteur de 4 1/2, qui voudrait aujourd'hui convertir sa valeur en une somme égale de 3 0/0, devrait débourser un supplément ou soulte de 7 fr. 85 par chaque fois 4 fr. 50 c. de rente, soit 785 francs par 450 francs de rente. Cette soulte serait d'autant plus forte que le cours du 3 0/0 serait proportionnellement plus élevé.

L'Etat aurait pu proposer purement et simplement aux porteurs du 4 1/2 de verser entre ses mains le montant total de cette soulte, en échange d'une somme égale de rente en 3 0/0 ; l'opération eût été équitable en principe, car pour une rente de 4 fr. 50 en 4 1/2, l'Etat n'est débiteur que d'un capital de 100 fr., tandis que pour 4 fr. 50 de rente en 3 0/0, il est débiteur d'un capital et demi, soit 150 francs. Mais, dans ces termes rigoureux, l'opération n'aurait réussi qu'à deux conditions, la première que la conversion fût obligatoire avec option de remboursement, la seconde que le 4 1/2 0/0 fût coté tout au moins au pair.

En ce cas, comme le fonds 4 1/2 comprend environ 173.000,000 de rente, soit environ 38,500,000 de fois 4.50 de rente, l'Etat recevrait 38,500,000 fois 7.85 = 301,225,000 francs, et la dette flottante serait diminuée d'autant.

Mais, pour déterminer les rentiers à entrer plus facilement dans les vues de l'Etat, il faut de toute nécessité leur accorder un avantage, c'est-à-dire leur abandonner une partie quelconque de la soulte qu'on pourrait exiger d'eux

(1) Le décret de conversion du 5 0/0 est daté du 1 mars 1852, mais il porte expressément que le délai de dix ans n'expirera que le 22 mars 1862.

en cas de conversion forcée. Quelle sera la proportion? C'est ce qu'on ne saurait prévoir encore ; en effet, la loi qui sera présentée au Corps législatif réservera au ministre des finances la faculté de régler la quotité de la soulte à demander aux rentiers. Ceci est d'ailleurs conforme aux précédents en matière d'emprunts, puisque c'est toujours le ministre des finances qui fait régler par décret le taux d'émission.

Cependant, pour fixer les idées, prenons un exemple : supposons que la soulte réclamée ne soit que de 5 francs pour 4 fr. 50 c. de rente au lieu de 7 fr. 85 c. Il en résultera que 4 fr. 50 c. de rente en 3 0/0 coûteront aux rentiers 1° la valeur de leurs 4 fr. 50 c. de rente en 4 1/2, soit 97 fr. 90 c.; 2° la soulte de 5 francs; ensemble 102 fr. 90 c., soit du 2 0/0 à 68 fr. 60 c. Le cours du 3 0/0 étant sur le marché de 70 fr. 50 c., les 4 fr. 50 c. de rente 3 0/0 qui leur auraient été délivrés vaudraient environ 105 fr. 75, et les constituerait en bénéfice de 2 fr. 85 c. sur leur débours. Ce n'est pas tout : si la quotité de la soulte une fois fixée, les cours du 3 0/0 venaient encore à s'élever, le bénéfice des rentiers convertis s'accroîtrait de toute cette hausse supplémentaire, et chaque franc de hausse sur le 3 0/0 leur donnerait un bénéfice de 1 fr. 50 c. pour 4 fr. 50 c. de rente convertie, en sus du bénéfice intrinsèque de la conversion.

D'autres facilités leur seront encore accordées; d'abord celle de payer la soulte en plusieurs versements qui coïncideraient avec l'échéance des coupons et se compenseraient avec eux; enfin, le paiement des arrérages par trimestre au lieu du paiement par semestre, fixé pour les anciennes rentes. Cette dernière innovation ferait du nouveau 3 0/0 un fonds particulier, qui n'arriverait à se confondre avec l'ancien 3 0/0 qu'après l'achèvement total de l'opération.

Dans ces conditions, il est hors de doute que M. Achille Fould pourra mener à bon port son entreprise hardie; mais en supposant qu'une partie seulement du 4 1/2 se prêtât à la conversion, ce fonds serait assez diminué pour laisser toute la prépondérance au 3 0/0, et celui-ci retrouvant dans l'avenir des cours plus élevés, rien ne s'opposerait à ce que dans un temps plus ou moins rapproché, le surplus du 4 1/2 se fût éteint par voie de conversion forcée avec option de remboursement.

Tel est le mécanisme de l'opération conçue par M. Achille Fould. Nous nous en tenons pour aujourd'hui à cette description sommaire; les explications détaillées qui seront fournies au Corps législatif nous permettront d'y revenir en plus ample connaissance de cause.

AUGUSTE VITU.

LE 4 1/2 0/0 ET LES OBLIGATIONS TRENTENAIRES EN PRÉSENCE DE LA CONVERSION.

L'utile opération qu'entreprend aujourd'hui S. Exc. le ministre des finances est d'autant plus belle, qu'en constituant une mesure éminemment utile à l'État, elle profite à la fois aux porteurs de 3 0/0, de 4 1/2 0/0 et d'obligations trentenaires.

1° Le 3 0/0 profite, puisqu'il devient seul rente d'État.

2° Les porteurs de 4 1/2 0/0 profitent, puisque la conversion leur fournit un avantage qu'on peut ainsi apprécier :

Au minimum, le pair de la rente, soit.....	Fr.	100 »
Plus l'intérêt échu au moment de la conversion (échéance 22 mars)		2 25
Donc le taux minimum du 4 1/2 est pour le 22 mars.....	Fr.	102 25
Ajoutons qu'on fera profiter ceux qui feront la conversion (et c'est évidemment l'unanimité des porteurs de 4 1/2) d'une bonification; or si au moment de la conversion, le 3 0/0 est à 72 fr., ceci porterait à 108 fr. le capital de 4 fr. 50 de rente 3 0/0. Il en résulterait dans la conversion un avantage de 8 francs dont l'État bonifiera une partie au porteur de 4 1/2, supposant que ce soit moitié, soit...		4 »
Le porteur de 4 1/2 aura droit dans cette dernière hypothèse en 3 0/0 à environ.....		106 »

par chaque 4 fr. 50 de rente.

Il y a donc avantage en capital pour une rente qui se cotait récemment au cours de 95 francs, et qui est seulement aujourd'hui à 99 fr. 40.

3° Pour les porteurs d'obligations trentenaires, l'avantage n'est pas moindre: si nous les comparons au 3 0/0, qui va probablement devenir le type unique, nous arrivons aux proportions suivantes :

Le 3 0/0 à 70 fr. représente	l'obligation trenten. à	466	66
— 71	—	473	32
— 72	—	480	»
— 73	—	486	66
— 74	—	493	32
— 75	—	500	»

Nous savons que le coupon du 3 0/0 a été détaché le 22 décembre, tandis que le coupon des obligations trentenaires n'a été détaché que le 20 janvier; mais, par contre, en libérant actuellement les obligations trentenaires sur lesquelles il reste 200 francs à verser, on profite d'un escompte d'environ 1 fr. 50 c., ce qui représente bien plus que la différence d'intérêt.

En outre, nous négligeons également l'avantage d'un amortissement à 500 francs en vingt-huit années.

Les porteurs d'obligations, grâce à la conversion, trouvent donc aujourd'hui une grande plus-value sur des obligations souscrites il y a quelques mois à 440 francs.

La Bourse de ce jour prouve que les autres valeurs profiteront également de la conversion.

A. DE BIRAGUE.

ACTIONS DU CHEMIN DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Beaucoup d'actionnaires du chemin de Saragosse à Pampelune s'adressent à nous pour nous demander les mesures qu'ils doivent prendre afin d'obtenir l'exécution de l'engagement pris par la Caisse des chemins de fer de rembourser chaque action à 500 francs.

Cet engagement portait obligation :

« De rembourser les actions à 500 francs, si » un an après l'exploitation, c'est-à-dire au » 1er janvier 1862, les actions tombaient au-» dessous de ce prix.

» *Le remboursement s'opérerait dans le mois* » *suivant, soit du 1er au 31 janvier* 1862, à » moins d'une fusion ou d'un rachat qui attri-» buerait aux actions une valeur supérieure à » 500 francs. »

Il résulte des termes qui précèdent que ceux qui veulent user de la faculté du remboursement doivent adresser leur réclamation avant le 31 janvier courant.

Il est nécessaire d'ajouter que les liquidateurs de la Caisse contestent la validité de l'engagement et, dans tous les cas, son exigibilité ; en conséquence, ils se refusent à tout remboursement.

Divers actionnaires ont alors entamé un procès en remboursement devant le tribunal de commerce de Paris. Ce procès est actuellement en instance, et évidemment la solution qui en sortira tranchera également la question pour les autres actionnaires, pourvu qu'ils aient conservé leurs droits par un acte valable, *avant le* 31 *janvier* 1862.

Il en résulte que les autres actionnaires qui n'ont pas encore agi judiciairement peuvent se contenter de conserver leurs droits et attendre les décisions judiciaires.

Nous croyons savoir que les liquidateurs de la Caisse, prévoyant cette occurrence, et pour éviter la multiplicité inutile de procès, font, avec ceux qui leur adresseront leurs réclamations *en temps utile*, un échange de lettres suffisant pour conserver les droits au remboursement.

A. DE BIRAGUE.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

CHEMIN DES ARDENNES. — On espère sérieusement l'ouverture des sections suivantes du chemin de fer des Ardennes, de Carignan à Montmédy, en février; de Nouzon à Vireux, en avril; de Reims à Soissons, en juillet. La Compagnie des Ardennes sera prête dès avril; déjà on peut circuler sur la voie, mais la Compagnie du Nord, chargée de la partie de Soissons à Paris, paraît ne devoir la livrer au commerce qu'en juillet; néanmoins, elle promet de grands efforts pour devancer cette époque, et elle a intérêt à les faire.

CHEMINS LOMBARDS. — L'ouverture du chemin de fer de Torreberetti à Pavie a eu lieu le 5 janvier. La locomotive s'est arrêtée à la Cava. On n'a pas cru prudent de faire passer la machine sur le pont près Pavie. Cette traversée aura lieu à l'époque de l'ouverture de la ligne de Milan à Pavie. Le 15 janvier, on a livré au public la ligne de Bologne à Ferrare, et vers la moitié de février la locomotive ira jusqu'à Lagoscuro.

SOCIÉTÉ HOLLANDO-BELGE. — En Belgique le gouvernement vient d'autoriser la Société anonyme hollando-belge à augmenter son capital de un million et le porter ainsi à 3,500,000 francs. Cette Société, on se le rappelle, a pour but la construction des machines et du matériel des chemins de fer, et l'augmentation de capital dont nous venons de parler a principalement pour but de permettre à cette Société d'établir une usine à Dordrecht et d'étendre ses affaires.

Nous apprenons également que cette Société vient de contracter *à Paris* pour le matériel complet d'un chemin de fer étranger. Cette commande s'élève à la somme de 2,500,000 francs.

ROYAUME D'ITALIE. — Les deux lois sur l'enregistrement et le timbre ont été adoptées par la Chambre. Ces lois auront pour résultat une augmentation de revenu d'environ 50 millions.

— Quelques journaux ont annoncé que le ministre des travaux publics allait demander l'autorisation facultative d'émettre des obligations de chemins de fer. Il s'agit seulement d'obtenir du parlement l'autorisation de procurer les moyens de poursuivre les constructions qui sont à la charge de l'État, si les moyens dont celui-ci dispose venaient à manquer. Nous sommes assurés que le gouvernement ayant des moyens suffisants de continuer les travaux sans recourir au crédit public, il n'y aura dans l'année aucune émission d'obligations de chemins de fer.

MAROC. — Une convention vient d'être conclue entre l'Angleterre et le Maroc, dans le but de permettre à ce dernier empire de contracter sur

la place de Londres un emprunt de 426,000 l. st. En garantie de cette somme, le gouvernement marocain a engagé entre les mains du commissaire anglais 50 0/0 du revenu des douanes dans tous ses ports. L'argent ainsi reçu sera affecté par l'Angleterre au paiement des intérêts et à l'amortissement de l'emprunt. Or, comme les revenus des douanes marocaines se montent en moyenne à 322,904 l. st., et que les fonds d'intérêt et d'amortissement n'exigent que 36,000 l. st. par an, l'emprunt sera remboursé au pair en vingt ans. Il sera émis en bons 5 0/0 à 85.

PERCEMENT DU MONT CENIS. — On lit dans *l'Italie* du 15 janvier :

On nous assure qu'une Compagnie vient d'obtenir l'autorisation du gouvernement français d'étudier une nouvelle ligne de chemin de fer pour la traversée du mont Cenis. Cette Compagnie solliciterait actuellement auprès de notre gouvernement une autorisation semblable pour étudier la partie du territoire italien que cette ligne doit traverser.

Si nous sommes bien informés ces études auraient pour but d'établir un tracé par le col de Somma, dont la percée n'atteindrait pas une longueur de 1,000 mètres, et la voie ferrée, dans les régions élevées, serait garantie contre la neige par des voûtes en maçonnerie, comme cela est déjà pratiqué pour les routes ordinaires sur le mont Cenis et le Simplon.

On prétend que, d'après ce nouveau tracé, les rampes ne seraient pas excessives, et qu'elles pourraient être facilement franchies par les locomotives. Les ingénieurs de cette Compagnie assurent qu'ils pourraient achever les travaux dans un espace de trois ans.

Nous devons ajouter que nous croyons peu à la réussite de ce projet.

ÉTATS-UNIS. — Les principales banques des États-Unis ont généralement suspendu leurs paiements en espèces, bien que plusieurs banques de New-York continuent à payer avec de l'argent et de l'or. Le coupon de la dette publique à échoir le 1er janvier sera payé d'ailleurs en monnaie métallique. Le journal *le Commerce* pense que la suspension des paiements en espèces n'est pas la fin de la crise actuelle, mais seulement le commencement d'une autre phase. Il croit que des impôts directs établis de manière à couvrir complétement les dépenses nationales seraient le seul moyen d'éviter une plus grande crise.

EMPIRE OTTOMAN. — Le gouvernement turc a emprunté sur la place de Constantinople 60 millions de piastres pour les besoins urgents de la troupe qui ne recevait plus de solde. Le grand trésor d'Ali, pacha de Tobelen, aurait été retrouvé.

Fuad-Pacha prépare un exposé de ses projets politiques et financiers.

— On écrit de Constantinople au *Sémaphore de Marseille* :

La crise financière aurait dû nous dire son dernier mot avant de nous laisser commencer une nouvelle année ; malheureusement c'est un héritage que 1861 lègue à 1862. Fuad-Pacha, à peine investi des fonctions de grand-vizir, a pris résolûment en main cette question qui absorbe actuellement toutes les autres, et il ne se passe guère de jours qu'elle ne soit longuement traitée dans des conférences spéciales ou dans les conseils des ministres. Cependant, on ne peut logiquement espérer une solution immédiate, et quelque empressement que la Sublime-Porte mette à devancer l'époque de la réalisation de ses promesses, ce n'est pas encore aujourd'hui que nous verrons exécuter le plan financier qui doit mettre tous les intérêts à l'abri des manœuvres que les ennemis de la Turquie savent si bien ourdir de temps à autre. On ne peut guère attendre avant le mois de mars prochain la solution de cette redoutable question financière, la seule qui puisse sérieusement inquiéter les amis de la Turquie. Les envois de numéraire s'effectuent très-régulièrement, chaque semaine, des provinces ; on en a reçu ces jours derniers pour la valeur de quatre millions de piastres. Cependant, en dehors de ces ressources locales, il serait question d'un emprunt à l'étranger, en Angleterre, affirme-t-on. Je n'ai encore aucune donnée positive à cet égard, et je n'enregistre cette nouvelle que comme un bruit public accueilli avec faveur. L'ambassadeur d'Angleterre, sir Henry Bulwer, a de fréquentes conférences avec les ministres de la Sublime-[illegible] pourrait que ces conférences eussent [illegible] dont on parle.

[illegible]té, que la Sublime-Porte a transmis à son représentant à Londres des instructions qui lui enjoignent d'activer le plus possible l'envoi de presses commandées en Amérique et de machines achetées en Angleterre pour le compte de l'Hôtel des monnaies. Tout indique donc qu'on veut sortir sans retard d'une situation qu'on a trop souvent exploitée de toutes les façons au préjudice de la Sublime-Porte et des intérêts publics et particuliers. La vente des livres turques, dans les conditions que je vous ai déjà fait connaître, continue toujours, mais fort lentement. Les autorités ont, du reste, pris toutes leurs précautions pour empêcher les spéculateurs d'accaparer l'or livré ainsi au public. Cependant, quoique dans ces ventes officielles, la livre turque soit cotée à cent soixante piastres, elle se maintient à un taux plus élevé à Galata et dans le commerce ; hier encore, les affaires se faisaient à raison de deux cent dix-neuf piastres la livre. Ce prix, plus élevé en effet que celui qu'a fixé la Sublime-Porte, ce néanmoins un progrès qui témoigne du retour de la confiance. Quant à la cote quotidienne des monnaies, elle s'établit un peu partout, de gré à gré, sur la base de la généralité des opérations connues. Car nous n'avons pas de bourse et Khaviar-Khan n'existe plus. En somme, la situation de notre place n'est pas trop brillante, les affaires sont en souffrance, mais moins cependant qu'on aurait dû s'y attendre à la suite de la dernière panique.

F. GRIMAUD.

Nous avons le regret d'annoncer la mort de M. Adolphe Bossange, un des hommes qui ont participé aux premiers débuts de l'industrie des chemins de fer et qui ont travaillé avec activité et succès à son développement.

M. Adolphe Bossange a exercé pendant de longues années les fonctions de secrétaire général de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Le marché industriel a profité, dans une mesure normale, de la hausse provoquée par l'exposé financier de M. Fould. Les obligations de chemins de fer surtout ont donné lieu à un mouvement d'affaires très-important et très-suivi, et ces valeurs ferment toutes au-dessus des cours de la clôture précédente. Celles des grandes lignes, telles que le Lyon et le Nord, atteignent 310 et 312 50, celles des autres chemins français varient de 298 75 à 302 50 ; les demandes sont nombreuses et difficiles à satisfaire, car les titres manquent ; il y a donc lieu de croire non-seulement au maintien des prix actuels, mais même à une amélioration nouvelle. Quant aux obligations des chemins étrangers, elles jouissent d'une faveur moindre auprès des petits capitalistes, et sont moins recherchées malgré les avantages de prix qu'elles offrent. Les mieux tenues sont celles des Autrichiens à 266 25, du Saragosse à 258 75, du Nord de l'Espagne à 245 et du Cadix à Séville à 205 (obligations anciennes), de Pampelune à 240 francs.

Le mouvement d'affaires a été moins important sur les valeurs industrielles proprement dites. Il faut en excepter toutefois les actions des Gaz, qui se sont élevées à 990 et sont demandées à 975 ; la situation exceptionnelle de cette Compagnie explique suffisamment la hausse de cette valeur. Les Rivoli sont très-fermes de 128 75 à 130, et les Omnibus de Paris, à 820. Les actions des Eaux ont fait 340 et restent à 337 50. Ces diverses valeurs sont très-recherchées par le capital ; elles offrent, du reste, un placement de premier ordre. Les autres actions n'ont pas varié ; les Petites Voitures restent à 63 75 ; le Sous-Comptoir des Entrepreneurs, à 92 50, et les Messageries impériales, à 646 25.

E. BONNAUD.

BOURSES ÉTRANGÈRES

L'exposition du plan de M. de Plener, ministre des finances d'Autriche, n'a pas le moins du monde rassuré la Bourse de Vienne, qui se montre au contraire fort peu satisfaite des mesures projetées au sujet de la Banque d'Autriche. On sent, sous l'arbitraire de ces mesures, l'insuffisance qui caractérise la plupart des moyens extrêmes ; ce n'est qu'un remède momentané qui n'attaque que les effets du déficit et non sa cause. Il faudrait désarmer ; désarmer, voilà le mot de bien des difficultés dans bien des pays.

A New-York, comme nous l'avons dit, les Banques ont suspendu les paiements en espèces. Il reste cependant un encaisse de 30 millions de dollars, mais on le réserve pour les besoins urgents du Trésor fédéral. Il paraît pourtant que les Banques ont refusé d'accepter les 50 millions de dollars formant la dernière partie du premier emprunt.

Les Bourses de Madrid et de Barcelone sont sans variation.

A Amsterdam, les cours sont bien tenus pour les fonds nationaux, mais assez faibles pour les valeurs russes et allemandes.

La Bourse de Turin n'est pas très-bonne et accepte assez difficilement les cours de Paris. On ne juge pas aussi favorablement qu'ici les nouvelles lois financières. Qui a tort ? Nous pensons que c'est la place de Turin. M. Bassoggi a parfaitement prouvé que pour augmenter les ressources de l'Italie et combler le déficit, il fallait créer de nouveaux impôts.

Il a également expliqué la cause des embarras actuels, qui sont dus surtout à la réalisation de la concession des chemins de fer napolitains. Cet événement imprévu a mis à la charge du gouvernement d'immenses travaux à l'exécution desquels il doit pourvoir. De là une création d'obligations dites des chemins de fer, qui ne peut faire à la rente une concurrence sérieuse, puisque les nouveaux titres ont un emploi parfaitement déterminé, et peuvent d'ailleurs être repris plus tard par une nouvelle compagnie.

En Turquie, la crise monétaire sévit toujours. Il en est de même en Russie, avec un peu moins d'intensité.

F. GRIMAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Aux inquiétudes qui pesaient sur notre place depuis quelque temps, il s'en ajoute de nouvelles, et ce ne sont pas les moindres. La santé de lord Palmerston inspire les plus vives craintes. Si, dans les circonstances critiques où nous nous trouvons, le chef du cabinet vient à succomber, qu'arrivera-t-il ? Lord John Russell et M. Gladstone seront-ils chargés de reconstituer le ministère whig, privé de sa personnalité la plus incontestable, ou bien les tories seront-ils appelés à diriger la politique anglaise ? Dans ce dernier cas, évidemment la querelle entre l'Angleterre et les États-Unis du Nord n'est pas terminée, et la reconnaissance du Sud serait certes un des premiers actes des amis de lord Derby.

Espérons néanmoins que les craintes que je vous signale ne se réaliseront pas. Le Stock-Exchange a d'ailleurs assez à faire d'apprécier la situation actuelle. Que va-t-on faire à propos du blocus trop effectif de Charleston ? Est-ce l'Angleterre, est-ce la France qui parlera la première au gouvernement de Washington ? Les deux puissances agiront-elles en commun pour obtenir diplomatiquement un adoucissement aux rigueurs de cette guerre acharnée ? La récente affaire du *Trent* semble devoir engager l'Angleterre à céder le pas à la France dans cette mission d'humanité, ne fût-ce que pour éviter aux unionistes le désagrément de toujours céder à la même puissance.

Nos fonds publics ont fléchi depuis la semaine dernière. Les emplois de fonds sont moins considérables, ce qui semblerait indiquer une légère amélioration dans la situation commerciale. Toutefois ne vous trompez pas à ce mot d'amélioration : c'est un peu moins mauvais, voilà tout. Les districts manufacturiers sont toujours dans une position déplorable, et la misère fait dans les classes ouvrières de rapides progrès. La taxe des pauvres devient de plus en plus lourde ; on prévoit, et ce n'est pas une compensation, il s'en faut, une augmentation de l'*income-tax* pour l'année prochaine, à l'effet de couvrir les frais de notre mise en campagne en faveur des commissaires du Sud.

Nous avons fait connaissance avec un nouveau fonds d'État : le Maroc a emprunté sur notre place les fonds nécessaires au paiement de la contribution espagnole. Affaire de politique : Tétouan gênait Gibraltar, et on a aidé l'empereur du Maroc à racheter sa ville. Que diront les Italiens ? Avec toutes nos sympathies bruyantes et stériles, nous ne voulons pas de leur 5 0/0 à 65, et nous prenons du 5 0/0 marocain à 80. S'il fallait mettre d'accord les paroles et les actions, nous serions souvent embarrassés.

Au fond, la situation est toujours la même : beaucoup d'argent disponible, peu de dispositions à le placer ; néanmoins achats suivis au comptant, voilà l'attitude du marché. Quant à la spéculation, elle défait un jour ce qu'elle a fait la veille pour recommencer le lendemain.

Les valeurs étrangères sont assez activement négociées, sans changements notables dans les cours : on s'occupe plus spécialement des fonds espagnols et des fonds turcs. Les Brésiliens sont recherchés.

Les valeurs américaines sont frappées par la suspension des paiements en espèces, et les négociations sont

par conséquent peu actives. On espère toutefois une prochaine amélioration, car il faut évidemment que les États du Nord sortent de cette position qui n'est pas tenable.

W. Bens.

CHANGES

DE PARIS :

Amsterdam, court 213 1/4 p., 213 1/8 a.; 90 jours 211 3/8 p., 211 1/8 a.
Anvers, court pair p. 1/8 p.
Hambourg, court 188 7/8 p., 188 5/8 a.; 90 jours 187 1/2 p. 187 1/4 a.
Berlin, 90 jours 372 »/» p., 371 1/2 a.
Londres, court 25.26 »/» p., 25.23 »/» a.; 90 jours 25.08 p., 25.05 »/» a.
Madrid, court, 5.18 p., 5.17 a; 90 jours 5.12 1/2 p.
Barcelone, court 5.19 p., 5.17 1/2 a.; 90 jours 5.12 »/».
Cadix, 90 jours 5.09 »/» a.
Lisbonne, 90 jours 5.43 p. »/» a.
Porto, 90 jours 5.46 p., »/» a.
Gênes, court 99 3/4 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 3/8 p., 98 1/4 a.
Livourne, court 99 1/2 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 1/4 p., 98 1/8 a.
Naples, court 425 »/» p.; 424 a.; 90 jours 419 »/» p., 419 »/» a.
Vienne, 90 jours 173 p., 172 a.
Milan, court 99 5/8 p., 99 1/2 a.
Augsbourg, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Francfort, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Pétersbourg, court »»» p., 347 a.; 90 jours 344 »/» p., 343 »/» a.
Rome, 90 j. 5.23 p. 5.22 »/» a.

SUR PARIS :

Londres, court 25.27 1/2 à 25.32 1/2; 90 jours 25.60 à 25.65 »/».
Cologne, court 80 3 p.; 2 mois 79 6 p.
Vienne, 90 jours 5à.15 demandé.
Francfort, court 93 1/4 p., »» »/» a.
New-York, 60 jours, 5.20 »/» à » »» »/»; court, »»» à 5.15 »/».
Hambourg, court 188 3/4, 90 jours, 190 3/4.
Amsterdam, court 95 7/8, à 2 mois 96 3/8 a.
Bruxelles, court pair a.
Anvers, court pair.
Berlin, 2 mois 79 3/8.
Madrid, à 8 jours de vue, 5.21.
Turin, 30 jours 100; 90 jours 99.
Christiania, 3 mois, 21.
Gothembourg, 90 jours, 70 1/2.
Stockholm, court 78 50; 90 jours, 78 25.
Brême, court 17 3/8.
Riga, 3 mois, 301 p.
Galatz, 3.31/40.
San Francisco, à vue 5.85 ou 3 0/0; à 30 jours 5.00 ou 2 0/0; à 60 jours 4.95 ou 1 0/0.
La Havane, 3 mois à 2 et 2 1/2 0/0 prime.

MATIÈRES

L'or à Paris vaut 3 pour mille de prime; à Londres il se paie 3 livres sterling 17 shillings 10 deniers et demi; le change court sur Londres étant de 25 27 1/2 par livre sterling, il en résulte que l'or est d'environ un dixième 0/0 environ plus cher à Londres qu'à Paris.

L'or vaut à Hambourg 428 m. b., soit, avec le change, trois dixièmes plus cher qu'à Londres.

Or en barre à 1,000/1,000. Le kil. 3,444 fr. 2. f. à 3 fr. 0/00 prime.

Argent en barre à 1,000/1,000. Le kil. 218 fr. 89 c., pr. 11 »» à 18 »/».

Pièces de 40 à 20 fr., agio p. 0 à 1/2.
Quadruples espagnols, 83 à 83 50.
Quadruples colombiens et mexicains, 80 75 à 81 »».
Ducats de Hollande et d'Autriche, 11 75 à 11 80.
Piastres à colonnes, 5 35 à 5 45.
Dito mexicaines, 5 40 à 5 42.
Souverains, 25 15 à 25 20.
Bank-note, 25 15 à 25 20.

BULLETIN COMMERCIAL.

Ainsi que nous l'avons dit dans nos deux derniers bulletins, la situation commerciale de la place de Paris présente une légère amélioration, et l'on a quelque confiance dans la campagne qui va s'ouvrir. Toutefois, on est encore généralement dans l'obligation de consentir, pour la vente au comptant, des prix fort au-dessous des cours ordinaires, surtout pour les objets qui ne sont pas d'une absolue nécessité.

Quant aux nouvelles de Lyon et de Saint-Etienne, elles sont toujours des plus tristes. Il n'est pas encore question de commandes nouvelles pour ces deux villes si cruellement éprouvées. Mais ce n'est pas, à notre avis, une raison pour attribuer cette crise à des causes qui lui sont tout à fait étrangères. On a voulu mettre en avant le traité de commerce, qui est décidément le grand cheval de bataille de certains appréciateurs; mais l'enquête si longue et si complète relative à ce traité constate que les négociants-fabricants de Lyon ont, plus que tous les autres, demandé la suppression des droits protecteurs. A la tête d'une industrie sans rivale, ils n'avaient en effet qu'une chose à demander, la libre entrée de la matière première, c'est-à-dire des soies grèges de l'Asie Mineure, de l'Italie, de la Chine. Le malheur a voulu que les débouchés soient restés fermés cette année; mais on ne peut vraiment songer à attribuer ce fait au traité de commerce; il faudrait, pour lui reconnaître une certaine influence, que les marchés qui prennent nos produits en tissus de soie les aient remplacés par ceux d'un autre pays producteur; or c'est ce qui n'a pas eu lieu.

La situation des ouvriers lyonnais et stéphanois n'a pas pour conséquence, nous l'avons déjà dit, des sinistres commerciaux. C'est qu'en effet les fabricants, dans ces deux villes, ne sont pas dans les mêmes conditions que le fabricant en général. Le fabricant de soieries se borne à remettre à des chefs d'atelier des soies filées et des dessins. Le chef d'atelier est parfaitement indépendant du fabricant, il peut travailler pour plusieurs fabricants à la fois. Son rôle consiste à connaître un certain nombre d'ouvriers entre lesquels il partage le travail dont il s'est chargé. Chaque ouvrier travaille chez soi, avec son propre métier, finit l'ouvrage, le rend, en reçoit le prix, et commence une nouvelle besogne. Le chef d'atelier est l'intermédiaire entre le fabricant et l'ouvrier. Avec une semblable organisation, on comprend que le fabricant négociant, aussitôt que les commandes s'arrêtent, ne donne plus rien à faire. Il n'a pas à tenir compte des frais généraux, car il n'a ni ateliers, ni métiers. Par suite, il n'est pas conduit à fabriquer d'avance pour mettre en valeur des dépenses forcées. De cette manière, tout le poids des crises retombe sur les ouvriers.

Nous croyons qu'il y a là un danger sérieux pour la grande industrie lyonnaise. Il n'est pas bon que l'ouvrier et le fabricant soient aussi peu solidaires. L'ouvrier n'étant retenu par aucun lien à une maison ou à une autre, ne peut prendre, en aucune façon, les intérêts du fabricant. Surveillé par un intermédiaire, il ne se défend pas toujours bien contre des tentatives que la loi blâme énergiquement.

Le piquage d'once, ce fléau lyonnais, n'existerait pas sans cette scission complète entre le fabricant et l'ouvrier. D'autre part, chaque chômage enlève aux métiers, insuffisants à les nourrir, des travailleurs robustes qui cherchent un autre métier, plus pénible, moins lucratif, mais qui leur assure un salaire permanent. On peut donc dire que l'organisation du travail dans l'agglomération lyonnaise est de nature à surélever les salaires dans les époques d'activité, tandis qu'elle provoque la désertion dans les moments de chômage. Déjà quelques-uns des hommes honorables placés à la tête du commerce lyonnais ont essayé de changer cet état de choses, et n'ont pas craint de se rendre solidaires des bonnes et mauvaises chances que courent les ouvriers, en organisant des ateliers de manière à ne demander à l'ouvrier que son travail et non ses outils. Ce dernier n'a donc pas de frais de réparation et d'entretien; il n'a pas non plus à supporter les conditions parfois exigeantes de l'intermédiaire; enfin il se constitue ainsi un noyau d'ouvriers toujours assurés de leur salaire.

Revenons aux questions purement commerciales. On a été assez étonné de voir dans ces derniers temps le prix du sucre s'élever dans une assez forte proportion pour la consommation. Le bruit s'est aussitôt répandu que le gouvernement avait relevé les droits abaissés l'année dernière. Comme on peut le voir par le rapport du ministre des finances, il n'en est rien; cette mesure ne sera prise qu'à partir du 1er janvier 1863, ou, au plutôt, à partir du 1er juillet 1862. Les prix actuels faits à la consommation sont donc beaucoup trop élevés. Maintenant d'où provient la hausse? du commerce, de la fabrique ou du détaillant?

Les négociations relatives au traité de commerce entre la France et la Prusse se poursuivent activement; il en est de même à l'égard du traité entre la France et l'Italie.

CÉRÉALES. — La meunerie s'étant montrée un peu plus disposée à acheter des blés, les cours se sont maintenus cette semaine, d'autant mieux que les arrivages dans les ports se ralentissent. On cote donc à Paris :

Choix, 44 francs; 1re qualité, 42 à 43 francs; bonnes sortes, 41 à 42 francs; ordinaires, 38 à 39 fr., pour les blés de culture.

Pour les blés de commerce les affaires sont nulles. On a traité quelques petits lots en blés de Montereau à 40 fr. 50 c.; des Bavière, de 39 à 40 francs; des Lorrains, de 42 à 42 fr. 50 c.

Les seigles varient de 24 à 24 fr. 50 c.

On offre les orges de 18 fr. 50 c. à 19 fr. 50 c.

Les avoines, dernièrement assez recherchées, sont maintenant offertes en baisse. On cote pour 150 kilog.: choix, 30 francs; 1re qualité, Beauce et Brie, 29 à 29 fr. 50 c.; Champagne, 28 fr. 50 c.; Picardie, 27 à 27 fr. 50 c.; avoines légères, de Meaux, 27 à 27 fr. 25 c.

FARINES. — La boulangerie a cessé les rares achats qu'elle faisait depuis quelques jours, et les cours sont de plus en plus faibles. En disponible, on cote de 72 à 76 francs les 157 kilogrammes; mais le prix réel varie de 72 à 73 francs.

Pour la spéculation, elle est sérieusement engagée à la baisse. Les farines six marques valent 74 pour janvier, 74.50 pour février et 76 pour avril: on a cependant coté en dehors du marché 74.25 pour janvier, 75 pour février, 76.80 pour mars et avril.

Les issues sont fermes aux prix cotés il y a huit jours :

Son, 13 à 13.50; recoupettes ordinaires, 13; recoupettes fines, 13 à 13.50; remoulage ordinaire, 14 à 14.50; blanc, 15 à 15.50; extra fin, 18.50 à 19.50.

Les autres marchandises n'ayant pas sensiblement varié, nous n'en donnerons pas les cours. Peu d'affaires dans toutes les branches, tel est le résumé, non pas seulement de la semaine, mais du mois tout entier.

F. Garnier.

NOMINATIONS.

Par décret de Sa Majesté impériale en date du 4 janvier courant, M. Herbault (Etienne-Nemours), a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Marion, démissionnaire.

— M. de Maubué, ingénieur en chef des ponts et chaussées, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite, et nommé officier de la Légion d'honneur.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

31 janvier. — **Société des Deux-Cirques.** — A 1 heure, rue de Crussol, 4 bis.

15 février. — **Chemins romains.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

15 février. — **Comptoir Bonnard.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 68.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES EN JANVIER.

Service des Actions. (1)

1er février. — **Chemins algériens.** — 5 0/0 par titre provisoire.

(1) Voir notre numéro du 19 janvier pour les renseignements complets.

Service des Obligations.

JANVIER 1862.

CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

	Montant du coupon. fr. c.	Déduction de l'impôt. cent.
Orléans. 4 0/0. 1er emprunt. . .	25 »	68
— 2e emprunt	25 »	63
— 3 0/0	7 50	20
— Grand-Central 3 0/0	7 50	20
— Ancienne Compagnie d'Orsay (2e série). 4 0/0	» 25	68
Paris-Lyon-Médit. — *Section nord.* — Bourbonnais. 3 0/0.	7 50	20
— Grand-Central. 3 0/0 . . .	7 50	20
— Rhône-et-Loire. 3 0/0 (2e série)	7 50	20
— Id. 4 0/0 (1re série)	12 50	23
— Saint-Etienne-Lyon (emprunts réunis)	25 »	69
— Saint-Etienne-Lyon (emprunt 1860)	25 »	63
— Saint-Etienne-Lyon (reconnaissance de capitalisation).	27 »	69
— Saint-Etienne-Lyon (emprunts 1843 et 1857)	25 »	59
— (*Section sud*). Fusion. 3 0/0	7 50	70
— Ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée. 3 0/0..	7 50	70
— Ancienne Compagnie de Marseille à Avignon. 5 0/0. .	25 »	63
Nord. 3 0/0	7 50	20
Ouest. Obligations 3 0/0	7 50	20
— Id. 5 0/0	9 75	25
— Ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunts 1852-49)	25 »	64
— Ancienne Compagnie de Versailles (r. d.)	25 »	62
— Anc. Compagnie de Rouen. .	20 »	51
— Anc. Compagnie du Havre. .	30 »	71
— Id. de l'Ouest. .	25 »	66
Est. — Ancienne Compagnie de Montereau à Troyes. .	25 »	64
— Strasbourg (obligations de Wissembourg)	12 50	33
Lyon-Genève	7 50	20
Midi.	7 50	20
Dauphiné.	7 50	20
Ardennes	7 50	20

TIRAGES.

1er février. — **Ville de Paris** (Emprunts 1855 et 1860). — A 11 heures du matin, à l'Hôtel de ville, salle Saint-Jean.

REMBOURSEMENTS.

2 janvier. — **Paris-Lyon-Méditerranée, — Orléans, — Est, — Lyon à Genève, — Besnèges à Alais, — Madrid-Saragosse-Alicante, — Lombard-vénitiens, — Autrichiens, — Séville-Xérès-Cadix, — Centre belge, — Emprunt municipal, — Emprunt départemental, — Emprunt ottoman, — Emprunt de la Villette, — Obligations trentenaires.**

Remboursement des obligations sorties aux divers tirages de ces Compagnies, et dont le résultat officiel a été publié aux annonces de nos précédents numéros, et se continue dans notre numéro de ce jour.

15 janvier. — **Houillères de Commentry et forges et fonderies de Fourchambault**, etc. — Remboursement des obligations sorties le 12 décembre.

1er février. — **Chemins romains.** — Remboursement des 922 obligations sorties au tirage du 28 décembre. (Voir la liste à notre numéro du 4 janvier).

F. G.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

SIRE,

Depuis que Votre Majesté m'a fait l'honneur de m'appeler au ministère des finances, je me suis occupé sans relâche à préparer le budget de 1863. Mon honorable prédécesseur en avait réuni tous les éléments, et l'envoi de ce budget au conseil d'État aurait pu avoir lieu presque aussitôt après mon entrée au ministère, si, pour me conformer aux vues de Votre Majesté et aux prescriptions du sénatus-consulte du 31 décembre dernier, je n'avais dû introduire dans notre loi de finances des changements importants. Je demande à Votre Majesté la permission de les lui exposer.

FORME DE PRÉSENTATION DU BUDGET.

Les dépenses publiques peuvent être classées en trois catégories :

Les dépenses ordinaires, qui ont pour objet de pourvoir aux services obligatoires et permanents, d'assurer l'exécution des lois, l'administration de la justice, la perception des revenus, la défense du territoire. Ce sont là des charges auxquelles un grand pays ne saurait se soustraire sans compromettre sa tranquillité au dedans et sa sécurité au dehors.

Les dépenses pour ordre, c'est-à-dire celles qui, soldées au moyen des impositions que votent les conseils locaux, ne sont inscrites au budget général que pour satisfaire aux règles de notre comptabilité. Portées à la fois en recette et en dépense, elles ne peuvent en réalité être considérées comme des charges de l'État.

Enfin, *les dépenses extraordinaires*, qui ont un caractère d'utilité publique, mais qui ne sont pas rigoureusement obligatoires. Pour celles-là, l'État doit tenir compte à la fois du degré d'urgence par lequel elles peuvent se justifier et de la situation générale du pays ; et il demeure libre de mesurer ses efforts à ses ressources.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 8 au 14 janvier..	1706	1.152.064 49	675 30	1683	1.145.155 97	680 42	» »	0.75	1.340 05	582 50
Orléans*	8 — 14 — ...	1475	1.067.711 09	723 66	1475	1.222.646 36	828 91	» »	12.66	1.434 50	1325 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	8 — 14 — ...	1411	2.444.198 08	1.732 24	1411	1.820.212 36	1.294 20	33.85	» »	3 430 11	1036 25
Ouest*	8 — 14 — ...	1213	803.788 » »	662 65	1213	837.960 50	690 80	» »	4.05	1.388 35	541 25
Nord*	8 — 14 — ...	967	1.120.443 82	1.158 68	967	1.088.235 73	1.125 37	2.96	» »	2.338 16	980 »
Midi*	8 — 14 — ...	798	544.070 36	681 73	798	469.062 44	587 80	15.98	» »	1.322 51	680 »
Lyon a Genève*	8 — 14 — ...	231	100.300 68	434 20	231	88.094 47	381 36	13.85	» »	826 55	355 »
Ardennes*	8 — 14 — ...	187	76.605 97	409 05	164	63.440 33	386 83	5.89	» »	823 90	365 »
Dauphiné*	8 — 14 — ...	134	47 168 05	352 »	134	41.743 35	311 51	12.97	» »	710 »	525 »
Besnèges a Alais*	8 — 14 — ...	33	34.110 75	1.033 86	33	27.493 60	833 29	24.06	» »	1.800 73	460 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	8 — 14 — ...	1936	1.155.470 06	596 62	1026	765.368 37	535 59	5.09	» »	1.181 09	526 25
Autrichiens	8 — 14 — ...	1324	773.370 » »	580 » »	1324	938.557 50	709 41	» »	17.60	1.161 19	501 25
Madrid a Alicante	8 — 14 — ...	482	235.011 02	487 57	482	270.226 17	560 63	» »	13.03	916 90	317 50
Saragosse et Alicante — Alcazar a Ciudad	8 — 14 — ...	114	17.315 61	151 87	72	10.580 36	147 07	3.27	» »	290 76	»
Saragosse et Alicante — Madrid a Jadraque	8 — 14 — ...	104	31.361 09	300 97	104	21.811 51	211 70	42.12	» »	539 21	»
Barcelone a Saragosse	» — » — ...	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Nord de l'Espagne	8 — 14 — ...	308	94.624 61	307 22	»	»	»	»	»	673 93	420 » »
Union des chemins suisses	12 — 18 — ...	275	49.570 » »	188 » »	275	44.408 » »	161 » »	11.» »	» »	350 84	»
Central suisse	» — » — ...	»	»	»	»	»	»	»	» »	»	»
Victor-Emmanuel	8 — 14 — ...	214	101.003 » »	471 98	214	109 874 02	513 43	» »	8.07	944 43	330 » »
Saragosse a Pampelune	8 — 14 — ...	179	33.241 43	185 70	»	»	»	»	»	340 62	332 50
Séville-Xérès-Cadix	24 — 31 — ...	160	58.508 48	365 67	131	48.809 58	373 01	» »	2.19	623 43	423 75
Ouest suisse	8 — 14 — ...	150	30.183 61	241 23	118	27.417 08	232 60	3.71	» »	535 23	150 » »
Cordoue a Séville	24 — 31 — ...	131	36.295 30	271 33	131	30 995 30	236 60	17.09	» »	634 09	»
Guillaume-Luxembourg	1er — 7 — ...	89	22.159 30	258 86	52	6.073 62	128 33	23.33	»	505 57	202 50
Portugais	1er — 7 — ...	75	11.193 03	149 24	»	»	»	»	»	326 55	365 » »
Ligne d'Italie	» — » — ...	» »	»	»	» »	»	»	» »	» »	»	»

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande v...

F. Grimaud.

Les lois de finances n'ont pas séparé assez nettement jusqu'ici ces trois natures de dépenses. Lorsqu'une dépense extraordinaire était décidée, on la mettait le plus souvent à la charge d'un budget déjà voté, sans prendre soin d'y pourvoir par des ressources nouvelles et assurées, et l'on créait ainsi, en fin d'exercice, une charge qui manquait rarement de grossir les découverts.

Aujourd'hui, au contraire, je propose à Votre Majesté d'établir cette distinction entre les dépenses de natures diverses, comme règle de la préparation du budget, et de renfermer les dépenses extraordinaires dans une loi à part, en leur affectant des ressources spéciales et définies, qui auront, comme les charges auxquelles elles sont destinées à faire face, un caractère temporaire. Tous les ans, votre gouvernement, appréciant l'ensemble de la situation politique et financière, soumettra ce complément de dépenses publiques à l'examen du Corps législatif, qui sera saisi en même temps de la proposition des moyens nécessaires pour assurer l'acquittement des dépenses nouvelles.

Si cette marche eût été suivie dans les années qui viennent de s'écouler, nous n'aurions pas été entraînés, par la séduction même du bien à faire, à dépasser habituellement les ressources permanentes et régulières préparées par la loi de finances de chaque année.

Le Corps législatif, dont les commissions, comme celles des assemblées antérieures, ont plus d'une fois réclamé contre la confusion des dépenses extraordinaires avec les dépenses ordinaires, verra dans le système que je me propose d'adopter la satisfaction d'un désir fréquemment exprimé, et le bon ordre de nos finances y trouvera une garantie de plus.

Je demande donc à Votre Majesté la permission de transporter dans une loi spéciale toutes les dépenses qui figurent autrefois au budget sous le titre de travaux extraordinaires, afin de n'y comprendre que ce qui a un caractère de permanence et ce qui est dépense pour ordre.

Circonscrit dans ces limites, le budget de 1863 présentera l'ensemble des dépenses normales et obligatoires des services publics. Il offrira en regard de ces dépenses les ressources permanentes qui doivent y faire face ; et comme, grâce à la prospérité, qui est l'œuvre de Votre Majesté, les ressources régulières et naturelles de la France sont supérieures à ses besoins, le budget ordinaire se soldera non-seulement en équilibre, mais en excédant de recettes.

Une loi distincte renfermera toutes les dépenses extraordinaires en assurant en même temps les moyens de les acquitter. C'est dans cette loi que seront groupés les grands travaux d'utilité publique, les constructions nouvelles, les exonérations temporaires de l'effectif militaire nécessités par la protection de nos intérêts extérieurs, en un mot, tout ce qui, répondant à des besoins momentanés et destinés à disparaître, ne doit pas figurer parmi nos charges permanentes et obligatoires.

Ce mode nouveau montrera plus clairement que l'ancien l'emploi que reçoivent les deniers publics; il permettra, en outre, de classer les dépenses dans un ordre plus logique, et par conséquent d'y pourvoir, en tenant un compte plus exact de leur degré d'importance et d'utilité.

Je ne me suis pas borné à distinguer les dépenses ordinaires des dépenses extraordinaires pour n'inscrire au budget de 1863 que celles qui avaient un caractère permanent et obligatoire. Ce n'était là que la moindre partie de ma tâche. Le sénatus-consulte du 31 décembre imposait encore à votre gouvernement la nécessité d'évaluer ces dépenses avec assez de précision pour que le ministre des finances pût assurer tous les services sans la ressource de crédits ouverts ou votés en dehors du budget. Aussi les évaluations soumises au conseil d'État, et parmi lesquelles figure une augmentation de 30 millions environ, nécessitée en grande partie par le service des intérêts de la dette flottante et de la dette consolidée, présentent-elles pour l'ensemble des dépenses ordinaires du budget de 1863 environ 70 millions de plus que la somme allouée pour l'exercice 1862; mais cet excédant de dépense n'est qu'apparent. En effet, pour avoir la dépense réelle des exercices antérieurs, il est nécessaire d'ajouter aux crédits inscrits au budget de chaque année les crédits supplémentaires ouverts par décrets ou accordés par le Corps législatif. En prenant ce mode de comparaison, le seul équitable, on devra reconnaître que l'ensemble des dépenses prévues pour 1863 demeure en réalité au-dessous des crédits votés pour 1862, accrus, ainsi qu'il est juste, des crédits supplémentaires qui seraient venus, comme dans ces dernières années, s'ajouter aux prévisions. Ces crédits se sont montés en 1860 à 131,295,000 francs ; en 1861 à 152,502,000 francs.

Ces sommes seraient beaucoup plus élevées si je n'avais eu soin d'en distraire tous les crédits extraordinaires ouverts pour des dépenses imprévues, et les suppléments de crédits accordés pour les services qui constitueront désormais le budget extraordinaire.

L'exposé des motifs fera connaître par ministère le détail de l'augmentation totale du budget ordinaire ; mais je crois, dès aujourd'hui, devoir dire un mot de ce qui concerne les départements de la guerre et de la marine.

Les crédits demandés par le ministère de la guerre pour 1863 présentent un accroissement total d'environ 4 millions ; ils sont calculés sur un effectif de 400,000 hommes et de 85,700 chevaux.

La comparaison de cet effectif avec celui qui a été prévu pour 1861 fait ressortir une augmentation de 8,000 hommes. Mais sans parler de l'accroissement du contingent qui résulte de l'annexion des trois nouveaux départements des Alpes-Maritimes, de la Savoie et de la Haute-Savoie, il ne faut pas oublier que, dans les budgets antérieurs, des crédits supplémentaires servaient à solder des excédants d'effectif considérables. Le chiffre de 400,000 hommes prévu pour 1863 présente sur l'effectif réel des dernières années une réduction importante. En 1859, cet effectif a été en moyenne de 536,439 hommes et s'est élevé jusqu'à 660,000 hommes au moment de la guerre d'Italie. Aussitôt après la conclusion de la paix tous les efforts de Votre Majesté ont tendu à ramener l'effectif de l'armée aux proportions ordinaires, sans compromettre par une précipitation imprudente la bonne organisation de nos forces militaires. Redescendue dès 1860 à 585,000 hommes, la moyenne de l'effectif n'a plus été en 1861 que de 467,000 hommes. Au 1er janvier de cette année, l'effectif total en France et en Algérie était de 440,000 hommes (1), et, d'après les ordres formels de Votre Majesté, des réductions successives devront le ramener pour le 1er janvier 1863 au chiffre limitatif de 400,000 hommes. Ce nombre pourra être dépassé tout au plus de 15,000 hommes, employés temporairement à protéger les intérêts français qui seraient encore engagés hors du territoire.

Ainsi donc, sans altérer les bases constitutives de nos forces militaires, moins de quatre années auront suffi à Votre Majesté pour faire descendre notre armée du chiffre de 600,000 hommes, atteint au milieu de la guerre, à celui de 400,000 hommes, qui représente notre effectif de paix.

Quant au ministère de la marine et des colonies, qui demande pour 1863 une somme totale de 108 millions pour les services ordinaires et extraordinaires, ces prévisions constituent une diminution considérable sur la dépense des exercices 1859,1860 et 1861, qui ont été grevés des frais de la guerre d'Italie, de la guerre de Chine et de plusieurs expéditions lointaines.

En résumé, l'obligation de doter suffisamment tous les services se trouve satisfaite par une augmentation de 70 millions sur les prévisions de dépenses de 1862. Malgré cet accroissement apparent de dépenses, je ne crains pas d'affirmer que le budget de 1863 présentera en définitive une économie réelle et considérable sur l'exercice précédent, car le chiffre de dépenses ordinaires que j'indique à Votre Majesté acquiert dans le budget de 1863 un caractère limitatif qu'il n'a eu et qu'il ne pouvait avoir dans aucun des budgets antérieurs au sénatus-consulte du 31 décembre.

Cette conviction me permet de proposer à Votre Majesté, conformément aux vues qu'elle m'a souvent exprimées, de réformer la législation sur la contribution personnelle et mobilière et sur les patentes, dans le sens d'un dégrèvement pour les contribuables les moins aisés. Ce sera faire un nouveau pas dans la voie libérale et bienveillante où le gouvernement est entré par la loi de 1858. De nouvelles dispositions exonéreront complétement tout individu qui n'aura pour vivre que son travail ou celui de sa femme et de ses enfants. Cette mesure affranchira 1,200,000 ouvriers des campagnes ou des villes, qui cesseront de figurer au rôle des contributions. Une autre disposition, conçue dans le même esprit, exonérera de l'impôt des patentes tout ouvrier travaillant seul, quelles que soient les conditions dans lesquelles il exerce son industrie. Cet affranchissement ne profitera pas à moins de 100,000 ouvriers de toute profession. Ces deux mesures, qui seront de véritables bienfaits pour 1,300,000 petits contribuables, entraîneront pour le Trésor un sacrifice d'environ 5 millions.

La même pensée de sympathie pour les classes laborieuses fera sanctionner par Votre Majesté l'abaissement de 2 à 1 0/0 du droit sur les valeurs transmises par la poste. Cette réduction sera accueillie avec reconnaissance par les familles des artisans et des soldats, qui font, plus qu'aucune autre classe de la population, usage de ce mode de transmission. Le développement qu'un premier abaissement du droit a fait prendre aux envois d'argent m'a autorisé à penser qu'il ne résulterait d'une réduction nouvelle aucune perte pour le Trésor.

L'abandon d'environ 5 millions sur le produit de la contribution personnelle et mobilière et de l'impôt des patentes portera à 75 millions environ l'excédant total auquel je dois pourvoir pour le budget ordinaire de 1863.

C'est ici le lieu de faire remarquer la différence qui doit exister désormais dans le mode de préparation du budget ordinaire et du budget extraordinaire.

Le premier, ne comprenant que des dépenses inévitables imposées au pays par le soin de sa dignité et les nécessités de l'ordre public, exige des ressources en rapport avec ses besoins et doit régler ses recettes sur ses dépenses. Le second, au contraire, ne comprenant que des dépenses facultatives, dictées, non plus par une obligation impérieuse, mais par des vues d'avenir, doit régler ses dépenses sur ses recettes.

J'ai voulu me conformer à ces principes qui me paraissent essentiels à la bonne administration du pays ainsi qu'au bon état des finances publiques. Après avoir constaté le caractère obligatoire et permanent de chacune des dépenses à inscrire au budget ordinaire, et après en avoir discuté le chiffre avec mes collègues, pénétrés comme moi de la nécessité d'y apporter toutes les économies compatibles avec les exigences des services, j'ai dû m'efforcer de faire face à ces dépenses par des recettes qui offrissent le même caractère de constance et de régularité.

J'ai donc été conduit, pour établir un équilibre sincère et durable entre les recettes et les dépenses ordinaires, à proposer à Votre Majesté de modifier l'assiette de certaines taxes de façon à en accroître le produit soit par une élévation de tarifs, soit par la création de nouveaux obstacles contre les moyens par lesquels on élude trop souvent la perception.

J'ai cru aussi devoir proposer à Votre Majesté l'établissement d'un impôt nouveau sur les chevaux et voitures de luxe. Cette taxe, qui existe dans quelques états voisins, a été plusieurs fois admise en principe par nos assemblées délibérantes et ne frappe que les contribuables les plus aisés. Elle offre l'avantage d'atteindre la richesse mobilière dans une de ses manifestations extérieures et positives, sans évaluation arbitraire, sans procédé inquisitorial, en un mot, sans aucun des accompagnements inévitables de l'impôt sur le revenu, qui est en opposition absolue avec nos mœurs et avec l'organisation générale de notre système de contributions.

La taxe sur les chevaux et les voitures de luxe donnera un revenu d'environ 5,500,000 francs, dont le dixième sera abandonné aux communes. J'attends un produit beaucoup plus considérable du remaniement de certains impôts.

Ce n'est pas sans regret, et c'est seulement après l'examen le plus approfondi des dépenses de l'État, que Votre Majesté s'est déterminée à ajouter aux charges qui pèsent sur la nation. Elle m'a ordonné de rechercher les taxes dont l'augmentation pourrait le mieux se justifier par le progrès de la richesse générale, et celles qui pourraient être élevées modérément sans mettre entrave au développement des transactions.

J'ai pris pour règle ces intentions de l'Empereur ; les mesures nouvelles que Votre Majesté m'a autorisé à soumettre à l'étude du conseil d'État ont principalement pour objet d'assurer la perception des taxes actuellement existantes par des précautions dont l'expérience a démontré la nécessité. Ma préoccupation a été, comme je l'ai dit plus haut, de mettre obstacle à la continuation des dissimulations par lesquelles, au préjudice commun de l'État et des citoyens scrupuleux, on élude trop souvent les prescriptions de la loi.

La loi du 22 frimaire an VII, qui a constitué en France l'enregistrement, a soumis à cette formalité la plupart des actes civils et administratifs, et a imposé aux parties intéressées l'acquittement de droits fixes. Le taux de ces droits, qui ne sont dus que dans certaines circonstances, a été fixé à une époque déjà éloignée et a paru pouvoir supporter une élévation. Les tarifs ont donc été revisés en vue d'un accroissement de produit, mais on s'est abstenu de toucher à tout ce qui s'applique aux actes des conseils de prud'hommes, des tribunaux et justices de paix et des tribunaux de simple police, aux procès-verbaux des gardes, aux prestations de serment, c'est-à-dire à tous les actes qui intéressent les plus nombreux et les moins aisés des contribuables.

J'attends néanmoins de cette révision des tarifs un accroissement de recettes de dix millions.

Quant aux droits proportionnels, il est avéré qu'un nombre considérable d'actes sont soustraits à l'enregistrement, et que ceux qui y sont présentés sont souvent entachés de dissimulation, au grave préjudice du Trésor et même des parties contractantes.

Votre Majesté a approuvé qu'il fût apporté à la législation en vigueur quelques modifications qui, en simplifiant les formalités et la procédure actuelles, assureront à la fois l'enregistrement des actes et la sincérité des déclarations qui y sont énoncées. L'administration de l'enregistrement compte tirer de ces dispositions nouvelles un accroissement du revenu de dix millions.

La loi du 13 brumaire an VII a posé les principes de la législation du timbre, et en a fait une obligation pour tous les actes et toutes les écritures qui peuvent faire titre entre les mains des particuliers. Les tarifs du tim-

(1) Ce chiffre comprend nos forces militaires à Rome, en Chine et en Cochinchine.

bre de dimension, c'est-à-dire de celui qui se règle sur la grandeur du papier dont il est fait usage, sont demeurés invariables depuis 1816. J'ai reconnu qu'une révision de ces tarifs était justifiée par les progrès que l'aisance générale a faits depuis un demi-siècle, et qu'une légère augmentation portant sur un nombre infini d'actes de toute nature pourrait procurer au Trésor neuf millions et demi, au prix d'une surtaxe presque insensible.

Il m'a paru également que les bordereaux des agents de change et des courtiers, déjà soumis au timbre de dimension, pouvaient en outre être assujettis à un droit spécial qui s'accroîtrait avec les chiffres des opérations que ces bordereaux constatent. Les transactions inférieures à 3,000 francs en seraient exemptes, afin de ne mettre aucune entrave au placement des petites épargnes. Ce nouveau droit, dont le tarif est établi avec une extrême modération, et dont la taxe maximum, en aucun cas, ne dépassera pas 5 francs, produira environ 1,200,000 francs.

C'est en vain jusqu'ici que la loi a soumis à l'obligation du timbre toute espèce de reçus, factures ou quittances, qu'ils émanent des comptables publics ou qu'ils soient échangés entre particuliers : elle est demeurée inobservée. Le plus sûr moyen de ramener le public à l'exécution de la loi était d'abaisser notablement les droits pour les actes les plus usuels, et d'épargner au public tout déplacement et toute perte de temps. Un projet de loi dispose que les factures, reçus et quittances ne seront plus assujettis qu'à un droit fixe de 10 centimes, et que ce droit sera acquitté par l'application d'un timbre mobile. Des mesures seront également propo es pour réprimer certains abus qui se commettent au préjudice du Trésor dans la rédaction des actes et la signification des pièces de procédure. Il en résultera une augmentation de 12 millions et demi.

Les ressources nouvelles que j'ai successivement énumérées à Votre Majesté auront pour effet d'ajouter aux prévisions des recettes pour 1863 une somme de près de 50 millions. Cet accroissement permettra de régler le budget ordinaire de 1863 avec un excédant de recettes qui dépassera 20 millions.

Cette situation me paraît d'autant plus assurée que toutes les évaluations des revenus indirects ont été faites avec la plus grande modération ; car j'ai pris pour base de mes calculs les produits réalisés des douze derniers mois écoulés, et cependant les résultats de tous les exercices précédents m'autorisent à compter sur une certaine plus-value.

L'excédant présumé des recettes sur les dépenses du budget ordinaire de 1863, et les produits de la plus-value qu'on peut attendre sur les prévisions de recettes formeront une réserve destinée à subvenir aux dépenses imprévues et fortuites pour lesquelles il pourrait devenir nécessaire de demander des crédits au Corps législatif avant la fin de l'exercice 1863. Si, au contraire, comme la prospérité de l'Empire et l'état de ses relations avec toutes les puissances le font espérer, les événements ne viennent rien ajouter aux charges publiques, les sommes provenant des deux sources que j'indique seront consacrées à diminuer les découverts anciens.

On est d'autant plus fondé à attendre un nouvel accroissement dans le revenu public, que l'année 1861 a donné des résultats satisfaisants, en dépit d'un concours de circonstances fâcheuses qui menaçaient d'en arrêter le progrès. Malgré le ralentissement dans les transactions qui a été la conséquence de la guerre civile américaine ; malgré l'insuffisance de la récolte et la cherté des subsistances ; malgré des importations considérables de blé qui ont eu pour contre-coup une certaine gêne commerciale ; malgré, enfin, l'appréhension de voir éclater entre l'Angleterre et les États-Unis une guerre maritime qui aurait pu entraîner pour nous des complications, le produit des revenus indirects a dépassé, en 1861, de plus de 25 millions le montant total des perceptions opérées en 1860, et il a été supérieur de 42 millions aux prévisions des recettes inscrites au budget.

Le traité de commerce avec l'Angleterre, qui a reçu son dernier complément le 1er octobre 1861 par la levée de toutes les prohibitions, est entré pour quelques millions dans cet accroissement des revenus indirects ; mais l'importation des produits anglais a été loin de prendre le développement excessif que certains esprits trop facilement alarmés avaient redouté (1). Les prévisions de votre gouvernement ont été réalisées de point en point. L'expérience décisive qui vient d'être faite a montré que les calculs qui avaient servi de base aux nouveaux tarifs étaient justes, et que les craintes qu'on s'était plu à répandre parmi nos industriels étaient sans fondement.

L'industrie nationale a maintenant conscience de sa force, et elle sera la première à remercier l'Empereur d'avoir abordé et résolu avec autant de sagesse que de fermeté un problème devant lequel tous les gouvernements avaient reculé. Les résultats déjà obtenus sont un encouragement à établir les mêmes rapports avec les pays qui nous entourent. Une politique commerciale, à la fois libérale et prudente, sera une source féconde d'accroissement pour le revenu public, de progrès pour notre industrie, d'activité pour nos relations internationales.

SITUATION DES FINANCES ET DE LA DETTE FLOTTANTE.

Je demande maintenant à l'Empereur la permission de l'entretenir de la situation actuelle de nos finances.

Malgré un excédant de 70 millions sur l'ensemble de ses prévisions de recette, le budget de 1861 se soldera en déficit. Les dépenses de 1861 ont été, en effet, considérablement accrues par l'augmentation de notre corps d'occupation à Rome, par les expéditions de Chine, de Syrie et de Cochinchine, par les préparatifs de l'expédition combinée avec l'Angleterre et l'Espagne pour obtenir satisfaction du Mexique ; enfin par la grande activité imprimée aux travaux publics. Le déficit que je prévois peut être évalué aujourd'hui à 181 millions ; il sera très-probablement réduit par les annulations de crédits qui ne manquent jamais de se produire en fin d'exercice, et qui sont d'autant plus fortes que les crédits ouverts ont été plus considérables.

Des discussions publiques et, tout récemment encore, les débats qui se sont engagés devant le Sénat, ont constaté qu'au début de l'année 1860, la somme de nos découverts s'élevait à 729 millions, sur lesquels 652 millions remontaient et étaient imputables aux divers gouvernements qui ont précédé le rétablissement de l'Empire.

L'année 1860 a accru ces découverts d'environ 104 millions.

Le découvert total était donc de 833 millions, auxquels il faudrait ajouter 181 millions montant du déficit prévu pour 1861, si l'expérience des exercices antérieurs et l'impossibilité matérielle d'exécuter tous les travaux ordonnés ne m'autorisaient à compter sur des annulations de crédits qu'on peut évaluer à 40 millions. Ce sera donc de 141 millions seulement que l'exercice 1861 accroîtra nos découverts, qui seraient ainsi portés à 974 millions.

Il convient d'ajouter encore à ce chiffre la perte subie sur les fonds italiens remis au Trésor par le gouvernement du royaume d'Italie, en remboursement d'une avance faite pour son compte et pour le paiement de l'indemnité de guerre due par le Piémont après la conclusion du traité de Zurich. Ces fonds ont été vendus à un prix inférieur à celui auquel ils nous avaient été cédés, et la perte ne peut être évaluée à moins de 34 millions. Le chiffre total des découverts se trouverait ainsi élevé à 1 milliard 8 millions.

Ces découverts s'atténuent toutefois de la ressource permanente que le fonds flottant des cautionnements vient apporter au service de trésorerie. Cette ressource est de 45 millions (1).

En tenant compte de ces 45 millions, la dette flottante n'a plus à pourvoir qu'à la somme de 963 millions (2).

Un tel chiffre légitimait de sérieuses inquiétudes lorsqu'on était exposé à le voir grandir d'année en année. Aujourd'hui, avec la mise en pratique des règles financières posées dans le sénatus-consulte du 31 décembre, ce chiffre de 963 millions, mis en regar des ressources de la France, ne peut inspirer d'appréhensions.

Néanmoins il est prudent de profiter de la paix dont nous jouissons pour arriver à une réduction de nos découverts, et je crois pouvoir donner à l'Empereur l'assurance qu'il ne sera pas nécessaire, pour y parvenir, de recourir à la négociation d'un emprunt qui viendrait ajouter une nouvelle charge à la dette publique.

La progression du revenu nous conduira vers ce but ; il sera plus promptement atteint si les pouvoirs publics autorisent par leur vote une opération qui réaliserait un progrès bien désirable dans notre régime financier, en nous faisant faire un pas décisif vers l'unité de la dette publique et en procurant des ressources importantes au Trésor.

Depuis longtemps tous les hommes versés dans les finances regrettent que l'État mette lui-même une entrave au mouvement ascensionnel des fonds publics, en entretenant la rivalité des deux fonds qui constituent la dette nationale, et dont l'un se trouve limité dans son essor par la crainte d'un remboursement. Le 14 mars 1862, l'État recouvre le droit qu'il avait lui-même suspendu pour dix ans d'offrir à ses créanciers l'alternative d'une conversion ou d'un remboursement. Si les circonstances ne permettaient pas alors de leur faire cette offre, la concurrence que le 4 1/2 fait au 3 0/0 n'en deviendrait que plus fâcheuse pour les intérêts de l'État et de la majorité des rentiers.

La rente à 1/2 est, en général, le fonds de placement des petites fortunes, et le gouvernement doit se préoccuper de situations dignes de ménagements. Ne serait-il pas possible, sans abandonner les intérêts et les droits de l'État, d'assurer aux rentiers ce qui fait l'objet de leur préoccupation principale, la conservation de leur revenu actuel ?

On satisferait à la fois aux intérêts de l'État et à ceux de ses créanciers en offrant aux porteurs de 4 1/2 la faculté d'échanger leurs titres de rente contre un nouveau titre leur assurant un même revenu en 3 0/0. Mais cet avantage ne pourrait leur être accordé sans une compensation pour le Trésor ; car l'État, par le fait de cet échange, deviendrait débiteur d'un capital plus considérable et sacrifierait à l'avance le bénéfice éventuel que pourrait lui procurer la conversion obligatoire du 4 1/2 en 3 0/0.

Si les porteurs du 4 1/2, pour se garantir contre le remboursement, voulaient en ce moment faire eux-mêmes leur conversion, ils ne pourraient échanger leur titre contre une inscription produisant le même revenu en 3 0/0, sans débourser une somme assez considérable. Aux taux actuel des deux fonds et en tenant compte de la différence de jouissance, cette soulte serait d'environ 800 francs pour 450 francs de rente. Toutefois les rentiers seraient fondés à attendre du Trésor, aujourd'hui, des conditions plus favorables que celles qui leur seraient imposées lorsque l'État serait rentré dans le droit de remboursement.

Une concession pourrait donc être faite aux rentiers qui useraient de la faculté d'échanger leurs titres. Un autre avantage pourrait leur être accordé, celui de toucher les arrérages tous les trois mois, au lieu de les recevoir par semestre.

La soulte qui serait payée au Trésor serait appliquée tout entière à la réduction de la dette flottante. Les rentes à 1/2 s'élevant, en ce moment, à 173,353,243 fr., une soulte de 800 francs par 450 francs de rente pro-

---

(1) Les nouveaux tarifs ont été mis en vigueur au 1er juillet 1860 pour la houille, au 1er octobre pour les fontes et les fers, au 1er novembre pour les métaux ouvrés, au 1er juin 1861 pour les fils et tissus de lin et de chanvre ; enfin au 1er octobre 1861 pour tous les produits frappés de prohibition.

Pour les houilles, l'année entière 1861, comparée à 1859, présente un accroissement d'importation de 289,000 tonnes, c'est-à-dire à peine un trentième de la consommation française.

Pour les fontes, l'augmentation n'a pas dépassé 73,000 tonnes : notre production est de 900,000 tonnes.

Pour les fers en barre, elle se réduit à 9,800 tonnes : notre production est de plus de 500,000.

Pour les cotonnades, les lainages et autres articles frappés autrefois de prohibition, l'importation totale dans le quatrième trimestre de 1861 n'atteint pas 30 millions et équivaut à peine à 1 0/0 de notre fabrication d'articles similaires.

On avait calculé que la réforme du tarif donnerait en 1861 une augmentation de recettes de 2,282,000 francs pour les fontes et les fers, et de 3,311,000 francs pour les tissus et produits divers. L'excédant des recettes réalisé a été de 6,400,000 francs pour les deux chapitres.

Nos exportations pour l'Angleterre et la Belgique se sont accrues de 30 millions en 1861, quoique le chiffre total de nos exportations, que l'administration ne peut pas encore préciser, ait subi une diminution par suite de la crise américaine.

Le ralentissement du travail dans quelques-unes de nos grandes villes manufacturières, Lyon, Rouen, Lille et Mulhouse, tient à la même crise, au renchérissement du coton et à la cherté des subsistances.

Cette dernière cause de souffrance a été néanmoins considérablement atténuée par la suppression de l'échelle mobile, conséquence de la réforme commerciale. Sous le régime de l'échelle mobile, un déficit de 7 à 8 millions d'hectolitres a toujours suffi pour faire dépasser au blé le prix moyen de 30 francs l'hectolitre. En 1861, malgré un déficit beaucoup plus considérable, la liberté du commerce des blés a maintenu le cours moyen au-dessous de 24 francs l'hectolitre.

(1) Pendant les années 1814, 1816 et 1820, les capitaux de cautionnements ont été appliqués aux dépenses générales de l'État jusqu'à concurrence d'une somme de 218 millions. Ce précédent n'a pas été suivi par le gouvernement de l'Empereur, quoique le fonds flottant des cautionnements constitue une ressource permanente.

(2) La dette flottante supporte en outre les paiements faits pour le service de l'emprunt grec, qui s'élèvent à la somme de 21,000,000

Les prêts faits à l'industrie, en vertu de la loi du 1er août 1860, 40,000,000

61,000,000

qui ne sont que des avances recouvrables.

Malgré cette charge, comme le déficit de l'année 1861 ne pèse pas encore sur les ressources de la Trésorerie, le montant de la dette flottante n'était que de 895 millions au 1er janvier 1862.

duirait une somme de 360 millions environ : cette somme se réduirait de 38 millions par chaque somme de 100 francs qui serait demandée en moins pour la conversion de 450 francs de rente.

Il conviendrait que la loi laissât à votre ministre des finances la faculté de prendre les ordres de Votre Majesté pour déterminer, suivant les circonstances, la quotité de la soulte qui serait demandée aux rentiers. Cette soulte pourrait être divisée en plusieurs versements qu'on ferait coïncider avec le paiement des arrérages.

La conversion serait entièrement facultative; mais le succès ne semble pas douteux si la somme à demander aux rentiers en échange d'un accroissement de leur capital est établie d'après un calcul équitable et prudent. Votre gouvernement pourrait alors se féliciter d'avoir complétement achevé la conversion et recueillerait promptement le bénéfice de cette opération par l'essor que prendrait le 3 0/0, désormais dégagé des entraves que lui crée aujourd'hui un fonds rival. Si, par des causes fortuites, le succès n'est que partiel, la masse des rentes à 4 1/2 étant diminuée, le remboursement sera plus facile dans l'avenir, et, les circonstances aidant, l'Etat pourra y procéder en usant plus rigoureusement de son droit.

BUDGET EXTRAORDINAIRE DE 1863.

Le budget extraordinaire de 1863 sera l'objet d'une loi spéciale. Toutefois l'exposé que je fais de notre situation financière serait incomplet si je n'indiquais en quelques mots les traits principaux de ce budget.

Ainsi que je l'ai exposé plus haut, les ressources du budget extraordinaire sont la mesure de ce que l'Etat peut entreprendre en dehors du budget régulier. Pour savoir quels travaux il sera possible d'exécuter en 1863, il faut donc commencer par connaître de quelles ressources sera doté le budget extraordinaire. Ces ressources, dont une partie ne peut être encore indiquée qu'approximativement, se composent en premier lieu :

De 57,500,000 francs provenant du solde disponible de la négociation des obligations trentenaires émises en 1861 ;

De 10 millions provenant de la troisième annuité de l'indemnité chinoise;

Ces deux sommes ne permettraient pas à elles seules d'imprimer aux travaux déjà engagés une activité en rapport avec l'importance extrême que le pays attache au prompt achèvement de notre réseau de chemins de fer et aux autres entreprises d'utilité publique qui ont fait l'objet de votes dans les dernières sessions. Aussi Votre Majesté a pensé que le Corps législatif, dont les membres se sont faits à tant de reprises les interprètes des vœux des populations, ne refuserait pas de concourir à l'exécution de travaux d'une utilité incontestable par l'établissement temporaire d'une surtaxe sur deux articles de grande consommation.

La réduction de l'impôt du sel qui a été opérée en 1849, et qui a privé le Trésor d'un revenu considérable, a eu pour unique résultat de porter de 6 kilogrammes et demi à 8 la consommation par tête, et à 54 millions la consommation totale.

Une augmentation de droits de 10 centimes par kilogramme ne saurait donc constituer une bien lourde charge pour les populations. Porté à 20 centimes par cette augmentation, le droit sur le sel serait encore inférieur à ce qu'il a été jusqu'en 1849, et il en résulterait néanmoins un important accroissement du revenu. Cet accroissement aurait été de 38 millions, si Votre Majesté n'eût pensé qu'il fallait tenir compte de la situation des industries qui emploient le sel comme matière première. Non-seulement Votre Majesté n'a pas voulu que ces industries fussent assujetties à l'augmentation du droit, mais dans sa vigilante sollicitude pour le travail national, elle désire les affranchir complétement, afin de les mettre en situation de soutenir la concurrence étrangère. Le bénéfice que le Trésor retirera de l'augmentation du droit sur le sel sera atténué d'environ 5 millions par cet affranchissement (1), et sera par conséquent ramené à 33 millions.

La réduction du droit sur les sucres a commencé à produire sur la consommation l'accroissement qu'amène toujours, pour les denrées à l'usage du grand nombre, une diminution notable du prix. Néanmoins l'importance qui s'attache au prompt achèvement des grands travaux, dont l'exécution doit avoir une si grande influence sur la fortune publique, m'a fait penser que le droit sur les sucres pouvait être temporairement reporté à 42 francs, décimes compris. Les sucres profiteraient encore de la moitié du dégrèvement fait il y a deux ans.

Ce relèvement de droits calculé sur une consommation de 240 millions de kilogrammes rapporterait au Trésor 29 millions environ.

Ces deux surtaxes ne seront que temporaires, et ce caractère leur est garanti par la nature également temporaire des dépenses auxquelles elles sont destinées à pourvoir, car aucune de ces dépenses n'est permanente, et toutes sont éminemment productives. Il n'est douteux pour personne que la progression rapide et continue de nos revenus indirects ne soit due en grande partie au perfectionnement de nos voies de communication intérieure ; et plus nous approcherons du terme de ces améliorations, plus les effets en deviendront sensibles. L'expérience nous donne le droit d'espérer que cette portion du revenu public atteindra un chiffre assez élevé pour rendre inutile, au delà d'une certaine époque, la continuation des sacrifices que le pays est appelé à s'imposer dans des vues d'avenir.

Si l'on ajoute aux 57 millions que j'ai indiqués plus haut, les 62 millions que produiront les deux surtaxes temporaires, on trouvera une somme de 130 millions environ. A cette somme viendront se joindre, par voie de report, les excédants de crédits non employés en 1862 et qu'on peut évaluer de 15 à 20 millions.

La dotation des services extraordinaires se composera donc, en 1863, de 130 et peut-être de 150 millions. Je n'entrerai pas dans le détail des travaux qu'il sera possible d'exécuter avec cette dotation. Ces travaux seront énumérés dans la loi spéciale qui va être soumise à l'examen du conseil d'Etat ; mais je crois utile de placer sous les yeux de Votre Majesté un tableau qui résume ce qui a été fait dans les exercices précédents, et qui est conforme à la nouvelle classification adoptée pour 1863.

(Voir le tableau ci-dessous.)

Les crédits qui figurent dans ce tableau pour l'exercice 1861 donneront lieu, ainsi que je l'ai déjà annoncé, à un report considérable. Votre Majesté voit donc que, même en tenant compte de la somme de 7 millions et demi environ qu'il faut réserver pour l'effectif militaire temporairement entretenu en sus de l'effectif normal, il sera possible d'affecter, en 1863, aux travaux extraordinaires, une somme plus considérable que dans aucune des cinq années antérieures.

Ainsi sera réalisé le vœu de Votre Majesté de ne pas voir se ralentir l'achèvement des grands travaux d'utilité publique qui peuvent seconder le développement de notre industrie, et que les corps électifs à tous les degrés lui ont souvent signalés comme indispensables aux progrès de la prospérité générale du pays.

La loi du budget extraordinaire de 1863, dont le conseil d'Etat va être saisi, pourra être très-prochainement présentée au Corps législatif.

LOI RECTIFICATIVE DU BUDGET DE 1862.

Il ne me reste plus qu'à entretenir Votre Majesté du budget de 1862, maintenant en cours d'exercice. Ce budget a été préparé avant l'établissement des règles posées par le sénatus-consulte du 31 décembre dernier, et la prudence m'oblige à calculer sur des insuffisances assez considérables. J'ai dû, en conséquence, me préoccuper des ressources avec lesquelles il serait possible d'y faire face.

Je compte proposer à Votre Majesté de réserver pour cet emploi la seconde annuité de l'indemnité chinoise montant à 10 millions, et les rentrées provenant de la créance que nous avons sur l'Espagne, et qui paraît devoir être prochainement réglée par voie diplomatique à 25 millions.

Si ces deux ressources ne suffisaient pas, il serait possible d'y ajouter 30 millions, en faisant partir les deux surtaxes sur les sucres et les sels du 1er juillet 1862, au lieu du 1er janvier 1863.

A ces sommes pourrait s'ajouter encore la plus-value probable sur les revenus.

Ces rectifications du budget de 1862 feront l'objet d'une loi dont je réunis les éléments pour la soumettre au Corps législatif après son examen par le conseil d'Etat.

Sire, je viens d'exposer à Votre Majesté, avec une entière sincérité notre situation financière. J'ai pu le faire sans crainte, car cette situation n'a plus rien qui doive préoccuper, grâce à l'application du sénatus-consulte dont Votre Majesté a pris si généreusement l'initiative.

Le budget ordinaire de 1863 se soldera par un excédant de recettes.

Le budget extraordinaire du même exercice, maintenu dans les limites de ses crédits, offrira un aliment suffisant à l'activité nationale et une raisonnable satisfaction aux idées de progrès, sans apporter de nouvelles charges au Trésor ni peser trop lourdement sur les contribuables.

L'année 1862 a les moyens de faire face aux dépenses prévues par son budget ; et pour celles qui pourraient venir s'y ajouter, elle trouvera une ressource dans les remboursements attendus de la Chine et de l'Espagne, dans le produit des surtaxes dont la mise en vigueur peut être devancée, et dans l'augmentation éventuelle des revenus.

Le présent et l'avenir sont donc assurés.

Restent les anciens découverts qui représentent le passé et, pour la plus grande partie, un passé antérieur à l'Empire.

Là non plus on ne saurait trouver un sujet d'inquiétude. Arrêtés dans la progression qui menaçait de devenir leur loi, ces découverts cesseront, dès aujourd'hui, de s'accroître, et ils commenceront bientôt à diminuer.

Tel est, Sire, l'heureux résultat qu'on a droit d'attendre des mesures que votre sagesse a prescrites. Votre

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Crédits affectés aux travaux extraordinaires pendant les exercices 1858 *à* 1863.

	DÉPENSES EFFECTUÉES			CRÉDITS ACCORDÉS	
	en 1858.	en 1859.	en 1860.	pour 1861.	pour 1862.
Dépenses reportées du service ordinaire au service extraordinaire.					
Ministère de la guerre	7.287.852	6.126.353	6.934.400	7.589.000	7.389.000
Gouvernement général de l'Algérie	6.826.493	5.050.315	6.158.936	4.750.000	3.650.000
Ministère de la marine et des colonies	16.493.041	16.704.131	16.801.000	16.801.000	17.301.000
Ministère de l'instruction publique et des cultes	4.005.426	3.977.982	4.826.304	4.000.000	4.000.000
	34.612.812	31.858.781	34.720.640	33.140.000	32.340.000
Dépenses faisant l'objet de l'ancienne section des travaux extraordinaires.					
Ministère d'Etat	4.671.990	4.863.024	4.048.450	6.935.000	1.365.000
Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics	25.349.642	37.598.842	59.288.356	85.450.000	65.870.000
	30.021.632	42.461.866	63.336.806	92.385.000	67.235.000
Total général	64.634.444	74.320.647	98.057.446	125.525.000	99.575.000

(1) Les sels affranchis auraient à acquitter 6 millions et demi ; mais comme 1,500,000 francs étaient déjà remboursés par voie de drawbach, l'atténuation de recette causée par leur affranchissement n'est, en réalité, que de 5 millions.

Majesté peut déjà l'entrevoir ; et, avec sa fermeté et sa persévérance ordinaires, elle est certaine de l'atteindre. La France verra ainsi se justifier une fois de plus l'entière confiance qu'elle a mise en son souverain, et Votre Majesté aura la gloire d'avoir su concilier la grandeur avec le bon ordre dans les finances.

Je suis avec respect, Sire, de Votre Majesté le très-humble et très-dévoué sujet,

ACHILLE FOULD.

20 janvier 1862.

SOCIÉTÉ DE L'UNION DES GAZ.

Assemblée générale du 16 janvier 1862.

RAPPORT DE LA COMMISSION.

MESSIEURS,

Dans votre dernière assemblée générale du 15 octobre 1861, en même temps que vous nommiez de nouveaux membres du Conseil de surveillance en remplacement de ceux qui venaient de donner leur démission, vous avez institué une commission spéciale : « ayant tous pouvoirs pour traiter, sauf ratification de l'assemblée, tant avec les gérants qu'avec la Banque suisse ou toutes autres personnes, sur toute proposition qui pourrait être produite pour la reconstitution de la Société. »

Cette commission a l'honneur, aujourd'hui, de vous rendre compte du mandat que vous lui avez confié.

Après la proposition présentée au nom de la Banque générale suisse, proposition qui avait été repoussée par vous, en présence des dispositions manifestées à l'assemblée même par plusieurs membres de cette assemblée, la commission s'est tenue prête à recevoir et à discuter soit une nouvelle proposition de la Banque générale suisse modifiée, soit toute autre proposition qui lui serait adressée.

Nommée le 15 octobre 1861, la commission, depuis lors jusqu'à ce jour, n'a reçu aucune communication nouvelle au nom de la Banque générale Suisse. Quant à la personne dont l'initiative avait provoqué dans votre dernière assemblée générale la nomination de la commission, elle n'est, ainsi qu'elle l'avait fait pressentir, adressée à la commission, et lui a soumis les idées d'après lesquelles elle était disposée à formuler une proposition.

Ces idées ont été l'objet d'une conférence entre cette personne et la commission.

A l'issue de cette conférence, et après les explications échangées, cette personne a reconnu que sa proposition n'avait aucune chance d'être approuvée par l'assemblée générale, et elle l'a en conséquence retirée.

En effet, cette combinaison, sauf quelques différences de forme, se rapprochait beaucoup de celle de la Banque générale suisse déjà repoussée, et présentait un résultat encore plus désavantageux pour les actionnaires.

Cette combinaison ne réservait aux actionnaires que la proportion d'un septième dans le capital actions, tout en laissant à la charge de la Société reconstituée un tiers des obligations actuellement émises.

En échange des 20,000 actions actuelles représentant un capital nominal de 5 millions de francs, elle ne donnait aux actionnaires que 2,500 actions nouvelles de 500 francs chacune représentant un capital nominal de 1,250,000 francs seulement : c'était une réduction des trois quarts.

C'était vous offrir une valeur nominale de 500 francs pour huit actions actuelles ayant une valeur nominale de 2,000 francs, lesdites huit actions représentant, même au cours réduit actuel, une valeur vénale d'environ 600 francs.

De plus, d'après l'appréciation probable des revenus sociaux, et en tenant compte de leur accroissement successif, la répartition du produit net de ces revenus entre toutes les actions du capital nouveau ne compensait pas la perte énorme subie sur le capital nominal ; cette répartition ne donnait, sur les 20,000 titres actuels et pour chacun de ces titres, qu'un dividende égal seulement à 6 francs environ pour la première année, et devant difficilement dépasser à aucune époque le chiffre de 8 francs.

Enfin cette combinaison laissait à la charge de la Société actuelle le soin de prélever, sur les 1,250,000 fr. d'actions nouvelles à elle attribuées, la somme nécessaire pour le rachat des droits de gérance, réclamés par les gérants actuels, MM. Goldsmid et Breittmayer.

Aussi, comme nous l'avons déjà dit, cette proposition fut reconnue inacceptable et retirée par son auteur.

Dans l'intervalle, et après l'issue des propositions de la Banque générale suisse, M. Goldsmid, l'un de vos gérants, persuadé que ces propositions étaient au-dessous de ce que vous pouviez légitimement espérer, s'est occupé, comme du reste il en avait fait la promesse lors de la dernière assemblée générale, de réunir les éléments d'une combinaison plus favorable, et il a remis au nom d'une Société une proposition que nous avons l'honneur de vous soumettre.

Cette proposition a pour objet un traité d'exploitation, à forfait, pendant une durée de vingt-trois ans, commençant le 1er juillet 1861 et finissant le 30 juin 1884, de toutes les concessions et usines appartenant à l'Union des gaz ou en dépendant.

Les conditions de ce traité d'exploitation à forfait sont énoncées en détail dans le projet de traité qui va vous être lu.

D'après les bases et conditions de ce traité à forfait, votre capital de 5 millions de francs, au lieu d'être réduit aux deux cinquièmes, comme l'exigeait la proposition faite au nom de la Banque générale suisse, ou au quart comme le demandait la proposition formulée par une autre personne, est maintenu intact et sans réduction aucune à son chiffre actuel de 5 millions de francs.

Votre revenu (qui, d'après les bases de la proposition faite par la Banque générale suisse, se serait difficilement élevé au-dessus de 10 francs pour chacune des 20,000 actions actuelles) vous est garanti, et il vous sera payé pendant toute la durée du traité, aux époques et dans les proportions suivantes, soit par chaque action :

Au 1er juillet	1862,	fr. 6 25	ou	2 1/2 0/0
—	1863,	7 50		3 0/0
—	1864,	8 75		3 1/2 0/0
—	1865,	10 »		4 0/0
—	1866,	11 25		4 1/2 0/0
—	1867,	12 50		5 0/0
—	1868,	13 75		5 1/2 0/0
—	1869,	15 »		6 0/0
—	1870,	15 »		6 0/0
—	1871,	16 25		6 1/2 0/0
—	1872,	16 25		6 1/2 0/0
—	1873,	17 50		7 0/0
—	1874,	17 50		7 0/0
—	1875,	17 50		7 0/0
—	1876,	17 50		7 0/0
—	1877,	17 50		7 0/0
—	1878,	17 50		7 0/0
—	1879,	17 50		7 0/0
—	1880,	17 50		7 0/0
—	1881,	17 50		7 0/0
—	1882,	17 50		7 0/0
—	1883,	17 50		7 0/0
—	1884,	17 50		7 0/0

La valeur vénale de vos actions, qui, en prévision des combinaisons, s'est déjà relevée du cours de 53 francs à celui de 75 ou 80, montera encore par le fait d'un traité qui consolide l'avenir de la Société.

Cette valeur vénale augmentera successivement en proportion de l'augmentation de votre revenu.

De plus, d'après la proposition de la Banque générale suisse, votre droit de propriété dans la Société nouvelle était limité à tout jamais à deux quinzièmes seulement ; or, d'après les conditions du traité d'exploitation à forfait, à l'expiration de ce traité, après l'extinction de toutes dettes, charges et obligations s'élevant aujourd'hui à environ 12 millions de francs, tout le capital social se trouvera représenté seulement par 10 millions d'actions, et vous resterez alors propriétaires pour moitié de toute la valeur et de tous les revenus des usines et concessions appartenant à votre Société ; l'autre moitié du capital actions, représentant 5 millions de francs, se trouvera alors substituée aux 7 millions d'obligations formant aujourd'hui une partie de votre capital social.

Enfin, la Société d'exploitation se charge du rachat des droits de la gérance actuelle ; et ainsi se trouve annulée pour toujours l'attribution de 25 0/0 sur les bénéfices que vos statuts allouaient à la gérance.

Nous ajouterons que les représentants de la Société d'exploitation nous ont autorisés à vous déclarer que vous serez admis, pendant un délai de huit jours, à souscrire jusqu'à concurrence d'un quart du capital de leur société.

Ces conditions ont paru à la commission évidemment avantageuses ; mais elle a dû se préoccuper des garanties qui devront en assurer l'exécution, et vous remarquerez, par l'énoncé des conditions relatées dans le projet de traité à forfait, que le capital effectif de la Société d'exploitation, fixé à 1,500,000 francs, comme la forme du contrat, sauvegardent tous vos intérêts.

Vis-à-vis d'une proposition qui assure le paiement de toutes vos dettes, le service de vos obligations, l'acquittement de toutes vos charges, qui sauvegarde et augmente les garanties légitimement dues à vos créanciers obligataires et autres, et qui vous met dès le premier jour en possession d'un revenu certain et progressif, en maintenant sans réduction la valeur de votre capital actions actuel, la commission n'a pas cru devoir hésiter, et elle a accepté à l'unanimité la proposition du traité d'exploitation à forfait faite par M. Goldsmid au nom de la Société qu'il représente.

En conséquence, la commission, à l'unanimité, recommande ledit traité à l'approbation de l'assemblée générale.

RAPPORT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE.

MESSIEURS,

Vous venez d'entendre le rapport de la commission sur la proposition de traité d'exploitation à forfait qui lui a été présentée.

Si, comme nous le pensons, vous adoptez les conclusions de la commission, et approuvez la proposition de traité d'exploitation à forfait au nom de la Société dont il s'agit, vous aurez à prendre diverses résolutions importantes qui sont la conséquence de cette approbation :

1° L'approbation par l'assemblée du traité d'exploitation à forfait entraînant la démission de MM. Goldsmid et Breittmayer de leurs fonctions actuelles de gérants de la Société de l'Union des gaz, vous aurez à nommer en leur lieu et place un autre gérant.

Ce gérant, en acceptant la responsabilité des charges financières qui pèsent aujourd'hui sur votre Société, devra, outre les fonctions qui résultent des statuts sociaux, exercer un contrôle incessant sur tous les actes et sur toutes les opérations de la Société d'exploitation, et faire chaque mois un rapport au Conseil de surveillance. Tout en apportant dans ses fonctions l'expérience et la fermeté nécessaires à la protection des droits de la Société de l'Union des gaz, il devra faire preuve de l'esprit de conciliation désirable pour les bonnes relations et l'intérêt réciproque des deux Sociétés.

Votre Conseil de surveillance n'a cru pouvoir mieux faire que de chercher un gérant parmi les hommes qui ont déjà été honorés de votre confiance, et il a demandé à un de ses membres, M. Tochê, si, dans le cas où la démission conditionnelle de MM. Goldsmid et Breittmayer deviendrait définitive, il lui conviendrait d'accepter les fonctions de gérant de la Société l'Union des gaz.

M. Tochê ayant déclaré être prêt à accepter les fonctions et les responsabilités de gérant si le vote de l'assemblée générale ratifiait la désignation du Conseil, nous aurons l'honneur de le proposer à votre choix.

2° Vous aurez à apporter aux statuts de votre Société les modifications rendues nécessaires par le fait du traité à forfait, par la démission de MM. Goldsmid et Breittmayer et par la nomination d'un nouveau gérant.

En conséquence, le Conseil de surveillance, par l'organe de son président, soumettra successivement à vos votes les résolutions suivantes.

Ces résolutions, votées d'abord séparément, n'auront de force qu'après avoir été adoptées définitivement par un vote d'ensemble.

Première résolution.

L'assemblée générale est d'avis qu'il y a lieu de traiter avec une Société constituée au capital effectif de 1,500,000 francs, de l'exploitation à forfait des concessions et usines appartenant à la Société de l'Union des gaz, conformément au projet de traité dont il lui a été donné communication.

Deuxième résolution.

La démission conditionnelle présentement donnée par MM. Goldsmid et Breittmayer de leurs fonctions de gérants de la Société de l'Union des gaz est acceptée.

Troisième résolution.

Les statuts sociaux sont modifiés comme suit :

L'article 6 est remplacé par l'article suivant :

« Le fonds social est fixé à 15 millions de francs.

» Il est représenté :

» 1° Par des actions jusqu'à concurrence de 8 millions de francs, dont 5 millions représentant les actions anciennes émises par Omer Salmon et Cie, et 3 millions émettre au fur et à mesure des besoins de la Société ;

» 2° Par des obligations jusqu'à concurrence de 7 millions de francs.

» Il est en outre créé des actions pour 2 millions de francs, lesquelles seront émises en remplacement d'une somme égale d'obligations amorties.

» Ces 2 millions ainsi que les 3 millions ci-dessus seront émis par la gérance, conformément aux délibérations de l'assemblée générale.

» Le fonds social pourra être augmenté par la création de nouvelles actions, si les besoins de la Société l'exigent, sur une autorisation de l'assemblée générale des actionnaires. »

L'article 16 est remplacé par l'article suivant :

« Les bénéfices annuels seront répartis proportionnellement entre toutes les actions. »

L'article 18 est remplacé par l'article suivant :

« Il pourra être constitué un fonds de réserve par délibération spéciale de l'assemblée générale qui en déterminera les conditions. »

L'article 22 est remplacé par l'article suivant :

« Le traitement annuel de la gérance est fixé à 10,000 francs, et sera touché par douzièmes de mois en mois. Il sera compris dans les frais généraux. »

(Par suite de la réduction qui précède les 25 0/0 dans les bénéfices qui étaient précédemment attribués à la gérance sont supprimés.)

L'article 24 est remplacé par l'article suivant:

« Les actionnaires seront représentés dans leurs rapports avec la gérance par un Conseil de surveillance composé de cinq membres au moins et de sept membres au plus. »

L'article 32 est remplacé par l'article suivant :

« Les membres du Conseil de surveillance auront droit à des jetons de présence. Il sera alloué à cet effet une indemnité annuelle de 5,000 francs au Conseil de surveillance, pour être répartie entre ses membres, comme ils le jugeront convenable. »

L'article 41 est remplacé par l'article suivant :

« L'assemblée générale, sur la proposition exclusive du gérant, est autorisée à apporter aux statuts toutes les modifications que l'expérience aurait fait juger utiles, même celles qui auraient pour objet la prolongation de la Société, l'augmentation du capital social, la création d'obligations dans la limite fixée par l'article 8 ci-dessus, la fusion de la Société avec d'autres, le fermage ou la cession à des tiers de l'exploitation, même à forfait, de toutes les concessions et usines.

» Toutefois, aucune augmentation de capital ne peut obliger les associés de faire une nouvelle mise de fonds.

» Les délibérations portant sur ces objets devront être prises, pour être valables, à la majorité des deux tiers des voix des membres présents. »

Quatrième résolution.

M. François-Frédéric Toché, actuellement membre du Conseil de surveillance, demeurant à Paris, rue Taitbout, n° 28, est nommé gérant de la Société de l'*Union* (gaz) avec les droits et obligations résultant des statuts.

En conséquence la raison sociale sera dorénavant F. TOCHÉ et Ce.

Dans le cas où le directeur général nommé par les statuts viendrait à cesser ses fonctions, il pourra être nommé un co-gérant dont les émoluments seront réglés par l'assemblée générale.

Cinquième résolution.

Les deux membres devant composer le Conseil de surveillance avec MM. Féline, Brouzet, Langronne, comte de Biragne d'Apremont et Determes, seront proposés par la Banque générale suisse et agréés par le Conseil de surveillance, auquel tous pouvoirs sont donnés à cet effet.

Sixième résolution.

Tous pouvoirs sont donnés au gérant pour réaliser et signer le traité d'exploitation à forfait prévu par la première des résolutions ci-dessus, et faire toutes émissions d'actions en conformité avec les stipulations dudit traité.

Messieurs, avant de terminer ce rapport, le Conseil de surveillance croit bien de rendre à vos gérants actuels, MM. Goldsmid et Breittmayer, la justice qui leur est due.

Vos gérants n'ont pas désespéré de votre Société ; même au milieu des défaillances qui les entouraient, ils ont conservé la confiance dans l'œuvre qu'ils avaient entreprise. Lors de votre dernière assemblée générale, ils vous ont dit d'être tranquilles ; ils vous ont affirmé qu'ils seraient en mesure pour toutes les éventualités; que, personnellement, s'il le fallait, ils suppléeraient à l'insuffisance de vos ressources financières ; qu'eux-mêmes enfin avaient l'espérance de vous soumettre bientôt une combinaison préférable à celle que vous repoussiez.

MM. Goldsmid et Breittmayer ont tenu toutes leurs promesses, et nous serons heureux de voir l'assemblée générale s'associer aux remercîments que leur adresse le Conseil de surveillance.

Les membres du Conseil de surveillance :

MM. F. Toché, président;
Ad. Féline,
Determes,
Brouzet,
Comte de Biragne d'Apremont,
A. Langronne, secrétaire.

Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire du 10 janvier 1862.

M. Féline, président du Conseil de surveillance, préside l'assemblée.

M. J. Fazy, président de la Banque générale suisse, et M. le général Klapka prennent place au bureau comme scrutateurs.

M. Varlot remplit les fonctions de secrétaire.

Il est constaté par la feuille de dépôt que dix mille cent soixante dix-huit actions ont été déposées, et par la feuille de présence que soixante-dix-neuf actionnaires sont présents ou représentés, représentant ensemble neuf mille deux cent trente actions et trois cent soixante-quinze voix.

Lecture est donnée du rapport de la commission et du Conseil de surveillance ; après lecture de ces rapports et quelques observations échangées entre des membres de l'assemblée et du bureau, les six résolutions proposées par le rapport du Conseil de surveillance sont mises aux voix successivement et adoptées à l'unanimité, chacune séparément d'abord, puis ensuite par un vote d'ensemble.

Avant de clôturer la séance, M. Féline, président, propose à l'assemblée de se joindre au Conseil de surveillance pour voter à MM. Goldsmid et Breittmayer, gérants démissionnaires, des remercîments tant pour leur bonne gestion des affaires de la Société que pour la combinaison due à leur initiative, et que vient de sanctionner l'assemblée : cette proposition est votée à l'unanimité.

MISE AU CONCOURS

de la fourniture de 3,400 tonnes de rails

POUR

LE CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT DE BERNE.

CONDITIONS :

Les rails seront livrés libres de tous frais aux stations suivantes du chemin de fer Central suisse :

1,200 tonnes à la gare de Bienne ;
1,100 tonnes à la station de Schonbuhl (située à 2 lieues de distance de Berne, dans la direction de Bâle) ;
100 tonnes à la station de Zollikofen (à 1 1/2 lieue de Berne, même direction);
1,000 tonnes aux stations de Ostermundigen ou de Genniligen (3/4 ou 5/4 de lieue au delà de Berne, direction de Thoune).

Les offres de prix pour la fourniture doivent être faites en francs et par tonne. Les soumissions doivent être adressées, jusqu'au 20 janvier 1862 inclusivement, au Comité soussigné, cachetées et franches de port, avec la suscription : *soumission pour fourniture de rails.* Le cahier des charges et les dossiers de construction des rails sont déposés au Comité, et sont à la disposition des intéressés.

Berne, le 31 décembre 1861.

Comité directeur du chemin de fer de l'Etat de Berne.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de 3 0/0. La Société se charge gratuitement, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Le sénateur, président, Marquis G. d'Audiffret.

OBLIGATIONS TRENTENAIRES DU TRÉSOR PUBLIC.

Le tirage, par la voie du sort, des obligations trentenaires du Trésor public,

Première émission, — 3e annuité,
Deuxième émission, — 2e annuité,
Troisième émission, — 1re annuité,

A été effectué le lundi 20 janvier 1862, à midi, en séance publique, au ministère des finances, conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 7 janvier 1862 et aux annonces qui ont été faites.

13,788 numéros d'obligations ont été extraits des roues en 71 bulletins de série comprenant 200 numéros chacun. 3 bulletins de séries atteintes sans avoir été épuisées ont été replacés dans leur roue respective, afin que les numéros de ces séries qui ne sont pas sortis puissent concourir aux tirages ultérieurs.

NUMÉROS SORTIS.

1re ÉMISSION, 3e TIRAGE

1	de 162.001	à	162.200
2	167.401	à	167.600
3	19.601	à	19.800
4	88.401	à	88.600
5	12.801	à	13.000
6	130.801	à	131.000
7	70.201	à	70.400
8	195.401	à	195.600
9	177.401	à	177.600
10	170.401	à	170.600
11	125.801	à	126.000
12	65.201	à	65.400
13	56.801	à	57.000
14	142.201	à	142.400
15	133.601	à	133.800
16	101.601	à	101.800
17	136.401	à	136.600
18	9.601	à	9.800
19	35.801	à	36.000
20	147.801	à	147.857

2e ÉMISSION, 2e TIRAGE

1	386.601	à	386.800
2	253.801	à	254.000
3	219.801	à	220.000
4	381.201	à	381.400
5	212.401	à	212.600
6	323.801	à	324.000
7	289.801	à	290.000
8	281.801	à	282.000
9	354.401	à	354.600
10	332.001	à	332.200
11	253.601	à	253.800
12	397.801	à	398.000
13	243.201	à	243.400
14	225.601	à	225.800
15	282.801	à	283.000
16	290.401	à	290.600
17	222.201	à	222.400
18	248.601	à	248.800
19	211.601	à	211.800
20	366.801	à	366.927

3e ÉMISSION, 1er TIRAGE

1	671.801	à	672.000
2	496.401	à	496.600
3	513.801	à	514.000
4	606.401	à	606.600
5	578.801	à	579.000
6	599.801	à	600.000
7	442.001	à	442.200
8	676.001	à	676.200
9	429.801	à	430.000
10	570.001	à	570.200
11	639.401	à	639.600
12	621.801	à	622.000
13	578.401	à	578.600
14	631.201	à	631.400
15	415.401	à	415.600
16	681.201	à	681.400
17	628.201	à	628.400
18	609.601	à	609.800
19	484.401	à	484.600
20	514.201	à	514.400
21	515.601	à	515.800
22	622.601	à	622.800
23	450.401	à	450.600
24	575.001	à	575.200
25	463.601	à	463.800
26	545.201	à	545.400
27	685.401	à	685.600
28	682.201	à	682.400
29	430.201	à	430.400
30	487.801	à	488.000
31	640.601	à	640.605

Le remboursement en capital, au prix de 500 francs, des obligations désignées par le sort sera fait à la caisse centrale du Trésor public, à partir du 20 juillet prochain.

Pour extrait conforme du procès-verbal de tirage,

Le conseiller d'Etat, secrétaire général des finances,

J. Pelletier.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1861	en 1861	0/0
Novembre.	1,989,265 85	2,147,631 38	158,365 53	7.96
11 1ers mois	14,685,855 90	15,825,393 84	1139,537 94	7.76

AVIS AUX ABONNÉS

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 janvier 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1633 —

14e année. — 2me semaine.

Du 8 au 14 janvier 1862.

128.434 Voyageurs.............	264.826 27
Bagages, Marchandises, etc....	887.238 13
Total.......	1.152.064 40
Recettes antérieures.....	1.134.039 54
Total général.....	2.286.104 03
2e semaine de 1861..........	1.152.064 49
Semaine correspondante de 1861.	1.145.155 97
Différence.....	6.908 52
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.286.104 03
— — 1861.	2.158.177 02
Différence.....	127.927 01

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 octobre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 octob 1861	41.218.712 69
Du 1er janvier au 31 octob 1860	38.135.910 72
Différence en faveur de 1861.	3.082.801 97

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 octob 1861	16.825.091 17
Du 1er janvier au 31 octob 1860	14.768.683 55
Différence en faveur de 1861.	2.056.407 62
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux.....	5.139.209 59

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 1475 kil. — 1862.. 1475 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 8 au 14 janvier 1862.

66.242 Voyageurs...........	287.996 47
Bagages, Marchandises, etc....	779.717 62
Total.......	1.067.714 09
Semaine correspondante de 1861.	1.222.646 38
Différence.....	154.932 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.115.879 47
— — 1861.	2.350.573 94
Différence.....	234.694 47

CONCESSIONS NOUVELLES.

COMPTES DE 1er ÉTABLISSEMENT.

Décembre 1861.

Section de Coutras à Brives et Limoges.

Longueur légale exploitée : 245 kilomètres.

18.400 Voyageurs............	79.937 33
Bagages, Marchandises, etc....	148.529 08
Total.......	228.466 41
Mois correspondant de 1860....	98.056 20
Différence.....	130.410 21
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	1.785.798 90
— — 1860.	879.959 95
Différence.....	905.838 95

Ligne de Montauban à Rodez.

1861. Longueur exploitée : 201 kilomètres.

19.975 Voyageurs............	38.243 58
Marchandises, etc............	177.913 62
Total.......	216.157 20
Mois correspondant de 1860....	193.819 19
Différence.....	22.338 01
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	2.446.309 35
— — 1860.	1.983.390 15
Différence.....	462.919 20

Ligne de Paris à Sceaux et à Orsay.

Longueur exploitée : 25 kilomètres.

57.000 Voyageurs...........	34.015 88
Bagages, Marchandises, etc....	1.577 75
Total.......	35.593 63
Mois correspondant de 1860....	32.040 06
Différence.....	3.553 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	656.027 90
— — 1860.	604.976 15
Différence.....	51 [illegible]

Ligne de Moulins à Montluçon.

Longueur légale exploitée : 88 kilomètres.

8.510 Voyageurs..............	37.451 33
Bagages, Marchandises, etc....	113.689 42
Total......	151.140 75
Mois correspondant de 1860....	122.385 53
Différence.....	28.755 22
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	1.312.060 92
— — 1860.	1.074.994 05
Différence.....	237.066 87

Ligne d'Arvant à Massiac.

Longueur légale exploitée : 23 kilomètres.

2.559 voyageurs..............	2.724 69
Bagages, marchandises, etc....	4.697 79
Total......	7.422 48

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 8 au 14 janvier 1862.

132.738 Voyageurs...........	465.244 35
Bagages et marchandises......	1.978.953 73
Total.......	2.444.198 08
Semaine correspondante de 1861.	1.826.242 36
Différence.....	617.955 72
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.839.894 12
— — 1861.	3.741.847 35
Différence.....	1.098.046 77

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 221 kilomètres
1861. — 221 —

10.845 Voyageurs.............	31.530 15
Bagages, Marchandises, etc....	68.770 53
Total.......	100.300 68
Période correspondante de 1861.	88.094 47
Différence.....	12.206 21
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	190.934 03
— — 1861.	179.515 43
Différence.....	11.418 60

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Genève par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 596 —

40.265 Voyageurs............	87.333 55
Bagages et Marchandises......	398.543 60
Total.......	485.877 15
Semaine correspondante de 1861.	299.192 90
Différence.....	186.684 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	947.853 95
— — 1861.	577.989 »
Différence.....	369.864 95

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 8 au 14 janvier 1862.

222.007 Voyageurs............	309.948 85
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	67.838 35
— — Pet. vitesse	426.000 80
Total.......	803.788 »
Semaine correspondante de 1861.	837.960 50
Différence.....	34.172 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.683.968 50
— — 1861.	1.687.583 80
Différence.....	3.615 30

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau pendant les 11 premiers mois 1861-1860 (impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

11 mois 1861, 900 kilomètres...	46.896.666 94
— 1860, 900 — ...	43.367.551 76
Différence.....	3.529.115 18

RÉSEAU MIXTE.

11 mois 1861, 295 kilomètres...	3.987.731 75
— 1860, 288 — ...	3.792.572 41
Différence. 7 — ...	195.159 34

NOUVEAU RÉSEAU.

11 mois 1861, 18 kilomètres...	160.865 37
— 1860, 18 — ...	126.505 96
Différence.....	34.359 41
Différence totale : 7 kilom.	3.758.633 93

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 8 au 14 janvier 1862.

123.292 Voyageurs............	292.902 95
Bagages, Marchandises, etc....	827.540 87
Total.......	1.120.443 82
Semaine correspondante de 1861.	1.088.235 73
Différence.....	32.208 09
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.261.001 07
— — 1861.	2.135.590 89
Différence.....	125.410 18

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 144 kilomètres

6.025 Voyageurs.............	5.403 85
Bagages, Marchandises, etc....	25.514 50
Total de la semaine...	30.918 35
Semaine correspondante de 1861.	4.445 07
Différence.....	26.473 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	49.890 »
— — 1861.	8.054 18
Différence.....	41.835 82

MIDI

Chemin de fer.

De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.

De Castets à Montauban et à Toulouse.

Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.

Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 8 au 14 janvier 1862.

98.421 Voyageurs.............	115.528 30
Bagages, Marchandises, etc....	428.501 06
Total.......	544.029 36
Canaux........................	54.739 67
Totaux réunis.....	598.769 03
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	469.062 44
{ Canaux...	69.207 02
Total.......	538.269 46
Différence.....	60.499 57

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.149.717 »
— — 1861.	1.021.489 36
Différence.....	128.227 64

NOUVEAU RÉSEAU.

Ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.

Longueur exploitée : 99 kilomètres.

Décembre 1861.

10.621 Voyageurs.............	20.068 81
Bagages, Marchandises, etc....	35.975 10
Total.......	56.043 91
Mois correspondant de 1860....	41.245 84
Différence.....	14.798 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	807.167 69
— — 1860.	714.513 66
Différence.....	92.654 03

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 187 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 8 au 14 janvier 1862.

10.500 Voyageurs............	17.166 70
Bagages, Marchandises, etc....	59.439 27
Total.......	76.605 97
Semaine correspondante de 1861.	63.440 33
Différence.....	13.165 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	154.182 96
— — 1861.	128.068 19
Différence.....	26.114 77

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 8 au 14 janvier 1862.

Voyageurs....................	1.871 15
Bagages, Marchandises, etc....	32.245 60
Total.......	34.116 75
Semaine correspondante de 1861.	27.498 60
Différence.....	6.618 15
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	62.691 30
— — 1861.	54.874 05
Différence.....	7.817 25

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres
1861. — 134 —

Du 8 au 14 janvier 1862.

11.108 Voyageurs............	18.650
Bagages, Marchandises, etc....	28.517
Total.......	47.166
Semaine correspondante de 1861.	41.713
Différence.....	5.444
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	95.247
— — 1861.	90.894
Différence......	4.353

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

[illegible] Voyageurs............	1.713
Bagages, Marchandises, etc....	1.328
Total.......	2.041

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIE ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1295 —

Du 8 au 14 janvier 1862.

40.484 Voyageurs...........	171.008
Bagages, Marchandises, etc....	813.720
Transports militaires..........	51.518
Total.......	1.036.122
Semaine correspondante de 1861.	658.15…
Différence.....	378.77…

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 391 kilomètres.
1861. — 221 —

20.864 Voyageurs............	58.8…
Bagages, Marchandises, etc....	51.6…
Transports militaires..........	4.8…
Total.......	118.5…
Semaine correspondante de 1861.	107.2…
Différence.....	11.3…

RECETTES

des deux réseaux réunis pendant la semaine

1862. Longueur exploitée : 1930 kilomètres
1861. — 1520 —

En 1862........	1.155.4…
En 1861....................	765.3…
Différence.....	390.1…

RECETTES

des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier

En 1862...........	2.261.6…
En 1861.....................	1.463.8…
Différence.....	798.7…

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 147 kilomètres
1861. — 147 —

12.821 Voyageurs............	32.7…
Bagages, Marchandises, etc....	30.4…
Transports militaires..........	13.7…
Total.......	76.9…
Semaine correspondante de 1861.	50.2…
Différence.....	26.7…
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	150.1…
— — 1861.	105.6…
Différence.....	44.…

NORD DE L'ESPAGNE

Longueur exploitée :

Ligne de Burgos et d'Alar..... 304 kilom.

Ligne de l'Escorial............ 59 k…

Du 8 au 14 janvier 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs....................	28.
Marchandises.................	66.
Total.......	94.
Produit annuel par kilomètre...	16.
Recettes antérieures...	99.
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	194.

Ligne de l'Escorial.

Voyageurs....................	6.
Marchandises.................	7.
Total.......	14.
Produit annuel par kilomètre...	15.
Recettes antérieures...	13.
Total.......	27.
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	221.
— — 1861.	114.
Différence.....	107.

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1314 —

Du 9 au 14 janvier 1862.

Chiffres pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

Voyageurs.....	174.442 50
Produits quintaux Marchandises.	598.927 50
Total.....	773,370 m
Semaine correspondante de 1861.	938.557 50
Différence.....	165 187 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.542 287 50
— — 1861.	1.703.827 50
Différence....	161 540 m

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 8 au 14 janvier 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 492 —

7.425 Voyageurs.....	64.780 38	
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	12.263 76	
— (Petite vit.).	157.840 94	
Total de la semaine...	235.011 08	

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

1.377 Voyageurs.	17.901 60	
Bagag. Marchand. (Grande vitesse)	1.737 70	31.301 00
Marchandises. (Petite vitesse) ...	11.631 70	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ARCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862. Longueur exploitée : 116 kilomètres.

1.846 Voyageurs..	7.895 27	
Bagag. Marchand. Grande vitesse)	1.283 09	17.315 01
Marchandises. (Petite vitesse)....	8.037 25	
Sur les trois lignes réunies.		283.627 73
Rent. matér. dep. le 1er janv. 1862		253.795 16
Total général des recet. en 1862.		536.422 88
— — 1861.		557.749 95
Différence.....		21.327 07

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 63 kilomètres.

3e quinzaine de décembre 1861	6 601 20
— — 1860	8.365 68
Différence.....	1.764 30

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale. 905 kilomètres.

Du 9 au 16 décembre 1861

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

13.979 Voyageurs.....	97.691 68
Marchandises.....	121.071 78
Total.....	218.766 46
Recettes antérieures en 1861 ..	9.885.815 58

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 12 au 18 janvier 1862.

22.500 Voyageurs.....	21.750 mm
Bagages, Marchandises, etc....	27.820 mm
Total.....	49 570 mm
Semaine correspondante de 1861.	44.408 mm
Différence.....	5.162 mm
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	139 310 mm
— — 1861.	134.161 mm
Différence.....	5.149 mm

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 253 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 8 au 14 janvier 1862.

24.208 Voyageurs.....	35.489 10
Bagages, Marchandises, etc....	53.035 77
Total.....	88.463 87
Semaine correspondante de 1861.	78.406 86
Différence.....	10.057 01
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	166 345 41
— — 1861.	158.425 67
Différence.....	7.919 74

CORDOUE A SÉVILLE

1861. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 24 au 31 décembre 1861.

52e semaine.....	24.679 50
Subvention annuelle, 600.000.	
Soit pour une semaine.....	11.815 80
Total.....	36.295 30
Semaine correspondante de 1860.	30.995 30
Différence.....	5.300 m
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	2.213 132 75
— — 1860.	2.085.584 55
Différence.....	147.548 20

SARAGOSSE A BARCELONE

En exploitation : 506 kilomètres.

Du 1er au 10 janvier 1862.

16.086 Voyageurs.....	54.273 80
Marchand., cargaison, équipages	80.269 93
Total.....	134.543 82
Semaine correspondante de 1861	67 255 37
Différence.....	67.288 45
Moyenne de la recette kilomét.	13 417 62
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	134.543 82

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 1 au 7 janvier 1862.)

29.278 Voyageurs.....	60.042 10
Bagages, marchandises, etc....	41.900 07
Recettes diverses.....	3.019 99
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis.....	27 370 15
Total.....	131.332 51
Semaine correspondante de 1861.	126.543 68
Différence.....	4.788 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.986.288 51
— — 1861.	6.361.580 16
Différence.....	642.648 35

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 170 kilomètres.

Du 8 au 14 janvier 1862.

Voyageurs.....	14.393 42
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	5.481 91
Marchandises (petite vitesse)...	13.466 10
Total.....	33.341 43
Produit annuel par kilomètre.	»

QUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 115.

Du 8 au 14 janvier 1862.

17.041 Voyageurs.....	19.652 10
2.243 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages.....	17.531 51
Total.....	36.183 61
Semaine correspondante de 1861.	27.447 08
Différence.....	8.736 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	90.019 61
— — 1861.	69.849 12
Différence.....	20.170 49

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 100 kilomètres.

Du 24 au 31 décembre 1861.

22.510 Voyag., Bagag. et March.	58.506 48
Recettes antérieures,...	3.651.512 59
Total.....	3.710.021 07
52e semaine de 1861	58.508 48
Semaine correspondante de 1860.	48.868 58
Différence.....	9.639 90
Augmentation kilométrique...	2 19 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Recettes du 31 décembre 1861. 1 817 89

1862. Longueur exploitée : 89 kilomètres.
1861. — 53 —

Du 1er au 7 janvier 1862.

3.087 Voyageurs.....	3.343 35
Bagages, articles de messagerie.	293 76
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	18.513 19
Total de la semaine...	22.149 30
Recettes antérieures.....	»
Total.....	22 149 30
Recettes de la semaine en 1862.	22 149 30
Période correspondante de 1861.	6.673 62
Différence.....	15 475 68

ANVERS A GAND

Décembre 1861	50.419 14	12 mois 1861	803.704 18
id. 1860	54.273 38	id. 1860	763.071 05
Différence...	3.143 76		40.633 13

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 1er au 7 janvier 1862.

Voyageurs.....	7.964 73
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	491 01
— (Petite vit.).	2.736 73
Total.....	11.193 05

OMNIBUS DE PARIS

Du 15 au 21 janvier 1862.

	PAR JOURNÉE d'Omnibus en Paris.	Banlieue.
Recettes.....	848.017 40	65 77 34 61
Semaine correspondante de 1861...	217.169 45	61 86 33 86
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	848.334 50	74 73 42 39
Période correspondante de 1861...	715.076 35	67 53 40 00
Différence...	133.248 15	7 20 1 51

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Le conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que le jeudi 30 janvier, à 1 heure, il sera procédé, en séance publique, au siége de la Société, au tirage des obligations ci-après :

Obligations 5 0/0 de la Compagnie :

76, émission de 1852 ;
20, rachat de l'embranchement de Gray;
90, rachat de la ligne de Bâle;
178, émission de 1854 ;
150, émission de 1856.

516 obligations à rembourser à 650 fr., à partir du 1er juin 1862.

Obligations 3 0/0 de la Compagnie :

300, émission de décembre 1856 ;
309, — (2e création);
392, émission de juillet 1857 ;
357, émission de novembre 1857;
64, émission de juillet 1858 ;
494, émission de juillet 1859;
244, émission de juin 1860 ;
212, émission de juillet 1861.

2.473 obligations remboursables à 500 fr., à partir du 1er juin 1862.

Obligations des Compagnies rachetées ou fusionnées :

44 obligations de l'ancienne Compagnie de Montereau (émission de 1852), à rembourser à 1,250 fr., le 1er juillet 1862;

499 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle; pour la ligne de Wissembourg (émission de 1852), à rembourser à 625 fr., le 1er juillet 1862;

41 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843), à rembourser à 1,250 fr., à partir du 1er octobre 1862.

251 obligations.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échus le 15 janvier 1862, soit :

40 francs pour les actions anciennes,

5 fr. 85 c. pour les actions nouvelles,

Sont payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, depuis le 15 janvier, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement, pour les titres au porteur, a lieu sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 30 c. par coupon;

Pour les actions nouvelles, 34 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres sont payés intégralement.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

AVIS AU PUBLIC.

Le directeur a l'honneur de porter à la connaissance du public que la Compagnie d'Orléans paiera désormais *gratuitement*, dans toutes les gares et stations de son réseau, les intérêts et dividendes échus sur ses actions et obligations, quinze jours après le dépôt fait à l'une quelconque de ses gares ou stations, des coupons au porteur ou certificats nominatifs.

La Compagnie se charge en outre, comme par le passé, *au prix de ses tarifs*, du recouvrement des coupons de rente, actions, obligations des chemins de fer et autres valeurs payables à Paris et dans les autres villes desservies par son réseau, comme aussi de l'échange des titres provisoires en titres définitifs.

Les coupons au porteur ne seront reçus que rangés par ordre numérique et réunis en liasses par une ficelle en croix, dont les extrémités seront scellées par un cachet de cire à initiales.

Paris, le 20 décembre 1861.

Le directeur,

C. Dupuy.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH.

Assemblée extraordinaire.

Conformément au rapport de la dernière assemblée générale du 29 mai, et aux paragraphes 37 et 38 des statuts de la Société, le conseil d'administration a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 17 février 1862, à 9 heures du matin, dans la salle des séances de la chambre de commerce et de l'industrie à Vienne.

Les délibérations auront pour objet :

1° Les résolutions à prendre pour obtenir les ressources nécessaires aux dépenses de constructions non encore couvertes de la ligne, ainsi qu'aux paiements de la dette publique résultant de l'acquisition du chemin primitif ;

2° L'élection d'un membre du conseil d'administration.

Ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de cette assemblée devront, en exécution du § 39 des statuts, déposer jusqu'au 3 février au plus tard, chacun quarante actions au moins :

A Vienne, à la caisse de la Société;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

Un récépissé nominatif sera délivré en échange à chaque déposant.

Aussitôt après l'assemblée générale, les actions devront être retirées contre la présentation du récépissé de dépôt.

Il est rappelé en même temps à MM. les actionnaires qu'aux termes des statuts, quarante actions donnent droit à une voix. Aucun actionnaire ne pourra réunir plus de dix voix en son nom, et plus de vingt voix comme mandataire.

Enfin, tout mandataire doit être lui-même membre de l'assemblée générale, et avoir présenté la procuration de son commettant à la caisse de la Société, à Vienne, le 14 février au plus tard.

Vienne, le 10 janvier 1862.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le 15 février prochain, à trois heures précises de l'après-midi, salle Lemardelay, rue de Richelieu, n° 100.

Les actionnaires porteurs de 50 actions ou plus, ou de certificats d'inscription nominative du même nombre d'actions, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée. Pour y être admis, ils doivent déposer dans les bureaux de la Société à Paris, rue de Richelieu, 99; à Rome, à la Banque romaine, et à Bologne, dans les bureaux de la Société, avant le 5 février prochain, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats d'inscription nominative. Sont également reçues comme donnant droit d'admission à l'assemblée générale, toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Société faits à la Banque de France, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, au Sous-Comptoir des chemins de fer, ou dans tout autre établissement financier.

Ces titres ou pièces pourront être déposés, à partir du 20 janvier courant, à Paris, à Rome et à Bologne, comme il est dit ci-dessus, et des cartes personnelles d'admission seront remises en échange à MM. les actionnaires ou à leurs fondés des pouvoirs. Ceux-ci qui doivent être actionnaires de la Société, devront déposer, en même temps que leurs titres ou pièces, une procuration spéciale dont le modèle est dès à présent déposé dans les bureaux de la Société.

Aux termes de l'article 39 des statuts, cinquante actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix en son nom personnel. Comme fondé de pouvoirs, il peut réunir en outre vingt voix.

Il sera soumis, dans cette réunion, à MM. les actionnaires des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes de l'article 32 des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le quinzième du fonds social.

MM. les actionnaires de l'ancienne société de Frascati, porteurs d'au moins 134 actions de cette Société, qui représentent 50 actions de la Société générale des chemins de fer romains, ont le droit d'assister à l'assemblée générale des actionnaires, en se conformant aux formalités ci-dessus mentionnées pour le dépôt des titres.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations du deuxième emprunt de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er février prochain leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c.:

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, 50, rue de Provence;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie qu'à partir du 6 février prochain, l'intérêt semestriel, à raison de 5 0/0 l'an, leur sera payé, sur les actions provisoires *Indo-Chine* de l'émission du 6 août 1861, comme suit, savoir :

12 fr. 50 c. par action nominative libérée intégralement ;

12 fr. 35 c., déduction faite de l'impôt dû au Trésor, par action au porteur ;

Et 2 fr. 50 c. par action libérée de 20 0/0.

Ce paiement aura lieu, tant au siége de l'administration, à Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, qu'à Marseille, à la direction de l'exploitation, quai de la Joliette, 2; à Bordeaux, quai Bacalan, 36, et à Lyon, chez MM. P. Gallino et Ce, banquiers.

SOCIÉTÉ DES

DEUX CIRQUES.

Avis aux actionnaires.

MM. les actionnaires de la Société des deux Cirques sont invités à se réunir en assemblée générale annuelle, le vendredi 31 janvier courant, à 1 heure précise, à l'administration du Cirque-Napoléon, rue de Crussol, 4 *bis*.

Nota. Aux termes des statuts, les actionnaires porteurs de dix actions au moins auront seuls droit d'assister à cette assemblée, à laquelle ils seront admis sur la production de leurs titres.

DEJEAN,
directeur-gérant.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition de janvier du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe ; — les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs Illustrés* des Réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales Gares des Chemins de fer, chez les principaux Libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

SERVICES MARITIMES DES Messageries impériales

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

DÉPARTS DE BORDEAUX.

Brésil et Plata. — Le 25 de chaque mois pour Lisbonne, Saint-Vincent, Gorée par transbordement à Saint-Vincent, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

DÉPARTS DE MARSEILLE.

Italie. — Le lundi pour Civita-Vecchia et Naples, et le jeudi pour Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte.

Levant et mer Noire. — Le samedi pour Messine, Pirée, Dardanelles, Constantinople. Par correspondance au Pirée pour Syra, Smyrne et à Constantinople, pour Gallipoli, Salonique, Varna, Sulina, Tulscha, Galatz, Ibrailla, Inéboli, Sinope, Samsoun, Kerassunde et Trébizonde.

Syrie. — Le samedi, chaque 2 semaines, à dater du 30 novembre, pour Palerme, Messine, Syra ; Smyrne, Rhodes, Mersina, Alexandrette, Latakié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa, Alexandrie.

Égypte et Syrie. — Chaque deux semaines, le dimanche, à dater du 8 décembre, pour Malte, Alexandrie et la Syrie.

Algérie. — Alger, les mardi et samedi. — Oran, le mercredi. — Tunis, par Stora et Bone, le vendredi.

Espagne. — Valence, le mercredi.

Pour plus amples renseignements s'adresser :

A Paris, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ; Marseille, place Royale, Lyon, 7, place des Terreaux ; Bordeaux, 36, quai Baccalan ; ou consulter le *Livret-Chaix* et l'*Indicateur des chemins de fer*.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,

80 0/0 de la valeur des obligations.

L'OPINION NATIONALE

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef, GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), Ch. Sauvestre, V. Meunier, Barn. E. About, F. Sarcey, Levallois, etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS moyennant l'envoi de 1 fr. 50 par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

L'HISTOIRE SECRÈTE DU GOUVERNEMENT AUTRICHIEN, par Alf. Michiels, un beau volume de près de 400 pages, moyennant l'envoi de 3 fr. 50 c.

PRIMES GRATUITES.

1° Le DRAME DE LA JEUNESSE, roman, par Paul FÉVAL, formant 4 volumes de 200 pages ;

2° Ce qui a paru de la FEMME AU COEUR, roman par Marc BAYEUX.

Ces deux ouvrages seront envoyés gratuitement et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr. ; six mois, 30 fr., un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRI, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époque jouissance.	Dénomination.	Samedi 18 Comptant	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Comptant	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Comptant	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Comptant	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Comptant	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Comptant	Vendredi 24 Terme
[illegible]	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	[illegible]	[illegible]	2550 »	[illegible]	2550 »	[illegible]	2550 »	[illegible]	2550 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	id.	44 »	id.	Comptoir national d'escompte	[illegible] 50	[illegible]	650 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	651 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	250	30 »	id.	Crédit foncier de France	1217 50	1250 »	1220 »	1265 »	1275 »	1275 »	1260 »	1260 »	1275 »	1275 »	1312 50	1307 50
[illegible]	500	libérés	20 »	id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	[illegible]	[illegible]	477 50	[illegible]	478 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	475 75	[illegible]
[illegible]	500	id.	15 »	id.	— id. id. 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	100	id.	4 »	id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	101 25	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]	97 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	100	id.	3 »	id.	— id., 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» »	id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1012 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1012 50	[illegible]	1012 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
75.000	500	libérés	15 »	Mai-nov.	— Obligations communales, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	437 50	[illegible]	425 »	[illegible]	425 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	427 50	[illegible]
»	100	id.	3 »	Novembre.	— 10e d'obligations communales	87 50	[illegible]	87 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	87 50	[illegible]	87 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
75.000	500	250	15 »	Mai et nov.	— Nouvelles oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	100	50	3 »	Novembre.	— 10e de nouv. oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	[illegible]	[illegible]	562 50	[illegible]	562 50	561 25	562 50	[illegible]	562 50	[illegible]	562 50	[illegible]
[illegible]	500	libérés	30 »	id.	Société gén. de Crédit mobilier	[illegible]	[illegible]	735 »	737 50	732 50	732 50	[illegible]	[illegible]	721 25	721 25	[illegible]	767 50
[illegible]	500	150	20 »	id.	Crédit mobilier espagnol	432 50	[illegible]	435 »	426 25	431 50	431 25	425 »	[illegible]	[illegible]	428 75	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	37 50	[illegible]	34 75	[illegible]	40 »	[illegible]	40 »	[illegible]	34 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	100	id.	4 30	Janv.-juillet	Comptoir des Entrepreneurs	92 50	[illegible]	92 50	[illegible]	92 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	92 50	[illegible]
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Marché	Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
[illegible]	Banque de la Réunion	[illegible]	[illegible]	500	»	avril octobre	»
[illegible]	— de la Martinique	550 »	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
[illegible]	— de la Guadeloupe	[illegible]	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
[illegible]	— de la Guyane	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	»
[illegible]	— du Sénégal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	....	»
[illegible]	Comptoir Bonnard	62 50	200.000	[illegible]	»	octobre	4 00
[illegible]	[illegible]	530 »	21.000	500	»	....	35 »
[illegible]	[illegible]	400 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	25 25
[illegible]	[illegible] de l'Industrie	40 »	[illegible]	[illegible]	»	juillet	5 »
[illegible]	[illegible]	875 »	[illegible]	1,[illegible]	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
[illegible]	Omnibus de Paris	830 »	34.000	500	»	janvier juillet	42 »
[illegible]	— act. de jouissance	[illegible]	»	»	»	juillet	22 »
[illegible]	Omnibus de Lyon	70 »	[illegible]	100	10	....	néant.
[illegible]	Omnibus de Londres	33 75	120.000	100	»	....	néant.
[illegible]	Cie impériale des Voitures de Paris	63 75	100.000	100	»	avril octobre	néant.
[illegible]	Messageries impériales (Service marit.)	820 »	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	675 »	32.000	500	100	....	5 0/0
[illegible]	Compagnie générale maritime	407 50	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
[illegible]	[illegible], L. Guy et Cie	292 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
[illegible]	[illegible] Fraissinet et Cie	435 »	»	»	»	....	»
[illegible]	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	1/2000	»	....	»
[illegible]	[illegible] Basse Seine et Oise	546 25	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
[illegible]	4 Canaux, actions de capital	1212 50	88.120	1,000	»	avril octobre	50 »
[illegible]	— actions de jouissance	95 »	88.120	»	»	juin	»
[illegible]	Bourgogne, actions de capital	960 »	27.200	1,000	»	avril octobre	[illegible]
[illegible]	— act. de jouissance	140 »	27.200	»	»	juin	12 50
[illegible]	[illegible] à Beuc	900 »	8.[illegible]	1,000	»	avril octobre	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	19.000	1,000	»	avril octobre	[illegible]
[illegible]	[illegible] à la Bassée	7500 »	350	5,000	»	février août	611 25
[illegible]	[illegible] à l'Oise	795 »	11.550	1,000	»	juin décembre	30 »
[illegible]	Sambre française canalisée	1350 »	6.000	1,000	»	janvier juillet	16 »
	IMMEUBLES.						
[illegible]	Compagnie immobilière (Rivoli)	138 75	240.000	100	»	janvier juillet	40 »
[illegible]	Ports de Marseille	301 »	»	»	»	août octobre	»
[illegible]	Rue impériale de Lyon	410 »	31.500	1,21[illegible]	»	....	18 50
[illegible]	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	530 »	25.000	1,[illegible]	1[illegible]	....	»
[illegible]	Docks et Entrepôts de Marseille	485 »	40.000	500	1[illegible]	janvier juillet	5 0/0
[illegible]	Docks du Havre	[illegible]	»	»	»	....	»
	GAZ.						
[illegible]	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	915 »	140.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
[illegible]	— actions nouvelles	928 75	»	»	»	....	»
[illegible]	Union des Gaz	90 »	20.000	250	»	janvier	néant.
[illegible]	[illegible] et mines de Portes	287 50	36.000	1/3[illegible]	»	avril octobre	18 30
[illegible]	[illegible]	[illegible]	6.000	[illegible]	»	juin décembre	25 »
[illegible]	[illegible]	[illegible]	1.500	[illegible]	»	mars septemb.	25 »
[illegible]	[illegible], Sèvres, etc.	[illegible]	500	1,000	»	1er juin	60 »
[illegible]	[illegible]	2350 »	7.000	1,[illegible]	»	janvier juillet	130 »
[illegible]	[illegible], Vaise et Lyon	1970 »	2.400	1,1000	»	....	77 50
[illegible]	[illegible] de Paris	[illegible]	»	»	»	....	»
[illegible]	[illegible] Centrale, Lebon et Cie	400 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 [illegible]
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
[illegible]	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	545 »	30.000	1/30000	»	....	30 »
[illegible]	[illegible] (Aveyron)	2000 »	2.400	2.000	»	juin décembre	néant.
[illegible]	[illegible]	450 »	15.000	1/15000	»	juin décembre	15 »
[illegible]	[illegible] (Saône-et-Loire)	645 »	28.000	500	»	juin décembre	18 »
[illegible]	[illegible]	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre	25 »
[illegible]	[illegible] et Commentry	485 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
[illegible]	[illegible]	610 »	10.000	1/10000	»	....	»
[illegible]	[illegible] Nord	[illegible]	8.000	1/8000	»	....	30 »
[illegible]	[illegible]	310 »	50.000	1/50000	»	avril octobre	20 »
[illegible]	[illegible] et chemins de fer	617 50	54.000	1/54000	»	mai novembre	20 »
[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	500	»	....	néant.
[illegible]	[illegible]	[illegible]	40.000	500	»	mai novembre	»
[illegible]	[illegible] (forges et chantiers)	540 »	16.000	1/16000	»	....	60 »
[illegible]	[illegible]	290 »	»	250	»	....	23 »
[illegible]	[illegible]	477 50	»	500	»	....	»
[illegible]	[illegible] Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
[illegible]	[illegible]	1150 »	3.500	1,000	»	septembre	90 »
[illegible]	[illegible]	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	710 »	14.000	500	»	septemb. mars	75 »

HOUILLÈRES ET MINES.

Marché	Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
A	Epinac	1790 »	2.400	1,[illegible]	»	1er décembre	135 »
A	Blanzy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Grand'Combe	735 »	24.[illegible]	1,[illegible]	»	janvier juillet	40 »
A	Loire	155 »	[illegible]	1,[illegible]	»	avril octobre.	12 »
A	Montrambert	128 75	[illegible]	1,[illegible]	»	avril octobre.	9 »
A	Saint-Étienne	151 75	80,[illegible]	1,[illegible]	»	avril octobre.	10 50
A	Rive-de-Gier	[illegible] 75	80,[illegible]	1,[illegible]	»	avril octobre.	12 »
A	Carmaux	[illegible]	25 200	1,[illegible]	»	mai [illegible]	21 »
A	[illegible]	[illegible]	4.500	1,[illegible]	»	septembre	néant.
A	[illegible]	[illegible]	3.550	1,[illegible]	»	....	25 »
A	Loire et Loire	400 »	4.850	1,1550	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	»	500	»	....	20 »
A	[illegible]	470 »	6.700	250	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	[illegible]	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-[illegible]	250 »	3.000	500	»	....	»
A	[illegible]-du-Flenu	290 »	3.000	1,[illegible]	»	mai	30 »
C	[illegible] cuivre	[illegible]	60.000	100	»	août	néant.
C	Kef-oum-Theboul id.	225 »	9.000	1,[illegible]	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1,1000	»	....	néant.
A	Santander zinc	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
C	Vieille-Montagne, id.	[illegible]	90.000	[illegible]	»	mai novembre	25 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1,[illegible]	»	janvier juillet.	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	[illegible]	16.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée id.	[illegible]	16.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id.	[illegible]	5.000	1,000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie id.	120 »	30.000	375	»	mai novembre	15 »

DIVERS.

Marché	Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
A	Maberly (Amiens) filature	4[illegible] »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin. id.	200 »	1[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière id.	[illegible]	1.[illegible]	[illegible]	»	....	»
A	Pont-Rémy id.	375 75	5.[illegible]	1,500	»	30 avril	23 »
C	Siècle journal	[illegible]	2.[illegible]	1,250	»	....	125 »
C	Journaux réunis id.	[illegible]	4.[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	45 »
C	Droit id.	[illegible]	[illegible]	2.[illegible]	»	....	»
A	Saint-Gobain glaces	1[illegible]00 »	3.000	1,[illegible]	»	....	7[illegible] »
C	Montluçon id.	110 »	21.000	[illegible]	»	....	néant.
A	Dignies (Belgique) id.	11[illegible] »	21.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	[illegible]	1.000	375	»	1er octobre	néant
C	Riches et Cie, Vidanges	[illegible]	31.[illegible]	5[illegible]	»	....	20 »
C	[illegible]	[illegible]	20.000	1[illegible]	»	31 mars	20 »
C	[illegible] et Cie	21 25	40.000	1[illegible]	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	327 50	80.000	250	»	....	10 »
C	Deux cirques (F. Dejean et Cie)	2[illegible] »	8.7[illegible]	2[illegible]	»	5 févr. juillet	25 »
»	[illegible] impériale de diamants	[illegible]	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Remboursement	Dénomination	Dernier cours coté.	Nombre	Taux de remboursement	Échéance	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
»	Compagnie immobilière de Paris	[illegible]	»	»	»	....	»
80	Cie impériale des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	56	....	5 »
550	Ports de Marseille	4[illegible] »	31.000	501	15	janvier juillet	30 »
550	Messageries impériales (services marit.)	[illegible] 50	12.000	500	1871	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	11[illegible] »	4.[illegible]	1.250	»	février août	5[illegible] »
»	— nouvelles	[illegible] 50	11.[illegible]	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	[illegible]	4.[illegible]	1.310	22	1er avril oct.	5[illegible] »
»	— nouvelles	[illegible]	1[illegible]	1.250	[illegible]	1er avril oct.	70 »
270	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	6.[illegible]	500	[illegible]	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	[illegible]	13.[illegible]	500	18	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8.[illegible]	500	[illegible]	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	20.[illegible]	500	[illegible]	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	[illegible] 50	20.[illegible]	520	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	[illegible]	2.410	312 50	30	15 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	[illegible]	7.000	350	50	15 mars sept.	15 »
40[illegible]	J.-F. Cail et Cie	[illegible]	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	[illegible]	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	[illegible] 25	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
230	Union des gaz	[illegible]	21.727	250	[illegible]	janvier juillet	10 »
»	Docks de Marseille	[illegible]	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	[illegible]	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	4[illegible] 75	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault.	2[illegible]	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 18 au 24 janvier

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES.	SAMEDI 18 compt.	SAMEDI 18 terme.	LUNDI 20 compt.	LUNDI 20 terme.	MARDI 21 compt.	MARDI 21 terme.	MERCREDI 22 compt.	MERCREDI 22 terme.	JEUDI 23 compt.	JEUDI 23 terme.	VENDREDI 24 compt.	VENDREDI 24 terme.
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	1330 25	1335 75	1335 »	1335	1330 »	1331 25	1328 75	1330	1322 50	1322 50	1330 »	
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance												
401.707	400	»	65 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	Nord ancien		982 50	978 75	983 50	981 25		978 75	978 75	980 »	981 25	982 50	983 25
41.000	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	917		915		915	915	915 »	915 50	915 »		915 »	
41.667	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. actions au tirage			917 50		950		950					
500.000	500	tout	40 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	577	577 50	580 »	580 »	581 25	577 50	581 25	580 »	577 50	577 75	580 »	580 »
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance												
673.000	500	»	63 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1042 50	1045	1045 »	1045 75	1048 75	1050 »	1045 »	1045 »	1050 »	1052 50	1061 25	1062 50
235.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	680	681 25	680 »	681 25	677 25	678 75	673 75	675 »	673 75	677 50	681 25	680 »
300.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	542 50	542 50	543 75	542 50	542 50	540 »	540 »	540 »	545 »	542 50	542 50	543 75
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	361 25	365 »	360 »	365 »	357 50	360 »	357 50	355 »	360 »	361 »	360 »	361 25
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné		535	537 50	545				535	525		522 50	
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	387 50	387 50	387 50									
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	340		340	290								
12.000	500	tout	13 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais									260			
35.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac												
»	»	»	»	»	Algériens												
106.000	500	tout	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel			330		331	335		332 50	330			
»	»	»	» 0/0		Lyon (Croix-Rousse) Sathonay	200		235						230			
400.000	500	tout	25 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	498 75	500 »	497 50	498 25	492 50	495	500	497 50	493 75	495	497 50	496 25
756.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien Lombard	530	530	528 75	531 25	525	528 75	526 25	525	527 50	531 25	528 75	528 75
80.000	500	nul	22 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Ouest-Suisse	151 25				150		150		150		150	
72.500	500	tout	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	447 50		450		455		448 75		445		447 50	
55.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	390 »	390	395 25	387 50	395	395	392 50	395	392 50	395	393 75	395
249.000	500	400	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	517 50	518 25	504 75	510	505 25	505	500	501 25	501 25	502 50	510	510
90.000	525	tout	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	332 50	332 50	337 50	335	330		331	335	332 50	335	337 50	
200.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	417 50	417 50		418 75		415	412 50	412 50	412 50	410	412 50	410
36.000	500	tout	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue												
47.500	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix		420	415		415		412 50		412 50	410	410	
»	»	»			Grao de Valencia												
»	»	»			Mombianch à Reus												
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	392 50	392 50	393 75	392 50	390 75	392 50	393 75	392 50	391 25	391 25		392 50
170.000	400	tout	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	213 75	213	205	205	201 50	202	203 75	200	202 50	199 75	200	198 75
50.000	500	tout	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	215		212 50		215		215		215			
»	»	»			Hainaut et Flandres												
»	»	»		janvier, juillet	Portugais	365		365	366 25	365		365		365		370	
»		»			Ligne d'Italie												

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES des tirages	PRIX de remboursement.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	18	20	21	22	23	24
1842	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0						
1841	8.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——						
1838–1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0						
1842–1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——						
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0						
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	—— 5 0/0					900	
1847–1849	26.750	»	»	septembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0						
1846	15.000	»	»	janvier	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0		1025	1025	960		
1852	60.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1027 50		1027 50		1035	1035
1852–1854	31.536	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	975		975		975	
1852–1856	368.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	492 50	492 50	492 50	492 50	492 50	493 75
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0				490		490
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0						
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0		520	520		520	520
1854	102.644	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0						
1849	5.000	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 5 0/0						
1845	6.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0						
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	300 »	300 »	300 »	300 »		300
1852	63.613	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 ... gar.						
1855	265.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 ... gar.	308 75	308 75	310	308 75	308 75	310
1852–1861	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	303 75	302 50	302 50	303 75	303 75	303
1851–1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	308 75	310	308 75	308 75	307 50	310
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.		296 75	298 75	298 75	298 75	298
1857–1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	—— (nouvelles)			296 25	290 25	297 50	297
1853–1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	310 »	312 50	310 »	312 50	312 50	312
1850–1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 ... gar.	297 50	297 50	297 50	297 50	298 75	
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	302 50	303 75	303 75	305 »	306 25	305
1856–1864	410.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 ... gar.	297 50	298 75	297 50	297 50	298 75	
1856	22.640	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0				296 25	296 25	
1857–1861	600.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	300 »	297 50	298 75	300 »	298 75	300
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 ... gar.	296 25	298 25	298 25	295 »	297 50	297
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 ... gar.	297 50	298 75	298 75	296 25	298 75	297
1855–1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	298 75	300 »	301 25	301 25	300 »	302
1856–1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 ... gar. par le gouv. autrich.	268 75		268 25	268 75	268 25	
1857–1864	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	245 »	245	245	245	243 75	245
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien	208 75	208 75	206	208 75	208 75	
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	245	245	245	245	243	
1856–1861	400.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	257 50	257 50	258 75	258 75	257 50	
1859	24.578	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	243 75	243 75	243 75		240 25	240
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	267 50	266 25	267 50	266 25	265	265
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	237 50	237 50	237 50	238 75	238 75	238
1859–1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	245	246 25	245	245	245	245
1860	61.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	175	172 50	175	175	175	175
»	»	»	»	»	»	» »	avril, octobre	Mombianch à Reus		243 75	245	243 75		241
1858–1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg						
1861	»	»	»	»	500	15 »	»	Chemins portugais	220	221 25	221 25	221 25	221 25	220
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	65	65	65	66 25	75	

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 18 comptant.	SAMEDI 18 terme.	LUNDI 20 comptant.	LUNDI 20 terme.	MARDI 21 comptant.	MARDI 21 terme.	MERCREDI 22 comptant.	MERCREDI 22 terme.	JEUDI 23 comptant.	JEUDI 23 terme.	VENDREDI 24 comptant.	VENDREDI 24 terme.
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	69 65	69 80	69 60	70 »	70 30	70 40	69 70	69 85	70 15	70 20	70 55	70
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	98 »	98 15	98 15	98 50	98 30	98 65	98 65	98 75	98 60	98 75	99 10	99
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	91 50		91 »				91 »					
RENTES 4 0/0 id. id.			83		83				83			
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	445 »	445			453 75	455	448 75	448 75	451 25	453 50	455	455
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861			1100		1100		1100		1100		1100	
Id. Id. id. 1855, jouissance septembre 1861	470		468 75		468 75		470		470		468 75	
Id. Id. id. 1860, id.	460		460		460		460		460			
Département de la Seine. Id. 1857, jouissance juillet 1861	225		227 50		227 50		227 50		227 50		227 50	
Ville de Marseille, obligations 5 0/0												
Ville de Lille	98 75		98 75		98 75		96 25		96 25		97 50	
Ville de Tourcoing et Roubaix	43 75		43 75				42 50		42 50		43 75	
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 1/8		93 »/»		93 7/8		93 »/»		93 »/»		93 »/»	
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	69 »/»				69 »/»		69					
Id. 3 0/0 1859, id.												
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	67	60 60	61 »	61 65	61 10	61 65	61 25		61 15	63	61 10	61
Id. 3 0/0, id.			41						41			
Id. 5 0/0 emprunt italien, jouissance juillet 1861	61 20	61 20	61 10	61 20	61 10	61	61 10		61 10	61 10	61 20	61
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	78		78		78		78		78 »/»		78 »/»	
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	42 3/8		42		41 3/4		41		42 1/8		42 1/8	
Id. 3 0/0 intérieur	47								48 5/8		48 5/8	
Id. 3 0/0 extérieure 1841	51 1/4						51 3/4				51 3/4	
Id. 3 0/0 id. 1852-56			47 3/4		47 3/4		47 3/4				48	
Id. passive extérieure (sans intérêt)	18 1/4	18 »/»	18 1/2	18 »/»							18 »/»	
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861												
Turquie, 4 1/2 0/0												
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	285		286 25		287 50		286 25		287 50		282 50	
Haïti, annuités					730							

IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, 20

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1117. — 21e ANNÉE. — N° 5. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 1er FÉVRIER 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. » »
Aux Réclames	4 fr. 50

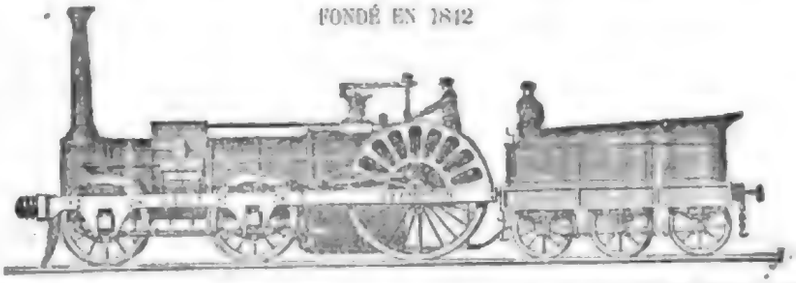
FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence des Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 440, Fleet lane, Cornhill.



L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

NOUVELLES
PRIMES GRATUITES
DU
Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 500,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu, à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **330,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné, dont l'abonnement ou réabonnement d'une année sera fait à une époque postérieure au 20 décembre 1861, aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — *L'Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

SOMMAIRE

Discours de Sa Majesté l'Empereur, 65. — Bulletin de la semaine, 66. — L'unité de la dette, 67. — Chemins romains, 68. — Chemin de Barcelone à Saragosse, 68. — Banque nationale d'Autriche, 70. — La dette espagnole, 71. — Chronique industrielle, 71. — Marché industriel, 72. — Bourses étrangères, 72. — Bourse de Londres, 72. — Changes, 72. — Matières, 73. — Bulletin commercial, 73. — Crédit foncier de France, 73. — Avis aux actionnaires, 73. — Bulletin des recettes de la semaine, 74. — Actes officiels, conversion de la rente, 73. — Avis divers, 75. — Recettes des chemins de fer, 76-77. — Annonces, 77-78. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 79. Cours des actions et obligations industrielles, 79. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 80.

SESSION LÉGISLATIVE DE 1862.

DISCOURS
DE
SA MAJESTÉ L'EMPEREUR.

« MESSIEURS LES SÉNATEURS,
» MESSIEURS LES DÉPUTÉS,

» L'année qui vient de s'écouler a vu, malgré certaines inquiétudes, la paix se consolider. Toutes les rumeurs propagées à dessein sur des prétentions imaginaires sont tombées d'elles-mêmes devant la simple réalité des faits.

» Mes relations avec les puissances étrangères me donnent la plus entière satisfaction, et la visite de plusieurs souverains a contribué encore à resserrer nos liens d'amitié. Le roi de Prusse, en venant en France, a pu juger par lui-même de notre désir de nous unir davantage à un gouvernement et à un peuple qui marchent d'un pas calme et sûr vers le progrès.

» J'ai reconnu le royaume d'Italie avec la ferme intention de contribuer, par des conseils sympathiques et désintéressés, à concilier deux causes dont l'antagonisme trouble partout les esprits et les consciences.

» La guerre civile qui désole l'Amérique est venue compromettre gravement nos intérêts commerciaux. Cependant, tant que les droits des neutres seront respectés, nous devons nous borner à faire des vœux pour que ces dissensions aient bientôt un terme.

» Notre établissement en Cochinchine s'est consolidé par la valeur de nos soldats et de nos marins. Les Espagnols, associés à notre entreprise, trouveront, je l'espère, dans ces contrées, le prix de leur courageux concours. Les Annamites résistent faiblement à notre domination, et nous ne serions en lutte avec personne si, au Mexique, les procédés d'un gouvernement sans scrupules ne nous avaient obligés de nous réunir à l'Espagne et à l'Angleterre pour protéger nos nationaux et réprimer des attentats contre l'humanité et le droit des gens.

» Il ne peut sortir de ce conflit rien qui soit de nature à altérer la confiance dans l'avenir. Libre de préoccupations extérieures, j'ai porté plus spécialement mon attention sur l'état de nos finances.

» Un exposé sincère vous en a fait connaître la véritable situation. Je ne dirai à ce sujet que quelques mots.

» Le public s'est ému du chiffre de 963 millions, auquel s'est élevée la dette flottante ; mais cette dette, en l'arrêtant désormais, n'a rien d'inquiétant, car elle avait déjà atteint ce chiffre avant 1848, alors que les revenus de la France étaient loin d'approcher de ce qu'ils sont aujourd'hui. D'ailleurs, qu'on retranche de cette somme, d'abord, les 652 millions qui grevaient l'Etat à une époque antérieure à l'Empire ; ensuite, les 78 millions remboursés aux rentiers à l'époque de la conversion ; enfin, les 233 millions montant des découverts qu'ont amenés dans les deux derniers exercices des expéditions lointaines, et qu'il eût été possible de demander à un emprunt, on verra que, depuis l'établissement de l'Empire, grâce, il est vrai, aux consolidations

» successivement opérées, les découverts ne se » sont pas accrus en proportion des nécessités » auxquelles il a fallu pourvoir et des avantages » obtenus depuis dix ans.

» En effet, Messieurs, il ne serait pas juste » d'oublier :

» L'accroissement de dépenses exigé par le » service annuel des emprunts contractés pour » deux guerres qui n'ont pas été sans gloire ;

» Les 622 millions employés par le Trésor » aux grands travaux d'utilité publique, indé- » pendamment des trois milliards affectés par » les Compagnies à l'achèvement de 6,553 ki- » lomètres de chemins de fer ;

» L'exécution du réseau télégraphique ;

» L'amélioration du sort de presque tous les » serviteurs de l'Etat;

» L'augmentation du bien-être du soldat ; les » cadres de l'armée mis en proportion de ce » qu'exige, en temps de paix, la dignité de la » France ;

» La transformation de la flotte et de tout » notre matériel d'artillerie ;

» La réédification de nos édifices religieux et » de nos monuments publics.

» Ces dépenses ont imprimé à tous les tra- » vaux utiles, sur la surface de l'Empire, une » impulsion féconde. N'avons-nous pas vu les » villes se transformer, les campagnes s'enri- » chir par les progrès de l'agriculture, et le » commerce extérieur s'élever de 2 milliards » 600 millions à 5 milliards 800 millions? En- » fin, par le seul accroissement de la prospé- » rité publique, les revenus de l'Etat se sont » accrus de plusieurs centaines de millions.

» Cette énumération nous montre toute l'é- » tendue des ressources financières de la France, » et, pourtant, quelle que fût l'origine des dé- » couverts, quelque légitimes que fussent les » dépenses, il était prudent de ne plus les » augmenter.

» Dans ce but, j'ai proposé au Sénat un » moyen radical, qui confère au Corps législa- » tif une plus grande faculté de contrôle et » l'associe de plus en plus à ma politique. Mais » cette mesure n'était point, comme il est fa- » cile de s'en convaincre, un expédient pour » alléger ma responsabilité : c'était une réforme » spontanée et sérieuse devant nous forcer à » l'économie.

» En renonçant au droit d'ouvrir des crédits » supplémentaires et extraordinaires dans l'in- » tervalle des sessions, il était cependant es- » sentiel de se réserver la faculté de pourvoir » à des nécessités imprévues. Le système des » virements en fournit les moyens, et il a l'a- » vantage de limiter cette faculté aux besoins » vraiment urgents et indispensables.

» L'application sévère de ce nouveau système » nous aidera à asseoir notre régime financier » sur des bases inébranlables. Je compte sur » votre patriotisme et vos lumières pour se- » conder mes efforts par un concours em- » pressé.

» Le budget vous sera présenté dès l'ouver- » ture de la session.

» Ce n'est pas sans regret que je me suis » décidé à vous proposer le remaniement de » plusieurs impôts ; mais, par l'accroissement » de nos revenus, l'aggravation, j'en suis con- » vaincu, ne sera que temporaire.

» Vous voudrez bien vous occuper d'abord » du projet de loi relatif à l'échange des titres » de la rente 4 1/2 0/0, projet qui a pour but, » en conciliant équitablement les intérêts du » Trésor et ceux de ses créanciers, de préparer » l'unification de la dette.

» Je vous ai exposé, Messieurs, loyalement » l'état des choses.

» Vous le savez, à chaque occasion où se » présentait une réforme utile, j'en ai pris ré- » solûment l'initiative. Cependant je n'en main- » tiendrai pas moins intactes les bases fonda- » mentales de la Constitution qui a déjà valu » au pays dix années d'ordre et de prospérité.

» Le sort de tous ceux qui sont au pouvoir, » je ne l'ignore pas, est de voir leurs intentions » les plus pures méconnues, leurs actes les » plus louables dénaturés par l'esprit de parti. » Mais les clameurs sont impuissantes lorsqu'on » possède la confiance de la nation et qu'on ne » néglige rien pour la mériter. Ce sentiment, » qui se manifeste en toutes circonstances, est » ma récompense la plus précieuse et fait ma » plus grande force. Survient-il de ces événe- » ments imprévus, tels que la cherté des sub- » sistances et le ralentissement du travail, le » peuple souffre ; mais, dans sa justice, il ne » me rend pas responsable de ses souffrances, » parce qu'il sait que toutes mes pensées, tous » mes efforts, toutes mes actions, tendent sans » cesse à améliorer son sort et à augmenter la » prospérité de la France.

» Ne nous faisons pas illusion sur ce qui » nous reste à accomplir ; mais, en même » temps, en jetant un regard vers le passé, fé- » licitons-nous d'avoir traversé dix années au » milieu du calme des populations satisfaites, » et de l'union des grands corps de l'Etat. » Persévérons dans notre tâche avec énergie » et confions-nous dans la Providence, qui nous » a toujours donné des signes visibles de sa » protection. »

BULLETIN DE LA SEMAINE

Le discours de l'Empereur est considéré dans l'Europe entière comme un programme de paix. L'effacement prémédité des questions étrangères devant les affaires intérieures, le développement donné à dessein à la partie financière du discours, ont montré le ferme dessein de donner le pas aux réformes pacifiques et aux améliorations de toute nature sur les préoccupations d'un ordre européen.

L'effet de ce discours a été grand dans le monde des affaires ; à Berlin, à Vienne et à Londres on l'a accueilli avec une satisfaction non dissimulée. Le jour même où il a été prononcé, le Corps législatif a été saisi du projet de loi sur la conversion des rentes et des obligations trentenaires en 3 0/0, et l'urgence a été demandée pour ce projet qui devra être discuté avant l'adresse. Il est utile, en effet, de ne pas laisser en suspens les intérêts engagés.

La confiance du marché dans la nouvelle mesure ne s'est du reste nullement ralentie ; le cours de 71 francs, plusieurs fois dépassé, a été ramené plusieurs fois, cela devait être : on ne franchit pas de pareilles étapes sans se replier sur soi-même et sans reprendre haleine ; mais le mouvement est irrésistible, particulièrement sur le 3 0/0, qui a été favorisé par le bas prix du report. Somme toute, la liquidation s'est faite avec une extrême facilité, bien que pour les valeurs autres que le 3 0/0, et notamment les grandes valeurs de chemins de fer, le report ait atteint des proportions assez élevées.

Les hauts cours du 3 0/0 ont à la fois enlevé les obligations trentenaires et les obligations de chemins de fer. Nous avons plusieurs fois prédit la hausse des trentenaires ; elle était pour ainsi dire forcée ; celle des obligations de chemins de fer, plus difficile parce qu'il s'agit d'un fonds de plusieurs milliards, s'est cependant vigoureusement dessinée. A 315 fr., les obligations du Nord, du Lyon, etc., ne représentent plus qu'un intérêt de 4.73 0/0.

L'emprunt italien a, pour sa part, largement profité de l'entraînement général, et reverra vraisemblablement des cours de plus en plus rapprochés de son taux d'émission.

Le 3 0/0 a atteint cette semaine le cours de 71 fr. 60, les primes étaient demandées pour fin février à 72 50, et on pouvait donc espérer que le cours de 72 serait touché avant la fin du mois de janvier.

Mais la liquidation est survenue, le report s'est un peu tendu, il y avait en outre de gros bénéfices à réaliser, de là une réaction qui n'a pu néanmoins franchir le cours de 71 francs.

Aujourd'hui on ferme en liquidation à 71 20 et fin février à 71 45. Tout fait présager que la rente gagnera des cours encore plus élevés.

Les primes ont été excessivement recherchées et il s'en est fait des achats énormes. Aujourd'hui vendredi elles étaient tenues fin février à 72 » » dont 1 fr., à 72 40 dont 50 c., à 73 » » dont 25 c.

Le 4 1/2 0/0 ferme aujourd'hui à 99 60 en liquidation et à 100 05 fin février.

Il a un moment dépassé le cours de 100 fr.

Ce fonds est loin d'avoir atteint le taux qui lui est fixé par la conversion.

En effet, comme nous l'établissions dans notre dernier numéro, il est pris d'abord au pair dans la conversion, c'est-à-dire avec le coupon à détacher le 6 mars, à 102 25, puis il profitera de la bonification qui lui sera faite pour faciliter la conversion.

On voit donc qu'il a devant lui une marge de hausse.

Les obligations trentenaires n'étaient, vendredi dernier, qu'à 462 et 455 francs.

Le projet de loi a compris les obligations trentenaires dans la conversion : aussi elles ont monté précipitamment à 470 et même un instant à 475 fr.

Aujourd'hui elles ferment à 466 25 en liquidation et à 467 50 à terme.

Elles ne sont pas encore à leur cours normal.

En effet la conversion leur donnera 20 fr. de rente 3 0/0, et si on veut bien se reporter à notre tableau du précédent numéro, il en résultera que leur conversion en rente 3 0/0 les prendra

à fr. 473 32,	si la rente est à	71
480 »	—	72
486 60	—	73
493 32	—	74
500 »	—	75

Les actions du Crédit foncier sont solides à 1,270, avec tendance à la hausse.

On espère que le dividende, à raison de 250 francs seulement versés sur les actions, sera d'au moins 40 francs.

En outre, à la prochaine assemblée, on annoncera le doublement du capital, et chaque porteur actuel aura droit, conformément aux statuts, à une action nouvelle, au pair de 500 fr., à raison d'une action ancienne.

Les nouvelles actions ne seraient également libérées quant à présent que de 250 francs, et tout donne droit de conjecturer que, surtout en raison du développement des opérations et

de la mise à la réserve annuelle qui devra diminuer malgré le doublement, le dividende résultant de l'exercice 1862 sera égal à celui de l'exercice écoulé.

Cette grande institution, dans les mains puissantes qui la dirigent, tend à se développer de jour en jour, et probablement nous la verrons dans quelques années l'égale de la Banque de France.

Le Comptoir industriel a été ferme entre 560 et 565, sans grandes affaires.

Le Crédit mobilier était resté quelques jours immobile entre les cours de 710 à 720 fr., puis il a subitement pris son essor ; il ferme aujourd'hui à 746 25 ; les primes fin février étaient demandées à 790 dont 10 fr. Cette hausse n'étonnera personne, en voyant combien les valeurs qui remplissent son portefeuille ont monté depuis quelques jours.

Les actions des chemins de fer ont naturellement profité de la hausse de la rente.

Le chemin de fer de Lyon tient toujours la tête des augmentations de recettes.

On avait cru que les recettes de 1861 étaient exceptionnelles, et voici que les deux premières semaines de 1862 présentent une augmentation de plus de 1,100,000 francs.

Aussi cette valeur a été vivement demandée; elle a fait un instant 1,095 francs. Elle ferme aujourd'hui à 1,082 50 en liquidation, et à 1,088 75 fin février. Le report a été tendu; c'est la preuve d'un grand nombre d'achats sur cette valeur.

L'Orléans est ferme; s'il y a diminution dans ses recettes, par contre il profite de sa part dans les recettes du Bourbonnais. Aussi toutes les tentatives de ventes à découvert ont été déconcertées.

Le Nord est ferme avec une tendance évidente à la hausse; nous pensons qu'un mouvement important ne tardera pas à se déclarer sur cette valeur.

Elle a touché un instant 1,000 francs, elle ferme en liquidation à 993 75,et à 997 50 fin février.

L'Est est bien tenu à 585 en liquidation, et à 587 50 fin février.

Le Midi a franchi le cours de 700 francs, il ferme à 701 25 en liquidation et à 705 fin prochain.

L'Ouest est à 550 francs.

Le Lyon à Genève est faible à 560 francs.

Parmi les chemins étrangers, on a remarqué le Lombard qui a touché un instant 540 francs; il ferme à 538 75 en liquidation, et à 541 25 fin février.

Les chemins romains ont été un peu ébranlés par l'annonce du prochain appel de fonds, mais le premier effet est passé, et l'ouverture de la nouvelle ligne de Rome à Ceprano, qui a eu lieu le 23, contribuera à les raffermir.

Les chemins espagnols ont été sans beaucoup d'affaires. Si le projet d'unification de la dette espagnole se réalise, toutes les valeurs espagnoles en profiteront.

Les obligations des chemins de fer français et même des chemins de fer étrangers ont participé à l'augmentation du taux de capitalisation de la rente ; elles ont monté et ont été vivement demandées.

Les obligations foncières ne tarderont pas à profiter également de la hausse de la rente.

Il ne faut pas oublier de mentionner la hausse sur l'emprunt italien ; il a monté vivement depuis trois jours, et ferme aujourd'hui à 65 95 en liquidation, et à 66 20 fin prochain.

Il semble que la spéculation est maintenant à la hausse sur cette valeur, et nous ne serions pas étonnés de la voir reprendre aussi vivement qu'elle avait baissé.

Les fonds espagnols sont stationnaires ; mais si les mesures réparatrices du gouvernement espagnol ont lieu, on ne tardera pas à les voir reprendre de hauts cours et atteindre le niveau de crédit que l'Espagne est en droit d'espérer.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 71 »», ferme à 71 20.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 99 50, ferme à 99 60.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	85.51 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	45.39 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	20.98 0/0
Central Suisse	23.21 0/0
Ouest suisse	23.15 0/0
Midi	14.36 0/0
Bessèges à Alais	18.70 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	9.14 0/0
Lyon-Genève	5.52 0/0
Ardennes	5.86 0/0
Nord	2.73 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	1.98 0/0
Est	» 82 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	» 80 0/0
Séville-Xérès-Cadix	3.31 0/0
Dauphiné	3.38 0/0
Victor-Emmanuel	6.07 0/0
Orléans	8.35 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	13.22 0/0
Autrichiens	18.30 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	24 janvier.	31 janvier.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 75	71 20	» 45	» »
Rente 4 1/2 0/0	99 40	99 60	» 20	» »
Banque de France	2960 »	2990 »	30 »	» »
Consolidés	93 »/»	92 7/8	» »	» 1/8
Crédit foncier	1267 50	1270 »	2 50	» »
Crédit industr. et com	562 50	562 50	» »	» »
Crédit mobilier	747 50	746 25	» »	1 25
Comptoir d'Escompte	655 »	660 »	5 »	» »
Orléans	1337 50	1331 25	6 75	» »
Nord	983 75	993 75	10 »	» »
Nord nouveau	915 »	930 »	15 »	» »
Est	580 »	585 »	5 »	» »
Paris-Méditerranée	1082 50	1083 50	20 »	» »
Midi	690 »	701 25	11 25	» »
Ouest	543 75	550 »	6 25	» »
Genève	361 25	360 »	» »	1 25
Dauphiné	522 50	525 »	2 50	» »
Ardennes ancien	380 »	387 50	7 50	» »
Ardennes nouveau	390 »	390 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	497 50	500 »	2 50	» »
Victor-Emmanuel	330 »	325 »	» »	5 »
Russes	392 50	391 25	» »	1 25
Romains	198 75	192 50	» »	6 25
Sud-Autr.-Lombard	528 75	537 50	8 75	» »
Saragosse Pampelune	395 »	395 »	» »	» »
Saragosse-Alicante	510 »	510 »	» »	» »
Saragosse-Barcelone	325 »	330 »	5 »	» »
Nord-Espagne	410 »	413 75	3 75	» »
Séville-Xérès-Cadix	410 »	412 50	2 50	» »

L'UNITÉ DE LA DETTE.

La dette consolidée de l'Empire français comprend, en rentes actives, c'est-à-dire dues à des tiers :

1° Rentes 4 1/2 0/0 (décret du 14 mars 1852)	172,511,365
2° Id. (ancien fonds)	884,560
3° Rentes 4 0/0	2,211,090
4° Rentes 3 0/0	141,014,999
Total	316,622,014
Plus en rentes 3 0/0 appartenant à la caisse d'amortissement	43,332,881
Total général	359,954,895

Ainsi le fonds 3 0/0 actuel comprend :

1° En rentes actives	141,014,999
2° En rentes de la caisse d'amortissement	43,332,881
Total	184,347,880

La totalité de la dette inscrite se divisait au 31 décembre dernier en 1,744 inscriptions de 4 1/2, ancien fonds ; 6?0,221 inscriptions de 4 1/2 1852 ; 2,237 inscriptions de 3 0/0, et 354,263 inscriptions de 3 0/0 ; total 988,465 inscriptions.

Sur ces nombres, on considère comme immobilisées (y compris les rentes de l'amortissement) :

98	inscriptions à 1/2 ancien représentant	207,504
65,038	inscriptions à 1/2 nouveau	36,293,022
185	inscriptions à 0/0	741,383
18,493	inscriptions 3 0/0	52,939,827
83,414	inscriptions. Rentes	90,181,797

Les rentes considérées comme mobilisées se composent comme il suit :

1,646	inscriptions de 4 1/2 ancien, représentant une rente de	676,969
366,583	inscriptions à 1/2 nouveau	136,205,861
2,052	inscriptions à 0/0	1,436,126
335,770	inscriptions 3 0/0	121,386,386
906,051	inscriptions. Rentes	259,705,960

Aux termes du projet de loi soumis au Corps législatif, et dont on trouvera le texte aux actes officiels, le 4 1/2 ancien, le 4 1/2 de 1852 et le 4 0/0 devant être convertis, la totalité de la rente inscrite montant à 359,954,895 se trouvera composée de 3 0/0.

Le projet de loi comprend également dans la conversion facultative les obligations trentenaires créées en vertu de la loi de finances du 23 juin 1857, par le décret impérial du 22 décembre 1858, puis par les lois du 1er août 1860, du 29 juin et du 2 juillet 1861. Il convient donc d'établir ici la situation de ce fonds particulier.

Une première émission de 200,000 obligations trentenaires 4 0/0, portant 20 francs d'intérêt annuel, a été faite en 1858 ; elles ont été délivrées aux compagnies de chemins de fer en paiement de leurs subventions et rachetées par la Caisse des consignations.

Sur une seconde série de 200,000, 42,000 seulement sont sorties du portefeuille du Trésor ; la Caisse des consignations en a accepté une partie, les autres ont été remises à la Compagnie d'Orléans.

Enfin, au mois de juillet 1861, il en a été émis 300,000 par voie de souscription publique.

C'est un total de 542,000 obligations émises ; mais les tirages au sort de janvier 1860, 1861 et 1862 ont amené déjà l'annulation de 24,839 titres ; il n'en existe donc plus que 517,161 ; la Caisse des consignations en possède environ 207,000 ; il en reste ainsi environ 310,000 dans les mains du public ou des Compagnies.

Les 517,161 obligations existantes représentent un intérêt annuel de 10,343,220 francs, non compris l'amortissement.

Ainsi la conversion total portera le 3 0/0 à une somme de 370,298,115 fr., dont 326,965,234 fr. de rentes actives et 43,332,881 fr. de rentes appartenant à l'amortissement

Le 3 0/0 anglais est d'une étendue presque double, 24 millions sterling, soit 600 millions de francs.

La conversion de toute la dette publique en une seule nature de titres exercera la plus grande influence sur le crédit public. D'abord, elle fera disparaître la concurrence du 4 1/2, et cette concurrence était beaucoup plus redoutable qu'on ne le croit généralement. En ce moment, le 4 1/2 vaut 99 fr. ; mais c'est l'effet de la conversion prochaine. Si nous cherchons des exemples dans le passé, nous trouvons qu'au 31 janvier 1856, le 3 0/0 était, comme aujourd'hui, à 71 fr.; mais le 4 1/2 n'était qu'à 96, ce qui, en tenant compte de la différence des intérêts, mettait le 4 1/2 à 11 fr. meilleur marché que le 3 0/0, soit un bénéfice de 12 1/2 0/0 en faveur du 4 1/2, au détriment du 3 0/0.

D'un autre côté, plus un fonds d'Etat offre une large surface, plus il offre de stabilité ; les secousses en sont moins rudes, et la baisse comme la hausse s'y renferment dans des limites plus modérées; témoin les consolidés anglais, dont les variations comparées à celles de notre 3 0/0 sont généralement dans la proportion du simple au double.

Réduite à un fonds unique, la rente française pourra se mettre sérieusement en marche vers les hauts cours, et effacer en partie l'écart démesuré qui la sépare du 3 0/0 anglais.

On peut entrevoir, comme un résultat qui n'a rien d'excessif, que dans un avenir peu éloigné le taux moyen de l'intérêt payé par l'Etat s'établira sur le pied de 4 0/0 ; et les conséquences de cette réduction du rendement moyen des fonds publics exerceraient la plus décisive influence sur le taux de l'intérêt commercial. En même temps, les obligations des chemins de fer se capitaliseraient nécessairement sur le taux moyen de 4 1/2, au grand avantage des compagnies et des actionnaires.

Le plan de M. Fould, développé dans toutes ses conséquences, est conforme aux règles les plus saines de la science financière, et contribuera, nous en avons la conviction, à mettre le crédit de la France au niveau de sa puissance et de son rang parmi les nations.

Auguste Vitu.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

L'assemblée générale des actionnaires de la Société des chemins de fer romains, qui avait été indiquée pour le 15 février, a été remise au 28 du même mois. Cet ajournement provient de ce que l'avis qui, conformément aux statuts, doit être inséré un mois à l'avance dans les journaux de Rome, n'a pu être inséré que le 16 au lieu du 15, par suite des autorisations préalables à obtenir avant toute insertion dans les journaux romains. Il était donc nécessaire de recommencer à nouveau les publications prescrites par les statuts.

P. Grimaud.

CHEMINS ROMAINS.

Quelques porteurs d'actions des chemins de fer romains se sont émus à la nouvelle de la convocation d'une assemblée générale extraordinaire faite pour le 28 février dans le but d'augmenter le capital actions.

Ils ont redouté quelques mécomptes dans les prévisions qui auraient apporté de nouvelles charges auxquelles il conviendrait de faire face.

Il n'en est rien, et il est facile de se rendre compte des motifs de la convocation.

Le capital primitif, comprenant 170,000 actions et 90 millions de francs d'obligations, ne devait être appliqué qu'aux concessions existant alors des lignes de Rome à Civita-Vecchia et de Rome à Bologne par Ancône.

Il en était ainsi quand une assemblée générale d'actionnaires de cette Compagnie limita à 400 francs les versements sur les actions.

Mais ultérieurement, la Société a obtenu des concessions précieuses et qui ont augmenté considérablement son importance, savoir :

1° La ligne de Rome à Frascati avec une garantie de produit net annuel de 300,000 francs ;

2° La ligne de Rome à Ceprano, avec une garantie de produit net annuel de 1,620,000 fr.;

3° La ligne de Ceprano à Naples avec une garantie complémentaire de 1 million de francs;

4° La ligne de Ravenne avec une subvention de 5 millions de francs.

Pour construire ces lignes, il a fallu de nouvelles ressources financières.

L'assemblée générale du 14 mai dernier avait espéré y faire face par une émission d'obligations.

Mais pour faire ces émissions, il faut des autorisations administratives, et il paraît qu'avant de les donner, une légère augmentation du capital actions actuel est exigée.

C'est pour délibérer sur les mesures à prendre que l'assemblée générale est convoquée.

Le capital obligations nous paraît largement assuré par les garanties de produit des lignes actuellement en exploitation, savoir :

La garantie de la ligne d'Ancône à Bologne, qui est de.....	4,000,000
La garantie de la ligne de Rome à Ceprano et Frascati, qui est de....	1,920,000
Soit.....	5,920,000
auxquels il faudra bientôt ajouter la garantie de la ligne de Ceprano à Naples, soit.....	1,000,000
et plus tard celle de Rome à Ancône.	6,000,000

Quoi qu'il en soit, il n'y a rien de défavorable pour l'entreprise dans une augmentation du capital actions.

Si, comme nous le présumons, cette augmentation n'est que de 17 millions de francs, deux modes sont à examiner :

Le premier consisterait à créer de nouvelles actions privilégiées pour les intérêts, et d'en réserver la souscription, par préférence, aux porteurs de celles émises. Le Conseil d'administration, dont l'expérience est bien connue, trouvera facilement un mode d'exécution pour une pareille solution.

Le second moyen c'est de rétablir le versement sur les actions à 500 francs, en appelant les 100 francs non versés.

Ce versement viendrait accroître l'intérêt servi annuellement aux actions.

Il pourrait être combiné avec prudence de manière à ne pas trop peser sur les actionnaires ; par exemple un traité avec le Crédit industriel ou le Sous-Comptoir du commerce pourrait réserver aux actionnaires la faculté de faire avancer leur versement par cet établissement, moyennant dépôt des actions à titre de garantie. Déjà on est sur la voie, puisque le Sous-Comptoir prête 50 0/0 sur cette valeur.

La charge pour les actionnaires ne serait pas onéreuse, puisqu'en définitive ils ne feraient que compléter le versement de 500 francs sur leurs actions, que ce versement pourrait être atténué par des délais et produirait un supplément d'intérêt.

En compensation ils profitent de la magnifique concession de la ligne de Rome à Naples, et en outre ils affranchissent la Compagnie d'un emprunt, à un taux plus onéreux, d'une somme égale à celle qu'ils verseront.

Les porteurs des chemins de fer Romains peuvent donc reprendre toute sécurité. Les mesures sur lesquelles ils auront à statuer dans l'assemblée prochaine ne sont pas provoquées par une situation défavorable, mais elles sont au contraire la conséquence de l'extension des concessions de la Compagnie et de la rapidité avec laquelle les travaux ont été conduits. Aussi ce réseau a actuellement en exploitation les parties les plus productives, c'est-à-dire les lignes de Bologne à Ancône et de Rome à Naples, à l'exception pour cette dernière d'une lacune de 50 kilomètres qui disparaîtra bientôt. Le service des voyageurs est seul organisé, et déjà les produits dépassent les espérances qu'on avait pour le début.

Le Conseil d'administration est composé d'hommes éminents et expérimentés qui ne laisseront pas péricliter les intérêts de l'entreprise.

Nous ne saurions mieux terminer cet article qu'en reproduisant la dépêche télégraphique suivante :

« Rome, 29 janvier.

» Hier a eu lieu l'inauguration solennelle du chemin de fer de Rome à Ceprano. La bénédiction a été donnée par l'aumônier du saint-père, en la présence des cardinaux Antonelli, Altieri et Mertel. Les ministres du pape, M. de Lavalette, M. de Goyon et tous les généraux français étaient présents. Tous ces personnages, à l'exception de M. de Lavalette, se sont rendus en wagons à Valetri.

» La Compagnie du chemin de fer a donné un banquet de deux cent quatorze couverts. A sept heures du soir, le train est revenu à Rome le succès avait été complet. »

A. de Birague.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

Nous recevons la lettre suivante en réponse à notre article publié le 18 janvier dernier notre impartialité nous fait un devoir de la reproduire. Nous sommes, en outre, heureux d'avoir provoqué des explications qui peuvent servir de bases d'appréciations aux porteurs d'actions. Nous nous réservons, du reste, de revenir sur cette entreprise.

« *A Monsieur le directeur du* Journal des chemins de fer.

» Barcelone, le 25 janvier 1863.

» Monsieur,

» Je vous serai infiniment obligé de vouloir bien faire insérer dans votre estimable journal l'article qui suit, en réponse à celui que contenait le numéro du 18 courant.

» Veuillez agréer, etc.

» Joaquin Ahmon. »

Lorsque la presse s'empare d'une question qui intéresse le public et qui peut affecter la fortune du capitaliste aussi bien que les épargnes du rentier ou du petit industriel; quand elle se met à faire l'examen minutieux des forces vitales d'une Société anonyme de quelque importance, en appréciant ses bases, sa situation, son avenir, elle est sûre d'éveiller l'attention publique, sinon pour ce qu'elle dit, du moins à cause de la matière dont elle traite. Le public *intéressé* dans la question lit et ne juge pas, se réjouit ou s'effraye de ce qu'on dit ; mais ceux qui y ont de grands intérêts ou dont le nom est engagé dans l'affaire, ont le devoir d'examiner ce qui se dit, de confirmer les assertions vraies, de rectifier les inexactitudes et de détruire les erreurs qui, commises avec la meilleure bonne foi, peuvent amener les conséquences les plus fâcheuses. Mais lorsqu'un pessimiste, si ce n'est pire, s'empare d'une question de cette nature, qu'il présente l'affaire par un côté défavorable en semant avec plaisir le découragement et la défiance ; que la publicité d'un journal ne lui suffit pas, mais qu'il lance sur la place brochure sur brochure en déployant un zèle affecté, l'homme sérieux qui s'occupe de l'affaire doit examiner avant tout si derrière cet ardent désir d'éclairer le public ne se cachent pas des vues perverses ou un but pernicieux, avec l'espoir d'un bénéfice personnel, pour qu'on ait ainsi répandu l'alarme et la défiance dans les esprits : des écrits de cette nature peuvent causer beaucoup de mal ; tandis que lui liquide son affaire, on l'oublie complétement, et il court à la recherche d'autres écrits dont on puisse s'occuper. D'après cela, les hommes qui jugent tranquillement le pour et le contre des questions, ne peuvent ni ne doivent jamais entrer dans la lutte, parce que précisément ce que l'on veut, c'est la polémique qui alimente la publicité, et quoique de fausses appréciations soient mises à jour, il reste toujours d'un faux raisonnement quelque chose qui inspire des craintes aux gens timides.

C'est ainsi qu'on a accueilli sur notre place avec une profonde indifférence l'idée tenace de quelques publications qui veulent présenter le chemin de fer de Saragosse à Barcelone comme une affaire désastreuse et sans aucun avenir, parce qu'on a promptement découvert le but de cette étrange croisade : la baisse des actions de cette Compagnie, la baisse à tout prix, tel est le secret de tout ce zèle. Les joueurs à la baisse n'écoutent pas la voix de la raison, ne veulent accueillir que de faux renseignements, causent un dommage considérable ; ils le savent, mais ce qu'ils cherchent surtout, c'est jeter l'épouvante parmi les actionnaires afin que sans examen ceux-ci donnent à vil prix leurs actions. Quand un pareil but est poursuivi, il n'y a plus à rechercher ni impartialité ni rectitude dans le jugement, car on ne rencontre plus que le sophisme et l'exagération, et le sophisme et l'exagération ne méritent pas les honneurs du combat, car on doit les laisser dans l'isolement en les laissant mourir dans leur propre discrédit.

Mais quand on s'occupe d'une affaire avec modération et sagesse, en donnant des preuves d'impartialité et en appréciant les données connues avec plus ou moins d'exactitude mais avec sincérité ; quand on tire d'un calcul des conséquences favorables ou contraires, sans y apporter ni fiel ni mauvaise foi, alors l'écrivain qui se conduit ainsi a droit à ce qu'on lui donne toutes les explications de nature à éclairer la question. On ne peut certainement pas refuser ce droit à l'auteur de l'article intitulé *la Société du chemin de fer de Saragosse à Barcelone*, et inséré dans le *Journal des chemins de fer* du samedi 18 janvier. Sans être exacts, ces calculs sont présentés avec bonne foi, et nous reconnaissons qu'il est de notre devoir de fournir quelques explications, ce que nous ferons avec empressement.

L'article prend pour point de départ les données contenues dans le rapport lu à l'assemblée générale ordinaire des actionnaires du 18 mars 1861, en regrettant qu'on n'ait pas publié en France le rapport à l'assemblée extraordinaire du 23 octobre de la même année : il est vrai que ce document n'a été publié ni en France ni en Espagne ; mais en agissant ainsi la Compagnie, sans arrière pensée, n'a fait qu'obéir à une habitude qu'elle a suivie depuis sa création; elle a toujours fait imprimer et livrer à la publicité les rapports lus dans les assemblées générales ordinaires, mais elle a laissé manuscrits ceux des assemblées extraordinaires, parce que, comme elles ont généralement pour but certains points spéciaux qu'il s'agit de traiter, et qu'il n'y est point fait mention de la marche générale et de la situation de la Compagnie, on a toujours considéré qu'il suffisait d'en faire la lecture. Malgré cela, si l'assemblée extraordinaire d'octobre dernier eût présenté le moindre intérêt pour ce qui concerne la situation financière de la Société, nous eussions certainement donné avec loyauté un extrait ou une copie intégrale du rapport, mais comme cette réunion avait pour but, en annonçant aux actionnaires que la ligne était terminée, de leur demander d'approuver la modification à certains articles des statuts et à renouveler le personnel du conseil d'administration, ce document laisse intactes les données contenues dans le rapport du mois de mars; en partant de cette base, nous pourrons parfaitement nous entendre avec l'auteur de l'article.

Nous sommes d'accord sur le chiffre du capital actions s'élevant à 47,250,000 francs représentés par 90,000 actions de 525 francs chacune. L'auteur de l'article trouve plus de difficulté à fixer le capital en obligations: son doute provient de ce qu'on a toujours parlé hypothétiquement sur cette matière, en laissant entrevoir qu'on ne pouvait dire le dernier mot. Cependant l'auteur de l'article commet une erreur, mais qui, nous le reconnaissons, provient de manque de données ; il établit ses évaluations d'après le bilan joint au rapport du 18 mars 1861, mais ce bilan a été dressé au 31 décembre 1860, et la Compagnie avait déjà pris de nouveaux arrangements le 4 février 1861. A cette date eut lieu une assemblée générale extraordinaire qui fixa le capital de la Société à 23,000,000 de piastres, dont 10,000,000 en obligations, soit 52,500,000 francs, ainsi que cela a été mentionné à la première page du dernier rapport lu à l'assemblée du 18 mars 1861 et publié en français à Paris; mais on reconnut que cette somme ne serait pas suffisante pour le complet établissement du chemin, et on autorisa le conseil d'administration à se procurer 600,000 piastres au moyen d'un emprunt; admettons que ce supplément soit représenté par des obligations et nous aurons 10,600,000 piastres, soit 55,650,000 francs. Nous dirons plus : pour les éventualités qui peuvent survenir, nous pouvons nous mettre complétement d'accord avec l'auteur de l'article en accordant que le capital obligations soit de 58,000,000 francs. Etant actuellement d'accord sur le chiffre du capital, nous allons entrer dans les appréciations sur les recettes du chemin, ses frais et ses charges, et nous en déduirons les résultats.

Notre recette kilométrique actuelle ne peut en aucune manière servir de base; la ligne est ouverte à la vérité jusqu'à Saragosse, mais on ne peut pas en considérer l'exploitation comme complète ; le manque de station à Barcelone, point le plus important de la ligne, et la nécessité où nous sommes de nous servir de la gare du chemin de Granollers dont le local est tout à fait insuffisant, nous a empêchés, jusqu'à présent, de donner au trafic des marchandises tout son développement. Le mouvement des voyageurs n'a pu avoir non plus l'importance qu'il aura par la suite, tant à cause de la saison rigoureuse où le service a commencé, que parce que la Compagnie est obligée d'emprunter 11 kilomètres de la voie de Granollers et qu'elle n'est pas libre d'y organiser tous les trains qu'exige le service. Ces inconvénients vont bientôt cesser, et à partir du mois de mars la Compagnie pourra se servir de sa propre gare provisoire qu'elle fait construire, de sorte que la ligne sera exploitée dans toute son étendue. Alors on pourra organiser un service complet pour les voyageurs, qui puisse satisfaire à toutes les nécessités du pays, et on donnera tout le développement dont il est susceptible au trafic des marchandises qui n'attendent plus qu'un local convenable dont elles manquent aujourd'hui.

Si aujourd'hui le produit kilométrique a atteint le chiffre où il est arrivé avec une exploitation incomplète à tous égards, il n'est pas douteux qu'avec un service complétement organisé on n'obtienne promptement une augmentation considérable dans la moyenne de la recette kilométrique, et nous croyons que c'est une prétention très-modérée de compter, pour le printemps prochain, sur une moyenne de 25,000 francs par kilomètre. L'auteur de l'article, en rappelant le chiffre de 40,000 francs dont fit mention le secrétaire de notre Compagnie dans un article qui parut en juillet dernier, non pas pour établir des calculs sur ce chiffre, mais pour le montrer seulement comme une aspiration bien légitime, l'auteur de l'article, disons-nous, relègue ce chiffre à une époque fort éloignée; mais en même temps, avec un parfait esprit d'impartialité, il repousse les appréciations de ceux qui ne veulent pas admettre de moyenne kilométrique au-dessus de 15,000 francs; sans s'en tenir à ce chiffre, il reste cependant à une assez grande distance de l'autre, et établit, par hypothèse, quatre recettes moyennes de 15,000 fr. — 20,000 fr. — 25,000 fr. — 30,000 fr.

Si l'on considère ce que produit actuellement la Compagnie avec une exploitation incomplète, sans gare propre à la tête de ligne et empruntant 11 kilomètres d'une autre compagnie; si l'on tient compte du trafic actuel des marchandises, ainsi que du mouvement des voyageurs

et du développement normal que ces deux services prendront aussitôt qu'il y aura un local et une exploitation suffisants, on admettra que ces causes diverses nous empêchent d'adopter les deux premières hypothèses. Nous pouvons donc établir nos appréciations, en partant du mois de mars, et si nous nous basons sur la troisième hypothèse, nous rétablirons les calculs ainsi qu'il suit :

A 25,000 par kil.	le chemin	produira fr.	9,150,000
A 30,000	—	—	10,980,000
A 35,000	—	—	12,810,000
A 37,250	—	—	13,633,500

La première hypothèse pourra être obtenue à partir du printemps et grâce à un trafic en quelque sorte connu d'avance, mais qu'on ne peut encore obtenir à cause des motifs expliqués plus haut; pour la seconde hypothèse, nous avons en vue le développement naturel de la ligne dans le cours de la présente année; beaucoup d'autres lignes étant arrivées au même chiffre, tout en traversant des contrées moins peuplées et moins riches que la nôtre; la troisième hypothèse peut être admise pour l'époque où notre ligne se soudera à celle de Saragosse à Madrid, ce qui aura lieu au printemps de 1863 ; alors sera terminée la ligne la plus considérable de l'Espagne, avec un développement de 780 kilomètres, ayant à ses extrémités les deux villes les plus importantes du pays, Madrid et Barcelone, et au centre une ville essentiellement agricole, Saragosse, traversant la plus grande partie de la Castille, l'Aragon, la Catalogne; alors que la ligne d'Alicante, aboutissant à Madrid, mais traversant un pays beaucoup moins peuplé et moins industriel, a obtenu une recette moyenne kilométrique de 32,000 francs, nous ne croyons pas qu'on puisse nous refuser l'hypothèse d'une recette moyenne de 35,000 francs. Enfin, il faudrait que le développement du trafic fût bien faible si, pour la quatrième hypothèse, on n'obtenait pas le chiffre de 37,250 francs, lorsque nos relations seront complétement établies avec les autres provinces que doit traverser la ligne de Saragosse à Pampelune. Ce chiffre de 37,250 francs, étrange au premier abord, demande une explication que nous allons donner: la note du secrétaire de la Société, publiée en juin dernier, était rédigée d'après des données que la Compagnie avait acquises et qui établissaient la moyenne de la recette kilométrique à 37,293 fr. 44 c. ; cette moyenne n'est pas un chiffre fixé *ad libitum*, mais emprunté à des calculs parfaitement justifiés : aussi l'avons-nous adopté en le fixant en nombre ronds à 37,250 fr.

Nous avons ainsi expliqué sur quoi sont fondées les quatre hypothèses pour un avenir immédiat. Quand la ligne qui de Barcelone se dirige par l'est de l'Espagne vers la France en traversant Gerone où elle arrive déjà, sera entièrement terminée jusqu'à la frontière, de manière à joindre les importantes lignes de Madrid à Saragosse et à Barcelone à celles de l'Empire français ; quand la ligne, aujourd'hui en construction, qui doit unir les deux mers par Saragosse et Bilbao sera entièrement achevée, et cela aura lieu dans deux ans environ, alors nous pourrons parler du chiffre de 40,000 francs, peut-être d'un chiffre plus élevé, car il s'agira d'une ligne qui occupera le premier rang en Europe ; mais bornons-nous aujourd'hui aux hypothèses établies au sujet des recettes, et occupons-nous actuellement des charges de la Compagnie.

Bien que nous puissions démontrer qu'en raison des circonstances spéciales de notre pays et par ce que nous constatons aujourd'hui même, il nous sera facile de ne pas dépasser 40 0/0 pour les frais d'exploitation, toutefois l'auteur de l'article ne différant avec nous que sur l'époque où ce résultat pourra être obtenu, et voulant d'un autre côté nous rapprocher autant que possible de ses appréciations, nous accepterons le chiffre de 45 0/0, et pour les quatre hypothèses en question on obtiendra ainsi qu'il suit l'évaluation du produit net :

Dans l'hypothèse de	25,000 fr.	5,032,500 fr.
Id.	30,000	6,039,000
Id.	35,000	7,045,500
Id.	37,250	7,498,425

De ces divers produits nets il faut en destiner d'abord une part au service des intérêts et de l'amortissement sur 58 millions en obligations. Ici nous devons relever une erreur dans laquelle est tombé l'auteur de l'article, faute de données ; la Compagnie peut faire la conversion de ses obligations quand cela lui conviendra, parce que dans toutes les émissions qui ont eu lieu, elle a indiqué les années d'amortissement comme maximum, et s'est réservé le droit de consacrer de plus fortes sommes à ce service; avec cette faculté et celle que la loi lui accorde de souscrire des obligations pour la durée entière de la concession, il n'y a pas le moindre doute qu'elle ne puisse combiner l'opération avec une charge de 6 0/0 ; mais pour rester d'accord sur ce point avec l'auteur de l'article, admettons pour aujourd'hui 6 75 0/0, intérêt et amortissement compris. D'après cette hypothèse, qui affecte 3,915,000 francs à ce service, les recettes du chemin donneraient les résultats suivants :

Hypothèse de la recette moyenne.	Produit net avec 45 0/0 d'exploitation.	Obligat.-Intérêts et amortissement.	Reste à distribuer.	Par action.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr. c.
25,000	5,032,500	3,915,000	1,117,500	12 41
30,000	6,039,000	3,915,000	2,124,000	23 60
35,000	7,045,500	3,915,000	3,130,500	34 78
37,250	7,498,425	3,915,000	3,583,425	39 81

Ces résultats, et de plus grands encore qu'on est en droit d'espérer d'une ligne aussi importante que la nôtre, constituent une bonne affaire en Espagne, où les premiers actionnaires ont payé intégralement l'action 525 francs ; pour les intérêts français, c'est encore une meilleure affaire, puisque là les actions de notre Compagnie ont pu être obtenues en moyenne à 420 fr., et dans les différentes hypothèses établies ci-dessus, les actionnaires français retrouveront un intérêt de 2 95 0/0 — 5 61 0/0 — 8 28 0/0 — 9 47 0/0.

Nous n'avons pas la crainte qu'on nous accuse d'être tombé dans aucune exagération; nous ne craignons pas qu'on nous dise que nous nous faisons des illusions ; nous avons accepté sur divers points les appréciations d'un article écrit certainement par une personne étrangère à l'affaire. Et si nous nous sommes écarté de ses appréciations sur les deux premières hypothèses, c'est que nous savons quel développement prendra le trafic lorsque notre ligne en complète exploitation aura pour tête de ligne à Barcelone une gare qui lui soit propre. Nous pouvons donc assurer que c'est avec la conviction la plus profonde que nous avons écrit ce qui précède, et nous n'avons l'intention de tromper personne, car ce serait nous tromper nous-même. Que les hommes qui ont un intérêt quelconque dans cette Société méditent et étudient nos appréciations, et, s'ils ont encore quelques doutes, nous serons toujours disposé à leur donner toutes les explications qu'ils pourront désirer, si elles nous sont demandées sans esprit d'hostilité.

L'article auquel nous répondons s'est surtout occupé de la partie financière de la Société; nous nous sommes donc borné à y répondre sous ce point de vue. Nous croyons d'ailleurs inutile d'ajouter que notre ligne est construite dans les meilleures conditions d'exploitation, et strictement d'après les projets approuvés par le gouvernement de Sa Majesté ; que nous possédons un matériel roulant de première qualité et construit dans les premiers ateliers de France, d'Angleterre et de Belgique ; qu'enfin, une preuve de la solidité de nos travaux d'art et de terrassement, c'est que nous n'avons pas éprouvé la moindre interruption dans le service de la ligne après les pluies considérables qui sont survenues et qui ont arrêté la marche des trains sur d'autres lignes voisines.

Barcelone, 25 janvier 1862.

L'administrateur gérant,
JOAQUIN ARIMON.

BANQUE NATIONALE D'AUTRICHE.

Le compte rendu des opérations de la Banque nationale d'Autriche pendant l'année 1861, présenté aux actionnaires à l'assemblée générale du 13 janvier, offre un intérêt d'autant plus grand que la Banque joue un rôle important dans les plans de réforme financière de M. de Plener. Nous croyons donc devoir résumer ce document et en déduire la situation réelle de l'établissement auquel est confiée la périlleuse mission de conserver le crédit de l'Etat.

En 1861, la dette de l'Etat envers la Banque a diminué de 7,206,047 florins, et elle restait composée ainsi qu'il suit au 1er janvier 1862 :

	Florins.
1° Remboursements des billets dits *valeur de Vienne*.....	41,000,000
2° Dette garantie par les domaines.....	90,000,000
3° Avances sur l'emprunt de 1859.....	99,000,000
4° Prêt en espèces.....	20,000,000

Le total exact de ces quatre dettes est de 249,847,212 florins. Des domaines qui garantissent la créance de la Banque, on n'a pu vendre en 1861 que pour 671,271 florins.

Le rapport de l'encaisse à la circulation s'est sensiblement amélioré ; l'encaisse s'élève, en effet, à 99,148,381 florins, tandis que la circulation est de 475,182,852 florins. Néanmoins, comme on le voit, la disproportion est encore assez considérable pour expliquer la dépréciation du papier-monnaie. Toutefois, tandis que le chiffre des billets est resté à peu près le même, l'encaisse s'est accru de près de 10 millions de florins. Ce fait favorable est dû au paiement d'une fraction du prix dû par la Société des chemins de fer Lombards-Vénitiens, ainsi qu'aux rentrées d'espèces provoquées par les achats de grains en Hongrie.

Mais ce qui, mieux que tout le reste, prouve quelles funestes conséquences entraîne pour une banque son incorporation avec l'État, c'est le chiffre relativement faible des escomptes. Ils ne se sont élevés en 1861 qu'à 321,759,678 florins, dont 223 millions par Vienne et le reste par les succursales, dans les proportions suivantes :

Trieste,	20 millions		1/2
Prague,	18	—	1/2
Pesth,	15	—	»
Brunn,	11	—	1/2
Gratz,	4	—	1/2

Ce sont les chiffres les plus saillants.

Au 1er janvier 1862, le portefeuille s'élevait à 61,217,263 florins, dont 36,875,729 à Vienne et 24,341,534 dans les succursales.

Si les avances au commerce sont peu considérables, il n'en est pas de même des avances sur valeurs, dont le montant excessif semble indiquer que le classement des titres est bien pénible, malgré l'aide du Crédit mobilier autrichien. En 1861 la Banque a reçu en dépôt une valeur nominale de 473,274,834 florins, sur laquelle elle a avancé 218,747,600 florins. Au 1er janvier 1861, la Banque de Vienne possédait en dépôt 115,433,506 florins de valeurs sur lesquelles elle avait avancé 51,040,200 florins, et les succursales 11,654,000 florins, sur lesquels elles avaient avancé 5,073,500 florins.

Ainsi, tandis que le portefeuille des effets de commerce ne s'élève qu'à 61 millions 1/4 de florins, ou environ 153 millions de francs, le compte d'avances sur valeurs monte à 56 millions de *florins*, ou environ 140 millions de francs.

En ce qui concerne les comptes courants, la *Banque* subit la concurrence du Crédit mobilier autrichien, ce qui explique suffisamment leur peu d'importance. Elle a reçu en 1861 100 millions de florins à la caisse des dépôts et 47 millions en compte courant.

On sait que la Banque d'Autriche joint à ses attributions celles d'un établissement de crédit foncier. En 1861, elle a accordé 173 prêts pour une somme de 4,413,350 fl.; elle a payé pour 2,646,800 fl., et on lui a remboursé pour 2,035,015 fl. Le total des prêts effectués depuis la création de ce service jusqu'au 31 décembre dernier s'élevait à 56,337,856 fl.

Les obligations foncières ou lettres de gage émises par la Banque, s'élevaient à 33,286,980 fl., ainsi répartis :

A un an ..... Fl.	34,500
A six ans. ..... Fl.	5,337,100
A dix ans..... Fl.	2,620,275
Remboursables par tirage au sort..... Fl.	25,575,105

La différence entre le montant des prêts opérés et les obligations émises provient de l'amortissement. La Banque a encore 598,000 fl. en obligations non émises.

La réserve comprend en fonds publics 10,871,961 fl. au prix d'achat, mais ils ne valent au cours du jour que 7,479,507 fl. La réserve des pensions s'élève à 1,210,140 fl.

Le compte des profits et pertes se solde comme suit en bénéfice :

	Florins.
Produits des escomptes.....	3,128,914
— des avances..... ..	3,637,593
Intérêts par l'Etat.....	1,980,006
Intérêts du capital.....	3,293,824
Intérêts de la réserve.....	539,908
Produits des affaires de comptes courants.....	61,297
Produits des prêts hypothécaires.	2,044,090
	14,680,626
Dont il faut déduire :	
Taxe sur le revenu (*Eincommen-Steuer*).....	420,310
Frais généraux.....	1,503,642
Solde à nouveau.....	1,774,202
	3,698,154
Il reste donc net.....	10,982,472
sur lesquels il a été prélevé un dividende de 28 florins par action pour le premier semestre, soit...	4,200,000
Reste à répartir.....	6,772,482

ou 44 florins par action. Mais il paraît que ce dividende ne sera pas réparti en entier. Toutefois, on voit que les bénéfices de la Banque sont représentés par 81 florins environ, soit en métallique 200 francs par action. Il est certain qu'un tel produit n'a rien d'exagéré, et c'est à ce point de vue surtout que les sacrifices que M. de Plener demande à la Banque pour le renouvellement de son privilége nous semblent trop considérables. Il ne s'agit en effet de rien moins que de la cession des titres de l'emprunt de 1859, dont la Banque a avancé le montant à l'Etat, et d'un prêt à nouveau de 30 millions. Il est vrai que l'Etat consentirait à rembourser par des versements successifs les 20 millions que la Banque lui a prêtés en numéraire. Nous comprenons l'hésitation des actionnaires de la Banque d'Autriche à accepter d'aussi dures conditions.

H. MATHORAL.

DETTE ESPAGNOLE.

On écrivait de Madrid, le 20 janvier, au journal *le Temps* :

« Plusieurs journaux de Madrid ont vainement cherché à savoir pourquoi le *Diario de Sesiones* de nos Chambres attribue à M. Salaverria des phrases diamétralement opposées à celles que ce ministre a prononcées, ces jours derniers, au sujet de la dette passive extérieure. Je m'empresse d'ajouter que la modification introduite dans ce discours permet d'espérer une solution satisfaisante à propos des réclamations tant de fois ajournées des porteurs de cette dette, et que le silence obstiné de nos organes semi-officiels à cet endroit contribue puissamment à justifier ces espérances. Le *Clamor público* rectifie en passant une des assertions du ministre des finances, il prouve que le type choisi pour les adjudications mensuelles n'est nullement un type régulateur, attendu que l'on ne tient aucun compte du change de notre place sur celle de Paris. Des amis intimes de M. Salaverria m'assurent que l'adjudication qui doit avoir lieu le 29 du courant témoignera des bonnes dispositions du ministre. Mieux vaut tard que jamais.

Le 23 janvier, est arrivée de Madrid une dépêche télégraphique ainsi conçue :

Dans un rapport au conseil d'Etat, le ministre des finances conclut à n'affecter que 5 0/0, c'est-à-dire 20 0/0 du produit de la vente des biens communaux, au remboursement de la dette amortissable. Il est probable que le gouvernement soumettra cette question à la décision des Chambres.

Cette dépêche est peu intelligible. Il en ressort, néanmoins, une première mesure qui tendrait à rendre justice aux détenteurs de la dette passive.

Il paraîtrait, du reste, qu'en réalité cette dépêche devrait être interprétée en ce sens que le conseil d'Etat a déclaré qu'il y avait lieu d'attribuer aux porteurs de la dette passive le cinquième, c'est-à-dire 20 0/0 du produit de la vente des biens communaux, ce qui augmenterait la somme affectée à l'amortissement de cette dette de 9 à 12 millions de réaux par an.

Un journal, *le Pays*, annonce que le conseil d'Etat aurait recommandé de régler toute la dette d'Espagne de manière à confondre dans un fonds unique les divers types existants. Si ce fait se réalise, et il nous paraît probable, l'Espagne ferait faire un pas énorme à son crédit, et son 3 0/0 atteindrait bientôt le cours normal de 60 francs.

Nous lisons, du reste, ce soir, dans le *Temps* ce qui suit :

« Le conseil d'Etat, appelé à statuer sur la légitimité des réclamations des porteurs de la dette passive extérieure, vient de rendre justice à ces derniers. Il est question maintenant, au ministère des finances, d'adopter un système de conversion qui, sans empiéter le moins du monde sur les ressources du Trésor, offrira une large compensation aux anciens porteurs de titres de cette dette, et réhabilitera le crédit de l'Espagne sur toutes les places de l'étranger. Un des plus célèbres économistes de Madrid, M. P.-A. Cardano, publie en ce moment un travail qui me semble destiné à faciliter l'œuvre réparatrice dont M. Salaverria s'occupe enfin avec une activité rare, avec un zèle surtout dignes des plus grands éloges. Les organes semi-officiels du ministère des finances dans la presse madrilène sont tous d'avis qu'il convient de régler au plus tôt cette affaire, qui ne se trouve plus combattue, du reste, que par la coterie égoïste dont je vous ai parlé hier. »

LOUIS RICO.

LIQUIDATION DE LA CAISSE DES CHEMINS DE FER.

Un rapport vient d'être adressé par les liquidateurs de la Caisse aux actionnaires. Ce rapport est trop long pour que nous puissions le reproduire en entier. Cependant, dans un prochain numéro, nous en donnerons un résumé complet, qui permettra de se rendre compte de la situation.

F. CHEMALLE.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

BANQUE DE FRANCE. — La Banque de France a élevé à 80 0/0 le montant de ses avances sur la rente.

CHEMIN DE TOULON A NICE. — Les travaux sur la ligne de Toulon à Nice sont poussés avec une grande activité. Il y a quelques jours, le dernier rideau de roche qui séparait encore les ouvriers travaillant par deux ouvertures opposées au tunnel de l'Estérel, a été enlevé en présence de l'ingénieur de la Compagnie.

On assure que la ligne sera ouverte jusqu'à Cannes le 1er octobre prochain. De Cannes à Nice, la distance n'est plus que de 20 à 25 kilomètres.

CHEMIN DE FER DE CLAMECY A AUTUN. — Des comités se sont formés à Clamecy et à Auxerre, dans le but de faire adopter un projet de chemin de fer de Clamecy à Autun par l'Yonne et le Morvan.

CHEMINS ALGÉRIENS. — Nous sommes heureux d'apprendre à nos lecteurs que M. Mansion, ingénieur en chef de la Compagnie, accompagné de l'ingénieur chargé des travaux de la ligne d'Oran au Sig, arrivera à Oran par le bateau du 18 courant.

Cette nouvelle est sérieuse, car M. de Saint-Maur, président de notre conseil général et administrateur de la Compagnie des chemins de fer algériens, qui devait partir pour la France par le courrier de mercredi, retarde son voyage pour recevoir ces messieurs.

Nous apprenons aussi que l'adjudication du matériel roulant (locomotives et wagons), a eu lieu dernièrement.

Dans les trois provinces les travaux vont être entrepris immédiatement et poussés avec vigueur.

En présence de cette bonne nouvelle et des pluies qui font espérer à tous une bonne récolte, nous ne pouvons qu'engager nos colons à persévérer dans leur courage si souvent mis à l'épreuve, et à répéter avec nous : confiance !

(*Journal d'Oran.*)

FRANCFORT, 15 janvier. — La nouvelle que les chemins de fer qui longent le Rhin devront correspondre entre eux au moyen d'un pont fixe établi près de Bingen, et pour lequel on utiliserait l'île sur laquelle se trouve la Tour aux souris, est vraie en ce sens que les sociétés intéressées se sont adressées au ministre du commerce en Prusse pour obtenir l'autorisation nécessaire. On attend une réponse favorable. Dans les cercles militaires on combat cette entreprise, vu qu'un pont fixe sur le Rhin près de Bingen ne serait sous la protection d'aucune forteresse.

(*Journal de Francfort.*)

CHEMIN DE FER SOUTERRAIN DE LONDRES. — On lit dans un journal anglais :

Le chemin de fer souterrain fait des progrès très-rapides ; on s'attend à ce que la nouvelle année ne se passera pas sans l'achèvement de la ligne de Paddington à Bagnigge Wells Road. Il y a encore quelques voûtes à construire dans Euston Road et Marylebone Road. A partir de King's Cross, la voie sera établie à ciel ouvert. Toutes les maisons qui doivent tomber pour l'exécution de ce plan ont été achetées par la Compagnie et vont être abattues prochainement.

Le chemin de fer dont il s'agit aura plus de six milles de longueur. Tout le long de cet espace il a fallu creuser des souterrains et démolir des maisons dans des quartiers très populeux de Londres. La partie du chemin de fer qui sera construite à ciel ouvert s'étendra de King's Cross à la Cité, ce qui comprend un parcours d'environ trois milles.

CHEMINS DE FER ITALIENS. — La Chambre des députés de Turin vient d'adopter un projet de loi qui frappe d'une taxe de 10 0/0 les recettes des chemins de fer.

EMPRUNT ITALIEN. — Voici des renseignements intéressants sur le mode employé pour l'unification des rentes italiennes :

On a commencé dès le 2 janvier à échanger les titres de l'ancienne rente piémontaise avec les titres de la rente italienne.

Cet échange se fait le jour même de la présentation des titres ; au plus tard le jour suivant. Mais si on demande à Turin l'échange d'une rente inscrite à Mil n à Florence, à Naples ou à Palerme, il faut attendre le temps nécessaire pour avoir des directions locales de la dette publique les informations officielles de l'existence de la rente et de ses conditions.

Le procédé pour cet échange est très-simple. Celui qui présente le titre ancien reçoit de la direction générale de la dette publique un récépissé imprimé qui est rendu à l'administration au moment où l'on reçoit le nouveau titre.

Les titres définitifs de l'emprunt italien de 500 millions sont prêts. La direction générale du Trésor les fournit au fur et à mesure à celle de la dette publique.

Enfin, pour échanger les certificats contre des titres définitifs, il faut prouver qu'on en a payé le montant. Les directions locales transmettent tous les quinze jours à la direction générale du Trésor la liste des sommes payées ; de sorte que l'échange peut être opéré dans le délai de sept à vingt jours au maximum.

ESPAGNE. — On évalue à 300 millions de francs le produit de la vente des bois de l'État décrétée dernièrement.

TURQUIE. — Des commissions mixtes étudient les impôts sur le sel, le tabac et les spiritueux, ainsi que l'organisation d'agents de change et de courtiers.

Les changes baissent : les livres turques sont à 202 et les consolidés à 75.

CANAL DE SUEZ. — On lit dans le *Journal des Mines* :

Les travaux du canal maritime de Suez se continuent avec activité.

La rigole de service est désormais pleinement établie entre Port-Saïd et Ferdane.

De l'autre côté le canal d'eau douce, à l'heure qu'il est, verse les eaux du Nil dans le lac Timsah.

Au nord, les flots de la Méditerranée touchent donc au pied du seuil, et voici en quels termes une correspondance définit les conséquences de ce fait : « Tout peut » arriver par eau de Port-Saïd au pied du seuil d'El-» Guisr. »

Le centre de l'isthme est donc de ce côté en facile et économique communication avec la mer et avec l'Europe.

D'après d'autres correspondances, la dernière section du canal d'eau douce entre Makfar et le lac Timsah avait été, dans la seconde quinzaine de décembre, énergiquement attaquée par un grand nombre de travailleurs. La tranchée avait été poussée à 9 kilomètres de Makfar, et il ne restait plus que 2 ou 3 kilomètres pour qu'elle arrivât au lac Timsah, où l'on nous écrit qu'elle a dû aboutir vers le 15 de ce mois.

Dès lors les deux grands résultats nécessaires pour concentrer sur le seuil d'El-Guisr toute la vigueur du travail sont accomplis, et la grande œuvre de la tranchée du seuil opérée, les eaux de la Méditerranée viendront se joindre au canal d'eau douce dans le lac Timsah.

Cette voie une fois ouverte rien ne viendra plus poser à l'inévitable solution de continuité entre la Méditerranée et la mer Rouge, et le commerce européen trouvera ouverte la route directe de l'Inde, qui déversera tous les produits des pays orientaux dans les ports de la Méditerranée.

EGYPTE. — Le gouvernement égyptien n'a pas accepté les propositions faites au nom des banquiers allemands par la maison Oppenheim pour la négociation d'un emprunt.

Le vice-roi en a de nouveau référé à Constantinople.

Le consul de Prusse à Alexandrie a remis une note dans laquelle il soutient les droits de la maison Oppenheim, s'opposant à ce qu'il soit contracté un emprunt avec d'autres maisons.

RUSSIE. — La *Gazette du Sénat* d'aujourd'hui contient l'autorisation de l'émission de 30 millions de bons du Trésor pour payer les subventions accordées aux compagnies des chemins de fer. Les bons du Trésor ne seront pas immédiatement émis, la Banque les escomptera.

FINANCES OTTOMANES. — Une dépêche de Constantinople, du 12, nous assure que, par les soins du grand-vizir et par ordre du sultan, le budget de l'empire ottoman, pour l'année 1862, allait être publié.

Plusieurs nouveaux impôts seront, dit-on, établis, et le gouvernement turc va exploiter à son profit, d'après la méthode française, le monopole du tabac.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les changements à signaler sont peu importants cette semaine. Le marché conserve sa fermeté, mais les cours ne varient pas malgré l'importance des transactions. Toutefois les obligations ont progressé, et celles des chemins de fer français ont toutes dépassé maintenant le cours de 300 francs, et se tiennent de 312 50 à 315 pour les grandes lignes, et de 302 50 à 305 pour les lignes de second ordre. De même les obligations des chemins étrangers ont éprouvé une légère amélioration.

Quant aux valeurs industrielles elles conservent les plus hauts cours du mois, mais ces cours sont nominatifs pour la plupart, c'est-à-dire que les transactions sont nulles. Cet état de choses est le résultat de la hausse de la rente et des chemins dont les variations absorbent exclusivement l'attention des spéculateurs et des capitalistes ; à ce titre donc il ne peut être que momentané, et les valeurs industrielles se verront à leur tour entraînées dans le grand mouvement de reprise dans une mesure proportionnelle à leurs situations respectives.

En résumé : situation bonne, mais momentanément sacrifiée à des intérêts supérieurs.

Nous devons cependant appeler l'attention sur le Crédit agricole ; il s'en est beaucoup traité en Banque, dans les cours de 600 à 620. On parle de beaux résultats déjà obtenus et d'une grande extension que prendrait cette entreprise.

E. BONNAUD.

BOURSES ÉTRANGÈRES

La hausse de la Bourse de Paris a donné l'élan aux autres places, et partout nous avons à constater une hausse assez sensible. La Bourse de Vienne est particulièrement meilleure, ainsi bien pour les cours que pour le change. Il faut attribuer en partie cette amélioration à un projet d'amodiation des domaines de l'État, qui seraient affermés pour vingt ans à raison de 6 millions de florins, ce qui donnerait une somme de 120 millions sur laquelle la Banque serait payée. Cette combinaison réussira-t-elle ? D'après la *Gazette d'Augsbourg*, elle serait assez avancée.

La Bourse de Turin est aussi mieux disposée. Il y a certes dans l'esprit des capitalistes italiens un changement favorable, et qui prend son principe, croyons-nous, dans certaines éventualités politiques dont nous n'avons pas à nous occuper ici. Du reste, ce qui est indiscutable, c'est que les cours auxquels les fonds italiens se négociaient il y a huit jours à peine, étaient beaucoup trop bas.

L'argent est toujours assez cher à Amsterdam. Escompte, 3 1/2, avance sur fonds publics, 3 0/0, reports, 3 0/0. Les cours des valeurs nationales sont cependant bien tenus. Les intégrales 2 1/2 varient de 63 15/16 à 64, le 3 0/0 est à 76 1/4 et le 4 0/0 à 99. Les fonds russes sont aussi assez fermes.

A New-York, les transactions sont peu animées. On paraît s'attendre à une crise financière des plus intenses.

F. GRIMAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

La Bourse de Londres se laisse en ce moment conduire par celle de Paris ; mais elle n'est pas disposée à la hausse par elle-même, il s'en faut. En comptant l'emprunt marocain et les emprunts des Compagnies de chemins de fer indiens, la place est engagée pour plus de 60 millions de francs, ce qui ne laisse pas que d'être assez lourd dans un moment où il y a beaucoup de capitaux disponibles, il est vrai, mais non disposés à s'employer.

Ce qu'il faut signaler en ce moment, c'est que les rapports commerciaux entre la France et l'Angleterre, intervertis pendant quelques mois, reprennent leur marche habituelle. Je m'explique. La France a été débitrice de l'Angleterre depuis le mois de septembre dernier, c'est-à-dire que ses importations d'Angleterre dépassaient ses exportations en Angleterre, au contraire de ce qui s'est presque toujours produit. Or maintenant vous nous vendez plus que vous ne nous achetez. Grâce à ce rétablissement du courant métallique, votre Banque pourra trouver à payer facilement les traites qu'elle a tirées sur Londres, car ici le papier sur la France fait défaut.

L'emprunt marocain est très-demandé à 5 et 5 1/2 0/0 de prime.

Les obligations mexicaines sont très-recherchées depuis que l'expédition est en voie d'exécution. Les créances ont recouvré une grande valeur, parce qu'on espère que le débiteur sera, de manière ou d'autre, contraint de payer.

On ne témoigne pas beaucoup d'inquiétudes ni pour les échéances commerciales du 4, ni pour la liquidation, qui aura lieu le 6.

W. BURN.

CHANGES

DE PARIS :

Amsterdam, court 213 1/4 p., 213 1/8 a.; 90 jours 211 3/8 p., 211 1/8 a.
Anvers, court pair p. 1/8 p.
Hambourg, court 188 7/8 p., 188 3/4 a.; 90 jours 187 1/2 p. 187 3/8 a.
Berlin, 90 jours 372 »/» p., 371 1/2 a.
Londres, court 25.28 »/» p., 25.16 1/2 a.; 90 jours 25.08 p., 25.03 »/» a.
Madrid, court, 5.18 p., 5.17 a; 90 jours 5.12 1/2 p.
Barcelone, court 5.19 p., 5.17 1/2 a.; 90 jours 5.12 »/».
Cadix, 90 jours 5.09 »/» a.
Lisbonne, 90 jours 5.43 p. »/» a.
Porto, 90 jours 5.46 p., »/» a.
Gênes, court 99 3/4 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 3/8 p., 98 1/4 a.
Livourne, court 99 1/2 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 1/4 p., 98 1/8 a.
Naples, court 425 »/» p.; 424 a.; 90 jours 420 »/» p., 419 »/» a.
Vienne, 90 jours 173 p., 172 a.
Milan, court 99 5/8 p., 99 1/2 a.
Augsbourg, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Francfort, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Pétersbourg, court »» p., 347 a.; 90 jours 344 »/» p., 343 »/» a.
Rome, 90 j. 5.23 p. 5.22 »/» a.

SUR PARIS :

Londres, court 25.27 1/2 à 25.32 1/2; 90 jours 25.60 à 25.65 »/».
Cologne, court 80 3 p.; 2 mois 79 6 p.
Vienne, 90 jours 54.15 demandé.
Francfort, court 93 1/4 p., »» »/» a.
New-York, 60 jours, 5.20 »/» à » »» »/»; court, »»» à 5.15 »/».
Hambourg, court 189 3/4, 90 jours, 190 3/4.
Amsterdam, court 55 7/8, à 2 mois 56 3/8 a.
Bruxelles, court pair a.
Anvers, court pair.
Berlin, 2 mois 79 3/8.
Madrid, à 8 jours de vue, 5.21.
Turin, 30 jours 100; 90 jours 99.
Christiania, 3 mois, 21.
Gothembourg, 90 jours, 70 1/2.
Stockholm, court 78 50; 90 jours, 70 35.
Brême, court 17 3/8.
Riga, 3 mois, 301 p.

Galatz, 3.31/40.
San Francisco, à vue 4.85 ou 3 0/0; à 30 jours 4.90 ou 2 0/0; à 60 jours 4.95 ou 1 0/0.
La Havane, 3 mois à 2 et 2 1/2 0/0 prime.

MATIÈRES

L'or à Paris vaut 2 pour mille de prime; à Londres il se paie 3 livres sterling 17 shillings 10 deniers et demi; le change court sur Londres étant de 25 27 1/2 par livre sterling, il en résulte que l'or est d'environ un dixième 0/0 environ plus cher à Londres qu'à Paris.

L'or vaut à Hambourg 428 m. b., soit, avec le change, trois dixièmes plus cher qu'à Londres.

Or en barre à 1,000/1,000. Le kil. 3,444 fr. 2 fr. à 2 fr. 0/00 prime.
Argent en barre à 1,000/1,000. Le kil. 218 fr. 89 c., pr. 17 » à 18 »/».
Pièces de 40 à 20 fr., agio p. 0 à 1/2.
Quadruples espagnols, 83 à 83 50.
Quadruples colombiens et mexicains, 80 75 à 81 »».
Ducats de Hollande et d'Autriche, 11 75 à 11 80.
Piastres à colonnes, 5 35 à 5 45.
Dito mexicaines, 5 40 à 5 42.
Souverains, 25 15 à 25 20.
Bank-note, 25 15 à 25 20.

BULLETIN COMMERCIAL.

L'administration des douanes a publié récemment les tableaux comparatifs de l'importation et de l'exportation des principales marchandises. Nous empruntons à ces tableaux les chiffres suivants :

Importations.

	1860.	1861.
Cafés	616,704	611,556 q. m.
Cotons	1,393,993	1,286,452
Houille	51,766,720	52,034,069
Coke	5,330,812	5,082,047
Laines	515,885	567,620
Fontes	920,503	1,540,324
Fers	290,147	625,174
Acier	20,838	35,568
Cuivre	133,503	139,614
Zinc	306,528	375,809
Plomb	343,957	393,561
Etain	29,745	35,338
Ouvrages en métaux	»	77,760
Peaux	459,451	402,867
Soies	117,997	215,533
Soufre	457,308	589,389
Sucres coloniés.	1,186,927	1,230,118
— étrangers.	604,968	957,162
Tissus de coton.	»	2,950,053 fr.
Tissus de laine.	»	15,407,425 fr.
Tissus de lin...	20,901	28,285 q. m.

Ainsi les importations de tissus ne sont élevées seulement à 18 millions 1/3 depuis le mois d'octobre. Ceci réduit singulièrement les appréciations des détracteurs du traité de commerce.

Pour les exportations, les principaux chiffres s'établissent comme suit :

	1860.	1861.
Vins	1,969,893	1,783,467 h.
Eau-de-vie (vin)	149,349	141,900
— (autres)	20,385	36,261
Alcools	80,767	61,403
Vins de liqueur	73,978	85.112
Chevaux	11,547,186	8,968,424 fr.
Cotons	236,667	178,575 q. m.
Fleurs artificielles.	3,479,804	2.662,562 fr.
Fruits frais	80,268	258,399 q. m.
Laines	65,385	55,976
Machines	21,280,354	29,569,302 fr.
Meubles	7,153,384	6,791,548
Modes	5,726,006	4,151,642
Soies	1,099,459	1,124,507 q. m.
Sucres raffinés	516,548	520,172
Tissus coton	162,392	148,383
— laine	115,320	100,986
— lin	29,782	31.172
— Soies	48,539	37,387
Verres et cristaux.	384,229	341,222

Le solde de la balance commerciale s'établissant par la comparaison de l'entrée et de la sortie des metaux précieux, nous donnons ici les chiffres qui s'y rapportent, en calculant l'hectogramme d'argent à 20 francs et l'hectogramme d'or à 300 francs.

Nous avons ainsi :

	1860	1861
Entrée.		
Or	470,605,800	343,969,000
Argent	131,350,320	175,572,840
Totaux	601,956,120	519,541,840
Sortie.		
Or	159,098,700	273,806,100
Argent	288,207,400	233,884,880
Totaux	447,306,100	507,691,280
Excédant de l'entrée sur la sortie	154,650,020	»
Excédant de la sortie sur l'entrée	»	88,149,440

Ainsi l'achat de blés étrangers, joint à la diminution des exportations causée par la guerre américaine, n'a fait sortir que 88 millions en numéraire.

Nous reviendrons sur ces chiffres. Comme nouvelles de la semaine, nous n'avons d'important à signaler que des commandes considérables faites à certaines usines métallurgiques, notamment dans la Haute-Marne.

Les cours des diverses marchandises ont subi des variations assez sensibles, mais on est revenu en général aux prix de la semaine dernière. On s'attend toujours à la baisse des blés; mais il faudrait que la température fût moins douce.

Nous publions ci-dessous le relevé annuel des indigos, pour l'Angleterre, qui n'ont donné lieu en 1861 qu'à des affaires limitées, en maintenant leurs cours. Nous nous bornerons à comparer les trois dernières années, qui ont donné les résultats suivants :

Arrivages.	1859. Caisses.	1860. Caisses.	1861. Caisses.
Bengale	2,910	3,016	3,231
Java	193	64	»
Madras et Kurpah.	68	93	85
Manille	54	»	67
Guatemala	15	68	247
Sorties.			
Bengale	3,056	3,477	3,712
Java	108	141	74
Madras et Kurpah.	93	80	106
Manille	66	»	88
Guatemala	15	88	179
Stocks.			
Bengale	1,575	914	433
Java	165	78	4
Madras et Kurpah.	41	30	15
Manille	»	»	»
Guatemala	»	»	»

F. Grimaud.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 30 janvier 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.

Au 31 décembre 1861.	288,006,064 »	
Du 31 décembre 1861 au 30 janvier 1862	9,263,200 »	297,269,264 »

PRÊTS COMMUNAUX.

Au 31 décembre 1861.	44,071,130 12	
Du 31 décembre 1861 au 30 janvier 1862	11,887,589 82	55,949,719 94
		353,218,983 94
A déduire : Remboursements anticipés.		25,602,138 25
		327,616,845 69

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

28 février. — **Chemins romains.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

15 février. — **Comptoir Bonnard.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

15 février. — **Armements maritimes L.-T. Barbey et C.** — A 2 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

17 février. — **Chemin I. R. F. Impératrice Elisabeth.** — A 9 heures, salle des séances de la chambre de commerce et de l'industrie, à Vienne.

1er mars. — **Chemin d'Anvers à Gand.** — A midi, rue aux Choux, 3 bis, à Bruxelles.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er février. — **Chemins algériens.** — 5 0/0 par titre provisoire.

1er février. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — 21 francs par action.

6 février. — **Services maritimes des Messageries impériales** (actions provisoires de l'émission du 6 août 1861). — 12 fr. 50 par action libérée; 2 fr. 50 par action libérée de 20 0/0.

Service des Obligations.

1er février. — **Chemin de Tarragone à Reus.** — 7 fr. 50 par obligation du deuxième emprunt.

REMBOURSEMENTS.

1er février. — **Chemins romains.** — Remboursement des 922 obligations sorties au tirage du 28 décembre. (Voir la liste à notre numéro du 4 janvier).

F. G.

ACTES OFFICIELS.

PROJET DE LOI

Relatif à la conversion facultative de la rente 4 1/2 0/0, de la rente 4 0/0 et des obligations trentenaires, précédé d'un décret de présentation et de l'exposé des motifs, transmis, sur les ordres de l'Empereur, par le ministre d'Etat au président du Corps législatif.

NAPOLÉON,
Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,
A tous présents et à venir, salut :
Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Sera envoyé au Corps législatif, par notre ministre d'Etat, le projet de loi délibéré en conseil d'Etat et relatif à la conversion facultative de la rente 4 1/2 0/0, de la rente 4 0/0 et des obligations trentenaires.

Art. 2. M. Vuitry, président de section, et MM. de Lavenay et Pelletier, conseillers d'Etat, sont chargés de soutenir la discussion de ce projet de loi devant le Corps législatif et le Sénat.

Art. 3. Notre ministre d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 28 janvier 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le ministre d'Etat,
A. Walewski.

EXPOSÉ DES MOTIFS

D'un projet de loi relatif à la conversion facultative de la rente à 1/2 0/0, de la rente à 0/0 et des obligations trentenaires.

Messieurs, dès le premier jour de votre session, conformément aux ordres de l'Empereur, nous avons l'honneur de soumettre à votre examen un projet de loi relatif à la conversion facultative de la rente à 1/2 0/0, de la rente à 0/0 et des obligations trentenaires.

Cette combinaison financière, conçue dans la pensée d'élargir et de simplifier notre système de crédit, préparera l'unité des éléments de la dette publique, et aura pour résultat d'éteindre en même temps une partie des découverts du Trésor, sans recourir à de nouveaux emprunts. Elle a été annoncée par M. le ministre des finances, dans le rapport qu'il a adressé le 30 janvier dernier, et la publicité donnée à ce document a été un appel à l'opinion publique, ainsi qu'un loyal avertissement adressé aux créanciers de l'Etat. Les effets de cette publicité n'ont pu que confirmer le gouvernement dans l'opinion que l'opération proposée aux propriétaires de rentes peut se réaliser avec succès à des conditions avantageuses pour eux comme pour le Trésor public.

Mais une question de cette nature, qui touche de si près au crédit, demande à être résolue aussitôt qu'elle a été posée.

Cet intérêt n'échappera pas à votre sollicitude ; il a déterminé le gouvernement à vous demander d'examiner ce projet de loi avec tout le soin et toute la maturité qu'il exige, mais sans attendre la discussion de l'Adresse.

Les considérations sur lesquelles se fonde la proposition faite aux rentiers de à 1/2 et de à 0/0 et aux porteurs d'obligations trentenaires ayant déjà été exposées et livrées à la discussion publique, il nous suffira de les résumer ici en peu de mots.

Les titres de rentes à 1/2 0/0 comprennent le à 1/2 ancien créé en 1825 par suite d'une conversion volontaire, et le à 1/2 nouveau qui, en 1852, a été accepté par les rentiers en échange de leurs titres 5 0/0. Ces deux natures de rentes ont été émises sous la condition que l'Etat s'abstiendrait pendant dix ans de se prévaloir à leur égard du droit de remboursement. Cette période de garantie est expirée depuis 1835 pour l'ancien fonds, tandis que pour le à 1/2 de 1852 elle ne doit finir que le 14 mars prochain, époque où toutes les rentes à 1/2, y compris celles créées depuis 1852, lors des emprunts contractés pour la guerre de Crimée et celle d'Italie, se trouveront dans des conditions absolument identiques, sous l'empire du droit commun de remboursement.

Ce droit a donné lieu autrefois à de longues controverses. Mais aujourd'hui, après qu'en 1852 il a été exercé avec succès, il ne peut être sérieusement contesté, ni dans son principe ni dans son application. Aussitôt que des circonstances favorables le permettraient, le devoir du gouvernement serait de s'en prévaloir.

Le propriétaire de rentes à 1/2 0/0 doit donc craindre d'avoir à supporter, dans un avenir plus ou moins prochain, soit une réduction d'intérêts, soit le remboursement de sa rente au pair. S'il veut se garantir contre cette éventualité, il peut transformer lui-même sa rente à 1/2 en rente 3 0/0 à la Bourse. A quelles conditions peut-il opérer cette transformation, quand la rente à 1/2 est à 99 fr. 50 c., et la rente 3 0/0 à 71 francs ? Le porteur de rentes à 1/2, en vendant à fr. 50 c. de rentes, réalise un capital de 99 fr. 50 c., et pour se procurer le même revenu de à fr. 50 c. en rentes 3 0/0, il devra débourser une somme de 106 fr. 50 c. qui dépasse de 7 francs le montant de ce qu'il a reçu : il supporte, en outre, une perte d'au moins 1 franc par suite de la différence entre les époques de jouissance des deux fonds. Ainsi le propriétaire de à fr. 50 c. de rentes qui veut convertir à la Bourse sa rente à 1/2 en un titre de 3 0/0 lui donnant un revenu égal, doit s'imposer un sacrifice de 8 francs en capital.

En d'autres termes, si l'Etat convertissait les rentes à 1/2 0/0 en rentes 3 0/0, sans rien demander aux rentiers, celui qui avait un revenu de à fr. 50 c. avec un capital réalisable de 99 fr. 50 c., conserverait le même revenu et aurait un capital réalisable de 106 fr. 50 c., s'accroissant en outre d'au moins 1 franc par suite de la différence entre les époques de jouissance. Il gagnerait 8 francs en capital pour chaque à fr. 50 c. qu'il posséderait.

Un tel avantage ne saurait être concédé gratuitement par l'Etat aux rentiers, et il les traite favorablement en se bornant à leur demander, dans le cas où ils accepteront volontairement l'opération, une soulte inférieure à la somme de 8 francs qu'ils seraient obligés de dépenser pour opérer eux-mêmes cette conversion à la Bourse. L'intérêt du rentier est simple et facilement appréciable : par un léger sacrifice il se garantit contre toute chance de réduction de son revenu pour l'avenir. Sa rente à 1/2 0/0, remboursable à 100 francs, n'était pas susceptible de s'élever beaucoup au-dessus du pair ; il l'échange contre un titre dont la valeur en capital est susceptible d'un accroissement notable, et dont l'intérêt annuel est, pour longtemps au moins, irréductible. La rente à 1/2 0/0 est en général le fonds de placement des petites fortunes et se trouve divisée en un très-grand nombre de titres. En offrant à un porteur de ces titres des conditions aussi avantageuses, le gouvernement n'est préoccupé avec raison des ménagements dus à des situations si dignes de sa sollicitude.

L'intérêt de l'Etat n'est pas moins évident. S'il renonce pour l'avenir au bénéfice qu'il aurait pu trouver dans une réduction successive des intérêts de sa dette, il se procure immédiatement une somme importante qui peut le dispenser d'avoir recours à un emprunt pour atténuer les découverts du Trésor. Mais cet avantage direct, que l'Etat trouvera dans l'opération, n'est pas celui qui préoccupe davantage le gouvernement, et qui doit fixer le plus votre attention. Depuis longtemps il est universellement reconnu que la diversité des éléments de la dette est un obstacle réel au progrès du crédit public.

La rente 3 0/0, qui est le régulateur, ne peut attein-

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES Kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES Kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 15 au 21 janvier..	1706	1.139.211 86	667 77	1683	1.122.469 77	666 94	0.12	» »	2,007 81	581 25
Orléans*	15 — 21 — ...	1475	1.115.350 37	756 18	1475	1.217.975 65	825 14	» »	8.35	2,100 08	1333 75
Paris-Lyon-Méditerranée*	15 — 21 — ...	1411	2.357.600 35	1.670 87	1411	1.896.963 95	1.343 86	26.98	» »	5 100 96	1037 50
Ouest*	15 — 21 — ...	1213	800.191 35	659 65	1213	804.319 20	663 10	» »	0.50	2,098 »	540 »
Nord*	15 — 21 — ...	967	1.139.152 84	1.167 68	967	1.099.127 50	1.136 64	2.73	» »	3.595 84	980 »
Midi*	15 — 21 — ...	798	571.941 26	716 72	798	500.218 79	626 84	44.34	» »	2.039 23	677 50
Lyon a Genève*	15 — 21 — ...	331	101.618 50	439 00	331	93.638 34	403 36	8.52	» »	1.257 45	352 50
Ardennes*	15 — 21 — ...	187	77.073 70	410 97	184	64.586 14	393 81	5.88	» »	1.240 87	360 »
Dauphiné*	15 — 21 — ...	134	48.709 »	364 17	134	50.443 65	376 45	» »	3.38	1.074 17	527 50
Bessèges a Alais*	15 — 21 — ...	33	35.416 85	1.073 23	33	31.148 40	943 89	46.36	» »	2.972 96	460 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	15 — 21 — ...	1930	1.093.397 81	564 78	1429	701.376 39	553 70	1.08	» »	1.745 87	527 50
Autrichiens	15 — 21 — ...	1324	777.747 50	587 50	1324	953.025 »	719 13	» »	28.80	1.738 99	498 75
Madrid a	Madrid a Alicante	482	280.789 09	582 55	482	257.233 01	533 68	9.16	» »	1.499 50	320 »
Saragosse et	Alcazar a Ciudad	114	15.268 95	133 95	74	11.412 02	154 24	» »	43.22	424 73	»
a Alicante	Madrid a Jaraque	15	31.082 12	208 86	144	41.471 66	305 68	46.80	» »	638 01	»
Nord de l'Espagne	15 — 21 — ...	308	98.039 94	318 80	»	»	»	»	»	992 15	420 »
Central suisse	15 — 21 — ...	262	80.791 83	340 42	262	78.855 28	299 82	23.21	» »	»	450 »
Victor-Emmanuel	15 — 21 — ...	214	104.549 70	488 55	214	113.727 06	531 44	» »	8.07	1.632 98	330 »
Saragosse a Pampelune	15 — 21 — ...	179	32.336 36	180 60	»	»	»	»	»	520 72	395 »
Séville-Xérès-Cadix	1er — 7 — ...	168	52.372 47	327 32	131	44.317 10	339 77	» »	3.31	625 43	420 »
Ouest suisse	15 — 21 — ...	150	39.499 80	263 33	118	25.243 02	213 92	23.15	» »	795 56	150 »
Cordoue a Séville	1er — 7 — ...	131	37.484 10	286 14	»	»	»	» »	» »	286 14	»
Guillaume-Luxembourg	8 — 14 — ...	89	22.206 61	249 51	52	6.994 37	134 50	85.51	»	499 37	212 50
Portugais	8 — 14 — ...	75	11.228 12	150 »	»	»	»	»	»	299 24	370 »
Ligne d'Italie	» — » — ...	»	»	»	»	»	»	» »	» »	»	»

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vit

F. Galmaud.

ire à toute sa valeur tant qu'elle subit la concurrence d'une autre rente de l'Etat comprimée elle-même dans son progrès par une perspective de remboursement. Cette éventualité ne permet pas au 4 1/2 0/0 de dépasser beaucoup le pair, et le 4 1/2 0/0 au cours de 105 francs, représente du 3 0/0 à 66 fr. 60 c. Placer le 3 0/0 dans des conditions plus favorables, qui lui assurent un libre essor, ce n'est pas seulement améliorer le crédit de l'Etat, c'est améliorer le crédit public en général, c'est contribuer à la baisse du taux de l'intérêt, c'est donner des facilités nouvelles à l'industrie et aux grandes entreprises pour se procurer les capitaux qui leur sont nécessaires. L'opération n'est donc pas un expédient imaginé pour venir momentanément en aide aux besoins du Trésor : elle mérite d'être envisagée comme une combinaison conçue dans une pensée plus générale et plus élevée de prospérité publique.

Nous avons l'espérance qu'elle sera généralement acceptée par les rentiers ; mais s'il en était autrement, ce qui ne présenterait d'ailleurs aucun danger, la masse aujourd'hui considérable de rentes 4 1/2 0/0 n'en serait pas moins notablement diminuée, et il serait d'autant plus facile, aussitôt que les circonstances le permettraient, d'éteindre ce qui pourrait en rester, en offrant aux rentiers l'alternative du remboursement au pair ou d'une conversion qui alors serait obligatoire.

Le projet ayant pour but de préparer l'unification de la dette, il est naturel d'y comprendre, outre les rentes 4 1/2 0/0, les rentes 4 0/0 qui s'élèvent à une somme peu considérable, et dont le cours a d'autant moins d'élasticité qu'elles ont un marché moins étendu. Il n'est pas moins nécessaire de l'appliquer aux obligations trentenaires dont la négociation autorisée par des lois antérieures ne se trouverait plus en parfaite harmonie avec la nouvelle organisation du crédit public.

Tel est, dans son ensemble, le projet que nous avons l'honneur de vous soumettre et dont il ne nous reste plus qu'à vous faire connaître succinctement les dispositions de détail.

L'article 1er pose, en principe, la création d'une nouvelle rente 3 0/0 distincte de l'ancienne, et dans laquelle celle-ci viendra plus tard se confondre. Ce nouveau fonds offrira aux petits capitaux un attrait de plus, celui du paiement des arrérages par trimestre substitué au paiement semestriel. Les intérêts en seront payés au 1er avril, 1er juillet, 1er octobre, 1er janvier de chaque année. Ces termes, qui sont conformes aux usages généralement adoptés aujourd'hui dans les affaires, remplaceront ainsi avec avantage les échéances du 22 mars et du 22 septembre qui procédaient du calendrier républicain et correspondaient à l'époque où elles furent choisies, au 1er *germinal* et au 1er *vendémiaire*.

L'article 2 fixe à un mois la durée de l'opération. Les propriétaires de rentes 4 1/2 et 4 0/0 qui, dans ce délai, *auront formé la demande*, échangeront leurs titres anciens contre des titres, d'une somme égale, en rentes 3 0/0 nouvellement créées. Cet échange ne s'effectuera que moyennant une soulte dont le chiffre doit être fixé, non-seulement en raison des convenances respectives des cessionnaires et du Trésor, mais encore en raison du rapport incessamment mobile entre le taux des valeurs.

Les termes et les conditions de paiement de cette soulte devront être réglés de manière à donner aux rentiers les plus grandes facilités pour l'acquitter. Après avoir posé le principe de la soulte, le projet remet à un décret impérial le soin d'en déterminer le montant et les conditions, de même que toutes les lois autorisant des emprunts laissent au gouvernement la faculté de les négocier au mieux et aux conditions qui concilieront le mieux les intérêts du Trésor avec la facilité des opérations. Mais nous avons pensé qu'il convenait de donner immédiatement, par la loi, aux rentiers qui accepteraient l'échange proposé, la garantie que les arrérages échéant au 22 mars prochain leur seraient payés sur la simple présentation du récépissé de dépôt de leurs anciens titres. Toutes ces dispositions sont l'objet des articles 2, 3 et 4 du projet.

L'article 5 s'applique aux obligations trentenaires. Si l'échange facultatif qu'il propose aux porteurs de ces valeurs leur offre l'avantage de les faire participer au crédit supérieur de la rente 3 0/0, il a pour le Trésor celui de supprimer la clause onéreuse d'un remboursement prochain et avec prime. Cette réciprocité d'avantage nous a déterminé à vous proposer d'affranchir l'échange des titres de toute condition pécuniaire.

Le propriétaire d'obligations trentenaires n'a pas, d'ailleurs, à se garantir comme le porteur de rentes 4 1/2 0/0 contre l'éventualité d'une réduction d'intérêt, et, en demandant à échanger son titre en rentes 3 0/0, il aura à subir une perte légère à cause des différences d'époque de jouissance : ces deux circonstances ont dû être prises en considération.

Les rentes 3 0/0, créées en vertu de l'art. 1er, seront, ordinairement aux règles générales tracées par la loi du 10 juin 1833, dotées d'un fonds d'amortissement égal au centième du capital nominal desdites rentes. Par compensation, le fonds d'amortissement des rentes 4 1/2 0/0 et 4 0/0 sera réduit de la somme afférente à celles de ces rentes qui auront été accumulées (art. 6).

Les articles suivants, 7, 8, 9 et 10, reproduits ou imités du décret du 14 mars 1852 relatif à la conversion, s'expliquent et se justifient d'eux-mêmes.

Enfin, l'art. 11, conforme à l'ensemble des principes adoptés par le gouvernement pour la bonne administration des finances, a pour objet de garantir l'application intégrale des ressources qui pourront résulter de l'opération à l'atténuation des découverts du Trésor.

Le gouvernement a la ferme confiance que ces mesures, si elles sont adoptées par vous, contribueront puissamment à fortifier les bases du crédit public, et nous espérons qu'elles obtiendront votre approbation.

Signé à la minute :

AD. VUITRY, président de section, rapporteur.

Les commissaires du gouvernement sont :

MM. AD. VUITRY, président de section ;
DE LAVENAY, conseiller d'Etat ;
PELLETIER, conseiller d'Etat.

Certifié conforme :

Le conseiller d'Etat,
secrétaire général du conseil d'Etat,
F. BOILAY.

PROJET DE LOI

relatif à la conversion facultative de la rente 4 1/2 0/0, de la rente 4 0/0 et des obligations trentenaires.

Adopté par le conseil d'Etat.

Art. 1er. — Le ministre des finances est autorisé à inscrire au grand-livre de la dette publique de nouvelles rentes 3 0/0, portant jouissance du 1er avril 1862, et payables de trois mois en trois mois, à partir de ladite époque, pour les échanger contre les rentes 4 1/2 0/0, les rentes 4 0/0 et les obligations trentenaires du Trésor, dont les propriétaires demanderont la conversion, aux conditions déterminées par la présente loi.

Art. 2. — Les propriétaires de rente 4 1/2 0/0 et 4 0/0, qui en formeront la demande, dans le délai d'un mois à partir de la promulgation de la présente loi, recevront de nouveaux titres, d'une somme égale, en rentes 3 0/0 créées en vertu de l'article précédent, en échange de leurs rentes 4 1/2 0/0 et 4 0/0, qui seront immédiatement annulées.

Art. 3. — Cet échange aura lieu, moyennant l'engagement, souscrit par le rentier, de verser au Trésor public une somme proportionnelle au montant des rentes à convertir.

Un décret impérial déterminera le versement à faire pour chaque quotité de 4 fr. 50 c. ou de 4 francs de rente, les termes et conditions du paiement, ainsi que de l'échange des titres.

Art. 4. — Les arrérages échéant le 22 mars 1862, des rentes 4 1/2 0/0 et 4 0/0 qui seront déposées pour être converties, seront payés aux ayants droit sur la présentation du récépissé du dépôt de leur titre.

Art. 5. — Les obligations trentenaires du Trésor, autorisées par des lois antérieures, pourront être échangées contre les nouvelles rentes 3 0/0 à raison de 20 francs de rente pour chaque obligation. Les déclarations relatives à ces échanges devront être faites dans le délai d'un mois fixé par l'article 2.

Art. 6. — La dotation de l'amortissement des rentes 3 0/0 nouvellement créées sera fixée au centième du capital nominal desdites rentes, conformément à la loi du 10 juin 1833. La dotation de l'amortissement des rentes 4 1/2 0/0 et 4 0/0 sera réduite de la portion afférente aux rentes annulées.

Art. 7. — Le délai d'option sera porté à deux mois, pour les propriétaires de rentes ou d'obligations qui se trouveraient hors de France, mais en Europe ou en Algérie ; et à un an, pour ceux qui se trouveraient hors d'Europe et d'Algérie.

Art. 8. — En ce qui concerne les propriétaires qui n'ont pas la libre et complète administration de leurs biens, l'acceptation de la conversion sera assimilée à un acte de simple administration, et sera dispensée d'autorisation spéciale et de toute autre formalité judiciaire.

Art. 9. — Pour les rentes grevées d'usufruit, l'engagement peut être souscrit par le nu-propriétaire ou l'usufruitier. Toutefois, il n'est point porté atteinte aux stipulations particulières qui règlent les droits du nu-propriétaire et de l'usufruitier.

Art. 10. — Tous titres et expéditions à produire, en tant qu'ils serviraient uniquement aux opérations nécessitées par la présente loi, seront visés pour timbre et enregistrés gratis, pourvu que cette destination soit exprimée.

Art. 11. — Le produit des versements effectués en exécution de l'article 3 sera porté en atténuation des découverts du Trésor.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat, dans sa séance du

Le ministre, président du conseil d'Etat,
J. BAROCHE.

Le conseiller d'Etat, secrétaire général du conseil d'Etat,
F. BOILAY.

Vient de paraître : l'édition de Février du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des voyageurs sur tous les chemins de fer de l'Europe ; — les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Ces publications se trouvent dans les principales gares des chemins de fer, chez les principaux libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1861	en 1861	0/0
Novembre.	1,980,965 38	2,147,631 38	159,365 53	7.98
11 1er mois	14,080,845 90	15,823,393 84	1139,547 94	7.76

AVIS AUX ABONNÉS

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1683 —

11e année. — 3me semaine.

Du 15 au 21 janvier 1862.

123.679 Voyageurs	275 223 16
Bagages, Marchandises, etc.	863.988 70
Total	1.139.211 86
Recettes antérieures	2.286.104 03
Total général	3.425.315 89
3e semaine de 1862	1.139.211 86
Semaine correspondante de 1861.	1.122.469 77
Différence	16.744 00
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.425.315 89
— — 1861.	3.280.646 79
Différence	144.669 10

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 octobre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 octob 1861	41.218.712 69
Du 1er janvier au 31 octob 1860	38.135.910 72
Différence en faveur de 1861.	3.082.801 97

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 octob 1861	16.825.091 17
Du 1er janvier au 31 octob 1860	14.768.683 55
Différence en faveur de 1861.	2.056.407 62
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux	5.139.209 59

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 1475 kil. — 1862.. 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 15 au 21 janvier 1862.

66.495 Voyageurs	289.013 47
Bagages, Marchandises, etc.	826.342 90
Total	1.115.356 37
Semaine correspondante de 1861.	1.217.075 65
Différence	101.719 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.231.235 84
— — 1861.	3.567.649 59
Différence	336.413 75

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 1111 kil. — 1862... 1111 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1111 kil. — 1862... 1111 kil.

20.180 Voyageurs	38.746 67
Bagages, Marchandises, etc.	142.782 32
Total	181.528 99
Semaine correspondante de 1861	110.368 77
Différence	71.160 22
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	471.038 38
— — 1861.	255.756 85
Différence	215.281 53

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 15 au 21 janvier 1862.

131.536 Voyageurs	479.172 30
Bagages et marchandises	1.878.428 05
Total	2.357.600 35
Semaine correspondante de 1861.	1.856.663 95
Différence	500.936 40
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7.107.494 47
— — 1861.	5.598.511 30
Différence	1.508.983 17

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 234 kilomètres.
1861. — 231 —

10.730 Voyageurs	33.925 15
Bagages, Marchandises, etc.	67 693 35
Total	101 618 50
Période correspondante de 1861.	93 638 34
Différence	7.980 16
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	293.552 53
— — 1861.	273.153 77
Différence	20.398 76

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 590 —

36.000 Voyageurs	80.212 90
Bagages et Marchandises	393.290 32
Total	473 503 22
Semaine correspondante de 1861.	330.325 45
Différence	143 177 77
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.421.357 17
— — 1861.	908.314 45
Différence	513.042 72

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 15 au 21 janvier 1862.

223.493 Voyageurs	305.863 65
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	74.310 40
— — Pet. vitesse	420.018 30
Total	800.191 35
Semaine correspondante de 1861.	804.319 20
Différence	4.127 85
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.484.150 85
— — 1861.	2.491.903 [illegible]
Différence	7.743 15

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau pendant les 11 premiers mois 1861-1860

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

11 mois 1861, 900 kilomètres ...	46.896.666 94
— 1860, 900 — ...	43.367.551 76
Différence	3.529.115 18

RÉSEAU MIXTE.

11 mois 1861, 295 kilomètres ...	3.987.731 75
— 1860, 288 — ...	3.792.572 41
Différence. 7 — ...	195 159 34

NOUVEAU RÉSEAU.

11 mois 1861, 18 kilomètres ...	169.935 37
— 1860, 18 — ...	135.595 96
Différence	34.339 41
Différence totale : 7 kilom.	3.758.633 93

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 15 au 21 janvier 1862.

119.786 Voyageurs	279.978 17
Bagages, Marchandises, etc.	849.176 67
Total	1.129 154 84
Semaine correspondante de 1861.	1.099.137 50
Différence	30.015 34
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.390 153 91
— — 1861.	3.234.718 39
Différence	155.435 52

Section de Paris à Nouvion-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 144 kilomètres

5.983 Voyageurs	5.385 30
Bagages, Marchandises, etc.	26.482 30
Total de la semaine	31 867 60
Semaine correspondante de 1861.	4 365 65
Différence	27.501 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	81 736 60
— — 1861.	12.419 83
Différence	69 316 77

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 744 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 15 au 21 janvier 1862.

37.490 Voyageurs	116 848 31
Bagages, Marchandises, etc.	455.092 95
Total	571.941 26
Canaux	41.834 59
Totaux réunis	613.775 85
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	500.218 79
{ Canaux	56.581 65
Total	556.800 44
Différence	56.975 41

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.763.491 85
— — 1861.	1.578.289 80
Différence	185.202 05

NOUVEAU RÉSEAU.

Ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.

Longueur exploitée : 99 kilomètres.
Décembre 1861.

10.621 Voyageurs	20.668 81
Bagages, Marchandises, etc.	35.975 10
Total	56.643 91
Mois correspondant de 1860	41.845 84
Différence	14.798 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	807.167 69
— — 1860.	714.513 66
Différence	92.654 03

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 187 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 15 au 21 janvier 1862.

11.391 Voyageurs	18.054 65
Bagages, Marchandises, etc.	59.919 05
Total	77 973 70
Semaine correspondante de 1861.	64.586 14
Différence	13.387 56
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	232.156 66
— — 1861.	192.654 33
Différence	39.502 33

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.

Du 15 au 21 janvier 1862.

Voyageurs	2.272 86
Bagages, Marchandises, etc.	33.144 —
Total	35.416 86
Semaine correspondante de 1861.	31.148 40
Différence	4.268 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	98.108 15
— — 1861.	86 022 45
Différence	12.085 70

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 15 au 21 janvier 1862.

11.774 Voyageurs	20.072 90
Bagages, Marchandises, etc.	28.726 10
Total	48.799 —
Semaine correspondante de 1861.	50.448 65
Différence	1.649 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	144.046 55
— — 1861.	141.342 88
Différence	2.703 67

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Voyageurs	1.792 —
Bagages, Marchandises, etc.	1.283 —
Total	3.075 —
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	8.932 —

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITI ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1595 —

Du 15 au 21 janvier 1862.

53.700 Voyageurs	160 67
Bagages, Marchandises, etc.	764.79
Transports militaires	56 91
Total	979 59
Semaine correspondante de 1861.	684.56
Différence	295.01

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 320 kilomètres
1861. — 234 —

30.234 Voyageurs	61 0
Bagages, Marchandises, etc.	47.0
Transports militaires	5.7
Total	113 5
Semaine correspondante de 1861.	106.3
Différence	6 9

RECETTES

des deux réseaux réunis pendant la sema

1862. Longueur exploitée : 1936 kilomètr
1861. — 1829 —

En 1862	1.093 3
En 1861	791.3
Différence	301

RECETTES

des deux réseaux réunis depuis le 1er jan

En 1862	3.380
En 1861	2.285.
Différence	1.094

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 147 kilomètr
1861. — 147 —

10.507 Voyageurs	22.
Bagages, Marchandises, etc.	30.
Transports militaires	9
Total	55
Semaine correspondante de 1861.	65
Différence	8
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	295
— — 1861.	169
Différence	36

MADRID A SARAGOSSE ET A ALIC

Du 15 au 21 janvier 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilom
1861. — 492 —

9.331 Voyageurs	5
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	2
— (Petite vit.).	20
Total de la semaine	2

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

8.348 Voyageurs.	17.236 83	3
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.073 76	
Marchandises. (Petite vitesse)	11.961 53	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL

1862 Longueur exploitée : 114 kilomètr

2.307 Voyageurs.	6.597 50	1
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	868 32	
Marchandises. (Petite vitesse)	7.263 07	

Total des trois lignes réunies.	33
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	53
Total général des recet. en 1862.	8
— — 1861.	8
Différence	1

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1134 kilomètres.
1861. — 1134 —

Du 15 au 21 janvier 1862.
Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

... Voyageurs	597.225 »»
... quintaux Marchandises	180.522 50
Total	777 747 50
Semaine correspondante de 1861.	954.025 »»
Différence	176 277 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.320 035 »»
— — 1861.	2.655.852 50
Différence	335 817 50

NORD DE L'ESPAGNE

Longueur exploitée :
Lignes de Burgos et d'Alar ..... 306 kilomètres
Ligne de l'Escorial ..... 30 id.

Du 15 au 21 janvier 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	25 504 72
Marchandises	72 535 02
Total	98.039 74
Produit annuel par kilomètre	16 686 »»
Recettes antérieures	194.003 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	292.043 49

Ligne de l'Escorial.

Voyageurs	6.865 »»
Marchandises	7.810 65
Total	14.675 65
Produit annuel par kilomètre	15.306 »»
Recettes antérieures	27 963 36
Total	42 638 01
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	334.681 50
— — 1861.	206.536 04
Différence	128.145 46

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 885 kilomètres.

Du 10 au 23 décembre 1861
Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

23.5.. Voyageurs	239.769 52
Marchandises	266.833 80
Total	506.603 32
Recettes antérieures en 1861	10.381.839 02

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 273 kilomètres.
1861. — 273 —

Du 19 au 25 janvier 1862.

21.572 Voyageurs	21 150 »»
Bagages, Marchandises, etc	29.470 »»
Total	50.620 »»
Semaine correspondante de 1861.	49.967 »»
Différence	653 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	180 930 »»
— — 1861.	184.139 »»
Différence	3.209 »»

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 282 kilomètres.
1861. — 267 —

Du 15 au 21 janvier 1862.

23.324 Voyageurs	34.082 75
Bagages, Marchandises, etc	62.709 08
Total	96 791 83
Semaine correspondante de 1861.	78.555 28
Différence	18.236 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	263 137 26
— — 1861.	236.980 96
Différence	26.156 30

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 1er au 7 janvier 1862.

1re semaine	25.668 30
Subvention annuelle, 620.000.	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	37.484 10
Semaine correspondante de 1861.	»
Différence	» »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	37 484 10
— — 1861.	»
Différence	»

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 285 kilomètres.

Du 14 au 20 janvier 1862.

15.230 Voyageurs	40.211 44
Marchand., cargaison, équipages	98.908 52
Total	139.119 96
Semaine correspondante de 1861	67.872 19
Différence	71.247 77
Moyenne de la recette kilomét.	13.645 79
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	273.663 78

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 8 au 14 janvier 1862.

25.391 Voyageurs	45.000 55
Bagages, marchandises, etc	32.734 51
Recettes diverses	1.632 88
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	26 271 36
Total	106.549 70
Semaine correspondante de 1861.	115 727 06
Différence	9 177 36
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	208.470 86
— — 1861.	234.520 10
Différence	26.050 24

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 15 au 21 janvier 1862.

Voyageurs	12.944 86
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	4.333 70
Marchandises (petite vitesse)	14.950 80
Total	32.238 36

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 118.

Du 15 au 21 janvier 1862.

17.765 Voyageurs	20.183 85
2.118 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	19.315 95
Total	39.499 80
Semaine correspondante de 1861.	25.243 02
Différence	14.256 78
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	119.519 41
— — 1861.	85.092 14
Différence	34.427 27

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 100 kilomètres.

Du 1er au 7 janvier 1862.

20.068 Voyag., Bagag. et March.	52.372 47
Recettes antérieures	»
Total	52 372 47
1re semaine de 1862	52.372 47
Semaine correspondante de 1861.	44 517 10
Différence	7.855 37
Augmentation kilométrique	3,33 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 89 kilomètres.
1861. — 38 —

Du 8 au 14 janvier 1862.

3.245 Voyageurs	3.831 40
Bagages, articles de messagerie.	310 21
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	18.065 03
Total de la semaine	22.206 64
Recettes antérieures	22 149 30
Total	44.355 94
Recettes de la semaine en 1862.	22.206 64
Période correspondante de 1861.	6.994 37
Différence	15.212 27
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	44.355 94
— — 1860.	13.667 90
Différence	30.687 95

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES)

Recettes de décembre 1861	57.180 65
— — 1860	48.665 95
En plus en 1861	8.514 70

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 8 au 14 janvier 1862.

Voyageurs	7.686 55
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	578 72
— (Petite vit.)	2.982 85
Total	11.248 12

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

2e quinzaine de décembre 1861	6.601 26
— — 1860	8.365 62
Différence	1.764 36

OMNIBUS DE PARIS

Du 22 au 28 janvier 1862.

		Par journée d'omnibus en Paris.	Banlieue.
Recettes	279.317 96	73 74	39 76
Semaine correspondante de 1861	254.267 40	72 16	41 93
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	1.126.612 45	74 48	41 73
Période correspondante de 1861	969.343 75	69 70	41 14
Différence	157.268 70	5 78	» 59

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échus le 15 janvier 1862, soit :

10 francs pour les actions anciennes,

5 fr. 65 c. pour les actions nouvelles,

Sont payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, depuis le 15 janvier, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement, pour les titres au porteur, a lieu sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 30 c. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 31 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres sont payés intégralement.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

Numéros des obligations sorties au tirage du 25 janvier 1862 :

Premier emprunt :

127	1854	2840	4010
383	1873	2857	4330
387	2050	3047	4340
649	2224	3113	4360
693	2227	3187	4566
1290	2322	3404	4705
1374	2508	3424	4736
1416	2585	3626	4797
1490	2796	3853	

Total..... 35 obligations.

Deuxième emprunt :

244	740	1009	1532
550	821	1015	1560
619	948	1276	

Total..... 11 obligations.

Ces obligations seront remboursées, à raison de 500 francs chacune, à partir de 10 heures du matin à 2 heures du soir :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 25 janvier 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ANVERS A GAND

PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

En exécution de l'art. 39 des statuts, l'assemblée générale se réunira le samedi 1er mars 1862, à midi, au siége de la Compagnie, rue aux Choux, 3 *bis*, afin d'entendre le rapport de l'administration, ainsi que l'exposé du bilan, et de procéder à l'élection d'un administrateur et d'un commissaire, en remplacement des membres sortants.

MM. les actionnaires, propriétaires d'au moins dix actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, soit à Bruxelles, au siége de la Compagnie, avant le 21 février, ou à Paris, chez M. Léopold S. Koguiswarter, rue de Provence, 34, avant le 17 février 1862.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende afférent aux actions pour le premier semestre de l'exercice 1861-1862 a été fixé par le conseil d'administration à 21 francs par action, et sera payé à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14, à partir du 1er février prochain.

Ce paiement, pour les titres au porteur, aura lieu sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 45 c. par action.

CRÉDIT AGRICOLE

(Hôtel du Crédit foncier de France.)

Le gouverneur du Crédit agricole a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'à partir du 1er février prochain, il sera payé, sur présentation des titres, à Paris, au siége social, et dans les départements, chez MM. les receveurs des finances :

1° 2 fr. 50 c. par action, à titre de deuxième distribution provisoire sur le dividende de 1861;

2° L'intérêt à 4 0/0 dû au 1er février sur les sommes déposées en garantie;

3° Les intérêts et dividendes échus au 1er janvier des valeurs diverses également déposées en garantie.

Paris, le 30 janvier 1862.

Le conseiller d'État en service extraordinaire, gouverneur du Crédit agricole,

L. FREMY.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le 28 février courant, à trois heures précises de l'après-midi, salle Lemardelay, rue de Richelieu, n° 100.

Les actionnaires porteurs de 50 actions ou plus, ou de certificats d'inscription nominative du même nombre d'actions, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée. Pour y être admis, ils doivent déposer dans les bureaux de la Société à Paris, rue de Richelieu, 99; à Rome, à la Banque romaine, et à Bologne, dans les bureaux de la Société, avant le 18 février courant, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats d'inscription nominative. Sont également reçues comme donnant droit d'admission à l'assemblée générale, toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Société faits à la Banque de France, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, au Sous-Comptoir des chemins de fer, ou dans tout autre établissement financier.

Ces titres ou pièces pourront être déposés, à partir du 20 janvier courant, à Paris, à Rome et à Bologne, comme il est dit ci-dessus, et des cartes personnelles d'admission seront remises en échange à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs. Ceux-ci, qui doivent être actionnaires de la Société, devront déposer, en même temps que leurs titres ou pièces, une procuration spéciale dont le modèle est dès à présent déposé dans les bureaux de la Société.

Aux termes de l'article 30 des statuts, cinquante actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix en son nom personnel. Comme fondé de pouvoirs, il peut réunir en outre vingt voix.

Il sera soumis, dans cette réunion, à MM. les actionnaires des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes de l'article 32 des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le quinzième du fonds social.

MM. les actionnaires de l'ancienne société de Prascati, porteurs d'au moins 134 actions de cette société, qui représentent 50 actions de la Société générale des chemins de fer romains, ont le droit d'assister à l'assemblée générale des actionnaires, en se conformant aux formalités ci-dessus mentionnées pour le dépôt des titres.

La précédente convocation doit être considérée comme nulle et non avenue.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,

C. JUBÉ DE L[illegible]ILLE.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ÉLISABETH.

Assemblée extraordinaire.

Conformément au rapport de la dernière assemblée générale du 29 mai, et aux paragraphes 37 et 38 des statuts de la Société, le conseil d'administration a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 17 février 1862, à 9 heures du matin, dans la salle des séances de la chambre de commerce et de l'industrie à Vienne.

Les délibérations auront pour objet :

1° Les résolutions à prendre pour obtenir les ressources nécessaires aux dépenses de constructions non encore couvertes de la ligne, ainsi qu'aux paiements de la dette publique résultant de l'acquisition du chemin primitif ;

2° L'élection d'un membre du conseil d'administration.

Ceux de MM. les actionnaires qui désireraient faire partie de cette assemblée devront, en exécution du § 39 des statuts, déposer jusqu'au 3 février au plus tard, chacun quarante actions au moins :

A Vienne, à la caisse de la Société;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

Un récépissé nominatif sera délivré en échange à chaque déposant.

Aussitôt après l'assemblée générale, les actions devront être retirées contre la présentation du récépissé de dépôt.

Il est rappelé en même temps à MM. les actionnaires qu'aux termes des statuts, quarante actions donnent droit à une voix. Aucun actionnaire ne pourra réunir plus de dix voix en son nom, et plus de vingt voix comme mandataire.

Enfin, tout mandataire doit être lui-même membre de l'assemblée générale, et avoir présenté la procuration de son commettant à la caisse de la Société, à Vienne, le 14 février au plus tard.

Vienne, le 10 janvier 1862.

COMPAGNIE

D'ARMEMENTS MARITIMES

L.-T. BARBEY et Cᵉ.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale annuelle ordinaire pour le samedi 15 février 1862, à 2 heures précises de relevée, à Paris, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les actions devront être déposées au siége social, 46, rue de Provence, huit jours au moins avant celui fixé pour la réunion. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Pour faire partie de l'assemblée, il faut être porteur d'au moins vingt actions.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée.

Un modèle de pouvoir est à la disposition des actionnaires dans les bureaux de la Compagnie.

Etude de Mᵉ Alexandre ROUAN avoué à Pamiers (Ariége).

Vente sur saisie immobilière.

ADJUDICATION

le samedi 15 février 1862, heure de midi, EN UN LOT, à l'audience des criées du tribunal civil de Pamiers,

DES

SALINES DE L'ARIÉGE

situées et exploitées commune de Camarade, canton du Mas-d'Azil, arrondissement de Pamiers,

COMPRENANT :

1° Le droit de concession des salines, s'étendant sur les mines de sel gemme et les plâtrières salifères de Camarade ;

2° Le château du Salin servant d'habitation, cour, jardin, bassin et jet-d'eau, grange, grenier ;

3° L'Usine avec ses bâtiments d'exploitation et d'administration, bureaux, magasin à sel, salles, grenier, pavillon, sources salées, réservoir, puits salin garni de ses appareils, manége, forge et accessoires, cantine, machine à vapeur avec tous ses accessoires, appareils de sondage, chaudières en fer platiné de 10 et 15 mètres de dimension, matériel, agencement et outillage d'exploitation ;

4° Le domaine ou métairie de Langoust avec maison d'habitation et bâtiments d'exploitation, cour, étable, grange, four, hangar et dépendances ;

5° Une superficie d'environ 35 hectares de terre de toute nature.

La propriété est située à environ 35 kilomètres de Pamiers, gare du chemin de fer du Midi, 4 heures de Saint-Girons, autre gare du chemin de fer nouvellement concédé, 7 heures de Toulouse et 30 heures de Paris ; communique par de bonnes routes avec les principales villes des environs.

Les immeubles, d'une division et d'une exploitation faciles, sont entrés pour 67,645 francs dans le prix de 200,000 francs, moyennant lequel la propriété a été vendue en 1856 par acte notarié.

Le mobilier industriel et le matériel détaillés audit acte sont entrés dans le même prix pour 72,355 fr.

Mise à prix actuelle : 10,000 francs.

S'adresser pour les renseignements :

1° A Mᵉ ROUAN, avoué à Pamiers ;

2° A M. Jules FRANÇOIS, ancien ingénieur des mines dans l'Ariége, à Paris, rue de Vaugirard, 35 ;

3° A Mᵉ POTEL, avocat, rue Neuve-Saint-Denis, 21, à Paris.

Pour plus amples détails, voir les affiches et insertions légales.

Pour extrait :

A. ROUAN, signé.

SOCIÉTÉ

DE CRÉDIT COLONIA

Le conseil d'administration a l'h[illegible]neur de prévenir MM. les port[illegible] d'obligations de la Société de cr[illegible] colonial que les intérêts du semes[illegible] échéant le 1er février, seront pa[illegible] à partir du 1er février, au siége[illegible] Comptoir d'escompte, rue Berg[illegible] 14, sous la déduction de l'impôt [illegible] les titres au porteur.

Les titres définitifs seront déli[illegible] à partir du même jour.

Paris, le 27 janvier 1862.

LA CLEF DE LA FORTU[illegible]

ou 3 moyens sur 175 de se faire [illegible] revenu de 5,000 francs avec [illegible] avance de 4 à 500 francs. On re[illegible] ce livre remarquable en adres[illegible] 3 francs de timbres-poste au di[illegible] teur de l'*Industriel français*, à Ly[illegible]

SOUS-COMPTOIR DE CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins [illegible] fer, 14, rue Bergère, fait des avan[illegible] sur dépôt d'actions et obligation[illegible] porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent exc[illegible] (article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,

80 0/0 de la valeur des obligati[illegible]

L'OPINION NATIONAL

L'un des moins chers journ[illegible] politiques de Paris est L'OPIN[illegible] NATIONALE, rédacteur en chef [illegible] GUÉROULT, ancien rédacteur en [illegible] de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. [illegible] NEAU, E. LAURENT (de l'Ardè[illegible] Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, BA[illegible] E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS.

En un an, l'*Opinion nationale* [illegible] élevée à un des premiers rang[illegible] la presse parisienne, et son tira[illegible] atteint le chiffre de plus de 25[illegible] exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abo[illegible] LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET [illegible] MEILLEURS ROMANS ÉTRANG[illegible] moyennant l'envoi de 1 fr. [illegible] par volume, c'est-à-dire avec u[illegible] bais de plus de 30 0/0.

L'HISTOIRE SECRÈTE DU GOUVE[illegible] MENT AUTRICHIEN, par ALF. MIC[illegible] un beau volume de près de [illegible] pages, moyennant l'envoi de [illegible] 50 c.

PRIMES GRATUITES.

1° LE DRAME DE LA JEUNESS[illegible] man, par Paul FÉVAL, formant [illegible] de 200 pages ;

2° Ce qui a paru de la FEM[illegible] cœur, roman par Marc BAYEU[illegible]

Ces deux ouvrages seront en[illegible] gratuitement et *franco* à tout a[illegible] nouveau qui en fera la deman[illegible]

Prix des abonnements pou[illegible] départements : trois mois, 1[illegible] six mois, 30 fr., un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le [illegible] simple consiste dans l'envoi [illegible] mandat de poste ou d'un effet [illegible] sur Paris, à l'ordre de M. LARI[illegible] administrateur, rue Coq-Héron,

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Cours [illegible]	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époque jouissance	Dénomination	Samedi 25 Comptant	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Comptant	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Comptant	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Comptant	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Comptant	Jeudi 30 Terme	Vendredi 31 Comptant	Vendredi 31 Terme
[illegible]	[illegible]	libérée	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	2960 »	[illegible]	2940 »	[illegible]	2990 »	[illegible]	3000 »	[illegible]	3000 »	[illegible]	2960 »	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	657 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	660 »	[illegible]
[illegible]	[illegible]	250	20 »	Id.	Crédit foncier de France	1267 50	1265 »	[illegible]	1265 »	1270 »	1265 »	1270 »	1270 »	[illegible]	1270 »	1270 »	[illegible]
[illegible]	[illegible]	libérée	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	478 75	[illegible]	474 75	[illegible]	480 »	[illegible]	480 »	[illegible]	480 »	[illegible]	480 »	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	452 50	[illegible]	455 75	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	96 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	3 »	Id.	— id., 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	88 75	[illegible]	91 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	88 75	[illegible]
[illegible]	»	»	»	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1015 »	[illegible]	1015 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1015 »	[illegible]	1020 »	[illegible]	1020 »	[illegible]
[illegible]	[illegible]	libérée	15 »	Mai-nov.	— Obligations communales, 3 0/0	427 50	[illegible]	427 50	[illegible]	427 50	[illegible]	427 50	[illegible]	427 50	[illegible]	427 50	[illegible]
[illegible]	[illegible]	18	3 »	Novembre	— 10e d'obligations communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	88 75	[illegible]	88 75	[illegible]	88 75	[illegible]
[illegible]	[illegible]	330	15 »	Mai et nov.	— Nouvelles obligat. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	30	3 »	Novembre	— 10e de nouv. oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	[illegible]	[illegible]	562 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	562 50	[illegible]
[illegible]	[illegible]	libérée	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	[illegible]	733 75	[illegible]	730 »	745 »	751 25	730 »	730 »	745 »	745 »	745 »	760 25
[illegible]	[illegible]	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	442 50	438 75	441 25	440 »	438 75	442 50	[illegible]	441 25	436 25	442 50	440 »	443 75
[illegible]	[illegible]	libérée	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	78 75	[illegible]	78 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	78 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	4 20	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	[illegible]	[illegible]	85 »	[illegible]	85 »	[illegible]	91 25	[illegible]	85 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	500 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Nature	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	»» »»	6.000	500	»	avril octobre.	»
»	— de la Martinique	530 »»	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
»	— de la Guadeloupe	»» »»	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
»	— de la Guyane	»» »»	[illegible]	500	»	avril octobre.	»
»	— du Sénégal	»» »»	[illegible]	[illegible]	»	....	»
[illegible]	Comptoir Bonnard	40 »»	200.000	100	»	octobre	4 50
[illegible]	Caisse Lecuyer	520 »»	24.000	500	»	....	30 »
[illegible]	Caisse Berbet	400 »»	20.000	500	»	janvier juillet	25 25
[illegible]	Caisse de l'Industrie	40 »»	50.000	100	»	juillet	5 »
[illegible]	Sous-Propriétaires	575 »»	6.000	125.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	830 »»	34.000	500	»	janvier juillet	47 »»
»	— act. de jouissance	»» »»	»	»	»	juillet	22 »»
»	Omnibus de Lyon	65 »»	60.000	100	»	....	néant.
A	Omnibus de Londres	33 75	250.000	100	10	....	néant.
»	Cie impériale des Voitures de Paris	64 25	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	647 50	40.000	500	»	janvier juillet	60 »»
»	— (actions nouvelles)	625 »»	32.000	500	100	....	5 »»
A	Compagnie générale maritime	407 50	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
»	Gaz L. Gay et Cie	271 50	14.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Bonnefous et Cie	455 »»	»	»	»	....	»
A	Arnaud Touache et Cie navigation mar.	470 »»	20.000	1.000	»	....	»
»	Touage Basse Seine et Oise	510 »»	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
»	4 Canaux, actions de capital	1212 50	60.120	1.000	»	avril octobre.	50 »»
»	— actions de jouissance	95 »»	68.000	»	»	juin	»
»	Bourgogne, actions de capital	900 »»	27.000	1.000	»	avril octobre.	50 »»
»	— act. de jouissance	140 »»	27.200	»	»	juin	12 50
»	Canal à Beer	160 »»	8.000	1.000	»	avril octobre.	50 »»
»	Trois canaux	»» »»	19.000	1.000	»	avril octobre.	50 »»
»	Canal de la Sambre	7.000 »»	600	5.000	»	février août.	641 25
»	Sambre à l'Oise	775 »»	11.550	1.000	»	juin décembre	50 »»
»	Sambre française canalisée	1350 »»	6.000	1.000	»	janvier juillet	65 »»
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	124 75	240.000	100	»	janvier juillet	10 »»
»	[illegible]	300 »»	»	»	»	août octobre	»
»	[illegible] impériale de Lyon	410 »»	21.500	1.250	»	....	18 50
»	Magasins et Magasins généraux de Paris	530 »»	25.000	1.000	125	....	»
»	Docks et Entrepôts de Marseille	465 »»	40.000	500	125	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	»» »»	»	»	»	....	»
	GAZ.						
»	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	995 »»	110.000	1.000	»	mai novembre	70 »»
»	— actions nouvelles	995 »»	»	»	»	....	»
»	Union des Gaz	80 »»	20.000	250	»	janvier	néant
»	Gaz et mines de Portes	265 »»	30.000	1.000	»	avril octobre	18 50
»	[illegible] (Belgique)	»» »»	6.000	500	»	juin décembre	25 »»
»	[illegible]	»» »»	1.500	500	»	mars septemb.	25 »»
A	[illegible], Sèvres, etc.	»» »»	500	1.000	»	1er juin	60 »»
A	Lyon	2350 »»	7.000	1.700	»	janvier juillet	130 »»
»	[illegible], Vaise et Lyon	1370 »»	2.000	1.250	»	....	77 50
»	[illegible] de Porto	»» »»	»	»	»	....	»
C	[illegible] centrale, Lebon et Cie	490 »»	6.000	500	»	janvier juillet	33 30
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	645 »»	30.000	1.000	»	....	30 »»
»	[illegible] (Aveyron)	2000 »»	2.400	1.000	»	juin décembre	néant.
»	[illegible]	450 »»	16.000	1.000	»	juin décembre	15 »»
»	[illegible] (Saône-et-Loire)	622 50	24.000	500	»	juin décembre	10 »»
»	[illegible]	»» »»	5.000	500	»	avril octobre	20 »»
»	[illegible] et Commentry	485 »»	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
»	[illegible]	700 »»	10.000	1.000	»	....	»
»	[illegible] (Nord)	»» »»	6.000	1.000	»	....	30 »»
»	[illegible]	300 »»	56.000	1.000	»	avril octobre	30 »»
»	Forges et chemins de fer	847 50	54.000	1.500	»	mai novembre	70 »»
»	[illegible]	»» »»	»	500	»	....	néant.
»	Franche-Comté	»» »»	40.000	500	»	mai novembre	»
»	Méditerranée (forges et chantiers)	850 »»	15.000	1.000	»	....	60 »»
»	[illegible]	261 20	»	250	»	....	23 »»
»	[illegible]	210 »»	»	250	»	....	»
»	[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	575 »»	10.000	500	»	avril octobre	45 »»
»	[illegible] (Belgique)	1100 »»	5.200	1.250	»	septembre	80 »»
»	[illegible] métallurgique	»» »»	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
»	J.-F. Cail et Cie	715 »»	14.000	500	»	septemb. mars	75 »»

Nature	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1790 »»	2.400	1.200	»	1er décembre	125 »»
A	Blanzy	»» »»	[illegible]	[illegible]	»	....	[illegible]
A	Grand'Combe	785 »»	24.000	1.250	»	janvier juillet	60 »»
A	Loire	175 »»	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre.	12 »»
A	Montrambert	138 75	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	11 »»
A	Saint-Étienne	158 75	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre.	10 »»
A	Rive-de-Gier	263 75	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre.	10 »»
A	Carmaux	920 »»	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	50 »»
A	Azincourt	1375 »»	1.500	1.000	»	septembre	néant
A	Chazotte	590 »»	3.500	1.500	»	....	30 »»
A	Loire et Loire	490 »»	1.850	1.150	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	465 »»	»	500	»	....	20 »»
A	Quaregnon	150 »»	6.725	250	»	....	10 »»
A	Charbonnages belges	415 »»	30.000	500	»	juin	15 »»
A	Long-Pendu	250 »»	3.000	500	»	....	»
A	Louvre-du-Fléne	290 »»	3.000	1.000	»	mai	30 »»
Civ.	Montceaux ... (cuivre)	15 »»	[illegible]	100	»	août	néant.
C	Kef-Oum-Théboul ... id.	225 »»	9.000	1.000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	»» »»	10.000	1.000	»	....	néant
A	Selsander ... zinc	»» »»	12.000	500	»	janvier juillet	»
C	Vieille-Montagne, id.	210 »»	90.000	100	»	mai novembre	20 »»
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »»	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60 »»
A	Stolberg privilégiée id.	»» »»	40.000	375	»	octobre	15 »»
A	— non privilégiée. id.	»» »»	40.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie id.	501 »»	5.000	1.000	»	janvier juillet	50 »»
A	Silésie id.	120 »»	20.000	375	»	mai novembre	15 »»
	DIVERS.						
A	Weberly (Amiens) filature	125 »»	8.000	500	»	septembre	15 »»
C	Cohen id.	500 »»	10.000	500	»	janvier juillet	25 »»
C	Société Lemaître id.	»» »»	1.000	500	»	....	»
A	Pont-Rémy id.	378 75	5.000	1.500	»	30 avril	33 »»
C	Siècle ... journal	»» »»	2.500	1.250	»	....	125 »»
C	Journaux réunis id.	»» »»	6.000	500	»	janvier juillet	45 »»
C	Droit id.	5000 »»	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain ... glaces	13500 »»	3.000	1.300	»	....	750 »»
C	Montluçon id.	110 »»	24.000	500	»	»	néant
A	Oignies (Belgique) id.	410 »»	24.000	500	»	septembre	32 »»
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	»» »»	2.000	375	»	1er octobre	néant
C	Richer et Cie Vidanges	»» »»	24.100	500	»	....	20 »»
C	Caoutchouc souple	»» »»	50.000	100	»	31 mars	27 »»
C	Chullet et Cie	21 25	40.000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	310 »»	40.000	250	»	....	15 »»
C	Deux cirques (E. Dejean et Cie)	200 »»	8.750	200	»	5 févr. juillet	25 »»
»	Taillerie impériale de diamants	»» »»	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seltz purifiées	»» »»	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	271 25	»	»	»	....	»
80	Cie impériale des Voitures de Paris	»» »»	27.000	125	30	....	5 »»
500	Ports de Marseille	495 »»	20.000	500	15	janvier juillet	30 »»
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	100	avril octobre	30 »»
»	Loire, anciennes	1105 »»	4.500	1.250	»	février août	50 »»
»	— nouvelles	992 50	11.000	1.250	75	février août	50 »»
»	Grand'Combe. — anciennes	1550 »»	6.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »»
»	— nouvelles	1040 »»	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »»
270	Carmaux (charbonnages)	295 »»	6.500	500	30	janvier juillet	15 »»
»	Vieille-Montagne	445 »»	13.000	500	10	janvier juillet	25 »»
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	»» »»	8.000	650	20	janvier juillet	30 »»
270	Compagnie générale des Eaux	265 »»	20.000	500	30	avril octobre	15 »»
251	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »»
475	Horme, anciennes	480 »»	2.440	312 50	30	31 juill. déc.	25 »»
265	— nouvelles	265 »»	7.000	300	30	31 mars sept.	15 »
410	J.-F. Cail et Cie	415 »»	8.800	450	11	janvier juillet	25 »»
»	Rue Impériale de Lyon	535 »»	»	625	»	15 janv. juillet	25 »»
410	Gaz de Paris	452 50	23.500	500	45	janvier juillet	25 »»
250	Union des gaz	265 »»	12.727	300	25	janvier juillet	15 »»
»	Docks de Marseille	280 »»	40.000	300	»	janvier juillet	15 »»
»	Docks du Havre	300 »»	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	450 »»	17.000	500	»	janvier juillet	25 »»
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	235 »»	16.000	250	30	janvier juillet	15 »»

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 25 au 31 janvier

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES.	SAMEDI 25 Compt.	SAMEDI 25 Terme.	LUNDI 27 Compt.	LUNDI 27 Terme.	MARDI 28 Compt.	MARDI 28 Terme.	MERCREDI 29 Compt.	MERCREDI 29 Terme.	JEUDI 30 Compt.	JEUDI 30 Terme.	VENDREDI 31 Compt.	VENDREDI 31 Terme.
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	1332 50	1338 75	1335 »	1337 50	1345 »	1347 50	1347 50	1347 50	1347 50	1347 50	1350 »	[illegible]
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
441.767	400	»	65 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	Nord ancien	991 25	998 75	988 25	988 75	1000 »	1003 75	1000 »	1007 50	997 50	992 50	995 »	[illegible]
41.096	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	915 »	»	»	»	»	»	910 »	930 »	920 »	»	»	»
41.097	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	»	»	»	[illegible]	950 »	»	»	»	902 50	[illegible]	»	»
300.000	500	tout	40 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	578 75	580 »	581 25	582 50	580 »	582 50	587 50	585 »	587 50	586 25	587 50	585 »
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
603.000	500	»	63 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1063 75	1062 50	1072 50	1068 75	1082 50	1085 »	1067 50	1070 »	1075 »	1078 75	1075 »	1082 50
236.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	695 »	693 75	697 50	698 75	688 75	690 25	700 »	703 75	700 »	[illegible]	700 »	701 25
300.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	543 75	545 »	543 75	542 50	545 »	542 50	551 25	550 »	551 25	550 »	551 25	550 »
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	»	357 50	»	357 50	350 »	355 »	355 »	350 »	355 »	[illegible]	»	[illegible]
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	522 50	526 25	522 50	521 25	»	»	530 »	525 »	»	525 »	»	»
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	387 50	»	387 50	»	387 50	»	»	»	387 50	»	»	»
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	»	»	»	»	»	»	»	»	390 »	»	»	»
12.000	500	tout	[illegible] fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
36.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	»	»	»	»	»	»	»	»	37 50	»	»	»
»	»	»	»	»	Algériens	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
100.000	500	tout	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	»	»	330 »	»	330 »	»	327 50	»	»	[illegible]	322 50	»
»	»	»	» 0/0	»	Lyon (Croix-Rousse) Sathonay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
400.000	500	tout	25 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	495 »	500 »	496 25	498 75	495 75	500 »	507 50	505 »	510 75	503 »	500 »	503 75
750.000	500	50	31 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	528 75	528 75	532 50	537 50	528 75	532 50	532 25	538 75	537 50	535 »	537 50	538 75
80.000	500	tout	22 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Ouest-Suisse	171 25	»	»	»	170 »	»	»	»	»	»	171 25	»
72.500	500	tout	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	448 75	»	»	»	»	»	450 »	»	450 »	»	»	»
55.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	385 »	395 »	385 »	397 50	387 50	»	387 50	385 »	387 50	387 50	387 50	»
240.000	500	400	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	510 »	508 75	515 »	512 50	510 »	511 25	512 50	510 »	510 »	508 75	515 »	[illegible]
90.000	325	tout	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	327 50	»	332 50	333 75	»	333 75	»	335 »	335 75	331 25	»	[illegible]
200.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	415 »	410 »	»	»	412 50	420 »	420 »	420 »	»	412 50	420 »	413 75
30.000	500	tout	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
47.500	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	412 50	415 »	412 50	412 50	412 50	415 »	»	»	»	412 50	»	»
»	»	»			Grao de Valencia	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»			Montblanch à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	391 25	392 50	392 50	391 25	392 50	392 50	392 50	392 50	392 50	391 25	393 75	391 25
170.000	400	tout	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	197 50	198 75	195 »	195 »	195 »	193 75	196 25	196 25	»	»	193 50	192 50
50.000	500	tout	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	»	»	»	»	215 »	»	217 50	»	215 »	192 50	220 »	»
»	»	»			Hainaut et Flandres	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»		janvier, juillet	Portugais	365 »	»	365 »	»	365 »	»	365 »	»	365 »	»	365 »	»
»	500	»			Ligne d'Italie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation	ÉPOQUES des tirages.	PRIX de remboursement.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	25	27	28	29	30	31
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	»	»	»	»	»	»
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	»	»	»	»	»	»
1842	6.688	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	— 5 0/0	»	»	»	»	985 »	[illegible]
1847—1849	26.750	»	»	septembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre 5 0/0	1025 »	»	»	»	»	»
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon 5 0/0	1040 »	»	1040 »	»	1040 »	1040 »
1852—1854	31.536	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest 5 0/0	»	»	»	975 »	975 »	»
1852—1856	389.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est 5 0/0	495 »	506 »	507 50	507 50	491 [illegible]	500
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle 5 0/0	»	1076 25	»	»	»	»
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle 5 0/0	490 »	495 »	500 »	»	»	»
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée 5 0/0	»	520 »	525 »	530 »	525 »	525
1854	102.044	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1849	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre 6 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central 3 0/0	301 25	302 50	311 25	310 »	305 »	302
1852	81.843	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire 3 0/0 gar.	»	»	»	»	»	»
1855	265.020	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée 3 0/0 gar.	308 75	311 25	312 50	313 75	»	[illegible]
1852—1854	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 3 0/0	305 »	308 75	313 75	308 25	[illegible]	[illegible]
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord 3 0/0	308 75	311 25	311 25	311 25	312 »	[illegible]
1855	87.710	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	308 75	310 »	312 50	308 75	[illegible]	[illegible]
1857—1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	— (nouvelles)	298 25	[illegible]	310 »	307 50	307 50	[illegible]
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon 3 0/0	312 50	320 »	320 »	320 »	315 »	[illegible]
1850—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest 3 0/0 gar.	300 »	312 50	310 »	305 »	303 »	[illegible]
1857	211.600	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais 3 0/0	308 25	[illegible]	313 »	313 75	[illegible]	[illegible]
1860—1861	449.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi 3 0/0 gar.	298 75	302 50	308 75	307 50	300 25	[illegible]
1858	22.040	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bességes à Alais 3 0/0	»	»	»	»	»	»
1857—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est 3 0/0	304 25	306 25	304 75	305 »	303 75	[illegible]
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes 3 0/0 gar.	297 50	300 »	310 »	304 25	[illegible]	[illegible]
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné 3 0/0 gar.	300 »	302 50	310 »	302 50	[illegible]	[illegible]
1855—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée 3 0/0	302 50	304 75	304 75	307 50	[illegible]	[illegible]
1855—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens 3 0/0 gar. par le gouv. autrich.	266 25	268 75	272 50	271 25	267 50	[illegible]
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens 3 0/0 id. id.	245 »	247 »	247 50	250 »	248 75	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains 3 0/0 id. italien	207 50	208 75	211 25	210 »	208 75	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	245 »	246 25	246 25	246 25	»	[illegible]
1856—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse 3 0/0	257 50	258 75	258 75	258 75	250 »	[illegible]
1859	24.570	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville 3 0/0	»	»	»	252 50	251 25	[illegible]
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès 3 0/0	265 »	265 »	267 50	260 »	275 »	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	258 75	258 75	240 »	242 50	243 [illegible]	[illegible]
1859—1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne 3 0/0	245 »	»	246 25	247 50	247 [illegible]	[illegible]
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	175 »	»	175 »	176 25	176 [illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	»	» »	avril, octobre	Montblanch à Reus	»	215 »	215 »	»	217 [illegible]	[illegible]
1858—1861	22.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	»	»	»	»	»	»
1861	»	»	»	»	500	15 »	»	Chemins portugais	220 »	221 25	220 »	224 »	218 75	[illegible]
1858	100.000	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	65 »	65 »	65 »	65 »	»	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 25 Comptant.	SAMEDI 25 Terme.	LUNDI 27 Comptant.	LUNDI 27 Terme.	MARDI 28 Comptant.	MARDI 28 Terme.	MERCREDI 29 Comptant.	MERCREDI 29 Terme.	JEUDI 30 Comptant.	JEUDI 30 Terme.	VENDREDI 31 Comptant.
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	70 90	71 »	71 »	71 30	71 45	71 30	71 30	71 20	71 »	71 10	71 05
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	99 30	99 50	99 50	99 70	99 50	99 »	99 »	99 »	99 50	99 60	99 40
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	»	»	»	»	92 50	»	»	»	»	»	»
RENTES 4 0/0 id. id.	»	»	85 »	»	85 »	»	»	»	»	»	85 75
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	457 50	458 75	466 25	467 50	465 75	470 »	465 »	467 50	463 75	491 25	465 »
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	»	»	1100 »	»	1100 »	»	1100 »	»	1100 »	»	1087 50
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	468 75	»	470 »	»	470 »	»	470 »	»	468 75	»	468 75
Id. id. id. 1860, id.	467 75	»	461 25	»	»	»	»	»	467 50	»	»
Département de la Seine. id. 1857, jouissance juillet 1861	227 50	»	227 50	»	227 50	»	227 50	»	227 50	»	»
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Lille	»	»	97 75	»	97 50	»	97 50	»	97 50	»	97 50
Ville de Tourcoing et Roubaix	42 50	»	43 75	»	»	»	43 75	»	43 75	»	42 50
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	92 7/8	»	93 1/8	»	93 1/8	»	92 7/8	»	92 7/8	»	92 7/8
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	69 1/2	»	69 0/0	»	»	»	70 »	»	70 1/2	»	70 1/2
Id. 3 0/0 1859 id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	64 75	64 30	64 50	64 35	64 50	64 »	65 10	65 15	65 90	65 50	66 10
Id. 3 0/0, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	64 30	64 40	64 50	64 [illegible]	64 20	64 15	64 [illegible]	64 15	64 70	65 15	65 25
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	68 1/2	»	68 1/2	»	68 1/2	»	70 »	»	69 »	»	69 3/4
Espagne, différée convertie, jouissance juin 1861	43 1/2	»	43 »	»	43 1/8	»	43 1/4	»	42 1/8	»	42 1/8
Id. 3 0/0 intérieure	»	»	47 »	»	»	»	47 »	40 7/8	»	»	»
Id. 3 0/0 extérieure 1841	51 3/4	»	»	»	52 1/4	»	52 »	»	51 1/4	»	52 1/4
Id. 3 0/0 id. 1856	»	»	»	»	»	»	»	»	48 1/8	»	48 1/4
Id. passive extérieure (sans intérêt)	17 1/2	»	18 »	17 1/4	17 3/4	»	»	»	»	»	»
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	101 3/4	»	101 »	»	»	»	»	»	»	»	»
Turquie, 4 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	291 »	»	295 »	»	290 »	»	291 25	»	291 25	»	290 »
Haïti, annuités	»	»	731 25	»	»	»	»	»	»	»	»

N° 1118. — 91e ANNÉE. — N° 6. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 8 FÉVRIER 1868

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

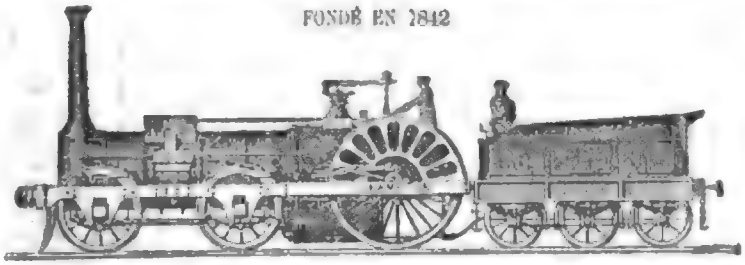
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	30 fr.	15 fr.
DÉPARTEMENTS	32 »	16 »
ÉTRANGER	48 »	24 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Livres	4 fr. 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

NOUVELLES
PRIMES GRATUITES
DE
Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 500 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 500 francs ont droit au dernier.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000 fr.**

Au tirage du quatrième trimestre, à **200,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné, dont l'abonnement ou réabonnement d'une année sera fait à une époque postérieure au 20 décembre 1861, aux chances de lot d'une obligation de 500 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

RECOUVREMENTS
ET
OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 81. — Banque de France, 82. — La soulte de conversion et les établissements de crédit, 82. — Chemins algériens, 83. — Chemins romains, 84. — Chemin de Barcelone à Saragosse, 84. — Crédit foncier de France, 84. — Chronique industrielle, 84. — La dette espagnole, 85. — Marché industriel, 85. — Bourses étrangères, 86. — Bourse de Londres, 86. — Changes, 86. — Matières, 86. — Bulletin commercial, 86. — Avis aux actionnaires, 87. — Bulletin des recettes de la semaine, 87. — Actes officiels, conversion de la rente, 87. — Tableau des plus hauts et plus bas cours des principales valeurs à revenu fixe en 1861, 88-89. — De la responsabilité des directeurs de mines, 90. — Chemins de l'Est, tirage, 91. — Préfecture du département de la Seine, tirage, 91. — Recettes des chemins de fer, 92-93. — Annonces, 93-96.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Solidement cramponée au cours de 71 francs pour le 3 0/0 et de 100 francs pour le 4 1/2, la hausse a repris haleine depuis huit jours et rassemblé ses forces pour une nouvelle campagne, qui ne paraît pas devoir être moins brillante que la précédente.

L'accueil fait au projet de loi par la commission du Corps législatif, qui, par l'organe de son rapporteur, M. Gouin, conclut unanimement à l'adoption, a produit une excellente impression dans le public ; et l'on prévoit que la discussion ne sera ni longue, ni orageuse. En tenant compte des délais pour la délibération du Sénat et les formalités ordinaires de promulgation, on peut calculer que le décret fixant le taux de la soulte et les autres conditions de la conversion pourrait paraître à partir du milieu de la semaine prochaine.

En somme la confiance est très grande ; le discours de la reine d'Angleterre complète celui de l'Empereur des Français au point de vue des assurances de la paix. L'encaisse de la Banque de France dépasse aujourd'hui 350 millions, bien que sa circulation ait diminué, et notre grand établissement de crédit a profité de cette double circonstance pour ramener à 4 0/0 le taux de son escompte.

Les journaux anglais parlent d'un emprunt de 4 millions sterling au taux de 4 1/2 0/0 et 1/2 0/0 de commission, qui aurait été contracté pour trois ou six mois entre MM. Baring frères et le gouvernement français, sur dépôt de rentes 3 0/0 à 60 francs. L'énonciation des journaux anglais ne saurait être complétement exacte. Qu'un syndicat de banquiers, constitué pour faciliter la conversion, ait emprunté 100 millions

en Angleterre, voilà ce que nous n'avons pas de raison de révoquer en doute ; mais il tombe sous le sens que le gouvernement français ne pouvait directement faire un pareil emprunt, qui aurait exigé l'examen des grands pouvoirs de l'Etat.

Quant au syndicat, son existence nous paraît vraisemblable ; en 1824, c'est par un syndicat à la tête duquel se trouvaient MM. Baring et Rothschild que M. de Villèle se proposait de mener à bien la conversion du 5 en 3 0/0 ; et ce n'est un mystère pour personne qu'en 1852 M. Bineau, ministre des finances, dut s'appuyer sur un syndicat pour accomplir la suppression du 5 0/0 et son remplacement par du 4 1/2 0/0.

Le arente 3 0/0 se retrouve aujourd'hui au même cours que vendredi dernier.

Il semble que la spéculation veuille se reposer pour refaire ses forces et reprendre le mouvement ascensionnel, aussitôt que la loi de conversion aura été votée par le Corps législatif.

Il ferme à 71 40 demandé.

Le 4 1/2 0/0 clôture à 100 85. Il a été toute la semaine plus ferme que le 3 0/0 ; mais quand la période de hausse reprendra, il se pourrait qu'il montât moins vivement que le 3 0/0.

Les obligations trentenaires se tiennent entre 468 75 et 466 25 ; les affaires ont diminué sur cette valeur.

Le Crédit foncier a continué à monter ; on voit, pour cet établissement, de grands horizons ; il ferme aujourd'hui à 1,410 au comptant et à 1,430 à terme, soit au plus haut cours. Nous préférerions une hausse mesurée comme elle avait lieu le mois dernier. Malheureusement il y a peu de titres sur la place ; on commence à comprendre les résultats que peut donner cette valeur, et la moindre demande amène immédiatement une hausse de 10 à 20 francs.

La Banque de France est très-ferme à 3,040 La baisse de l'escompte va augmenter le portefeuille.

Le Crédit agricole a fait son apparition sur la cote, mais il y a peu d'affaires faute de vendeurs.

Le Crédit industriel se tient à 562 50, et le Comptoir d'escompte à 640 coupon détaché.

Le Crédit mobilier a monté à 780, pour osciller ensuite entre 770 et 772 50.

L'Orléans se tient à 1,340, toujours sans titres sur la place ; le Nord à 1,000.

Le cours de 1,100 francs a légèrement fait réagir le Paris à la Méditerranée, mais il ne tardera pas à reprendre ; c'est toujours à juste titre la valeur privilégiée de ceux qui croient à la hausse des chemins de fer ; il ferme à 1,077 50.

Le Midi ferme à 730. Cette ligne est en voie de bonification constante ; on assure que le dividende sera de 50 francs pour l'exercice 1861, et que si l'augmentation des recettes se poursuit, on pourrait bien compter sur 60 fr. pour le dividende de l'exercice 1862.

L'Est ferme à 660 ; l'Ouest, à 555.

Le Dauphiné s'est un peu réveillé ; il a motivé des affaires assez nombreuses à 525 et 530.

Les Lombards continuent à monter ; ils se sont consolidés aujourd'hui au cours de 551.

Les Romains, dont les résultats de la prochaine assemblée générale sont mieux compris, ont repris aujourd'hui à 208.

Les obligations des chemins ont été très-demandées.

L'emprunt italien a atteint le cours de 68 20 ; il reste demandé à 67 80.

Les fonds espagnols sont très-bien tenus.

Les obligations des chemins de fer étrangers commencent à être également très-recherchées ; quelques-unes d'entre elles sont encore à des prix avantageux. Les obligations de la Compagnie royale des chemins de fer Portugais et des chemins Romains ont donné lieu notamment à de nombreuses transactions. Elles se capitalisent à 6 1/2 et 7 0/0, et présentent ainsi un très-bon placement.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 71 40, ferme à 71 40.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 100 10, ferme à 100 85.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	21.66 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	15.95 0/0
Midi	7.68 0/0
Ardennes	6.91 0/0
Ouest suisse	5.57 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	3.39 0/0
Besançon à Alais	2.51 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	»,37 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Est	» 3½ 0/0
Nord	» 63 0/0
Séville-Xérès-Cadix	1.34 0/0
Ouest	4 80 0/0
Central Suisse	4.86 0/0
Lyon-Genève	7.76 0/0
Orléans	11.48 0/0
Victor-Emmanuel	11.57 0/0
Dauphiné	12.23 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	13.50 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	15.12 0/0
Autrichiens	16.»» 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	31 janvier.	7 février.	DIFFÉRENCE En plus.	DIFFÉRENCE En moins.
Rente 3 0/0	71 20	71 40	» 20	» »
Rente 4 1/2 0/0	99 60	100 85	1 20	» »
Banque de France	2990 »	3030 »	60 »	» »
Consolidés	92 7/8	93 1/8	» 2/8	» »
Crédit foncier	1270 »	1430 »	160 »	» »
Crédit industr. et com.	562 50	560 »	» »	2 50
Crédit mobilier	740 25	770 »	23 75	» »
Comptoir d'Escompte	660 »	660 »	1 ex	» »
Orléans	1336 25	1332 50	» »	3 75
Nord	993 75	995 »	1 25	» »
Nord nouveau	930 »	930 »	» »	» »
Est	585 »	600 »	15 »	» »
Paris-Méditerranée	1082 50	1077 50	» »	5 »
Midi	701 25	730 »	28 75	» »
Ouest	550 »	555 »	5 »	» »
Genève	360 »	360 »	» »	» »
Dauphiné	525 »	525 »	» »	» »
Ardennes ancien	387 50	387 50	» »	» »
Ardennes nouveau	390 »	390 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	500 »	512 50	12 50	» »
Victor-Emmanuel	325 »	330 »	5 »	» »
Russes	391 25	397 50	6 25	» »
Romains	192 50	207 50	15 »	» »
Sud-Autr.-Lombard	537 50	551 25	13 75	» »
Saragosse Pampelune	395 »	375 »	» »	20 »
Saragosse-Alicante	510 »	525 »	15 »	» »
Saragosse-Barcelone	330 »	335 »	5 »	» »
Nord-Espagne	413 75	435 »	16 25	» »
Séville-Xérès-Cadix	512 50	527 50	15 »	» »

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil général de la Banque, dans sa séance de ce jour, a réduit le taux de l'escompte à 4 0/0.

Paris, le 6 février 1862.

Le Secrétaire général,

MARSAUD.

LA SOULTE DE CONVERSION ET LES ÉTABLISSEMENTS DE CRÉDIT.

Sur les 173,395,925 fr. de rente 4 1/2 0/0 inscrites au grand livre de la dette publique on compte environ 36,500,000 francs de rente immobilisées, soit entre les mains du Trésor lui-même, soit dans le portefeuille des institutions de crédit, ou bien enfin appartenant aux établissements publics, aux communes, aux hospices, bureaux de bienfaisance, etc. La plus grande de ces établissements dans ces 36,500,000 francs de rente est d'environ la moitié, soit un peu plus de 18 millions de francs.

Il n'est pas à désirer dans l'intérêt de ces établissement seux-mêmes, qu'ils demeurent étrangers à la conversion ; car alors ils resteraient exposés à la chance de réduction ou de remboursement obligatoire, à laquelle rien ne pourrait les soustraire. Mais les hospices et les bureaux de bienfaisance seront sans doute embarrassés pour payer une soulte égale à quinze ou dix-huit mois de leurs revenus ; et cette situation a excité l'attention du gouvernement. Il paraît qu'on s'est arrêté à l'idée très-simple et très-pratique de donner au Crédit foncier les autorisations nécessaires pour faire l'avance de la soulte aux établissements qui en feront la demande ; le remboursement n'aurait lieu qu'à long terme, c'est-à-dire en cinquante ans par exemple, moyennant une annuité qui vraisemblablement n'excéderait pas 5 0/0.

Ainsi, par exemple, si l'on suppose avec le rapporteur du Corps législatif que la soulte sera fixée à 6 francs, soit 600 francs par 450 fr. de rente, le Crédit foncier avancerait 600 francs moyennant une annuité de 30 fr. payable pendant cinquante ans, et l'établissement propriétaire de cette rente s'acquerrait ainsi de la soulte en ne se privant de la quinzième partie de son revenu. Cette opération appliquée aux rentes 4 1/2 des établissements de bienfaisance, réduirait le montant de ces rentes de 18 millions à 16,800,000 fr.

Mais, dira-t-on, un pareil système équivaut à la réduction pure et simple. Nous convenons qu'il en a les effets jusqu'à un certain point ; mais c'est une réduction modérée, presque insensible, et, en tous cas, beaucoup plus modérée que le Trésor n'eût pu la consentir par voie directe. Que le 4 1/2 eût été réduit de 1/2 ou c'est-à-dire à 4 0/0, les 18 millions des établissements publics eussent été réduits d'un vième, soit de 2 millions sur 18.

En d'autres termes, la réduction de 4 4 0/0 eût fait perdre au propriétaire de 50 centimes de revenu par 4 fr. 50 de rente ; l'avance à long terme par le Crédit foncier lui retiendra 30 centimes seulement pendant cinquante ans ; d'ailleurs, l'affaiblissement momentané du revenu sera largement compensé : 1° par l'accroissement de moitié du capital nominal de la dette ; 2° par la plus value immédiate et effective du titre 3 0/0. comparativement au titre 4 1/2. Les établissements publics ne peuvent pas être insensibles à

dernière considération ; ce n'est pas qu'ils spéculent sur le cours de leurs rentes, mais il n'est pas rare qu'ils soient amenés à vendre celles-ci, soit pour acquitter des dépenses nécessaires, soit pour faire d'autres placements, acheter des immeubles, etc., et dans ce cas il ne leur est pas indifférent que leurs 4 fr. 50 c. de rente vaillent en 3 0/0 à 71 fr. 106 fr. 50, ou qu'ils ne vaillent en 4 1/2 que 100 fr. tout au plus. Par le fait, la réduction de 30 c. de revenu, soit 6 50 0/0, par 4 fr. 50 de rente, a pour contre-partie une augmentation de 6 fr. 50 c., ou 6 1/2 0/0 en capital.

Il est cependant une question qui arrive aussitôt sur les lèvres. Si la combinaison est si bonne aux établissements publics, qui, après tout, sont des êtres impersonnels et qui peuvent attendre, pourquoi ne rechercherait-on pas les moyens de l'étendre aux particuliers ? Il est certain que les petits rentiers, qui n'ont pas 600 francs de capital disponible, et qui ne peuvent pas se priver de leurs revenus pendant *dix-huit* mois pour profiter de la compensation en arrérages offerte par le Trésor, accueilleraient avec reconnaissance une combinaison qui leur permettrait de se libérer par petites fractions, tout en conservant la jouissance presque intégrale de leurs revenus et la facilité de profiter des hauts cours qui paraissent réservés au nouveau 3 0/0.

Nous le répétons, une pareille opération, calculée sur un très-long terme de remboursement, équivaudrait temporairement, pour le rentier, à une réduction de revenus, mais à une réduction de 3/10es tout au plus, tandis que la réduction par l'Etat ne saurait être moindre de 5/10es. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que nous avons accepté le chiffre de 6 francs pour la soulte, mais que ce chiffre peut très-bien aussi n'être que de 5 francs, et dans ce cas l'annuité à payer sur 450 francs de rente n'étant plus que de 25 francs, la réduction de revenu ne serait plus que de 25 c. par 4 f. 50 de rente. Enfin, et cette considération est capitale, moyennant ce léger sacrifice, le rentier possède une rente 3 0/0, c'est-à-dire une rente qui est affranchie non-seulement de la réduction prévue du 4 1/2 en 4 0/0, mais de deux autres réductions successives, celle du 4 en 3 1/2, et celle du 3 1/2 en 3 0/0.

Nous avons dit que le Crédit foncier était désigné pour procurer aux établissements publics les facilités particulières auxquelles ils ont des droits si évidents. Les précédents du Crédit foncier, ses relations établies avec les communes de France expliquent tout naturellement son intervention. Lui serait-il également loisible de prêter son concours aux particuliers ? L'esprit de ses statuts et les convenances administratives n'y apporteraient-ils pas quelque obstacle? C'est une question que nous ne saurions trancher. Il nous suffit d'exprimer le vœu que quelque grand établissement, présentant les garanties qu'on trouve dans le Crédit foncier et à la Banque de France, prenne en considération les idées que nous venons d'exposer et se donne le mérite de rendre à la portion la plus intéressante des rentiers, en même temps qu'au crédit public, un service signalé.

AUGUSTE VITU.

CHEMINS ALGÉRIENS.

Nous avons publié dans un de nos derniers numéros le rapport lu, le 9 janvier courant, à l'assemblée générale des chemins algériens.

Ce document est très-intéressant, au point de vue des actionnaires et sous le rapport de la grave question économique que soulève la prompte exécution des chemins de l'Algérie.

Dans ce rapport, on expose avec une grande netteté et une louable franchise la situation de l'entreprise. La position pécuniaire est bonne.

On a émis publiquement 110,000 actions ; la totalité a été souscrite ; en effet celles qui n'ont pas été prises à la souscription ouverte ont été acceptées au pair par l'entrepreneur général du chemin, M. Morton Peto.

Sur ces 110,000 actions, 109,820 ont versé le premier quart appelé ; 180 seulement sont en retard.

Les travaux ont été conduits, dans ces derniers temps, avec activité sur la ligne de Blidah ; elle sera mise en exploitation dans le courant de 1862.

Sur le surplus du réseau concédé, les études sont presque achevées, et les travaux pourront commencer aussitôt que le gouvernement aura donné son approbation.

La marche de la Société est donc assurée ; il est certain qu'en présence de la garantie d'intérêt accordée par le gouvernement, les versements subséquents pourront être opérés avec exactitude, et, s'il en est besoin, l'émission d'obligations pourra être faite à des conditions égales à celles des grandes Compagnies de chemins de fer français.

Mais la partie importante et vraiment intéressante du rapport est celle qui concerne les conditions de la concession et les démarches qui ont été faites pour obtenir une amélioration de la justice du gouvernement français.

On n'a pas oublié que les conditions de la concession sont celles-ci :

La concession comprend les chemins de fer :

1° De la mer à Constantine ;

2° D'Alger à Blidah ;

3° De Saint-Denis-du-Sig à Oran.

Une subvention de 6 millions de francs a été accordée, ainsi qu'une garantie de 5 0/0, amortissement compris, sur le capital engagé, mais en tant que le capital ne dépasserait pas 55 millions.

Ces conditions pouvaient paraître satisfaisantes au premier abord ; mais l'expérience a bientôt révélé qu'elles étaient insuffisantes. En effet, rien ne garantit que le chiffre de 55 millions ne sera pas excédé, et même une garantie de 5 0/0 n'est pas suffisante pour dériver une première fois les capitaux français sur le sol de l'Algérie.

Aussi, lors de l'émission des actions, une partie seulement a été souscrite, et le complément a dû être pris par l'entrepreneur. Delà une charge pour ce dernier, dépassant les prévisions, et nécessitant de reviser son traité d'entreprise si on veut qu'il s'exécute sur des bases sérieuses et loyales.

La Compagnie s'est donc mise en instance auprès du gouvernement, elle demandait :

Que le capital social pût être réduit de moitié au moyen d'une émission d'obligations ;

Que l'Etat accordât une augmentation annuelle de 248,586 francs sur le chiffre de la garantie pour pouvoir payer l'intérêt de l'amortissement des obligations, sans toucher au revenu de 5 0/0 réservé aux actions.

Enfin, on aurait transformé le marché à forfait passé avec M. Morton Peto, en un marché sur série conventionnelle arrêtée par des ingénieurs des ponts et chaussées.

En même temps le cahier des charges de la Compagnie, quant aux pentes et aux courbes, aurait été modéré dans ses exigences de manière à permettre une construction plus économique.

Ces propositions furent renvoyées au ministre de la guerre.

A la suite, le gouvernement, sans entrer dans aucuns pourparlers avec la Compagnie, proposa au Corps législatif un nouveau projet, par lequel le chemin d'Alger à Oran serait immédiatement entrepris en totalité, et la concession du réseau serait faite dans les termes de la loi de 1842, c'est-à-dire que l'Etat prendrait à sa charge l'acquisition des terrains, les terrassements et les travaux d'art.

Il faut ajouter que, soit dans l'exposé des motifs, soit dans le rapport, il était reconnu que toute compagnie, pour pouvoir procéder avec succès, devait obtenir des conditions plus favorables que celles faites primitivement à la Compagnie des chemins algériens.

Le Corps législatif ne crut pas devoir passer au vote de la loi, mais il accorda une somme destinée aux travaux pour le cas d'inexécution par la Compagnie actuelle.

Après la session, la Compagnie apprit qu'en effet on était disposé à donner suite aux projets d'allouer les avantages de la loi de 1842, mais on refusait d'en doter la Compagnie actuelle et on les réservait pour celle des grandes Compagnies du réseau français qui voudrait s'en charger.

Aussitôt la Compagnie s'est mise à l'œuvre avec la plus grande activité, afin d'éviter tout prétexte de déchéance, et en même temps elle a déposé une nouvelle demande par laquelle elle requiert la modification de ses conditions primitives, en lui appliquant le bénéfice de la loi de 1842, ou tout au moins l'application de cette loi pour les nouvelles concessions qu'on lui ferait.

La question en est là.

Il faut espérer qu'elle sera bientôt tranchée, et il nous semble qu'il faudrait des motifs bien sérieux, soit pour maintenir les conditions actuelles de la concession à la Compagnie des chemins algériens, soit pour la déposséder au profit d'une autre Compagnie. Il nous paraît du reste que ce dernier danger est tout à fait conjuré ; mais il reste à savoir si le gouvernement la maintiendra dans des conditions que lui-même a jugé insuffisantes, et s'il ne la fera pas profiter des avantages qu'il a estimé être nécessaires pour qu'une autre Compagnie pût mener à bien son œuvre. Nous croyons qu'il n'en saurait être autrement.

Ce réseau algérien est de toute urgence pour permettre le développement de notre colonie ; il doit être fait avec rapidité, et pour cela il faut que les premières opérations de la Compagnie y soient brillantes et attirent ainsi les capitaux français. Quelques sacrifices de la part de l'Etat au profit de cette Compagnie ne seront pas perdus, ils montreront la route aux capitalistes français, qui, peut-être alors, n'hésiteront plus à s'intéresser aux entreprises constituées en Algérie.

Si, au contraire, on laissait végéter l'entreprise des chemins algériens, ou si on permettait qu'elle pût être une mauvaise affaire pour les actionnaires, on découragerait pour longtemps les esprits sérieux à aborder des entreprises dans ce pays.

Nous ne saurions donc désirer trop voir bientôt la situation des chemins algériens définitivement fixée dans la session qui commence.

F. GRIMAUD.

CHEMINS ROMAINS.

Inauguration du chemin de fer de Rome à Ceprano.

Le 27 janvier a eu lieu l'inauguration du chemin de Rome à Ceprano. On connaît l'importance de cette ligne destinée à relier entre elles les deux grandes capitales de l'Italie, Rome et Naples. Déjà la ligne est ouverte depuis Naples jusqu'à Precenzano; grâce à l'inauguration actuelle il n'existe plus, de Rome à Naples, qu'une lacune de 50 kilomètres, laquelle sera comblée vers le mois d'avril prochain.

Les cérémonies d'inauguration ont été très-belles. Les ministres, les cardinaux, et parmi eux S. Em. le cardinal Antonelli, l'ambassadeur de France, les ambassadeurs de Belgique, d'Espagne, le général de Goyon et son état-major étaient présents.

Le départ a eu lieu de la station de la Porta Maggiore.

Le prince de Hohenlohe, aumônier du Saint-Père, avait été expressément délégué. Il a, avant le départ, béni avec le rite usuel la locomotive *le Vatican* et les divers wagons du convoi.

Les invités sont ensuite montés en wagon pour se rendre à Velletri, où ils ont été rejoints par le train parti de l'autre extrémité de la voie de Ceprano, amenant les fonctionnaires pontificaux, les syndics et les représentants de la commune de Frosinone.

La voie s'élance presque à niveau dans la campagne romaine, à travers des aqueducs et des villas du vieux monde romain, puis, après un parcours de 11 kilomètres, arrive à la première station, Ciampino, près des ruines d'une ancienne villa de Jules-César, station située au milieu de la plaine pour les besoins de l'agriculture. Là elle se bifurque : un tronçon à gauche commence à monter le versant septentrional des monts Albins, et ayant décrit un parcours plus ou moins sinueux de 7 kilomètres, arrive sous Frascati, près de l'ancienne Tusculum ; un autre tronçon à droite monte le versant occidental des monts Albins, passe sous Marino, sous Castel-Gandolfo, résidence d'été du pape, et, après un trajet de 15 kilomètres, arrive sous Albano et Arinia, villes si recherchées de nos jours à cause du voisinage des lacs charmants d'Albano et de Némi.

En partant d'Albano, la ligne continue de monter, passe sous Civita-Lavinia, et arrive sous Velletri, chef-lieu de la province de ce nom, l'ancienne *Velitræ* des Volsques, la patrie d'Auguste, à 40 kilomètres de Rome.

C'est là qu'a eu lieu le banquet.

Les autorités de Ceprano, de Frosinone, de Segni, etc., arrivées avec un convoi qui était parti le matin de Ceprano, s'étaient jointes au délégat et aux autorités de Velletri, pour recevoir les arrivants de Rome dans une grande salle, où un riche et somptueux dîner de deux cent cinquante couverts devait réunir les invités.

La Compagnie était représentée par les princes Borghese, Altieri, M. de la Bouillerie, etc., qui ont fait dignement les honneurs de la fête.

Nous ne saurions oublier que le nom de M. de Salamanca dominait dans toutes les félicitations, car c'est à lui que l'on devait la rapidité d'exécution du chemin de Ceprano et son admirable construction. Voici comment s'exprime sur ce point le correspondant du *Constitutionnel* :

En effet, les spectateurs, les invités avaient été vivement frappés de la vue du viaduc que la Compagnie a jeté sur le ravin de Santa-Anatolia. Ce viaduc a 150 mètres de longueur et 41 mètres de hauteur. Ce travail, dont le tablier est du système de M. Kennard, est un des plus remarquables qu'on ait à citer dans ce genre de construction. Il se compose de trois travées en fer supportées par deux culées en maçonnerie et de deux piles en fonte ; la hardiesse des piles formées de colonnes divisées en trois étages d'architectures différentes, réunies entre elles par étage au moyen de portiques en plein cintre, offre une heureuse combinaison du goût antique et des merveilles de l'industrie moderne.

C'est en jetant un dernier regard sur ce véritable monument que le train s'est remis en marche pour être de retour à Rome à 7 heures du soir.

Là ne se sont pas bornés les travaux de la Compagnie. En traversant la vallée de Lano, Valmontone et Monte-Fortino, Segni, Agnani, l'ancienne capitale des Herniques, et patrie de Boniface VIII, on a pu compter cinq ponts de 16 à 30 mètres d'ouverture que la Compagnie a jetés sur le capricieux Sacco et qui sont remarquables par leurs heureuses proportions et leur construction robuste. Près de Terentino, c'est encore un magnifique pont en maçonnerie, biais, en courbe, en pente, dont les gracieuses proportions, l'exécution soignée, attestent chez le constructeur autant de goût, de conscience que d'imagination. Des travaux moins imposants apparaissent sur le reste de la ligne jusqu'à Ceprano, ville intéressante par ses briqueteries, ses papeteries, ses fabriques d'huile de lin, et centre d'un pays napolitain tout à fait digne de curiosité. Là, le rail s'interrompt, les voisins de Naples ne sont pas encore venus se souder à la voie romaine : mais il n'y a pas longtemps à attendre, car la même Compagnie vient d'être aussi chargée de la partie napolitaine.

On a fait, à l'occasion de ce voyage d'inauguration, un calcul d'un grand intérêt pour l'avenir de la Compagnie. En prévoyant avec certitude les rapports qui doivent s'établir entre les villes de Rome et de Naples, en tenant compte de la population de ces deux villes et de leur banlieue, qui s'élève à plus d'un million d'habitants, en y ajoutant le nombre des voyageurs étrangers qui chaque hiver parcourent l'Italie, on n'évalue pas à moins de deux cent cinquante mille voyageurs le chiffre du mouvement général de la ligne ; le trafic des marchandises ne sera pas moins important. Si M. de Salamanca réalise encore, pour l'ouverture de la section de Ceprano à Naples, les promesses qu'il vient de tenir avec tant d'éclat et de ponctualité pour la première section, on devra à sa merveilleuse entente des grands travaux, à la rare précision de ses calculs, l'ouverture de la ligne entière dans les premiers jours de l'été de cette année ; et les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer romains entreront dès cette époque en jouissance du produit de la plus belle partie du réseau qui forme leur propriété.

A. DE BIRAGUE.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

En publiant un article sur la situation du chemin de Barcelone à Saragosse, nous n'avons eu d'autre but que d'éclairer nos abonnés porteurs d'actions de cette entreprise ; notre article était d'une mesure parfaite et d'une complète impartialité.

La Compagnie de ce chemin, en nous répondant dans le dernier numéro, l'a reconnu. Nous regrettons que dans cette réponse elle ait cru devoir faire allusion à des personnes qui n'étaient pas en cause dans notre article et qui n'avaient rien à y voir.

Aujourd'hui le débat est bien simplifié. La Compagnie a accepté le chiffre que nous avons porté pour le capital actions et obligations du chemin, pour le taux de capitalisation, pour les frais d'exploitation ; nous ne sommes en désaccord avec elle que sur la probabilité du revenu kilométrique.

Sur ce point, c'est l'avenir seul qui peut nous départager. Il faut donc attendre les résultats d'une exploitation plus prolongée.

DE BIRAGUE.

DETTE ESPAGNOLE.

Il arrive une bonne nouvelle de Madrid.

Les porteurs de titres de la dette passive avaient adressé une pétition aux Cortès pour demander l'exécution des engagements pris vis-à-vis d'eux.

M. Salaverria, ministre des finances, a déclaré au congrès qu'il présenterait incessamment un projet de loi de nature à satisfaire aux droits légitimes.

Espérons que ce projet sera de telle nature qu'il puisse donner une satisfaction suffisante aux intérêts sérieux.

H. MATHOREL.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

CHEMIN DE FER D'AGEN. — Il est sérieusement question de la reprise des travaux du chemin de fer d'Agen à Auch. Un inspecteur de la Compagnie du Midi vient d'examiner l'entière étendue de la ligne, et tout fait espérer que la voie sera livrée à la circulation d'ici dix-huit mois.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS. — On lit dans l'*Indépendant* :

« Les travaux préparatoires d'étude pour le chemin de fer de Constantine à Philippeville se continuent avec la plus grande activité. Plusieurs chantiers se sont organisés aux portes de la ville, on a même fait jouer la mine en trois endroits différents, pour déterminer le point où le percement du tunnel doit avoir lieu. »

PONT DE MONTREJEAU. — Les fondations du pont de Montrejeau se poursuivent avec activité; des ordres ont été donnés pour en presser l'exécution. Les terrassements sont partout à peu près terminés. Le seul ouvrage important qui reste à faire, pour l'achèvement de la voie jusqu'à Montrejeau, est la tranchée d'Huos.

Les travaux de fondation de la gare de Saint-Gaudens sont poussés avec activité ; la voie provisoire sera bientôt posée sur l'emplacement de la station, et le 20 février la première machine locomotive pourra fonctionner pour le service du ballast. A cette même époque, la voie provisoire sera posée de Toulouse à Boussens sur une longueur de 67 kilomètres.

On continue les études définitives vers Lanemezan ; deux souterrains sont commencés, l'un près de Tournay, l'autre près de Tarbes.

(*L'Aigle de Toulouse.*)

HOUILLÈRES D'ARRAS A BÉTHUNE ET HAZEBROUCK. — La ligne des houillères d'Arras à Béthune et Hazebrouck a été livrée au public, dans son parcours total, au commencement de janvier. Ce qui paraît avoir retardé cette solution, c'est que la décision ministérielle, autorisant la circulation sur cette ligne importante du réseau du Nord, n'a été prise qu'après examen des conclusions d'une commission chargée de procéder à la reconnaissance de la partie de la voie livrée au public.

Plusieurs conditions et réserves accompagnent cette autorisation. Ainsi la vitesse des trains de voyageurs sur les diverses sections de la ligne des houillères ne dépassera pas 40 kilomètres à l'heure. Une nouvelle vérification sur tout le parcours aura lieu avant l'organisation des services d'été, pour s'assurer si l'on peut faire circuler avec sécurité les trains de grande vitesse. La Compagnie devra activer la mise en bon état de deux voies entre Béthune et Hazebrouck, et les travaux inachevés de plusieurs stations, notamment à Farbus, Bully Grenay et Nœux, et la plantation des haies ouvrages accessoires, chemins d'accès à niveau, etc.

(*Journal des mines.*)

ITALIE. — La *Gazette officielle du royaume* contient un décret royal du 29 décembre qui porte que la rente 5 0/0 de 4,543,190 fr. 75 c., inscrite sur le registre de la dette de création 12 16 juin 1859, qui a été remise par le gouvernement français à notre gouvernement en exécution de l'article 1er de la convention en date du 23 août 1860 est annulée à partir du 1er juillet 1860.

— Les séances de la Chambre sont sans intérêt aucun. On assure que le projet de loi relatif aux obligations de chemins de fer sera déposé lundi sur le bureau. La pensée de M. Peruzzi est de constituer la régie des chemins de fer en administration distincte, afin de pouvoir, à l'occasion, en donner le tout, actif et passif, à une Compagnie financière. Cette idée est assurément ingénieuse, mais elle pourrait bien rencontrer de vives contradictions. De toute façon, il faudra pourvoir à la construction des chemins de fer du Midi que tout le monde reconnaît indispensables.

ESPAGNE. — Le gouvernement a été interpellé dans le Congrès sur la cause des bruits défavorables qui ont circulé sur les trois compagnies de crédit : le ministre des finances a déclaré ces bruits calomnieux. L'état de ces établissements est prospère.

RUSSIE. — L'empereur de Russie a donné l'ordre de publier le budget de 1862. Cette résolution est grave : c'est la première fois que le gouvernement russe fait appel à la publicité et invoque le contrôle de l'opinion.

TURQUIE. — On assure que le vizir Fuad-Pacha est décidé à autoriser l'aliénation des biens des mosquées. Les ulémas approuveraient cette mesure, attendu la gravité de la situation.

Ali-Pacha, hésitant sur la question des réformes, a offert sa démission. L'ambassadeur d'Angleterre travaille à se mettre d'accord avec Fuad-Pacha.

— La question financière continue à préoccuper vivement les esprits à Constantinople. Les ministres se réunissent presque chaque jour, et l'on attend avec anxiété la publication des mesures financières adoptées par Fuad-Pacha.

Le *Levant Herald* nous donne l'analyse des principales réformes que doit appliquer le gouvernement impérial, et nous croyons pouvoir considérer comme définitifs ces renseignements, que le *Journal de Constantinople* lui-même a reproduits.

D'après le *Levant Herald*, les remèdes auxquels le gouvernement impérial aurait l'intention de recourir seraient : une taxe considérable sur les revenus des riches; une imposition sur Constantinople; un emprunt garanti par les monopoles du sel et du tabac avec addition de l'exercice sur les spiritueux; le rachat de la totalité ou d'une partie du papier-monnaie en circulation par une nouvelle émission de bechliks; enfin — et le journal anglais considère cette mesure comme la plus importante — la conversion des biens vacouls en mulk, ou bien la restauration des droits que les premiers doivent acquitter à leur valeur primitive en piastres.

Ce sera la première fois que la Turquie fera réellement usage des immenses ressources qu'elle possède. Jusqu'ici elle n'avait eu recours à aucun remède énergique. Nous croyons donc qu'on peut suivre avec intérêt la marche des résultats des réformes qu'entreprend aujourd'hui le gouvernement du sultan.

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE. — On écrit au *Temps* :

« La situation financière s'aggrave. Les banques ont presque toutes suspendu leurs paiements en espèces. C'est là un événement que depuis six mois on pouvait facilement prévoir; aussi l'annonce de cette décision a été reçue sans aucun étonnement. Les effets immédiats sur le commerce seront peu importants, et les inconvénients principaux retomberont sur ceux qui, en Europe, possèdent des valeurs dont les intérêts sont payable en dollars; le nombre n'en est pas très-grand, parce que les coupons de presque toutes les valeurs américaines sont payables en livres sterling, à un change déterminé.

» La circulation des billets va prendre d'énormes proportions : elle n'aura d'autre limite que les résistances du public. A mesure que les billets s'échangeront contre le pain, le thé, le sucre, le vin et les autres nécessités de la vie, ils paieront des quantités de plus en plus restreintes pour le même taux, mais nominal. Déjà le change est très-élevé, et il faut s'attendre à le voir monter de plus en plus, à mesure que les dépenses publiques dépasseront les ressources courantes du pays. Les actions de chemin de fer ne seront pas nécessairement dépréciées par l'adoption du papier-monnaie, parce que les tarifs pourront être modifiés de façon à suivre les mouvements de la valeur circulante.

» Toutes les dettes commerciales dues à des étrangers continueront nécessairement à être payées avec les valeurs des pays où la dette a été contractée. Les rentiers américains, tous ceux qui touchent dans notre pays des intérêts à époques fixes, sont ceux sur lesquels tombera d'abord le poids de la mesure actuelle; mais ces conséquences ultérieures s'étendront évidemment à la communauté tout entière. »

— On lit dans le *Nouelliste de Marseille* :

Chacun comprend qu'une guerre conduite avec la lenteur qui, depuis six mois, a présidé à toutes les opérations, sera la ruine du Nord comme celle du Sud. Cette situation donne une force nouvelle au parti de l'abolitionisme à outrance. Si l'émancipation des noirs est un moyen de réduire les séparatistes, c'est une extrémité à laquelle les esprits se trouvent forcément poussés, en présence des obstacles que rencontre la marche des hostilités. De là cette argumentation répétée à satiété par les journaux et les orateurs antiesclavagistes : pourquoi attendre que les ressources de la nation soient épuisées pour y avoir recours ?

La situation financière ne laisse pas, en effet, que d'inquiéter vivement les esprits. Dans une réunion qui a eu lieu, dernièrement, à l'American Exchange-Bank, après une discussion qui a duré six heures, les directeurs des banques de New-York ont décidé qu'à partir du 30 janvier les paiements en espèces seraient suspendus. Cette grave mesure n'a pas été adoptée sans opposition : quinze voix contre vingt-cinq en contestaient la nécessité, en s'appuyant sur ce fait qu'en ce moment les banques de New-York ont encore un encaisse métallique supérieur de 30 0/0 à la moyenne des époques correspondantes pendant les six dernières années; mais leur opinion n'a pas prévalu. Neuf banques ont refusé de se soumettre à la décision de la majorité, et ont continué de payer en espèces; ce sont les banques America, Broadway, Chemical, City, Fulton, Greewich, New-York, Park et Seventh-Ward. On pense qu'elles ne tarderont pas à revenir sur cette détermination, qui a rencontré peu d'approbateurs, puisqu'elle ne peut en rien servir au crédit du pays.

Les banques de Boston, de Philadelphie et d'Albany ont suspendu également leurs paiements en espèces, et il est à supposer qu'il en sera de même de toutes les banques des Etats du Nord.

La Bourse a accueilli avec faveur la nouvelle de cette résolution prise par les établissements financiers de l'Union, et toutes les valeurs ont été cotées en hausse; mais, dans le public, les avis sont bien partagés au sujet de l'opportunité de la mesure. Pour la défendre, on dit qu'une suspension de paiement avec un encaisse de 29 millions de piastres, n'attaquera en rien la valeur des billets de banque et facilitera les transactions, tandis qu'une suspension forcée, conséquence nécessaire des demandes du Trésor, qui ne trouve de ressources que dans l'emprunt, aurait porté un coup fatal au crédit public.

La circulation des billets de banque ne s'élève pas maintenant à 9 millions de dollars; il n'y a donc rien à craindre puisque l'encaisse en garantit largement la valeur.

NEW-YORK. — Le Congrès de New-York a adopté la loi d'une taxe annuelle qui, avec les recettes du tarif, donnera un revenu de 150 millions de dollars.

TRAVAUX DU RHONE. — L'administration des ponts et chaussées vient de mettre en adjudication les travaux à exécuter pour l'entretien des ouvrages intéressant la navigation du Rhône et la défense de ses rives, pendant les années 1862, 1863, 1864.

DOCKS DE MARSEILLE. — Les travaux de construction du port Napoléon sont poussés avec activité. Les docks seront bientôt achevés. Cette construction est des plus imposantes par sa hauteur et son étendue.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL.

Le déclassement des titres, qui s'opère par suite de la conversion du 4 1/2, devait apporter une certaine activité de transactions sur le marché industriel.

En effet, l'animation a été assez grande depuis quelques jours, et le cours de presque toutes les valeurs s'est ressenti de ce mouvement d'affaires.

Les actions de la Compagnie immobilière ont été l'objet d'affaires nombreuses entre 125 et 140; les obligations de la même Compagnie ont trouvé preneurs à 270.

Une hausse sensible s'est déclarée sur les obligations de l'emprunt Ottomano, qui sont montées à 305 et 310.

Les Omnibus de Paris ont été tenus à 835. Les petites Voitures ont fait 61 25 et 62 50.

L'Union des gaz a été demandée à 82 50. Le Bonnard a été coté 60; la Caisse Mirès, 37 50.

E. BONNAUD.

BOURSES ÉTRANGÈRES

La Bourse d'Amsterdam n'a pas varié depuis la semaine dernière, et voici à quels cours restent les principales valeurs :

2 1/2 hollandais	63 7/8
3 0/0 —	76
4 0/0 —	99
Société de commerce	149 1/2
Extérieure espagnole	53 7/8
5 0/0 russe Hope	103 1/8
— Stieglitz, 6e s.	92 1/4
Métalliques	60 3/8
Nationales	56 5/16

A Berlin, les valeurs sont bien tenues, sauf les actions des chemins, dont les recettes fléchissent un peu. On cote le 4 1/2 0/0 de 1836 à 103 et le 5 0/0 de 1839 à 108 1/2.

A Francfort, la Bourse a été ferme pendant les premiers jours, puis les valeurs autrichiennes ont baissé.

La Bourse de Vienne a été agitée par des achats considérables d'actions du Crédit mobilier autrichien; on a prêté à ces achats un motif politique, mais nous croyons qu'il s'agit simplement d'arbitrages. Les projets relatifs à la Banque se résument par la prolongation de son privilége, le remboursement d'une partie de la dette de l'Etat, et le prêt à l'Etat de 80 millions à nouveau. On accueille généralement peu favorablement ce projet.

La Bourse de Madrid est bonne; celle de Turin est ferme en raison de la hausse à Paris du 3 0/0 italien.

P. GRIMAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

La grande nouvelle de la semaine, et elle est publique à tel point que les journaux anglais la discutent, c'est l'aide demandée à notre place par la vôtre pour faciliter la conversion de la rente. Il s'agirait d'un emprunt de 100 millions sur rentes, les rentes étant engagées au cours de 60, et le taux d'intérêt des avances fixé à 4 0/0 ; le délai serait de trois mois, avec facilité pour les prêteurs de le proroger à six mois ; en outre, si dans le cours de l'opération, la Banque d'Angleterre élevait son escompte à 4 0/0, l'intérêt du prêt serait porté à 5 0/0. Qu'y a-t-il de vrai dans cette nouvelle ? Je crois que cette opération demandée par ceux des banquiers de Paris qui s'intéressent plus spécialement à la conversion et ont avec Londres des relations d'affaires et de famille.

Dans tous les cas, le public doit envisager le fait sous un jour favorable, s'il est de nature à assurer le succès des efforts honorables de M. Fould pour rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses de la France.

C'est peut-être beaucoup discuter un fait qui n'existe pas ; mais je n'ai pas cru devoir le passer sous silence. Nous étudions avec intérêt la transformation de votre système financier, et nous ne pouvons qu'applaudir à cette conversion qui doit amener l'unification de la dette. En tenant compte de la solidarité qui existe maintenant entre les divers marchés, ce serait une compensation aux craintes que nous inspire et aux déceptions que nous prépare la crise américaine. Le gouvernement fédéral persiste à inonder le pays de papier-monnaie, et c'est une décision qui va forcer le commerce à modifier ses usances.

J'ajoute ici quelques renseignements sur la question du Mexique. Voici comment est constituée sa dette :

Les deux emprunts contractés à Londres, en 1824 et 1825, représentent avec les intérêts... P.	62,264,232
La convention anglaise	5,000,000
La convention française	150,000
La convention espagnole	0,563,000
Les intérêts de cette dernière	1,250,000
Le total de la dette étrangère s'élève à... P.	75,226,063
La dette intérieure est de	21,725,372

Ce qui constitue une dette publique reconnue de 97 millions de piastres à peu près.

En ajoutant à ce chiffre les 52,161,839 piastres de bons Pena et Jecker, émis par Zuloaga et Miramon, on arrive à un total général de 149,091,474 piastres.

Ce sont les douanes maritimes qui sont chargées du service de cette dette; elles ont à servir sur leurs produits :

A la dette de Londres.....	25 p. c.
A la convention anglaise.	24
A la convention française.....	11
A la convention espagnole..	8
Total.....	68 p. c.

Plus 23 p. c. pour les dépenses d'administration et de garnisons, ce qui porte à 91 p. c. les prélèvements à faire sur les produits des douanes maritimes, ou plutôt sur la douane de la Vera-Cruz, les autres ports ne parvenant point à équilibrer leurs dépenses avec leurs recettes.

W. Burn.

CHANGES

DE PARIS :

Amsterdam, court 213 1/4 p., 213 1/8 a.; 90 jours 211 3/8 p., 211 1/8 a.
Anvers, court pair p. 1/8 p.
Hambourg, court 188 7/8 p., 188 3/4 a.; 90 jours 187 1/2 p. 187 3/8 a.
Berlin, 90 jours 372 »/» p., 371 1/2 a.
Londres, court 25.26 »/» p., 25.16 1/2 a.; 90 jours 25.08 p., 25.01 »/» a.
Madrid, court, 5.18 p., 5.17 a; 90 jours 5.12 1/2 p.
Barcelone, court 5.19 p., 5.17 1/2 a.; 90 jours 5.12 »/».
Cadix, 90 jours 5.09 »/» a.
Lisbonne, 90 jours 5.45 p. »/» a.
Porto, 90 jours 5.46 p., »/» a.
Gênes, court 98 3/4 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 3/8 p., 98 1/4 a.
Livourne, court 99 1/2 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 1/4 p., 98 1/8 a.
Naples, court 425 »/» p.; 424 a.; 90 jours 420 »/» p., 419 »/» a.
Vienne, 90 jours 173 p.. 172 a.
Milan, court 99 5/8 p., 99 1/2 a.
Augsbourg, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Francfort, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Petersbourg, court »»» p., 347 a.; 90 jours 344 »/» p., 343 »/» a.
Rome, 90 j. 5.23 p. 5.22 »/» a.

SUR PARIS :

Londres, court 25.27 1/2 à 25.32 1/2; 90 jours 25.60 à 25.65 »/».
Cologne, court 80.3 p.; 2 mois 79.6 a.
Vienne, 90 jours 54.15 demandé.; court, 53.» a.
Francfort, court 93 1/4 p., 93 1/4 a.
New-York, 60 jours, 5.20 »/» à » »/»; court, »»» à 5.15 »/».
Hambourg, court 188 3/4, 90 jours, 190 3/4.
Amsterdam, court 55 7/8, à 2 mois 56 3/8 a.
Bruxelles, court pair a.
Anvers, court pair.
Berlin, 2 mois 79 3/4 p.
Madrid, à 8 jours de vue, 5.21.
Turin, 30 jours 100; 90 jours 99.
Christiania, 3 mois, 21.
Gothembourg, 90 jours, 70 1/2.
Stockholm, court 78 50; 90 jours, 70 35.
Brême, court 17 3/8.
Riga, 3 mois, 361 p.
Galatz, 3.31/40.
San Francisco, à vue 4.85 ou 3 0/0; à 30 jours 4.90 ou 2 0/0; à 60 jours 4.95 ou 1 0/0.
La Havane, 3 mois à 2 ou 2 1/2 0/0 prime.

MATIÈRES

L'or à Paris vaut 2 pour mille de prime ; à Londres il se paie 3 livres sterling 17 shillings 10 deniers et demi; le change court sur Londres étant de 25 27 1/2 par livre sterling, il en résulte que l'or est d'environ un dixième 0/0 environ plus cher à Londres qu'à Paris.

L'or vaut à Hambourg 428 m. b., soit, avec le change, trois dixièmes plus cher qu'à Londres.

Or en barre à 1,000/1,000. Le kil. 3,444 fr. 2 fr. à » fr. 0/00 prime.
Argent en barre à 1,000/1,000. Le kil. 218 fr. 89 c., pr. 17 »» à 18 »/».
Pièces de 40 à 20 fr., agio p. 0 à 1/2.
Quadruples espagnols, 83 à 83 50.
Quadruples colombiens et mexicains, 80 75 à 81 »».
Ducats de Hollande et d'Autriche, 11 75 à 11 80.
Piastres à colonnes, 5 35 à 5 45.
Dito mexicaines, 5 40 à 5 42.
Souverains, 25 15 à 25 20.
Bank-note, 25 15 à 25 20.

BULLETIN COMMERCIAL.

La situation ne s'est pas sensiblement améliorée depuis la semaine dernière, et l'on peut même constater que certains faits que l'on avait d'abord considérés comme favorables ont perdu ce caractère. C'est ainsi que l'arrivée à Paris d'envoyés de maisons de commerce du Pérou n'a eu aucun effet réel, les négociants français se montrant peu disposés à entrer en relations avec eux. Il y a véritablement peu d'activité dans les diverses branches du commerce parisien, à l'exception des meubles, des papiers peints et des tapis; encore les achats sont-ils très-limités.

Quant au commerce des départements, il traverse aussi une phase critique. Nous n'avons pas besoin de parler de Lyon et de Saint-Etienne, qui font appel à la charité publique et voudraient bien que les dames remissent à la mode les rubans et diverses soieries. Lille, Tarare, Laval, Rouen, Mulhouse, Saint-Quentin ne sont pas dans une situation prospère, et nos fabriques de draps elles-mêmes souffrent de la crise américaine, qui se perpétue sans qu'on puisse en entrevoir la fin prochaine. La métallurgie néanmoins est favorisée, car les commandes lui affluent en dépit des sinistres prédictions des adversaires du traité de commerce anglo-français.

On signale dans quelques fabriques de premier ordre des travaux faits en vue de l'exposition universelle qui aura lieu à Londres au mois de mai prochain.

Ce qui préoccupe le plus dans cette situation d'attente et d'inaction, ce n'est pas le crédit. Chacun sachant par lui-même d'où viennent les embarras, on ne fait pas difficulté d'accorder toute espèce de facilités pour les paiements à ceux dont la réputation commerciale offre des garanties. On veut avant tout des nouvelles de la prochaine récolte. Jusqu'ici, ces nouvelles ne sont pas défavorables; mais le temps doux et pluvieux qui règne depuis déjà assez longtemps inspire quelques inquiétudes, car s'il y succédait sans transition des froids rigoureux, ils pourraient exercer des dégâts considérables. On se défie généralement des hivers humides. Il faut considérer cependant que si les froids ne viennent pas, la récolte prochaine peut être en avance, ce qui serait un avantage sérieux dans les circonstances actuelles, les 12 millions 1/2 d'hectolitres importés depuis le mois de septembre ne suffisant pas à compenser le déficit de la récolte de 1861.

Comme on le voit, il y a doute, et c'est à ce doute seul qu'il faut attribuer le maintien du prix des céréales. D'autre part, au manque d'eau succède l'excès, et bien des moulins qui ne tournaient pas en automne parce que les rivières étaient trop basses, ne tournent pas davantage maintenant parce que l'eau passe par-dessus les vannes. La navigation, il est vrai, ne souffre pas encore, mais la meunerie est réduite à une production insuffisante; sans les excès de la spéculation qui est maintenant obligée de réaliser ses opérations exagérées des quatre derniers mois et de vider ses magasins, on pourrait craindre une surélévation des cours.

Disons toutefois que ce n'est là qu'un mal passager, et que les crues actuelles, limitées d'ailleurs à quelques bassins, ne tarderont pas à finir. Aussi voyons-nous que la spéculation sur les farines n'y prend pas un argument de hausse, et ne s'efforce de maintenir les cours que pour réaliser ses bénéfices ou ses pertes.

Les soies sont en baisse sur tous les marchés, en raison du temps d'arrêt que subit la fabrication des tissus. Les laines sont au contraire bien tenues, et profitent de la baisse des cotons bruts, qui ralentit la fabrication et arrête les commandes. Cependant les draps ne sont pas l'objet de transactions importantes. On nous dit que la campagne prochaine s'annonce favorablement pour les nouveautés et les tissus légers.

En résumé, sans concevoir d'inquiétudes exagérées, il convient de tenir compte des difficultés de la situation, difficultés qui n'ont d'autre cause que la guerre d'Amérique. Il ne nous appartient pas de discuter les probabilités d'une conclusion plus ou moins prochaine ; mais la crise financière que traversent les Etats du Nord pourrait bien amener sinon une conclusion définitive, du moins une trêve assez longue.

En attendant, ce n'est qu'avec la plus grande circonspection que les maisons de Londres et de Paris s'engagent avec celles de New York, et c'est ce qui fait que le malaise est plus sensible encore qu'il y a quelques mois.

CÉRÉALES. — La situation a peu varié. Les offres en blés de culture, malgré la bonne tenue des prix, ne sont pas plus abondantes que d'habitude. Les affaires constatent une très-grande fermeté sur les sortes ordinaires, et 50 centimes de faveur sur les bonnes qualités; pour les blés de choix on demande de 50 centimes à 1 franc de plus que la semaine dernière ; mais on arrive difficilement à faire accepter ces prétentions.

Il faut donc coter : Blé de choix, 46 fr. à 46 fr. 50 c. les 120 kilogrammes ; première qualité, 44 fr.; bonnes sortes, 41 fr. 50 c. à 42 fr.; ordinaires, 39 fr. 50 c. à 40 fr.

En blés de commerce indigènes, pas d'offres de la Lorraine. Quelques lots de Sens se sont vendus à 41 fr. et 41 fr. 50 c., suivant qualité. On les tenait à 42 fr. vers la fin du marché. On assure que quelques blés de Montereau se sont traités de 42 fr. 50 c. à 43 fr. On voyait quelques échantillons de blés de Beauce tenus 42 fr. 50 c. à 43 fr.

En blés étrangers, il s'est encore vendu aujourd'hui quelques blés rouges anglais de 42 fr. à 42 fr. 50 c.; des blés blancs, 44 fr. Les Hongrie sont offerts de 39 à 41 fr. Tous ces prix dénotent une grande fermeté, et sur quelques articles 50 centimes de hausse.

Les seigles sont bien tenus de 24 fr. à 24 fr. 50 c. les 115 kilogrammes.

Les orges restent sans variation, mais tenues assez fermes de 18 fr. 50 c. à 19 fr. 50 c.

Les avoines continuent d'être très-offertes et ne trouvent toujours pas des acheteurs empressés. Il en résulte un assez grand calme sur l'article, et les prix restent à la cote de la semaine dernière.

FARINES ET ISSUES. — Les cours des farines de consommation ne varient pas, et les meuniers tiennent toujours leurs prix de 70 à 75 fr. les 157 kilog., suivant qualité.

Les déclarations à la Caisse de service indiquent les prix extrêmes de 71 à 77 fr.

La situation des farines six marques ne présente pas le moindre changement : cours stationnaires, affaires très-restreintes. Courant du mois, 74 fr. 50 c.; mars et avril, 76 fr. 50 c.; avril et mai, 77 fr. 50 c.

Après 5 heures on cote, courant du mois, 74 fr. 50 c.; mars et avril, 77 fr.; avril, 78 fr.

Quant aux issues, il faut noter 50 c. de hausse sur le son. Les autres issues restent cotées sans changement.

FOURRAGES. — Voici la cote des derniers marchés :

	1re qualité.	2e qual.	3e qual.
Foin (500 kilos)	56 58	48 50	44 46
Luzerne	54 56	47 49	43 45
Regain de luzerne.	40 42	36 38	33 35
Paille de blé	41 43	37 39	34 36
Paille de seigle	48 50	44 46	40 42
Paille d'avoine (1,000 kilos)	50 52	46 48	42 44

FERS ET FONTES. — Dans la Haute-Marne, on cote la fonte de 130 50 à 130 francs; les fers laminés, 240, avec 15 francs d'écart par classe.

A Saint-Dizier, les fers marteléS valent 280 francs, et les essieux sont très-demandés au prix de 300 francs dans les dimensions ordinaires.

Le prix de 280 francs s'affermit pour la machine n° 20 et 270 francs le n° 21. Pour des marchés importants avec des livraisons échelonnées de mois en mois, on obtiendrait de 5 à 10 francs de réduction.

Quant aux fils de fer, sans éprouver la même faveur que la machine, ils profitent du haut prix de cette matière. Le fil à pointes n° 20 vaut de 280 à 290 francs, avec 15 francs d'écart par numéro; le fil quincaillier, clair ou recuit, 300 à 310 francs par bottes de 25 kil., et 320 francs par bottes de 5 kil., avec un écart de 20 francs par chaque numéro descendant.

MÉTAUX. — Il s'est produit quelques légères fluctuations sur les cuivres, mais en somme les prix restent, à peu de chose près, ce qu'ils étaient il y a huit jours.

On cote : Lac-Supérieur, 275 francs; Chili brut, 237 50.

L'étain a éprouvé une légère amélioration. On cote : étain Banca, 330; des Détroits, 322 50; anglais, 310.

Le plomb vaut de 54 à 54 50, et zinc brut de Silésie de 46 50 à 47.

BOIS. — **Les arrivages deviennent de plus en plus rares sur les ports.** En ce qui concerne les coupes de 1861, tout est à peu près fini. Mais les exploitations de 1862 sont poussées vigoureusement, grâce à la température si douce qui permet aux bûcherons de travailler comme en bonne saison. Il ne resterait rien à abattre dans un mois, si le temps se maintenait encore. Déjà des ouvriers ont façonné des charpentes et des sciages, et quelques-uns de ces produits nouveaux sont arrivés sur certains ports.

Toujours même situation pour les charpentes, lisons-nous dans un journal spécial ; les grosses pièces, rares et recherchées, se vendaient en augmentation, même à cette époque avancée de la saison.

F. GRIMAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

15 février. — **Comptoir Bonnard.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

17 février. — **Chemin I. R. P. Impératrice Elisabeth.** — A 9 heures, salle des séances de la chambre de commerce et de l'industrie, à Vienne.

22 février. — **Armements maritimes L.-T. Barbey et C.** — A 2 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

24 février. — **Chemins romains.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

1er mars. — **Chemin d'Anvers à Gand.** — A midi, rue aux Choux, 3 bis, à Bruxelles.

5 mars. — **Chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — A 3 heures, boulevard de Strasbourg, 68.

20 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 3 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er février. — **Chemins algériens.** — 5 0/0 par titre provisoire.

1er février. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — 21 francs par action.

1er février. — **Crédit agricole.** — 2 fr. 50 à titre de deuxième dividende provisoire de 1861.

1er février. — **Crédit colonial.** — Intérêts semestriels.

6 février. — **Services maritimes des Messageries impériales** (actions provisoires de l'émission du 6 août 1861). — 12 fr. 50 par action libérée ; 2 fr. 50 par action libérée de 20 0/0.

Service des Obligations.

1er février. — **Chemin de Tarragone à Reus.** — 7 fr. 50 par obligation du deuxième emprunt.

F. G.

AVIS.

Nos abonnés reçoivent depuis dix ans le *Tableau des plus hauts et plus bas cours mensuels des principales valeurs cotées aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille.* Nous continuons cette publication en donnant aujourd'hui le tableau des valeurs à revenu FIXE. Dans un de nos prochains numéros nous publierons le tableau des valeurs à revenu VARIABLE.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(Établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 4 à 5 mois.....	4	0/0
Ceux de 6 à 11 mois.....	4 1/2	0/0
Ceux de 12 mois et au-dessus	5	0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France fait des avances sur ces bons, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,
FERDINAND LE ROY.

PROJET DE LOI

RELATIF A LA CONVERSION FACULTATIVE DE LA RENTE 4 1/2 0/0, DE LA RENTE 4 0/0 ET DES OBLIGATIONS TRENTENAIRES.

L'abondance des matières nous force à renvoyer à un prochain numéro le rapport de la commission chargée d'examiner ce projet de loi. Voici le texte des articles qui ont été modifiés :

Art. 2. Les propriétaires de rentes à 1/2 0/0 et à 0/0, qui en formeront la demande, dans le délai *de 20 jours* à partir de la promulgation de la présente loi, recevront de nouveaux titres, d'une somme égale, en rentes 3 0/0 créées en vertu de l'article précédent, en échange de leurs rentes à 1/2 0/0 et à 0/0 qui seront immédiatement annulées.

Art. 5. Les obligations trentenaires du Trésor, autorisées par des lois antérieures, pourront être échangées contre les nouvelles rentes 3 0/0 à raison de 20 fr. de rente pour chaque obligation. Les déclarations relatives à ces échanges devront être faites dans le délai *de vingt jours* fixé par l'article 2.

Art. 8. En ce qui concerne les propriétaires qui n'ont pas la libre et complète *disposition* de leurs biens, l'acceptation de la conversion sera assimilée à un acte de simple administration, et sera dispensée d'autorisation spéciale et de toute autre formalité judiciaire.

Art. 10. Tous *les* titres et expéditions à produire, en tant qu'ils serviraient uniquement aux opérations nécessitées par la présente loi, seront visés pour timbre et enregistrés gratis, pourvu que cette *destination* soit exprimée.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. cours correspondant des actions
Est*	Du 22 au 28 Janvier..	1706	1.153.364 19	676 16	1683	1.141.950 48	678 52	»,»»	0.34	2.683 99	582 50
Orléans*	22 — 28 — ...	1475	1.108.574 39	751 58	1475	1.252.456 35	849 12	»,»»	11.46	2.912 26	1347 50
Paris-Lyon-Méditerranée*	22 — 28 — ...	1411	2.180.784 »»	1.549 51	1411	2.115.033 34	1.498 96	3.39	»,»»	6.650 70	1080 »»
Ouest*	22 — 28 — ...	1213	800.925 85	660 30	1213	540.901 80	693 25	»,»»	5.80	2.708 30	542 50
Nord*	22 — 28 — ...	967	1.154.890 88	1.194 31	967	1.162.367 02	1.201 93	»,»»	0.63	4.709 15	693 75
Lyon*	22 — 28 — ...	708	539.717 90	676 31	708	501.207 95	628 08	7.08	»,»»	2.715 59	696 25
Lyon à Genève*	22 — 28 — ...	231	93.863 35	400 3.	231	131.778 67	450 60	»,»»	7.76	1.603 78	365 »»
Ardennes*	22 — 28 — ...	187	30.841 37	432 36	164	66.313 02	404 34	6.91	»,»»	1.673 17	367 50
Montluçon*	22 — 28 — ...	134	46.281 87	345 38	134	51.936 48	387 58	»,»»	12.23	1.419 55	325 »»
Grand-Croix à Alais*	22 — 28 — ...	33	31.855 35	965 31	33	31.074 15	941 64	2.51	»,»»	3.908 27	460 »»
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	22 — 28 — ...	1936	1.094.077 22	565 12	1429	933.706 82	653 39	»,»»	13.50	2.310 09	532 50
Autrichiens	22 — 28 — ...	1324	797.177 50	602 09	1324	953.722 50	719 57	»,»»	16.32	2.350 78	580 »»
Lignes à Madrid a Alicante	22 — 28 — ...	482	290.174 70	614 07	482	295.064 68	612 16	»,37	»,»»	2.213 97	511 25
Andalousie et Alcazar a Ciudad	22 — 28 — ...	114	15.148 41	133 86	92	14.234 58	154 72	»,»»	14.12	538 01	»
Alicante à Madrid a Jadraque	22 — 28 — ...	104	30.779 97	295 96	104	26.238 52	255 22	15.95	»,»»	1.135 03	»
Nord de l'Espagne	22 — 28 — ...	308	92.765 35	301 1.	»	»	»	»	»	1.203 33	420 »»
Central suisse	22 — 28 — ...	262	82.586 50	315 21	262	86.606 59	331 32	»,»»	4.86	1.319 56	440 »»
Victor-Emmanuel	22 — 28 — ...	214	100.216 61	468 30	214	113.346 59	529 66	»,»»	11.57	1.901 28	332 50
Saragosse a Pampelune	22 — 28 — ...	170	29.664 26	166 83	»	»	»	»	»	667 33	385 »»
Séville-Xérès-Cadix	8 — 14 — ...	160	59.633 18	372 75	131	49.476 93	377 67	»,»»	1.34	700 46	420 »»
Ouest suisse	22 — 28 — ...	150	39.341 76	262 27	118	29.315 21	248 43	5.57	»,»»	1.057 83	150 »»
Cordoue a Séville	8 — 14 — ...	131	38.830 »»	296 »»	»	»	»	»,»»	»,»»	582 »»	»
Guillaume-Luxembourg	15 — 21 — ...	89	23.116 00	258 60	52	7.301 11	140 40	21.06	»	1756 97	206 25
Portugais	15 — 21 — ...	75	11.422 13	152 30	»	»	»	»	»	299 24	360 25

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

REPÈRES	TAUX de REMBOURSEMENT	INTÉRÊT ANNUEL fr. c.	INTÉRÊT ANNUEL 0/0	DERNIÈRE ANNÉE du REMBOURSEMENT	DÉNOMINATION des VALEURS.	JANVIER plus haut.	JANVIER plus bas.	FÉVRIER plus haut.	FÉVRIER plus bas.	MARS plus haut.	MARS plus bas.	AVRIL plus haut.	AVRIL plus bas.
					FONDS PUBLICS FRANÇAIS.								
1	100	»	3	Ind.	3 0/0	68 10	**68 80**	68 75	67 75	68 60	67 65	68 90	67 40
2	100	4 »	4	Ind.	4 0/0 1830	86 25	86 25	**87 »**	86 50	87 »	85 »	85 »	84 »
3	100	4 50	4 5	Ind.	4 1/2 0/0 1825	95 »	95 »	**95 75**	95 »	95 75	93 50	» »	» »
4	100	4 50	4 5	Ind.	— 1852	97 40	96 40	98 05	97 20	98 10	95 55	95 75	94 90
5	500	20 »	4	1859	Obligations trentenaires	....	....	....	....	....	....	....	....
6	1250	50 »	4	1867	Quatre-Canaux.—Actions de capital	1220 »	1203 »	1210 »	1205 »	**1225 »**	1205 »	1215 »	1210 »
7	néant.	3 30	»	1863	— Actions de jouissance.	92 50	92 50	92 50	92 50	90 »	**90 »**	95 »	95 »
					FONDS PUBLICS ÉTRANGERS.								
8	100	3 »	3	Ind.	Angleterre. — 3 0/0 consolidé	92 3/4	91 3/8	92 1/8	91 5/8	92 3/8	91 5/8	92 1/4	[illegible]
9	100	5 »	5	»	Autriche. — 5 0/0 anglo-autrichien	71 1/2	68 »	68 1/2	64 »	69 1/2	68 1/4	69 »	**67** [illegible]
10	100	4 50	4 5	»	Belgique. — 4 1/2 0/0	98 3/4	**98 1/4**	99 1/2	98 3/4	100 1/8	99 3/8	100 7/8	[illegible]
11	100	3 »	3	»	— — 3 0/0	78 1/2	78 1/2	76 3/4	76 3/4	79 3/8	**75 »**	79 7/8	79 »
12	100	2 50	2 5	Ind.	— — 2 1/2 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
13	100	3 »	3	Ind.	Espagne.—3 0/0 extérieur 1841	50 1/4	**47 1/4**	48 1/2	47 1/2	49 »	48 »	49 1/2	[illegible]
14	100	3 »	3	Ind.	— — extérieur 1852-56	50 »	**47 1/4**	48 »	47 1/2	48 »	47 1/2	48 1/2	[illegible]
15	100	3 »	3	Ind.	— — intérieur	49 1/8	47 »	47 1/4	46 7/8	47 1/2	46 5/8	48 1/4	[illegible]
16	100	1 75	1 75	Ind.	— dette différée	41 3/4	**39 7/8**	41 1/8	39 7/8	41 3/4	40 7/8	44 »	[illegible]
17	100	néant.	néant.	Ind.	— — passive	**23 »**	17 »	19 1/2	17 1/8	18 »	17 3/8	17 3/4	[illegible]
18	1000	45 (1)	4 5	1877	Haïti. — Annuités	720 »	730 »	» »	» »	715 »	715 »	715 »	715
19	100	2 50	2 5	»	Hollande. — 2 1/2 0/0	**64 5/8**	64 5/8	» »	» »	» »	» »	» »	»
20	100	3 »	3	»	Portugal. — 3 0/0	....	....	....	....	....	....	....	....
21	100	5 »	5	Ind.	Naples. — 5 0/0	**80 »**	75 50	76 25	75 50	77 »	76 »	75 50	[illegible]
22	100	5 »	5	»	Piémont. — 5 0/0	**79 »**	75 50	76 50	75 »	76 35	75 50	75 50	[illegible]
23	100	3 »	3	»	— 3 0/0	**49 »**	47 »	48 50	47 »	47 75	46 »	49 »	46
24	100	5 »	5	Ind.	Emprunt italien 1861	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	»
25	1000	40 (2)	4	1871	— Obligations 1834	1100 »	1087 50	1090 »	1090 »	1090 50	1090 »	1110 »	1100
26	1000	40 (2)	4	1883	— — 1849	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	»
27	1000	40 (2)	4	1887	— — 1850	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	»
28	100	5 »	5	»	Rome. — 5 0/0	**74 1/2**	71 »	73 3/4	71 »	73 1/2	71 1/2	73 1/4	71
29	100	4 50	4 5	1899	Russie. — 4 1/2 0/0	**93 »**	93 »	92 1/4	90 1/4	92 »	91 3/4	90 3/4	[illegible]
					OBLIGATIONS DIVERSES.								
30	1000	50 (2)	3	1870	Ville de Paris 1852	1100 »	**1085 »**	1115 »	1100 »	1115 »	1103 »	**1125 »**	1110
31	500	15 (2)	3	1897	— 1855-1860	**478 75**	470 »	475 »	463 75	470 »	456 25	467 50	465
32	225	9 (2)	4	1888	Département de la Seine	230 »	223 75	230 »	228 75	233 75	228 75	**233 75**	[illegible]
33	1250	50 »	4	1908	Ville de Lyon 1854-56 (Lyon)	1090 »	**1058 75**	1090 »	1065 »	**1095 »**	1083 »	1085 »	[illegible]
34	1000	50 »	5	1879	— 1859 (Lyon)	1060 »	1052 50	1083 75	1065 »	**1087 50**	1077 50	1080 »	[illegible]
35	1000	50 (2)	5	1864	Ville de Marseille 1849 (emp. Rochet Bethmann)	1065 »	**1050 »**	1075 »	1062 50	1075 »	1075 »	» »	»
36	100	3 (2)	3	1902	Ville de Lille 1860	**95 »**	92 50	93 »	93 75	93 »	92 50	93 75	91
37	500	20 (2)	4	»	Crédit foncier. — 4 0/0	490 »	480 »	490 »	457 50	490 »	485 »	493 75	[illegible]
38	600	15 (2)	2 5	»	— 3 0/0	**465 »**	453 75	463 75	460 »	463 75	453 75	465 »	[illegible]
39	100	4 (2)	4	»	— 4 0/0	**100 »**	97 50	100 »	98 75	100 »	97 50	98 75	[illegible]
40	120	3 (2)	2 5	»	— 3 0/0	95 »	91 25	93 75	92 50	93 75	91 25	93 75	91
41	1250	30 (2)	2 5	»	— 3 0/0	1022 50	1010 »	**1030 »**	**995 »**	1030 »	1005 »	1025 »	[illegible]
42	500	15 (2)	3	1910	Obligations communales	446 25	441 25	**450 »**	445 »	450 »	440 »	445 »	[illegible]
43	100	3 (2)	3	1910	— cinquièmes	....	....	....	....	....	....	....	....
44	500	25 »	5	1867	Omnibus de Paris	....	....	....	....	....	....	....	....
45	500	30 »	6	(15 ans)	Ports de Marseille (Marseille)	**500 »**	480 »	490 »	**460 »**	490 »	475 »	480 »	[illegible]
46	500	30 »	6	1870	Messageries impériales. Services marit.	530 »	526 25	**540 »**	531 25	538 75	533 »	530 »	[illegible]
47	1250	50 »	4	1871	Mines de la Loire (anciennes) (Lyon)	1165 »	1162 50	1165 »	1165 »	1155 »	**1142 50**	» »	»
48	1250	50 »	4	(75 ans)	— (nouvelles) (Lyon)	**1022 50**	1023 50	1003 50	997 50	1005 »	1000 »	» »	»
49	1200	50 »	4 16	1866	Grand'Combe (anciennes) 1840	1050 »	**1050 »**	1030 »	1050 »	» »	» »	» »	»
50	1250	50 »	4	1899	— (nouvelles) 1844	1001 50	1000 »	1005 »	1000 »	1012 50	1010 »	» »	»
51	500	25 »	5	1884	Vieille-Montagne	435 »	415 »	» »	» »	440 »	440 »	» »	»
52	312 50	15 »	4 8	1884	Châtillon et Commentry (Lyon)	250 »	**250 »**	250 »	250 »	255 »	251 25	256 25	[illegible]
53	500	25 »	5	1863	Horme (anciennes) (Lyon)	470 »	**470 »**	473 »	470 »	480 »	480 »	» »	»
54	300	15 »	5	1905	— (nouvelles) (Lyon)	272 50	272 50	» »	» »	**282 50**	282 50	277 50	[illegible]
55	600	30 »	5	1907	Decazeville (Aveyron)	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	»
56	450	20 »	4 44	1875	J.-F. Cail et Cie	» »	» »	410 »	410 »	**415 »**	415 »	» »	»
57	500	15 »	3	»	Rue Impériale (Lyon)	**545 »**	**530 »**	537 50	536 25	536 25	530 »	536 25	[illegible]
58	300	15 »	3	»	Docks de Marseille	277 50	273 50	277 50	273 50	283 »	273 75	280 »	[illegible]
59	500	25 »	5	1906	Gaz de Paris	**462 50**	450 »	462 50	457 50	462 50	460 »	457 50	[illegible]
60	500	15 »	3	1889	Compagnie générale des Eaux	290 »	285 »	293 75	290 »	295 »	287 50	288 75	[illegible]
					OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER.								
61	1250	60 »	4 8	1936	Rouen-Havre (nouvelles) *dites* 6 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	»
62	1250	50 »	4	1893	Saint-Germain (nouvelles)	**1050 »**	1040 »	1030 »	1030 »	» »	» »	» »	»
63	1250	50 »	4	1891	Strasbourg-Bâle (anciennes)	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	»
64	1250	50 »	4	1891	Paris-Orléans (anciennes) *dites* 5 0/0	1046 25	1025 »	1046 25	1016 25	1025 »	1042 50	1045 »	[illegible]
65	1250	50 »	4	1938	Paris-Orléans (nouvelles) *dites* 5 0/0	985 »	**970 »**	990 »	940 »	990 »	985 »	1000 »	[illegible]
66	1250	50 »	4	1903	Ouest (anciennes) *dites* 5 0/0 … G (3)	**1007 50**	1000 »	1000 »	990 »	1000 »	995 »	1000 »	[illegible]
67	1250	50 »	4	1925	Rouen-Havre (anciennes) *dites* 5 0/0	970 »	960 »	**980 »**	970 »	965 »	965 »	970 »	[illegible]
68	1250	50 »	4	1905	Paris-Lyon (anciennes) *dites* 5 0/0	**1050 »**	1035 »	1050 »	1037 50	1050 »	1045 »	1037 50	[illegible]
69	1250	50 »	4	1938	Paris-Rouen (nouvelles) *dites* 5 0/0	970 »	965 »	980 »	965 »	**1000 »**	980 »	990 »	[illegible]
70	1250	50 »	4	1895	Paris-Versailles (R. D.) (nouvelles)	960 »	**960 »**	» »	» »	**1020 »**	1020 »	» »	[illegible]
71	625	25 »	4	1905	Strasbourg-Bâle (nouvelles) G	490 »	**485 »**	492 50	485 »	490 »	487 50	496 25	[illegible]
72	625	25 »	4	1952	Rhône-Loire *dites* 5 0/0 G	493 75	**491 25**	» »	» »	505 »	495 »	501 25	[illegible]
73	625	25 »	4	1954	Lyon-Méditerranée *dites* 5 0/0 G	520 »	510 »	520 »	512 50	**525 »**	512 50	512 50	[illegible]
74	500	20 »	4	1957	Ouest (Dieppe et Fécamp. Act.) *dit.* 4 0/0 G	» »	» »	355 »	**355 »**	350 »	355 »	» »	[illegible]
75	500	20 »	4	1903	Orsay. (Paris à Sceaux) G (4)	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	[illegible]
76	650	25 »	3 8	1952	Est. — Paris-Strasbourg (anciennes)	497 50	487 50	497 50	492 50	495 25	493 75	500 »	[illegible]
77	1250	40 »	3 3	1918	Paris-Rouen (anciennes) *dites* 4 0/0	» »	» »	780 »	780 »	**785 »**	785 »	» »	[illegible]
78	500	15 »	3	1955	Grand-Central (anciennes)	300 »	**293 75**	300 »	296 25	300 »	297 50	302 75	[illegible]
79	500	15 »	3	1952	Rhône-Loire *dites* 3 0/0 G	301 75	**297 50**	303 50	301 25	300 »	300 »	303 50	[illegible]
80	500	15 »	3	1954	Lyon-Méditerranée *dites* 3 0/0 G	315 »	**301 25**	311 25	307 50	312 50	308 75	315 »	[illegible]
81	500	15 »	3	1951	Paris-Orléans *dites* 3 0/0	305 »	**297 50**	305 »	301 25	303 75	300 »	303 75	[illegible]
82	500	15 »	3	1926	Nord	307 50	**301 25**	310 »	305 25	310 »	308 75	310 »	[illegible]
83	500	15 »	3	1954	Lyon-Genève (anciennes) G	297 50	295 »	301 25	296 25	300 »	297 50	301 25	[illegible]
84	500	15 »	3	1956	Lyon-Genève (nouvelles)	297 50	293 75	300 »	295 »	300 »	297 50	300 »	[illegible]
85	500	15 »	3	1955	Paris-Lyon (nouvelles) *dites* 3 0/0	310 »	303 »	312 50	307 50	**315 »**	311 25	306 25	[illegible]
86	500	15 »	3	1951	Ouest (nouvelles) *dites* 3 0/0 G	298 75	**292 50**	300 »	296 25	300 »	297 50	301 25	[illegible]
87	500	15 »	3	1953	Bourbonnais G (3)	302 50	**297 50**	303 75	298 75	303 75	300 »	303 75	[illegible]
88	500	15 »	3	1957	Midi G	297 50	**292 50**	300 »	296 25	300 »	297 50	300 »	[illegible]
89	500	15 »	3	1956	Bességes-Alais	**300 »**	282 50	300 »	290 »	295 »	292 50	287 50	[illegible]
90	500	15 »	3	1949	Est.—Paris-Strasbourg (nouv.) *dites* 3 0/0	300 »	293 75	300 »	296 25	300 »	297 50	302 50	[illegible]
91	500	15 »	3	1953	Ardennes G	296 25	**290 »**	298 75	295 »	298 75	295 »	298 75	[illegible]
92	500	15 »	3	1957	Dauphiné G	297 50	**292 50**	300 »	296 25	300 »	296 25	300 »	[illegible]
93	500	15 »	3	1958	Paris-Lyon-Méditerranée *fusion* G	302 50	297 50	305 »	301 25	301 75	300 »	300 75	[illegible]
94	500	15 »	3	1945	Autrichiens (Chemins) G	258 75	250 »	260 »	255 »	252 50	248 75	251 25	[illegible]
95	500	15 »	3	1949	Lombards-Vénitiens (Chemins) G	245 »	**240 »**	247 50	243 75	247 50	242 50	245 »	[illegible]
96	500	15 »	3	1951	Romains (Chemins) G	226 25	218 75	222 50	**170 »**	215 »	187 50	216 25	[illegible]
97	500	15 »	3	(99 ans)	Madrid-Saragosse-Alicante	263 75	261 25	265 »	261 25	263 »	263 75	263 »	[illegible]
98	500	15 »	3	1966	Séville-Xérès-Cadix (anciennes)	270 »	260 »	263 75	261 25	270 »	262 50	265 »	[illegible]
99	»	» »	»	»	— (nouvelles)	....	....	256 25	248 75	255 »	248 75	**257 50**	[illegible]
100	500	15 »	3	1957	Cordoue-Séville	**255 »**	252 50	251 75	251 25	255 »	252 50	255 75	[illegible]
101	500	15 »	3	1963	Pampelune-Saragosse	253 »	250 »	**257 50**	**230 »**	256 25	246 25	257 50	[illegible]
102	500	[illegible]	3	1958	Nord-Espagne	253 »	252 50	**261 25**	253 75	258 75	253 75	247 50	[illegible]
103	500	[illegible]	[illegible]	»	Montblanch-Reus	**245 »**	237 50	240 »	236 25	240 »	237 50	243 50	[illegible]
104	500	[illegible]	[illegible]	»	Ligne d'Italie. — Rhône et Simplon	**227 50**	220 »	221 25	210 »	211 25	**150 »**	192 50	[illegible]
105	250	[illegible]	[illegible]	1937	Graissessac-Béziers	**85 »**	80 »	83 75	60 »	75 »	65 »	64 75	[illegible]

(1) Pendant d[illegible] …ures le produit ne sera plus que de 30 francs.
(2) En outre d[illegible] …ont droit, pour les premiers numéros sortis à chaque tirage, à des lots d'importance diverse.
(3) La lettre G indique une garantie de minimum d'intérêt par le gouvernem[illegible]

Google

…é Paris, Lyon et Marseille pendant l'année 1861. — VALEURS A REVENU FIXE.

MAI.		JUIN.		JUILLET.		AOUT.		SEPTEMBRE.		OCTOBRE.		NOVEMBRE.		DÉCEMBRE.		REPÈRES
plus haut	plus bas	plus haut.	plus bas	plus haut	plus bas	plus haut.	plus bas.	plus haut	plus bas.	plus haut.	plus bas.	plus haut.	plus bas.	plus haut.	plus bas.	
69 65	68 40	69 50	67 35	67 90	67 45	69 »	67 40	69 40	69 60	68 50	67 10	70 15	68 »	69 30	67 »	1
84 50	84 »	84 »	83 »	85 »	83 »	85 40	85 »	85 »	83 »	83 50	83 »	83 50	83 30	83 50	80 »	2
94 40	94 10	94 10	94 10	94 40	94 20	94 40	94 40	95 »	92 50	92 50	92 50	94 »	93 »	92 35	90 »	3
96 75	95 50	96 90	96 10	98 »	96 75	98 60	97 80	99 »	98 »	95 40	95 25	97 05	95 25	95 60	94 50	4
....	....	....	....	458 25	453 75	458 75	453 75	456 75	450 »	451 25	445 »	453 75	446 25	450 »	443 »	5
1210 »	1210 »	1210 »	1210 »	1212 50	1210 »	1212 50	1210 »	» »	» »	1210 »	1190 »	1215 »	1190 »	1200 »	1190 »	6
93 75	93 75	» »	» »	97 50	93 75	95 »	95 »	95 »	95 »	95 »	95 »	» »	» »	95 »	95 »	7
92 1/8	91 3/8	92 1/8	89 3/8	90 1/2	89 3/8	92 7/8	90 »	94 1/8	92 6/8	91 3/8	92 1/4	91 3/8	90 3/4	91 3/8	89 7/8	8
73 »	68 7/8	74 1/2	71 »	74 »	70 1/2	72 1/2	72 »	73 »	73 »	72 1/2	72 »	72 1/2	70 1/2	72 1/8	71 3/4	9
101 »	98 3/4	100 »	99 »	100 1/2	100 »	101 »	100 1/2	101 1/4	101 »	102 1/2	99 1/2	100 »	99 »	100 »	99 1/4	10
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	83 5/8	81 3/4	83 1/2	83 1/2	» »	» »	11
» »	» »	» »	» »	» »	» »	57 3/4	57 3/4	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	12
51 1/4	49 1/4	51 1/4	49 1/4	49 1/2	47 1/2	49 1/2	48 1/2	49 3/4	49 5/8	49 1/2	49 »	51 5/8	49 »	51 »	50 »	13
50 1/4	48 1/2	50 3/4	49 »	49 1/2	47 1/4	49 1/8	47 3/4	49 3/4	48 5/8	48 5/8	48 »	49 5/8	48 »	49 1/2	49 »	14
49 1/4	48 3/4	49 3/8	47 1/8	48 »	46 »	47 1/2	46 1/4	47 3/4	47 »	47 1/4	47 »	48 3/8	47 1/4	47 7/8	47 1/2	15
45 1/4	41 1/2	43 1/4	41 »	42 3/4	40 7/8	42 1/4	41 3/8	42 1/4	42 »	42 »	41 1/2	42 3/4	41 1/2	42 »	41 »	16
17 1/4	16 »	17 1/8	16 1/4	16 3/4	16 »	16 3/4	16 »	17 1/4	16 7/8	16 3/4	15 3/4	17 1/2	16 1/2	16 3/4	15 1/4	17
732 50	732 50	750 »	732 50	730 »	690 »	740 »	710 »	747 50	725 »	745 »	745 »	730 »	725 »	730 »	730 »	18
» »	» »	65 »	65 »	» »	» »	65 1/2	65 1/2	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	19
46 »	46 »	46 »	46 »	44 1/2	44 1/2	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	20
75 »	75 »	76 »	75 »	74 »	67 »	74 50	68 50	72 »	71 »	74 50	70 »	70 »	70 »	» »	» »	21
74 40	73 20	74 »	73 »	73 70	70 60	73 35	71 »	71 80	70 90	70 95	68 60	69 30	68 »	68 45	64 60	22
47 »	46 75	48 »	46 »	48 »	46 »	47 »	46 50	46 50	46 »	45 50	41 50	44 »	42 »	43 »	41 »	23
» »	» »	» »	» »	» »	» »	72 05	71 60	72 30	71 20	71 40	68 60	69 35	69 85	68 75	64 60	24
1120 »	1100 »	1105 »	1100 »	1095 »	1070 »	1060 »	1060 »	1060 »	1060 »	» »	» »	1060 »	1060 »	1065 »	1060 »	25
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	26
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	27
74 1/2	73 1/2	74 1/8	70 1/4	72 1/2	71 »	72 3/4	71 3/4	73 »	73 »	72 1/4	70 3/4	72 1/4	70 3/4	71 »	64 1/2	28
90 7/8	90 1/2	90 1/2	90 1/2	» »	» »	92 1/2	89 1/2	91 »	90 »	91 »	89 1/2	91 »	90 3/4	» »	» »	29
1105 »	1100 »	1105 »	1100 75	1100 »	1085 »	1105 »	1097 50	1120 »	1105 »	1120 »	1105 »	1105 »	1090 »	1105 »	1095 »	30
472 50	462 50	475 »	465 »	470 »	465 »	475 »	472 50	466 25	457 50	462 50	451 25	460 »	450 »	458 75	451 25	31
230 »	225 »	228 75	225 »	228 75	221 25	226 25	223 75	227 50	225 »	227 50	223 75	228 75	223 75	228 75	225 »	32
1082 50	1065 »	1086 25	1080 »	1086 25	1080 »	1085 »	1070 »	1080 »	1074 50	1075 »	1070 »	1080 »	1076 25	1080 »	1076 25	33
1080 »	1060 »	1086 25	1077 50	1080 »	1001 25	1075 »	1070 »	1072 50	1070 »	1070 »	1052 50	1075 »	1070 »	1073 75	1068 »	34
1100 »	1060 »	» »	» »	1075 »	1060 »	1076 25	1065 »	1073 75	1070 »	1074 75	1074 25	1120 »	1090 »	1160 »	1060 »	35
93 75	92 50	93 75	92 50	95 »	92 50	95 »	93 75	91 75	91 25	93 75	91 25	95 »	91 25	95 »	92 50	36
495 »	440 »	486 25	480 »	485 »	460 »	488 75	485 »	488 75	485 »	490 »	486 25	490 »	475 »	480 »	470 »	37
465 »	455 »	465 »	455 »	460 »	455 »	465 »	460 »	465 »	461 25	465 »	460 »	461 25	462 50	460 »	445 »	38
100 »	96 25	98 75	95 »	97 50	96 25	98 75	97 50	98 75	97 50	98 75	97 50	98 75	96 25	97 50	92 50	39
93 75	91 25	96 25	92 50	93 75	92 50	93 75	92 50	95 »	92 50	95 »	92 50	95 »	90 »	92 50	86 25	40
1022 »	1013 75	1030 »	1007 50	1035 »	1015 »	1031 75	1020 »	1030 »	1020 »	1025 »	1017 50	1025 »	995 »	1025 »	1005 »	41
442 50	428 75	438 75	433 75	447 50	438 75	445 »	442 50	445 »	435 »	437 50	430 »	437 50	410 »	432 50	426 25	42
....	....	....	....	92 50	90 »	92 50	90 »	91 25	87 50	90 »	85 »	90 »	85 »	88 75	86 25	43
....	....	....	....	455 »	451 75	455 »	452 50	455 »	450 »	455 »	450 »	450 »	448 75	452 50	445 »	44
500 »	476 25	500 »	491 25	495 »	460 »	445 »	480 »	490 »	482 50	490 »	487 50	500 »	485 »	500 »	490 »	45
535 »	531 25	530 »	531 25	530 »	527 50	540 »	540 »	532 50	528 75	520 »	513 75	525 »	515 »	530 »	520 »	46
» »	» »	» »	» »	1160 »	1157 50	1165 »	1165 »	1165 »	1165 »	» »	» »	» »	» »	1170 »	1170 »	47
1005 »	1000 »	1000 »	1005 »	1010 »	1005 »	990 »	980 »	990 »	982 50	982 50	940 »	982 50	980 »	980 »	980 »	48
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	1150 »	1150 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	49
997 50	995 »	997 50	997 50	» »	» »	1010 »	1010 »	1025 »	1025 »	» »	» »	1000 »	997 50	» »	» »	50
450 »	440 »	447 50	440 »	» »	» »	425 »	425 »	» »	» »	435 »	425 »	430 »	430 »	435 »	435 »	51
» »	» »	252 50	252 50	250 »	250 »	251 25	250 »	» »	» »	260 »	260 »	» »	» »	260 »	250 »	52
480 »	480 »	480 »	480 »	482 50	482 50	» »	» »	470 »	470 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	53
277 50	276 25	272 75	272 75	270 »	270 »	270 »	267 50	272 50	271 25	265 »	265 »	265 »	265 »	» »	» »	54
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	55
» »	» »	412 50	412 50	402 50	402 50	» »	» »	412 50	412 50	410 »	410 »	405 »	405 »	» »	» »	56
537 50	535 »	545 »	535 »	545 »	530 »	540 »	536 25	538 75	533 »	535 »	530 »	535 »	532 50	540 »	535 »	57
282 50	275 »	285 »	277 50	285 »	272 50	277 50	275 »	283 75	277 50	282 50	282 50	283 75	280 »	287 50	280 »	58
468 75	465 »	462 50	447 50	455 »	446 25	453 75	448 75	451 25	448 75	451 25	440 »	445 »	440 »	446 25	441 25	59
281 25	280 »	290 »	288 75	297 50	287 50	292 50	287 50	295 »	291 25	288 »	280 »	286 25	281 25	285 »	282 50	60
1083 »	1075 »	» »	» »	» »	» »	1055 »	1055 »	» »	» »	1045 »	1045 »	» »	» »	1085 »	1045 »	61
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	990 »	975 »	» »	» »	62
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	960 »	955 »	955 »	940 »	960 »	960 »	981 25	981 25	63
1047 50	1035 »	1047 50	1045 »	1030 »	1020 »	1060 »	1040 »	1060 »	1050 »	1060 »	1060 »	1070 »	1070 »	1070 »	1040 »	64
1007 »	1000 »	1005 »	1005 »	990 »	990 »	1000 »	985 »	1010 »	1000 »	1010 »	1010 »	1010 »	1010 »	1020 »	1010 »	65
997 50	995 »	1000 »	995 »	975 »	975 »	990 »	975 »	990 »	980 »	990 »	980 »	1000 »	990 »	1000 »	1000 »	66
976 »	970 »	970 »	970 »	975 »	975 »	980 »	975 »	975 »	950 »	975 »	970 »	980 »	952 50	980 »	972 50	67
1022 75	1010 »	1030 »	1031 25	1010 »	1015 »	1040 »	1037 50	1050 »	1010 »	1010 »	1015 »	1025 »	1015 »	1027 50	1025 »	68
1000 »	990 »	975 »	975 »	980 »	975 »	980 »	980 »	980 »	980 »	980 »	970 »	980 »	972 50	965 »	957 50	69
1000 »	1000 »	» »	» »	» »	» »	1000 »	1000 »	» »	» »	» »	» »	990 »	990 »	» »	» »	70
498 25	495 »	500 »	496 25	487 50	487 50	490 »	490 »	490 »	490 »	492 50	490 »	497 50	492 50	497 50	495 »	71
502 50	502 50	506 25	502 50	496 25	491 25	500 »	498 75	500 »	500 »	501 25	500 »	501 25	501 25	507 50	504 25	72
510 »	509 75	520 »	510 »	520 »	515 »	525 »	515 »	523 75	517 50	510 »	510 »	510 »	507 50	510 »	507 50	73
375 »	375 »	375 »	375 »	365 »	365 »	375 »	375 »	365 »	365 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	74
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	75
497 50	497 50	492 50	487 50	493 75	488 75	496 25	491 25	500 »	493 75	500 »	493 75	505 »	497 50	492 50	483 75	76
775 »	775 »	» »	» »	» »	» »	760 »	760 »	» »	» »	760 »	760 »	770 »	760 »	» »	» »	77
306 75	297 50	305 »	301 25	298 75	293 75	302 50	297 50	302 50	297 50	305 »	297 50	303 75	298 75	303 »	302 50	78
305 »	302 50	306 25	305 »	297 50	297 50	301 75	300 »	» »	» »	310 »	301 25	301 25	301 25	307 50	300 »	79
316 25	310 »	315 »	311 25	307 50	305 »	310 »	306 25	311 25	306 25	312 50	306 25	313 75	310 »	315 »	307 50	80
306 25	301 25	308 75	303 »	302 50	297 50	303 75	300 »	303 »	302 50	303 75	300 »	308 75	302 50	307 50	302 50	81
312 50	306 25	312 50	308 75	303 75	301 25	305 »	301 25	305 25	302 50	305 »	302 50	312 50	303 75	310 »	307 50	82
305 »	300 »	305 »	300 »	298 75	293 75	300 »	297 50	302 50	298 75	300 »	297 50	303 »	298 75	302 50	298 75	83
302 50	300 »	303 75	300 »	298 75	292 50	300 »	297 50	302 50	297 50	300 »	297 50	301 25	298 75	300 »	298 75	84
305 »	302 50	310 »	303 75	310 »	306 25	311 25	308 75	315 »	304 75	307 50	300 »	310 »	301 25	310 »	302 50	85
305 »	298 75	305 »	300 »	297 50	292 50	300 »	296 25	302 50	298 75	301 25	297 50	302 50	297 50	303 75	300 »	86
305 25	301 25	307 50	302 50	303 75	297 50	303 75	301 25	305 »	301 25	303 »	300 »	308 75	301 25	306 25	302 50	87
305 »	298 75	306 25	300 »	297 50	292 50	300 »	296 25	302 50	298 75	302 50	298 75	303 »	300 »	302 50	298 75	88
302 75	296 25	290 »	288 25	295 »	291 25	295 »	292 50	295 »	293 75	287 50	280 »	288 75	286 25	287 50	286 25	89
305 »	298 75	297 50	293 »	297 50	293 75	300 »	296 25	302 50	298 75	301 25	298 75	305 »	300 »	296 25	291 25	90
300 »	296 25	303 75	300 »	298 75	291 25	296 25	293 75	297 50	293 75	297 50	291 75	298 75	295 »	298 75	295 »	91
303 75	297 50	306 25	301 50	300 »	292 50	300 »	297 50	302 50	298 75	300 »	297 50	301 75	298 75	301 25	297 50	92
305 »	300 »	308 75	300 50	300 »	293 75	302 50	298 75	303 75	301 25	303 75	300 »	306 25	302 50	305 »	302 50	93
257 75	252 50	260 »	256 25	267 50	257 50	275 »	263 75	261 75	257 50	260 »	256 25	254 75	255 »	258 75	255 »	94
253 50	245 »	252 75	230 »	245 »	242 50	255 »	243 75	252 50	250 »	251 25	246 25	250 »	247 50	250 »	248 75	95
230 »	245 »	225 »	220 »	215 »	210 »	221 25	240 »	230 »	216 25	217 50	211 25	215 75	213 75	217 50	212 50	96
267 50	263 75	267 50	263 »	260 »	259 25	262 50	256 25	255 »	261 25	266 25	262 50	268 75	262 50	264 75	263 75	97
270 25	265 »	276 25	271 25	275 »	263 75	275 »	265 »	275 »	270 »	275 »	267 50	276 »	272 50	275 »	265 »	98
250 »	245 »	250 »	240 25	248 75	242 50	246 25	243 75	246 25	243 75	245 »	242 50	250 »	276 25	237 50	230 »	99
253 »	252 50	253 »	252 50	248 75	242 50	250 »	243 75	252 50	247 50	247 50	245 »	250 »	246 25	252 50	248 75	100
257 50	247 75	247 50	245 25	247 50	246 25	252 50	247 50	255 »	251 25	243 75	237 50	241 25	235 »	237 50	233 75	101
257 50	245 »	250 »	245 »	250 »	246 25	255 »	247 50	256 25	252 50	246 25	240 »	245 »	241 25	243 75	240 »	102
230 »	227 50	230 »	227 50	230 »	221 75	226 25	220 »	225 »	222 50	226 »	203 75	221 »	203 75	220 »	215 »	103
203 »	197 25	213 75	205 »	200 »	183 50	200 »	196 25	200 »	190 »	192 50	183 »	180 »	172 50	190 »	177 50	104
67 50	61 25	62 50	57 50	61 25	56 25	82 50	60 »	76 25	73 75	75 »	66 25	75 »	70 »	75 »	70 »	105

…mins de fer existe ; les obligations non accompagnées de cette lettre n'ont d'autre … que celle de la Compagnie qui les a émises.

(4) Garanties par la Compagnie de Paris à Orléans et par les deux anciennes Compagnies du Grand-Central et de Paris à Lyon actuellement dissoutes, mais remplacées par Paris-Lyon-Méditerranée.

DE LA RESPONSABILITÉ DES DIRECTEURS DE MINES.

Le directeur de mines qui abandonne momentanément, ou isole momentanément par des barrages un chantier de sa mine, est-il tenu d'en faire la déclaration à l'ingénieur des mines de l'État de son district?

Est-il responsable des fautes de son maître mineur?

Ces deux graves questions, qui touchent de si près à la tranquillité d'esprit que réclame le service de directeur d'une mine de houille, pour protéger ses ouvriers contre tous les dangers, pour bien conduire les intérêts des propriétaires de la mine qu'il dirige; ces deux graves questions, qui touchent au repos personnel du directeur de mines, comme à l'intérêt général des houillères, ont été soulevées récemment, par suite d'un accident survenu aux mines de Bességes, dans le département du Gard.

Nous exposerons les faits, que nous ferons suivre de quelques observations :

Le 22 juillet dernier, une explosion de grisou se produisit dans un des chantiers des mines de Bességes. Cet accident fut déterminé par une série de fautes du maître mineur, Clément Robert, chargé de surveiller les travaux. Trois personnes furent légèrement atteintes, trois ont succombé aux suites de leurs blessures; Robert, cause imprudente du sinistre, et deux ouvriers boiseurs.

Dès le lendemain matin, M. le président du tribunal d'Alais et M. le procureur impérial se transportèrent sur les lieux; — ces deux magistrats recueillirent la déclaration dudit Robert et de plusieurs témoins; — ils se firent représenter les ordres de service de la Compagnie, ainsi que tous les registres, plans et documents propres à éclairer leur religion.

Une instruction fut suivie; . . elle établit jusqu'à l'évidence que l'explosion était le résultat funeste de trois imprudences caractérisées, dont le malheureux Robert s'était rendu coupable.

Mais M. l'ingénieur en chef des mines, Meugy, indiqua que M. Chalmeton, directeur de la Compagnie de Bességes, aurait dû ne pas s'en rapporter à la surveillance de Robert.

Ce fonctionnaire ajoutait qu'il y avait eu contravention au décret du 3 janvier 1813, faute par le directeur de la Compagnie d'avoir prévenu l'administration, en juin et juillet, des travaux effectués à cette double époque dans le quartier des mines, théâtre de l'accident survenu.

Il s'agissait d'un point de droit. — M. Chalmeton fut cité devant le tribunal correctionnel d'Alais, pour répondre à la double inculpation :

1° D'avoir contrevenu aux lois et décrets sur la matière, pour n'avoir pas avisé de certains travaux les ingénieurs de l'État;

2° De s'être associé par sa négligence à l'une des fautes de Robert.

A l'audience du 23 août, les débats confirmèrent les renseignements de l'information. M. Meugy, qui l'avait expressément reconnu dans sa déposition écrite, ne disconvint pas que les travaux ordonnés par M. Chalmeton n'eussent été parfaitement entendus; il persista néanmoins à le présenter comme responsable et comme ayant méconnu le décret de 1813.

Les articles du décret de 1813, invoqués pour soutenir la contravention, sont ainsi conçus :

Art. 8. — Il est défendu à tout propriétaire d'abandonner en totalité une exploitation, si auparavant elle n'a pas été visitée par l'ingénieur des mines.

Les plans intérieurs seront visités par lui; il en dressera procès-verbal, par lequel il fera connaître les causes qui peuvent nécessiter l'abandon.

Le tout sera transmis par lui, ainsi que son avis, au préfet du département.

Art. 9. — Lorsque l'exploitation sera de nature à être abandonnée par portion ou étages, et à des époques différentes, il y sera procédé successivement et de la manière sus indiquée.

Dans les deux cas, le préfet ordonnera les dispositions de police, de sûreté et de conservation qu'il jugera convenables, d'après l'avis de l'ingénieur [illegible].

Dans le conflit, M. le procureur impérial préféra; il partagea le sentiment de M. l'ingénieur en chef; avec une juste impartialité, le réquisitoire rendit témoignage et de la distinction spéciale de la direction de Bességes, et de la sollicitude dévouée, paternelle que M. Chalmeton, directeur depuis vingt et un ans, a toujours eue pour les nombreux ouvriers travaillant sous ses ordres; mais il conclut à une condamnation.

Le tribunal acquitta.

Les motifs du jugement posent magistralement les vrais principes; ils les appliquent aux faits; ils ne se bornent pas à constater le doute; ils sont la justification complète de M. Chalmeton.

Appel a été fait par M. le procureur impérial, et la Cour de Nîmes a confirmé le jugement.

Qu'il nous soit permis d'examiner rapidement les deux chefs d'accusation.

1° *Contravention.* — Le décret de 1813 veut que l'administration des mines soit prévenue au moment où on *abandonne* une exploitation.

Rien de plus juste et de plus sage. L'intérêt public exige que les plans de l'exploitation abandonnée soient en règle et soient exacts, et les ingénieurs de l'État sont chargés d'en constater la présence et d'en vérifier l'exactitude; ils en sont les dépositaires.

On comprend parfaitement qu'il y a intérêt public à ce qu'une exploitation ne soit pas abandonnée sans que l'administration puisse en apprécier encore les ressources, surtout au point de vue du combustible; il est, en effet, nécessaire que l'administration sache si le public peut manquer de charbon.

Il y a intérêt public à ce que les exploitants voisins ne puissent s'approcher d'une exploitation abandonnée sans être prévenus par les plans; sans cette mesure de précaution, ils pourraient percer dans les anciens travaux, y rencontrer des eaux accumulées par le temps, et compromettre leur propre exploitation en même temps que la vie de leurs ouvriers.

Le dépôt des plans des exploitations abandonnées est encore nécessaire pour déterminer l'emplacement des constructions qui se font à la surface.

Il y a intérêt public à ce que l'on connaisse les causes exactes de l'abandon d'une mine. Enfin, d'autres exploitants qui voudraient reprendre l'exploitation abandonnée, doivent pouvoir le faire en toute connaissance de cause, et être en mesure de consulter, chez les ingénieurs de l'État, les plans exacts des anciens travaux, afin de ne compromettre ni leurs capitaux ni la vie de leurs ouvriers.

Mais quel rapport y a-t-il entre l'abandon d'une exploitation et la suspension momentanée d'un, deux ou trois chantiers d'une mine en pleine exploitation, par suite de l'abondance du grisou, de l'eau, de la présence d'un éboulement, ou parce qu'il y a trop de charbon au dehors de la mine, ou enfin parce que les ouvriers viennent à manquer?

Dans une exploitation un peu importante, comme celle de Bességes, où l'on compte cinq à six cents chantiers, on en suspend chaque jour quelques-uns, sans qu'il soit possible de faire autrement. Faut-il en prévenir l'administration? Pourquoi? dans quel but? l'intérêt public est-il menacé?

Dans ce cas, les ingénieurs de l'État qui doivent vérifier les chantiers abandonnés ne suffiraient pas à leur tâche, et dans chaque district il en faudrait un nombre incalculable qui n'aurait d'autre occupation que de se transporter sur les mines et vérifier des plans.

En général, les travaux de mines sont de deux sortes : les travaux d'exploitation, de production dans un champ déjà préparé, et les travaux préparatoires qui consistent à ouvrir un champ d'exploitation. Ces derniers travaux consistent en grandes voies de roulage, en galeries d'aérage, etc. Or, si ce nouveau champ, découpé par des galeries principales, est prêt avant que les besoins du commerce n'en exigent l'exploitation, on attendra quelques jours et même quelques mois avant d'y travailler; on aura momentanément abandonné tous ces travaux. Est-ce là le cas d'un abandon? Évidemment non, puisqu'il s'agit de travaux neufs qui seront repris au premier moment favorable.

Lorsque, pour l'aérage, on fait deux galeries qui vont à la rencontre l'une de l'autre, il arrive souvent que l'une d'elles parvient à un point tel qu'il y aurait danger de la poursuivre. On l'abandonne alors, jusqu'à ce que la seconde l'ait rencontrée. Est-ce encore là l'abandon d'une portion de mine? Évidemment non.

Nous n'en finirions pas si nous voulions citer les cas si nombreux dans les travaux d'une mine de houille, où l'on est forcé d'abandonner momentanément un ou plusieurs chantiers, sans qu'on puisse les considérer comme cas d'abandon définitif, et pour lesquels il n'y a évidemment lieu à faire aucune déclaration à l'administration des mines.

Tel est le cas qui s'est présenté à la mine de Bességes dans le mois de juillet dernier, et qui a motivé l'accusation de contravention et le jugement du tribunal d'Alais, confirmé par la Cour impériale de Nîmes.

Ce jugement établit nettement la situation par les considérants suivants :

En ce qui touche la prétendue contravention :

Attendu que les articles 8 et 9 du décret du 3 janvier 1813 n'imposent aux exploitants l'obligation de prévenir l'autorité que lorsqu'ils veulent abandonner l'exploitation d'une manière définitive;

« Attendu, en effet, que, dans l'hypothèse d'un abandon définitif, il importe que l'état de la mine soit préalablement constaté, afin que, si plus tard il arrive qu'on vienne à reprendre les travaux, on puisse, malgré les bouleversements du sol, retrouver la direction et connaître l'avancement de l'exploitation ancienne; mais que ni le texte, ni l'esprit du décret ne s'appliquent à l'isolement provisoire d'une fraction de chantier, pour cause d'agglomération du grisou;

Attendu que, pour le cas spécial, où le premier besoin est de veiller sans retard à la sécurité des ouvriers, la règle de conduite des exploitants est définitive et tracée par l'article 2 de l'arrêté préfectoral du 3 novembre 1851;

Attendu que les motifs qui viennent d'être déduits répugnent à ce que les exploitants soient tenus, sous peine de contravention, de prévenir les ingénieurs de l'État, lors de la reprise des travaux dans un chantier qui avait été momentanément isolé, etc., etc., etc.

La question est donc jugée conformément à tous les principes de justice et d'équité; et il est établi qu'on ne saurait appliquer le même système de réglementation à une portion de mine momentanément abandonnée et à une exploitation abandonnée d'une manière définitive.

2° *Imprudence.* — Dans une mine, comme partout et dans toutes choses, chacun devrait être responsable de ses actes, du premier jusqu'au dernier, dans les limites de ses attributions. Est-ce qu'un Directeur de mines soit, responsable d'un accident causé par l'imprudence d'un contre-maître, d'un ouvrier, etc., ne serait pas autre chose, à notre avis, qu'exiger le renversement des lois du bon sens. Quand, sur un chemin de fer, un aiguilleur fait dérailler un train parce qu'il n'exécute pas bien sa consigne, menace-t-on de la police correctionnelle MM. Didion, Talabot, Juillien, etc.? Lorsqu'un tâcheron provoque par sa faute un accident sur une route impériale traduit-on en police correctionnelle, l'ingénieur ordinaire, l'ingénieur en chef, l'inspecteur général des ponts et chaussées?

Pourquoi vouloir pour les mines une législation différente?

Pourquoi être plus sévère pour un directeur de mines? Ne pourrait-on pas craindre de détourner de cette carrière les hommes de valeur?

Le jugement du tribunal d'Alais, confirmé par la Cour impériale de Nîmes, indique la part de responsabilité qui incombe à chacun dans le service des travaux d'une mine :

Attendu qu'à l'ingénieur appartient la conception des plans à suivre et la transmission aux contre-maîtres des ordres d'exécution;

Que sa responsabilité serait engagée par des accidents provenant soit de plans mal conçus ou incomplets, de l'insuffisance des ordres d'exécution donnés aux contre-maîtres;

...ttendu que ces derniers ont pour devoir de faire exécuter les plans que l'ingénieur leur a expliqués, comme ... tout l'ouvrier est tenu de se conformer à ce que prescrivent les contre-maîtres;

...ttendu que l'ingénieur ne pourrait être taxé d'imprudence, ni déclaré responsable, à suite des faits d'un contre-maître, que s'il avait conféré ces fonctions à un agent connu malhabile, etc.

Il résulte donc de ces considérants :

Que l'ingénieur chargé de diriger les travaux d'une mine n'est responsable que du vice de ses plans, ou de l'insuffisance des explications qu'il donnait quand il en ordonne l'exécution, ou de l'imprudence avec laquelle il accepterait des subordonnés malhabiles. L'ingénieur n'a ni à exécuter ni à surveiller matériellement les travaux manuels; il est responsable de ses actes seulement. Le maître mineur doit faire exécuter ponctuellement les ordres qui lui sont donnés, l'ouvrier doit les exécuter, et *chacun, dans la limite de ses attributions propres, est responsable de ses actes.*

Ces explications, ainsi formulées, placent les directeurs de mines à l'abri des fausses interprétations de la loi, dans les cas si graves de certains accidents; et le jugement d'Alais définit nettement leur situation, qui ne serait vraiment pas tolérable si elle devait rester soumise à des exigences exagérées.

Les mines de houille acquièrent tous les jours une importance de plus en plus grande. En 1847 elles occupaient trente-cinq mille ouvriers environ, et aujourd'hui plus de soixante mille y sont employés; il est assurément nécessaire que l'État exerce sur cette population croissante une surveillance protectrice, mais il y a loin de cette surveillance bienveillante qui est dans l'esprit de la loi, à une action qui ne tendrait à rien moins qu'à mettre le directeur de mines dans un état de crainte et de suspicion continuelles.

La France est encore tributaire envers l'étranger de près de la moitié de sa consommation de houille malgré la richesse et l'abondance de ses gîtes; elle doit travailler beaucoup encore pour arriver à satisfaire à ses propres besoins, et le moment ne serait pas bien choisi pour ôter aux directeurs de mine leur liberté d'action par des mesures qui pourraient altérer la confiance qu'ils doivent avoir en eux-mêmes. Il semble que le gouvernement, jaloux de la prospérité nationale, qui *fait* tant d'efforts pour l'accroître, doit les aider, les soutenir par tous les moyens possibles, et empêcher qu'aucune interprétation fausse ou extrême de la loi puisse venir les troubler et les entraver dans leurs fonctions si utiles et même nécessaires au bien être général.

Nous sommes convaincu que la presque unanimité du corps impérial des mines, composé d'hommes si éminents, partage nos sentiments; presque tous les ingénieurs connaissent les difficultés de toute nature que les directeurs de mines ont souvent à surmonter, et ce n'est qu'à la dernière extrémité, en présence de l'évidence la plus matérielle des faits, que ces ingénieurs se décideront à les envoyer en police correctionnelle.

Sans cette sagesse qui distingue le corps impérial chargé de la surveillance des mines, la situation d'un directeur serait véritablement intolérable, surtout dans l'état actuel de la législation, qui comprend depuis 1810 une foule de décrets et d'arrêtés ignorés de la plupart d'entre eux.

ALFRED CAILLAUX,
Ancien directeur de mines.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de ... La Société se charge **gratuitement**, *au moyen de simples de chèques*, de tous les services de caisse des sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le *sénateur, président*, Marquis G. d'AUDIFFRET.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

Numéros des obligations émises par la Compagnie de l'Est et par les Compagnies fusionnées, à rembourser par suite du tirage effectué le 30 janvier 1862.

514 Obligations 5 0/0 de la Compagnie, remboursables à 650 francs à partir du 1er juin 1862.

Numéros 1 à 308,828.

88	25330	50503	73900	95380	110570
378	26060	50826	74252	96057	111150
2038	26223	51196	75718	96651	111367
2466	26719	52689	76543	97097	112314
2764	27870	53831	76569	98212	112752
2918	29008	56174	77127	98406	112992
6537	29767	56238	78274	98729	116059
6629	29756	56247	79738	99124	116847
7030	29906	56858	79709	99271	120632
7946	29976	57213	81515	[illegible]	120819
8064	30250	57304	81518	99671	121059
9113	31552	57420	83274	99806	122164
9432	31685	58160	84220	100181	123298
9875	34590	58251	84736	101566	123554
10532	35111	60261	86054	101885	123869
11645	35689	62525	86891	102256	124031
14569	36141	63354	86956	103306	124826
14829	36566	63450	87098	104272	124854
15732	37188	63519	87179	104813	126003
17222	37900	64725	87253	105308	126876
18268	38832	65832	87799	105814	128090
18771	41319	66141	88276	105965	128712
19101	41780	66907	88776	106170	129017
20081	42002	67748	91253	106140	130547
20144	42093	68132	91843	107088	132533
20847	44311	71074	92577	107111	133336
21583	44921	71352	94295	107233	134140
21841	45381	71533	94344	108124	136611
22239	48591	71912	94741	108573	136743
23667	49323	72487	95081	109822	138009
24350	50383	72940	95109	110146	138618

145099 à 145108	197009 à 197018	271659 à 271668
152169 à 152178	198629 à 198638	285699 à 285708
159099 à 159108	222799 à 222808	293999 à 294008
160979 à 160988	226149 à 226158	296179 à 296188
170339 à 170348	231309 à 231318	308499 à 308508
186699 à 186708	238449 à 238456	331379 à 331388
188899 à 188908	239459 à 239468	351589 à 351598
191969 à 191978	262359 à 262368	364739 à 364748
194669 à 194678	262869 à 262878	

2,473 Obligations 3 0/0 de la Compagnie, remboursables à 500 francs, à partir du 1er juin 1862.

Numéros 1 à 900,000.

12481 à 12500	329921 à 329940	602321 à 602340
15241 à 15260	332701 à 332720	618921 à 618940
22561 à 22580	334241 à 334260	619061 à 619080
35141 à 35160	344421 à 344440	621821 à 621840
35541 à 35560	349101 à 349120	622021 à 622040
35781 à 35800	373921 à 373940	633941 à 633960
38481 à 38500	393921 à 393940	634781 à 634800
40081 à 40100	396901 à 396920	640001 à 640020
53181 à 53200	403601 à 403620	656181 à 656200
71421 à 71440	407121 à 407137	693321 à 693340
87501 à 87520	410701 à 410720	699741 à 699760
89841 à 89860	412441 à 412460	702701 à 702720
94161 à 94180	429481 à 429500	720061 à 720080
95041 à 95060	433721 à 433740	732081 à 732100
115881 à 115900	434241 à 434260	733541 à 733560
134241 à 134260	435921 à 435940	750861 à 750880
146581 à 146600	443301 à 443320	762031 à 762050
156021 à 156040	471761 à 471780	768901 à 768920
159881 à 159900	472721 à 472740	770261 à 770280
163341 à 163360	476001 à 476020	776221 à 776240
169181 à 169200	480281 à 480300	777481 à 777500
178381 à 178400	491121 à 491124	782501 à 782520
188461 à 188480	492581 à 492600	785621 à 785640
188741 à 188760	506601 à 506620	805261 à 805280
196901 à 196920	510081 à 510100	811181 à 811200
196321 à 196340	517181 à 517200	838201 à 838220
204821 à 204840	520561 à 520580	839021 à 839040
212281 à 212300	525701 à 525720	852541 à 852560
242001 à 242020	531221 à 531234	862721 à 862740
243721 à 243740	531861 à 531880	865161 à 865180
257521 à 257540	551681 à 551700	866921 à 866940
259481 à 259500	553561 à 553580	879781 à 879800
264481 à 264500	558781 à 558800	885281 à 885300
287981 à 288000	561301 à 561320	885901 à 885912
299081 à 299082	576701 à 576720	890041 à 890060
307961 à 307980	584861 à 584880	894521 à 894540
320921 à 320940	596081 à 596100	
322161 à 322180	599621 à 599640	

OBLIGATIONS DES COMPAGNIES RACHETÉES OU FUSIONNÉES.

11 Obligations de 1,000 francs de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843), remboursables à 1,250 francs à partir du 1er octobre 1862.

43	609	1427	1955	2534
78	627	1535	2032	2632
144	631	1767	2057	2646
148	653	1817	2147	2670
240	881	1836	2203	2761
245	979	1878	2230	
249	1032	1907	2398	
367	1228	1911	2460	
571	1267	1943	2493	

199 Obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (construction de la ligne de Wissembourg), remboursables à 625 francs, à partir du 1er juillet 1862.

121 à 130	7761 à 7770	19551 à 19560
421 à 430	7771 à 7780	21611 à 21620
1031 à 1040	12651 à 12659	22821 à 22830
2541 à 2550	12831 à 12840	23251 à 23260
2941 à 2950	12901 à 12910	23841 à 23850
7481 à 7490	13221 à 13230	23851 à 23860
7711 à 7720	14881 à 14899	

11 Obligations de 1,000 francs de l'ancienne Compagnie de Montereau à Troyes, remboursables à 1,250 francs, à partir du 1er juillet 1862.

391	1149	2232
686	1659	2246
720	1677	3263
903	2204	

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE
VILLE DE PARIS.

AMORTISSEMENT DES EMPRUNTS DE 1855 ET DE 1860
(*Lois des 2 mai 1855 et 1er août 1860.*)

Le tirage des obligations à rembourser à partir du 1er mars 1862, pour les emprunts contractés par la ville de Paris en 1855 et en 1860, s'est fait le 1er février 1862, à 11 heures du matin, en séance publique, à l'Hôtel de ville, conformément aux annonces qui ont été insérées dans le *Moniteur universel* et dans d'autres journaux.

A ce tirage, il a été extrait de la roue 1,106 numéros, représentant 3,318 obligations, savoir :

15 numéros donnant droit aux lots ci-après :

Ordre de sortie	NUMÉROS sortis.	PRIMES — Pour l'emprunt de 1855 — 1re série (couleur jaune).	Pour l'emprunt de 1860 — 2e série (couleur bleue).	3e série (couleur rose.)	TOTAUX.
		fr.	fr.	fr.	fr.
1...	107.077	100.000	100.000	100.000	300.000
2...	101.312	10.000	10.000	10.000	30.000
3...	77.006	10.000	10.000	10.000	30.000
4...	137.480	10.000	10.000	10.000	30.000
5...	85.778	10.000	10.000	10.000	30.000
6...	12.630	1.000	1.000	1.000	3.000
7...	12.963	1.000	1.000	1.000	3.000
8...	3.766	1.000	1.000	1.000	3.000
9...	100.303	1.000	1.000	1.000	3.000
10...	95.571	1.000	1.000	1.000	3.000
11...	85.634	1.000	1.000	1.000	3.000
12...	100.987	1.000	1.000	1.000	3.000
13...	63.303	1.000	1.000	1.000	3.000
14...	113.565	1.000	1.000	1.000	3.000
15...	128.717	1.000	1.000	1.000	3.000

Nous publierons dans notre prochain numéro la liste des obligations remboursées au pair.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES 1860	1861	AUGMENTATION en 1861	0/0
Décembre.	2,304,357 55	2,529,557 85	225,200 31	9.77
12 mois...	16,990,203 44	18,354,951 69	1365,748 25	8.[illegible]

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1708 kilomètres.
1861. — 1663 —

14e année. — 4me semaine.

Du 22 au 28 janvier 1862.

137.194 Voyageurs	278 101 30
Bagages, Marchandises, etc.	875.462 89
Total	1.153.564 19
Recettes antérieures	3.425.315 89
Total général	4.578 880 08
4e semaine de 1862	1 153 564 19
Semaine correspondante de 1861.	1.141.950 48
Différence	11.613 71
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4 578 880 08
— — 1861.	4.422.587 27
Différence	156.293 81

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 octobre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 octob. 1861	41.218.712 69
Du 1er janvier au 31 octob. 1860	38.135.910 72
Différence en faveur de 1861.	3.082.801 97

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 octob. 1861	16.825.091 17
Du 1er janvier au 31 octob. 1860	14.768.683 55
Différence en faveur de 1861.	2.056.407 62
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux	5.139.209 59

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 22 au 28 janvier 1862.

65.205 Voyageurs	283 602 78
Bagages, Marchandises, etc.	824.971 61
Total	1.108.574 39
Semaine correspondante de 1861.	1.252.456 35
Différence	143.881 96
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4 319.810 23
— — 1861.	4.820.105 94
Différence	500.295 71

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 482 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 482 kil. — 1862... 692 kil.

13 251 Voyageurs	39.191 04
Bagages, Marchandises, etc.	121.908 95
Total	161 099 99
Semaine correspondante de 1861	96.618 51
Différence	64.471 48
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	634.128 37
— — 1861.	354.375 36
Différence	279.753 01

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 22 au 28 janvier 1862.

137.634 Voyageurs	506.897 00
Bagages et marchandises	1.679.887 00
Total	2.186.784 00
Semaine correspondante de 1861.	2 115.035 34
Différence	71 748 66
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	9 384 279 47
— — 1861.	7.713.546 04
Différence	1.670.731 81

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

10.712 Voyageurs	33 713 70
Bagages, Marchandises, etc.	60 149 65
Total	93 863 35
Période correspondante de 1861.	101 778 67
Différence	7 915 32
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	380.415 89
— — 1861.	374.032 44
Différence	11.683 44

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 598 —

30.654 Voyageurs	90.190 90
Bagages et Marchandises	366.935 37
Total	457 126 27
Semaine correspondante de 1861.	294.816 45
Différence	162 309 82
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.878.481 44
— — 1861.	1.203.130 90
Différence	675.352 54

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 22 au 28 janvier 1862.

220.174 Voyageurs	297.703 20
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	75.043 55
— — Pet. vitesse	428.179 10
Total	800.925 85
Semaine correspondante de 1861.	840.901 80
Différence	39.975 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.285.085 70
— — 1861.	3.332.804 80
Différence	47.719 10

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau pendant les 11 premiers mois 1861-1860

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

11 mois 1861, 900 kilomètres...	46.896.666 94
— 1860, 900 — ...	43.367.551 76
Différence	3.529.115 18

RÉSEAU MIXTE.

11 mois 1861, 295 kilomètres...	3.987.731 75
— 1860, 288 — ...	3.792.572 41
Différence. 7 — ...	195.159 34

NOUVEAU RÉSEAU.

11 mois 1861, 18 kilomètres...	160.933 37
— 1860, 18 — ...	126.583 96
Différence	34.350 41
Différence totale : 7 kilom.	3.758.624 93

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres
1861. — 967 —

Du 22 au 28 janvier 1862.

190.021 Voyageurs	281.491 57
Bagages, Marchandises, etc.	873 408 41
Total	1 154 899 98
Semaine correspondante de 1861.	1.162 207 02
Différence	7.307 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4 545 053 70
— — 1861.	4 396.985 41
Différence	148.068 29

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 144 kilomètres

5.881 Voyageurs	5 300 25
Bagages, Marchandises, etc.	25 926 40
Total de la semaine	31.226 65
Semaine correspondante de 1861.	3 741 02
Différence	27 485 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	112 983 25
— — 1861.	16.160 85
Différence	96 822 40

MIDI

Chemin de fer. De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862 Longueur exploitée : 794 kilomètres.
1861. — 794 —

Canal latéral. De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 22 au 28 janvier 1862.

37.054 Voyageurs	107.101 30
Bagages, Marchandises, etc.	432 616 66
Total	539.717 96
Canaux	41.093 60
Totaux réunis	580.811 56
Semaine correspondante de 1861. — Ch. de fer.	501.207 95
— Canaux	46.777 77
Total	547 985 72
Différence	32 825 84

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.344.304 41
— — 1861.	2.126.275 [illegible]
Différence	218.029 85

NOUVEAU RÉSEAU.

Ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes.

Longueur exploitée : 9[illegible] kilomètres.
Décembre 1861.

10.621 Voyageurs	20.658 81
Bagages, Marchandises, etc.	35.975 10
Total	56.633 91
Mois correspondant de 1860	41.843 84
Différence	14.790 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861.	807 167 69
— — 1860.	716.513 66
Différence	90.654 03

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862 Longueur exploitée : 187 kilomètres.
1861. — 184 —

Du 22 au 28 janvier 1862

11.016 Voyageurs	17.442 77
Bagages, Marchandises, etc.	63.398 80
Total	80 841 57
Semaine correspondante de 1861.	66.313 02
Différence	14.528 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	312.998 03
— — 1861.	258.967 35
Différence	54.030 68

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.
Du 22 au 28 janvier 1862.

Voyageurs	1.782 05
Bagages, Marchandises, etc.	30.073 30
Total	31 855 35
Semaine correspondante de 1861.	31.074 15
Différence	781 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	129.963 50
— — 1861.	117 096 60
Différence	12.866 90

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862 Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 22 au 28 janvier 1862.

11.779 Voyageurs	19.079 50
Bagages, Marchandises, etc.	27.202 37
Total	46.281 87
Semaine correspondante de 1861.	[illegible] 48
Différence	5.654 61
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	190.328 42
— — 1861.	193.279 06
Différence	2.950 64

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 23 kilomètres.

[illegible] Voyageurs	1.808 00
Bagages, Marchandises, etc.	970 00
Total	2.778 00
Recettes depuis le 1er janvier 1862	11.800 00

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDO-VENITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1[illegible] —

Du 22 au 28 janvier 1862.

54.039 Voyageurs	167.37[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	779 76[illegible]
Transports militaires	[illegible]
Total	991.61[illegible]
Semaine correspondante de 1861.	8[illegible]
Différence	161 38[illegible]

RÉSEAU LOMBARD.

1862 Longueur exploitée : 320 kilomètres.
1861. — 221 —

29.309 Voyageurs	63.9[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	29.2[illegible]
Transports militaires	4 0[illegible]
Total	97.2[illegible]
Semaine correspondante de 1861.	105.9[illegible]
Différence	2 2[illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine

1862. Longueur exploitée : 1936 kilomètres.
1861. — 1129 —

En 1862	1.094 07[illegible]
En 1861	933 70[illegible]
Différence	161 3[illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janv.

En 1862	4.474 [illegible]
En 1861	3 213 9[illegible]
Différence	1.2[illegible]

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862 Longueur exploitée : 147 kilom.
1861. — 147 —

10.576 Voyageurs	25.[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	20 [illegible]
Transports militaires	[illegible]
Total	54 [illegible]
Semaine correspondante de 1861.	54.[illegible]
Différence	[illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2[illegible]
— — 1861.	22[illegible]
Différence	37.[illegible]

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICA[NTE]

Du 22 au 28 janvier 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 452 kilom.
1861. — 452 —

7.514 Voyageurs	50.[illegible]
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	1[illegible]
— (Petite vit.)	23[illegible]
Total de la semaine	2[illegible]

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

6 672 Voyageurs.	14.461 39	30[illegible]
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.718 30	
Marchandises. (Petite vitesse)	14.600 28	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862 Longueur exploitée : 114 kilomètres.

2.367 Voyageurs.	5.548 18	15[illegible]
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.301 20	
Marchandises. (Petite vitesse)	8.299 03	

Total des trois lignes réunies.	31[illegible]
Recet. antér. dep. le 1er janv. 1862	9[illegible]
Total général des recet. en 1862.	1.2[illegible]
— — 1861.	1 1[illegible]
Différence	2[illegible]

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1724 kilomètres.
1861. — 1321 —

Du 22 au 28 janvier 1862.
(Évalués pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

Voyageurs	176 832 50
quintaux Marchandises.	620.345 —
Total	797 177 50
Semaine correspondante de 1861.	952.722 50
Différence	155 545 —
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.117 212 50
— — 1861.	3.608.575 —
Différence	491.362 50

NORD DE L'ESPAGNE

Longueur exploitée :
Ligne de Burgos et d'Alar ...... 208 kilomètres
Ligne de l'Escurial ... 50 id.

Du 22 au 28 janvier 1862
Ligne de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	23 298 19
Marchandises	69.467 16
Total	92.765 35
Produit annuel par kilomètre	15 705 —
Recettes antérieures	292 043 49
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	384.808 84

Ligne de l'Escurial.

Voyageurs	5.342 04
Marchandises	6.043 27
Total	11 385 31
Produit annuel par kilomètre	12.361 —
Recettes antérieures	42 638 01
Total	54 023 32
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	438.832 16
— — 1861.	301.961 17
Différence	136.870 99

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novgorod.

Longueur exploitée totale, 865 kilomètres.
Du 10 au 23 décembre 1861
(Évalués au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	229.769 52
Marchandises	266.833 80
Total	496.603 32
Recettes antérieures en 1861	10.381.839 63

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 26 janvier au 1er février 1862.

23.210 Voyageurs	22 000 —
Bagages, Marchandises, etc	26.600 —
Total	49.200 —
Semaine correspondante de 1861.	51.717 —
Différence	2.517 —
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	229 130 —
— — 1861.	235.845 —
Différence	3.295 —

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 21 au 28 janvier 1862.

24.945 Voyageurs	33 301 45
Bagages, Marchandises, etc	49.285 14
Total	82 586 50
Semaine correspondante de 1861.	86.806 50
Différence	4.220 —
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	345 724 83
— — 1861.	323.787 54
Différence	21.937 29

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
Du 8 au 14 janvier 1862.

2e semaine	27.014 90
Subvention annuelle, 620.000.	
Soit pour une semaine	11.815 90
Total	38.830 —
Semaine correspondante de 1861.	»
Différence	» —
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	78 314 10
— — 1861.	»
Différence	»

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 306 kilomètres.
Du 25 au 31 janvier 1862.

14.891 Voyageurs	50.338 19
Marchand., cargaison, équipages	112.933 21
Total	163 271 40
Semaine correspondante de 1861	84.108 03
Différence	79.163 37
Moyenne de la recette kilomét.	14.056 17
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	438.935 18

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 15 au 21 janvier 1862.

23.080 Voyageurs	42.381 60
Bagages, marchandises, etc	32.277 31
Recettes diverses	1.868 86
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	23.685 84
Total	100.216 61
Semaine correspondante de 1861.	113.346 58
Différence	13 129 97
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	408.687 47
— — 1861.	447.876 68
Différence	39.189 21

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.
Du 22 au 28 janvier 1862.

Voyageurs	12.067 66
Bagages, Marchand. (gr. vit.),	2 670 77
Marchandises (petite vitesse)	15.125 83
Total	29.864 26

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 118.
Du 22 au 28 janvier 1862.

18.040 Voyageurs	19.328 35
2.942 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	20.013 39
Total	39.341 74
Semaine correspondante de 1861.	29.315 21
Différence	10.031 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	158 861 15
— — 1861.	114.402 35
Différence	44.458 80

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.
Du 8 au 14 janvier 1862.

19.429 Voyag., Bagag. et March.	50.638 18
Semaine correspondante de 1861.	40.476 53
Différence	10.161 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	112.010 65
— — 1861.	93.994 03
Différence	18.016 62
Augmentation kilométrique	1.34 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 80 kilomètres.
1861. — 38 —

Du 15 au 21 janvier 1862.

3.445 Voyageurs	4.271 90
Bagages, articles de messagerie.	405 27
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	18.438 92
Total de la semaine	23.116 09
Recettes antérieures	44.355 96
Total	67.472 03
Recettes de la semaine en 1862.	23 116 09
Période correspondante de 1861.	7.301 11
Différence	15 814 98
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	67.472 03
— — 1861.	20.969 10
Différence	46.502 93

ANVERS A GAND

Janvier 1861	59.778 95	1 mois 1861	59 778 95
Id. 1861	43.755 37	Id. 1861	43.755 37
Différence	16.023 58		16 023 58

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.
Du 15 au 21 janvier 1862.

Voyageurs	7.582 44
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	497 72
— (Petite vit.)	3.351 97
Total	11.432 13

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

2e quinzaine de décembre 1861	6 601 26
— — 1860	8.365 62
Différence	1.764 36

OMNIBUS DE PARIS

Du 29 janvier au 4 février 1862.

		Par journée d'omnibus de Paris.	Banlieue.
Recettes	290.531 20	77 09	40 05
Semaine correspondante de 1861	212.135 50	68 93	37 98
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	1.417.173 75	75 —	41 40
Période correspondante de 1861	1.211.479 25	68 74	40 51
Différence	205.694 50	6 26	» 89

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échu le 15 janvier 1862, soit :

10 francs pour les actions anciennes,

5 fr. 85 c. pour les actions nouvelles,

Sont payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, depuis le 15 janvier, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement, pour les titres au porteur, a lieu sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, savoir :

Pour les actions anciennes, 30 c. par coupon ;

Pour les actions nouvelles, 14 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres sont payés intégralement.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

Numéros des obligations sorties au tirage du 25 janvier 1862 :

Premier emprunt :

127	1834	2840	4040
383	1873	2847	4339
367	2050	3057	4340
640	2224	3113	4360
693	2227	3187	4306
1290	2322	3404	4705
1374	2508	3424	4736
1416	2585	3626	4797
1609	2706	3853	

Total..... 35 obligations.

Deuxième emprunt :

244	740	1009	1532
550	821	1015	1560
619	948	1276	

Total..... 11 obligations.

Ces obligations seront remboursées, à raison de 500 francs chacune, à partir de 10 heures du matin à 2 heures du soir :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 25 janvier 1862.

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DU

GRAO DE VALENCIA A ALMANSA

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Grao de Valencia à Almansa sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 17 février courant, à 1 heure, au siége de la Société, à Valence, à l'effet de prendre connaissance de l'ordonnance royale du 22 janvier dernier, relative au contrat d'acquisition de la concession du chemin de fer de Valence à Tarragone, et autres détails ayant trait à la même affaire.

(Art. 38 des statuts). Pour être admis aux assemblées générales, il faut être porteur de dix actions au moins.

MM. les actionnaires qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs actions d'ici au 10 courant :

A Paris, chez M. Pedro Gil, 23, rue Saint-Georges ;

A Madrid, chez M. José Campo, 113, calle de Fuencarral ;

A Barcelone, chez M. José Lamana, 13, calle Ancha.

Le directeur gérant,

Marquis DE MONTORTAL.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE PARIS

Liste officielle des numéros d'obligations

(Emprunt de 1855)

sortis au tirage du 13 janvier 1862.

Numéros :

4,601 à 4,700	100	obligations.
1,101 à 1,200	100	—
5,701 à 5,800	100	—
1,713 à 1,800	88	—
501 à 600	100	—
7,801 à 7,900	100	—
3,415 à 3,500	86	—
3,201 à 3,273	73	—
Total.	747	obligations.

remboursables au pair de 500 fr., au siége de la Société, rue Saint-Honoré, 155, à partir du 1er avril 1862, de 1 heure à 4 heures, avec jouissance du coupon à détacher à cette date.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le 28 février courant, à trois heures précises de l'après-midi, salle Lemardelay, rue de Richelieu, n° 100.

Les actionnaires porteurs de 50 actions ou plus, ou de certificats d'inscription nominative du même nombre d'actions, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée. Pour y être admis, ils doivent déposer dans les bureaux de la Société à Paris, rue de Richelieu, 99; à Rome, à la Banque romaine, et à Bologne, dans les bureaux de la Société, avant le 18 février courant, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats d'inscription nominative. Sont également reçues comme donnant droit d'admission à l'assemblée générale, toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Société faits à la Banque de France, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, au Sous-Comptoir des chemins de fer, ou dans tout autre établissement financier.

Ces titres ou pièces pourront être déposés, à partir du 20 janvier courant, à Paris, à Rome et à Bologne, comme il est dit ci-dessus, et des cartes personnelles d'admission seront remises en échange à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs. Ceux-ci, qui doivent être actionnaires de la Société, devront déposer, en même temps que leurs titres ou pièces, une procuration spéciale dont le modèle est dès à présent déposé dans les bureaux de la Société.

Aux termes de l'article 39 des statuts, cinquante actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix en son nom personnel. Comme fondé de pouvoirs, il peut réunir en outre vingt voix.

Il sera soumis, dans cette réunion, à MM. les actionnaires des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes de l'article 42 des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le quinzième du fonds social.

MM. les actionnaires de l'ancienne société de Frascati, porteurs d'au moins 134 actions de cette Société, qui représentent 50 actions de la Société générale des chemins de fer romains, ont le droit d'assister à l'assemblée générale des actionnaires, en se conformant aux formalités ci-dessus mentionnées pour le dépôt des titres.

La précédente convocation doit être considérée comme nulle et non avenue.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 5 mars 1862, au siége de la succursale, à Paris, boulevard de Strasbourg, 68, à 3 heures précises.

Cette assemblée est convoquée, en exécution du § B de l'article 29 des statuts, et est relative à une émission d'obligations.

Pour assister à cette assemblée, les porteurs d'au moins vingt actions devront, conformément à l'article 33 des statuts, se présenter, soit à Luxembourg, au siége de la Société; soit à Paris, à la succursale ci-dessus indiquée, du 3 au 18 février courant, de midi à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres, et retirer leurs cartes d'admission.

Les titres déposés seront restitués, à partir du 6 mars prochain, contre la remise des récépissés délivrés au moment des dépôts.

Aux termes des statuts, nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est actionnaire lui-même. Des modèles de pouvoir seront délivrés dans les bureaux de la Société.

COMPAGNIE

D'ARMEMENTS MARITIMES

L.-T. BARBEY et Cie.

Le nombre des actions déposées jusqu'au 6 février inclusivement s'étant trouvé insuffisant, MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle ordinaire indiquée pour le 15 février courant est ajournée au *samedi 22 février* 1862, à 2 heures précises de relevée, à Paris, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

HAUTS-FOURNEAUX

De la Côte-d'Or.

Baisse de mise à prix.

L'adjudication définitive sur baisse de mise à prix des HAUTS-FOURNEAUX ET FORGES DE LA CÔTE-D'OR, dépendant de la Société Thoureau et Cie, en faillite, aura lieu en la chambre des notaires de Dijon,

Le mercredi 19 février 1862, à midi, par le ministère de Mes Blondel et Virely, notaires à Dijon.

S'adresser, pour tous renseignements, à Mes Blondel et Virely, notaires, et à Me Roger, avoué à Dijon.

Etude de Me Alexandre ROUAN avoué à Pamiers (Ariége).

Vente sur saisie immobilière.

ADJUDICATION

le samedi 15 février 1862, heure de midi, EN UN LOT, à l'audience des criées du tribunal civil de Pamiers,

DES

SALINES

DE L'ARIÉGE

situées et exploitées commune de Camarade, canton du Mas-d'Azil, arrondissement de Pamiers,

COMPRENANT :

1° **Le droit de concession des salines**, s'étendant sur les mines de sel gemme et les plâtrières salifères de Camarade;

2° **Le château du Salin** servant d'habitation, cour, jardin, bassin et jet-d'eau, grange, grenier;

3° **L'Usine** avec ses bâtiments d'exploitation et d'administration, bureaux, magasin à sel, salles, grenier, pavillon, sources salées, réservoir, puits salin garni de ses appareils, manége, forge et accessoires, cantine, machine à vapeur avec tous ses accessoires, appareils de sondage, chaudières en fer platiné de 10 et 15 mètres de dimension, matériel, agencement et outillage d'exploitation;

4° **Le domaine ou métairie de Langoust** avec maison d'habitation et bâtiments d'exploitation, cour, étable, grange, four, hangar et dépendances;

5° **Une superficie d'environ 35 hectares de terre de toute nature.**

La propriété est située à environ 35 kilomètres de Pamiers, gare du chemin de fer du Midi, 4 heures de Saint-Girons, autre gare du chemin de fer nouvellement concédé, 7 heures de Toulouse et 30 heures de Paris; communique par de bonnes routes avec les principales villes des environs.

Les immeubles, d'une division et d'une exploitation faciles, sont entrés pour 67,645 francs dans le prix de 200,000 francs, moyennant lequel la propriété a été vendue en 1856 par acte notarié.

Le mobilier industriel et le matériel détaillés audit acte sont entrés dans le même prix pour 72,355 fr.

Mise à prix actuelle: 10,000 francs.

S'adresser pour les renseignements:

1° A Me ROUAN, avoué à Pamiers;

2° A M. Jules FRANÇOIS, ancien ingénieur des mines dans l'Ariége, à Paris, rue de Vaugirard, 35;

3° A Me POTEL, avocat, rue Neuve-Saint-Denis, 21, à Paris.

Pour plus amples détails, voir les affiches et insertions légales.

Pour extrait:

A. ROUAN, signé.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations, porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

L'OPINION NATIONALE

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef, GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs: A. BONNEAU, E. LAURENT (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, Barb. E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS moyennant l'envoi de 1 fr. 50 par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

L'HISTOIRE SECRÈTE DU GOUVERNEMENT AUTRICHIEN, par Alf. MICHIELS, un beau volume de près de 300 pages, moyennant l'envoi de 3 fr. 50 c.

PRIMES GRATUITES.

1° Le DRAME DE LA JEUNESSE, roman, par Paul FÉVAL, formant 2 volumes de 200 pages;

2° Ce qui a paru de la FEMME AU COEUR, roman par Marc BAYEUX.

Ces deux ouvrages seront envoyés gratuitement et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements: trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr., un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARNAC, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître: l'édition de février du LIVRET-CHAIX, Guide-Indicateur des Voyageurs sur tous les chemins de fer de l'Europe; *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des chemins de fer* paraît tous les mois. — Les *Guides-Indicateurs* spéciaux des Réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent aux principales Gares des Chemins de fer, chez les principaux Libraires à Paris, chez MM. Napoléon et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Taux nominal	Rente à verser	Dernier revenu annuel	Époque jouissance	Dénomination	Samedi 1 Comptant	Samedi 1 Terme	Lundi 3 Comptant	Lundi 3 Terme	Mardi 4 Comptant	Mardi 4 Terme	Mercredi 5 Comptant	Mercredi 5 Terme	Jeudi 6 Comptant	Jeudi 6 Terme	Vendredi 7 Comptant	Vendredi 7 Terme
[illegible]	[illegible]	libérés	110 »	Janv. juillet	Banque de France	3000 »	[illegible]	2950 »	[illegible]	3000 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	14 »	Id.	Comptoir national d'escompte	655 »	660 »	655 »	[illegible]	655 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	250	30 »	Id.	Crédit foncier de France	[illegible]	1270 »	1255 »	1270 »	[illegible]	1285 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1110 »	[illegible]
[illegible]	[illegible]	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr. 4 p. 0/0	480 »	[illegible]	478 75	[illegible]	480 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	480 »	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 p. 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	456 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	456 25	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 p. 0/0	92 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	96 25	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	3 »	Id.	— id., 3 p. 0/0	88 75	[illegible]	88 75	[illegible]	88 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	90 »	[illegible]
»	»	»	»	Id.	— Promesses d'obligations, 3 p. 0/0	1020 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1010 »	[illegible]	1022 50	[illegible]	1022 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	libérés	15 »	Mai-nov.	— Obligations communales, 5 p. 0/0	427 50	[illegible]	427 50	[illegible]	427 50	[illegible]	427 50	[illegible]	427 50	[illegible]	427 50	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	3 »	Novembre.	— 10e d'obligations communales	87 50	[illegible]	88 75	[illegible]	88 75	[illegible]	88 75	[illegible]	87 50	[illegible]	88 75	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	15 »	Mai et nov.	— Nouvelles oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	3 »	Novembre.	— 10e de nouv. oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	11 »	Janv. juillet	Crédit industriel et commercial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	562 50	562 50	[illegible]	562 50	562 50	[illegible]	[illegible]	562 50	[illegible]
[illegible]	[illegible]	libérés	20 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	[illegible]	750 »	[illegible]	758 75	767 50	750 »	768 75	771 25	[illegible]	767 75	768 25	770 »
[illegible]	[illegible]	[illegible]	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	440 »	445 75	[illegible]	453 75	445 »	[illegible]	[illegible]	452 »	453 »	451 25	451 25	453 75
[illegible]	[illegible]	libérés	17 50	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	[illegible]	[illegible]	98 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	77 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	97 50	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	4 »	Janv. juillet	Comptoir des Entrepreneurs	91 75	[illegible]	93 75	[illegible]	92 50	[illegible]	92 50	[illegible]	93 75	[illegible]	93 75	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	non déf.	»	Sous-Comptoir du commerce	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	167 50	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	» »	Janv. juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	[illegible]	[illegible]	500	»	avril octobre.	»
— de la Martinique	530 »»	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
— de la Guadeloupe	[illegible]	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
— de la Guyane	[illegible]	[illegible]	500	»	avril octobre.	»
— du Sénégal	[illegible]	[illegible]	500	»	....	»
Comptoir Bonnard	10 »»	[illegible]	[illegible]	»	octobre	[illegible]
Caisse Lécuyer	320 »»	[illegible]	500	»	....	35 »
Caisse Bechet	400 »»	[illegible]	500	»	janvier juillet	29 66
Caisse de l'Industrie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juillet	»
Nu-Propriétaires	875 »»	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	82 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	865 »»	34.000	500	»	janvier juillet	47 »»
— act. de jouissance	[illegible]	»	»	»	juillet	22 »»
Omnibus de Lyon	65 »»	[illegible]	100	40	....	néant.
Omnibus de Londres	33 75	[illegible]	100	»	....	néant.
Cie impériale des Voitures de Paris	81 25	[illegible]	100	»	avril octobre	néant.
Messageries impériales (Service marit.)	647 50	[illegible]	500	»	janvier juillet	60 »»
— (actions nouvelles)	673 »»	[illegible]	500	100	....	5 [illegible]
Compagnie générale maritime	401 50	[illegible]	500	»	janvier juillet	néant.
Sem. L. Guy et Ce	202 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
[illegible] et Ce	455 »»	»	»	»	....	»
[illegible] et Cie, navigation mer	47 »»	20.000	1/20000	»	....	»
[illegible] Basse Seine et Oise	510 »»	»	500	»	....	»
CANAUX.						
4 Canaux, actions de capital	1212 50	[illegible]	1.000	»	avril octobre.	50 »»
— actions de jouissance	95 »»	[illegible]	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	1003 »»	[illegible]	1.000	»	avril octobre.	50 »»
— act. de jouissance	165 »»	[illegible]	»	»	juin	11 50
Arles à Bouc	805 »»	6.[illegible]	1.000	»	avril octobre.	50 »»
[illegible] canaux	[illegible]	19.[illegible]	1.[illegible]	»	avril octobre.	50 »»
[illegible] à la Bassée	7200 »»	[illegible]	5.[illegible]	»	février août..	611 25
[illegible] à l'Isère	745 »»	11.[illegible]	1.[illegible]	»	juin décembre	50 »»
Sambre française canalisée	1150 »»	6.[illegible]	1.[illegible]	»	janvier juillet	95 »»
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	132 50	240.000	100	»	janvier juillet	15 »»
Ports de Marseille	300 »»	»	»	»	août octobre.	»
Rue impériale de Lyon	410 »»	21.500	1/21500	»	....	18 50
Entrepôts et Magasins généraux de Paris	330 »»	[illegible]	1/[illegible]	170	....	»
Docks et Entrepôts de Marseille	405 »»	40.000	500	175	janvier juillet	5 0.0
Docks du Havre	[illegible]	»	»	»	....	»
GAZ.						
Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	885 »»	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »»
— actions nouvelles	925 »»	»	»	»	....	»
Union des Gaz	80 »»	20.000	250	»	janvier	néant.
Marseille (et mines de Portes)	295 »»	36.000	1/36000	»	avril octobre.	18 30
Gaz Batignolles	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	25 »»
[illegible]	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	25 »»
[illegible], Sèvres, etc.	[illegible]	500	1.000	»	1er juin	60 »»
[illegible]	2350 »»	7.000	1/7000	»	janvier juillet	139 »»
[illegible], Vaise et Lyon	1070 »»	2.450	1/2450	»	....	77 50
[illegible] de Paris	[illegible]	»	»	»	....	»
Comp. Centrale, Lebon et Ce	600 »»	6.000	500	»	janvier juillet	33 33
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	545 »»	30.000	1/30000	»	....	30 »»
[illegible] (Aveyron)	[illegible]	2.440	3.000	»	juin décembre	néant.
[illegible]	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »»
[illegible] Saône-et-Loire	630 »»	28.600	500	»	juin décembre	16 »»
[illegible] Loire	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre.	20 »»
[illegible] et Commentry	475 »»	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
[illegible]	700 »»	10.000	1/10000	»	....	»
[illegible] (Nord)	[illegible]	6.000	1/6000	»	....	30 »»
[illegible]	300 »»	30.000	1/30000	»	avril octobre.	20 »»
[illegible] et chemins de fer	[illegible]	54.600	1/54600	»	mai novembre	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	500	»	....	néant.
[illegible]-Comté	[illegible]	10.000	500	»	mai novembre	»
[illegible] (forges et chantiers)	810 »»	16.000	1/16000	»	....	60 »»
[illegible]	241 25	»	250	»	....	21 »»
[illegible]	210 »»	»	500	»	....	»
[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	575 »»	10.000	500	»	avril octobre.	45 »»
[illegible] (Belgique)	1160 »»	5.500	1.000	»	septembre ...	90 »»
[illegible] (Belgique)	[illegible]	60.400	325	»	janvier juillet	néant.
J.-F. Cail et Ce	715 »»	14.000	500	»	septemb. mars	75 »»

Nature de commandite	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1790 »»	2.100	1/2100	»	1er décembre	125 »»
A	Blanzy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»		[illegible]
A	Grand'Combe	710 »»	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »»
A	Loire	175 »»	[illegible]	1/[illegible]	»	avril octobre.	12 »»
A	Montrambert	137 75	[illegible]	1/[illegible]	»	avril octobre.	9 »»
A	Saint-Étienne	155 25	[illegible]	1/[illegible]	»	avril octobre.	13 50
A	Rive-de-Gier	203 75	[illegible]	1/[illegible]	»	avril octobre.	19 »»
A	Carmaux	300 »»	73.[illegible]	1/[illegible]	»	mai novembre	30 »»
A	Azincourt	1275 »»	1.[illegible]	1/1[illegible]	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »»	3.520	1/3520	»	....	26 »»
A	Loire-et-Loire	405 »»	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	465 »»	»	500	»	....	20 »»
A	Quaregnon	150 »»	6.250	250	»	....	10 »»
A	Charbonnages belges	[illegible]	30.[illegible]	500	»	juin	15 »»
A	Long-Pendu	[illegible]	3.[illegible]	500	»	....	»
Civ.	Centre-du-Flénu	200 »»	3.[illegible]	1.000	»	mai	30 »»
C	Mouzaïa .... (cuivre)	15 »»	60.000	100	»	août	néant.
A	[illegible] ......id.	225 »»	2.[illegible]	1/[illegible]	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander .... zinc	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	210 »»	90.000	80	»	mai novembre	20 »»
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »»	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60 »»
A	Stolberg privilégiée id.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	15 »»
A	— non privilégiée id.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie .... id.	500 »»	5.500	1.000	»	janvier juillet	[illegible]
A	Silésie .... id.	120 »»	50.000	375	»	mai novembre	15 »»
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	425 »»	9.000	500	»	septembre	45 »»
C	Colins .... id.	500 »»	18.000	500	»	janvier juillet	25 »»
C	Société Lainière ...... id.	[illegible]	1.500	500	»	....	»
A	Pont-Rémy .... id.	378 75	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »»
C	Siècle .... journal	[illegible]	2.500	1/2500	»	....	125 »»
C	Journaux réunis .... id.	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	15 »»
C	Droit .... id.	5400 »»	108	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain ..... glaces	1350 »»	3.000	1/3000	»	....	750 »»
C	Montluçon .... id.	110 »»	25.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) .. id.	110 »»	22.000	500	»	septembre	31 »»
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	[illegible]	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	[illegible]	21.402	500	»	....	20 »»
C	Comptoir sceaux	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	20 »»
C	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	340 »»	80.000	250	»	....	16 »»
C	Deux [illegible] (E. [illegible] et Ce)	200 »»	8.7500	500	»	5 févr. juillet	25 »»
»	Tuilerie impériale de diamants	[illegible]	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux du remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	270 »»	»	»	»	....	»
80	Cie impériale des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	58	....	5 »»
500	Ports de Marseille	485 »»	20.000	500	15	janvier juillet	30 »»
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	[illegible]	avril octobre.	30 »»
»	Loire, anciennes	1145 »»	4.539	1.250	»	février août.	50 »»
»	— nouvelles	992 50	11.685	1.250	75	février août.	50 »»
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »»	6.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »»
»	— nouvelles	1010 »»	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »»
230	Carmaux (charbonnages)	295 »»	6.500	500	90	janvier juillet	15 »»
»	Vieille-Montagne	445 »»	13.650	600	16	janvier juillet	25 »»
500	Aveyron (Decazeville) 1856-57	[illegible]	8.000	500	50	janvier juillet	30 »»
270	Compagnie générale des Eaux	201 25	10.000	500	40	avril octobre.	15 »»
270	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »»
475	Hornu, anciennes	400 »»	2.440	342 50	30	30 juin déc...	25 »»
263	— nouvelles	295 »»	7.000	300	30	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	415 »»	8.880	450	11	janvier juillet	20 »»
»	Rue Impériale de Lyon	325 »»	»	625	»	15 janv. juillet	25 »»
414	Gaz de Paris	452 50	23.560	500	45	janvier juillet	25 »»
236	Union des gaz	255 »»	22.727	250	25	janvier juillet	15 »»
»	Docks de Marseille	281 25	40.000	300	»	janvier juillet	15 »»
»	Docks du Havre	270 »»	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	450 »»	17.000	500	»	janvier juillet	25 »»
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	235 »»	10.600	250	50	janvier juillet	15 »»

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. Cours du 1er au 7 février

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 1 Compt.	Terme.	LUNDI 3 Compt.	Terme.	MARDI 4 Compt.	Terme.	MERCREDI 5 Compt.	Terme.	JEUDI 6 Compt.	Terme.	VENDREDI 7 Compt.	Terme.
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	1352 50	1355 —	1350 —	1352 50	1352 50	1360 —	1350 —	1355 —	1342 50	1340 —	1345 —	1342 50
15.600	»	»	46 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
441.767	400	»	65 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	Nord ancien	990 —	997 50	997 50	1000 —	994 75	1000 —	998 75	1000 —	995 —	1000 —	997 50	995 —
41.606	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	930 —	—	935 —	—	935 —	—	—	—	930 —	—	930 —	—
41.667	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	—	—	—	—	965 —	—	965 —	—	—	—	—	—
500.500	500	tout	40 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	587 50	587 50	593 75	590 —	597 50	597 50	600 —	600 —	600 —	600 —	595 —	600 —
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
693.600	500	»	63 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1082 50	1080 —	1085 —	1085 —	1087 50	1090 75	1090 —	1092 50	1075 —	1082 —	1077 50	1077 50
230.000	500	»	25 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	716 —	711 25	723 75	727 50	727 50	728 75	725 —	725 —	717 50	735 —	730 75	730 —
300.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	553 75	550 —	560 —	565 —	555 »	557 50	560 —	557 50	558 75	557 50	557 50	555 —
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	—	—	—	—	—	357 50	355 —	357 50	357 50	—	357 50	360 —
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	530 —	—	530 —	530 —	525 —	530 —	—	527 50	530 —	525 —	—	530 —
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	—	—	—	—	387 50	—	—	—	392 50	—	—	—
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12.000	500	tout	12 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	—	—	—	—	—	—	505 —	—	—	—	—	—
36.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	—	—	—	—	—	—	—	—	37 50	—	—	—
»	»	»	»	»	Algériens	460 —	—	—	—	440 —	—	440 —	—	—	—	—	—
100.000	500	tout	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	335 50	335 —	331 25	—	335 —	330 —	328 75	325 —	328 75	—	328 75	330 —
»	...	»	» n/a 0/0	...	Lyon (Croix-Rousse) Sathonay	—	—	—	—	—	—	—	—	230 —	—	235 —	—
400.000	500	tout	25 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	510 —	504 25	500 —	502 50	510 —	512 50	510 —	511 25	511 25	511 25	508 75	512 50
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	548 —	550 —	543 75	—	550 —	549 75	553 75	552 50	545 —	543 75	548 75	551 —
80.000	500	tout	22 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Ouest-Suisse	152 50	—	—	—	—	—	—	—	152 50	—	152 50	—
72.500	500	tout	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	—	—	450 —	—	450 —	—	—	—	450 —	—	—	—
55.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	—	—	—	—	308 —	—	315 —	—	315 —	315 —	300 —	—
240.000	500	100	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	519 50	512 50	515 —	515 —	521 25	520 —	520 —	522 50	520 —	522 50	525 —	525 —
96.000	525	tout	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	331 50	335 —	331 25	335 —	331 25	335 —	334 25	345 —	—	340 —	340 —	335 —
200.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	430 —	445 —	420 —	445 —	420 —	430 —	425 —	427 50	422 50	427 50	425 —	435 —
30.000	500	tout	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47.500	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	417 50	—	420 —	—	420 —	—	—	—	425 —	427 50	425 —	427 50
»	»	»	...	...	Grao de Valencia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	...	...	Montblanch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	391 25	391 25	392 50	390 —	393 50	391 25	391 25	393 75	395 —	398 75	395 —	397 50
170.000	400	tout	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	193 75	195 —	195 —	192 50	198 75	197 50	198 75	200 —	203 75	203 75	207 50	207 50
50.000	500	tout	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	—	—	220 —	—	220 —	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	...	...	Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	...	janvier, juillet	Portugais	365 —	—	—	—	365 —	—	365 —	—	365 —	—	—	—
»	—	»	...	...	Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES des tirages.	PRIX de remboursement.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	1	3	4	5	6	7
1849	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1838—1849	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1852	6.883	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	—	1050 —	1045 —	1045 —	—	—
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	— 5 0/0	965 —	965 —	—	—	990 —	1000 —
1847—1849	25.750	»	»	novembre	1.250	50 —	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	970 —	970 —	—	—	—	—
1849	15.000	»	»	février	1.250	50 —	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	—	970 —	—	—	985 —	—
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	—	1010 —	1010 —	—	1010 —	—
1853—1854	34.536	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	—	975 —	—	—	—	—
1852—1856	268.000	»	»	mai	650	25 —	juin, décembre	Est, 5 0/0	503 50	497 50	503 75	505 —	505 —	503 75
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 —	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	24.000	»	»	mai	625	25 —	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	500 —	—	—	—	—
1852	120.000	»	»	mars	625	25 —	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	535 —	530 —	530 —	525 —	525 —	527 —
1851	102.614	»	»	décembre	625	25 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1848	5.060	»	»	décembre	1.250	60 —	janvier, juillet	Rouen au Havre, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 —	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	302 50	305 —	307 50	306 25	306 25	307 —
1853	63.443	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	—	—	—	—	—	—
1855	265.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	315 —	312 50	310 —	315 —	313 75	315 —
1852—1861	1.450.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	308 25	309 75	308 15	307 50	310 —	310 —
1851—1861	600.000	»	»	mai	500	15 —	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	314 25	315 —	315 —	315 —	315 —	313 —
1855	87.710	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	302 50	303 75	305 —	305 —	305 —	305 —
1857—1860	137.683	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	— (nouvelles)	302 50	303 75	303 70	—	300 —	—
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	315 —	315 —	315 —	320 —	317 50	320 —
1855—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	303 50	305 —	305 —	306 25	305 25	307 —
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	307 50	312 50	310 —	305 —	306 25	310 —
1850—1861	410.798	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	302 50	303 75	305 —	306 25	306 25	301 —
1858	22.019	»	»	décembre	500	15 —	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	—	—	—	—	—	—
1857—1861	500.000	»	»	mai	500	15 —	juin, décembre	Est, 3 0/0	304 50	305 —	303 75	303 75	303 75	304 —
1859	150.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	302 50	303 75	302 50	301 25	301 25	305 —
1853	145.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	306 —	303 —	303 —	307 50	307 50	307 —
1858—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	308 25	306 75	307 50	307 50	307 50	[illegible]
1858—1861	613.375	»	»	»	500	15 —	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 gar. par le gouv. autrich.	270 —	270 —	270 —	271 25	270 —	271
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	250 —	250 —	250 —	254 —	253 75	253
1858	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien	209 75	208 75	208 75	207 50	211 25	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	217 50	—	217 50	—	217 50	217
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	250 —	250 —	250 —	250 —	250 —	250
1859	21.570	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	—	—	250 —	—	—	250
1859	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	275 —	275 —	275 —	275 —	275 —	275
1861	»	»	»	»	500	15 —	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	245 —	245 —	245 —	245 —	245 —	245
1859—1861	200.000	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	250 —	250 —	250 —	248 75	247 50	250
1860	62.500	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	—	180 —	180 —	180 —	180 —	180
»	»	»	»	»	»	— —	avril, octobre	Montblanch à Reus	215 —	216 —	218 75	222 50	223 75	225
1858—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 —	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 —	»	Chemins portugais	220 —	221 50	221 25	222 50	221 25	221
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	65 —	67 50	66 75	68 75	—	—

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 1 Comptant.	Terme.	LUNDI 3 Comptant.	Terme.	MARDI 4 Comptant.	Terme.	MERCREDI 5 Comptant.	Terme.	JEUDI 6 Comptant.	Terme.	VENDREDI 7 Comptant.	Terme.
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	71 10	71 10	71 20	71 15	71 15	71 40	71 10	71 35	70 95	71 25	71 —	71
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	100 30	100 10	100 —	100 80	100 80	100 30	99 15	100 70	100 —	100 15	100 40	100
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	95 —	—	95 —	—	95 —	—	96 —	—	97 —	—	—	—
RENTES 4 0/0 id. id.	86 25	—	87 —	—	86 25	—	86 50	—	87 50	—	86 —	—
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	465 —	466 25	467 50	468 75	466 25	468 75	467 50	467 50	467 50	466 25	466 25	468
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	—	—	1100 —	—	1100 —	—	1100 —	—	—	—	1100 —	—
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	465 —	—	462 50	—	460 —	—	467 50	—	457 50	—	460 —	—
Id. id. id. 1860, id.	455 —	—	453 75	—	450 —	—	450 —	—	450 —	—	445 —	—
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	238 75	—	227 50	—	—	—	227 50	—	228 75	—	238 75	—
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Lille	98 75	—	—	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	97 50	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	—	—	—	—	—	—	—	—	41 25	—	—	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 »/»	—	93 »/»	—	93 7/8	—	93 7/8	—	93 7/8	— »/»	93 1/8	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	70 3/4	— »/»	71 »/»	—	71 »/»	—	— »/»	—	— »/»	—	71 »/»	—
Id. 3 0/0 1852 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	67 15	67 15	68 70	68 —	68 70	68 50	68 45	68 —	67 85	67 90	68 25	68
Id. 3 0/0, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	45 —	—	—	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	67 —	66 90	68 —	68 —	68 —	68 60	67 70	67 55	67 30	—	67 50	67
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	80 »/»	—	— »/»	—	70 »/»	—	70 »/»	—	70 1/2	—	70 1/2	—
Espagne, différée convertie, jouissance 6 juin 1861	42 1/4	— »/»	42 3/4	—	43 »/»	—	43 1/4	— »/»	43 »/»	— »/»	42 »/»	—
Id. 3 0/0 intérieure	46 1/2	— »/»	47 »/»	47 1/4	47 1/4	48 1/4	48 1/2	48 3/8	48 »/»	48 1/2	48 1/2	—
Id. 3 0/0 extérieure 1841	52 1/4	—	53 »/»	—	— »/»	—	— »/»	—	53 1/4	—	53 1/4	—
Id. 3 0/0 id. 1856	48 1/2	— »/»	48 1/2	— »/»	49 »/»	—	49 3/4	49 1/2	49 »/»	— »/»	49 »/»	—
Id. passive extérieure sans intérêt	17 1/2	18 1/4	19 »/»	20 »/»	— »/»	— »/»	19 »/»	19 »/»	19 »/»	18 3/4	18 1/4	19
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	101 »/»	—	101 »/»	—	—	—	101 »/»	—	101 —	—	101 —	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	302 50	—	302 50	—	297 50	—	310 —	—	310 —	—	307 50	—
Haïti, annuités	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

N° 1110. — 21e ANNÉE. — N° 7. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 15 FÉVRIER 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

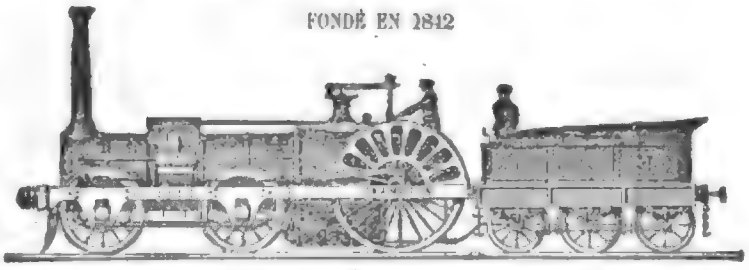
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Réclames	1 fr. 50



PARAISSANT LE SAMEDI 15

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELAMY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

AVIS AUX RENTIERS.

Le Journal des chemins de fer se charge de remplir les formalités nécessaires pour opérer la conversion des rentes 4 1/2 et 4 0/0 et des obligations trentenaires en rentes 3 0/0. — Il suffit de lui adresser les titres dans le plus bref délai.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 97. — La conversion de la rente et ses conséquences, 98. — Décrets, rapport, etc., concernant la conversion, 99. — Bons du Trésor, 98. — Chemins de fer d'Orléans, 100. — Chemins romains, 100 — Chemin de Barcelone à Saragosse, 101. — L'Espagne et sa dette, 101 — Caisse générale des chemins de fer, 102. — Chronique industrielle, 102. — Banque de France, 103 — Comptoir d'escompte de Paris, 103. — Société de crédit industriel, 103. — Marché industriel, 103. — Bourses étrangères, 103. — Bourse de Londres, 103. — Changes, 103. — Matières, 103. — Bulletin commercial, 104. — Bulletin des recettes de la semaine, 104. — Avis aux actionnaires.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Nous publions ci-après tous les documents relatifs à la conversion du 4 1/2, du 4 et des obligations trentenaires. C'est l'événement de la semaine, et la curiosité publique fait défaut à tout ce qui n'est pas la conversion.

Le marché des fonds publics a été extrêmement animé sans que l'équilibre ait pu se rompre entre les efforts des baissiers et ceux des haussiers. Evidemment, les forces considérables qui combattent pour la conversion se tiennent sur la réserve, pour n'agir qu'aux approches de la liquidation et assurer le gain de la bataille.

Comme nous l'avions pressenti, le gouvernement a décliné toute responsabilité dans l'emprunt de 4 millions sterling que des banquiers de Paris avaient négocié à Londres avec le concours de MM. Coutts, Baring, etc. Les journaux anglais prétendent aujourd'hui que l'opération n'a pas eu de suite, et que les souscripteurs ont été dégagés de leur parole. A vrai dire, rien ne prouve que les dénégations de la presse de Londres soient sensiblement plus exactes que ses affirmations.

Quant à nous, nous en sommes encore à comprendre pourquoi l'opération, avortée ou non, a soulevé tant de clameurs. Faire entrer cent millions en or anglais dans le courant des affaires françaises, les y retenir par un emploi fructueux, renouer ainsi la tradition de 1845 et de 1852, c'était une idée qui nous paraissait éminemment favorable aux intérêts du pays. Il serait regrettable que des préjugés d'un autre temps eussent empêché la réalisation d'une opération si simple et si utile.

Le bilan de la Banque accuse une situation assez satisfaisante. D'une part, le portefeuille, bien qu'ayant diminué de 13 millions, se maintient encore au chiffre élevé de 662 millions; les avances sur rentes se sont accrues de 23 millions d'un mois à l'autre, et les avances sur actions et obligations de 10 millions; c'est l'effet naturel de l'abaissement excessif du taux de l'escompte à 4 1/2 et à 4 0/0, et du rétablissement de la proportion de 80 0/0 dans le montant des prêts.

D'autre part, le compte courant du Trésor créditeur s'est accru de 10 millions; il atteint aujourd'hui 86 millions; les comptes courants des particuliers se sont accrus de 41 millions.

L'encaisse métallique de la Banque s'est accru de 47 millions, et la circulation des billets de 35 millions; elle s'élève ainsi à 797 millions, chiffre considérable qui n'avait jamais été atteint jusqu'ici.

Le mouvement de ces divers chapitres se résume comme suit :

Il est rentré à la Banque :

1° Par diminution du portefeuille	13 millions.
2° Par diminution d'avances sur lingots et monnaies	1 »
3° Par versements du Trésor en compte courant	10 »
4° Par les particuliers en compte courant	41 »
	65 »

Il est sorti :

1° Pour avances sur rentes, actions et obligations	33 millions,
2° Par diminution de divers articles du passif	20 »
	53 »

La balance en faveur des rentrées est de 12 millions, représentant précisément la différence entre l'accroissement de l'encaisse qui est de 47 millions et l'augmentation de la circulation, qui est de 35 millions, c'est-à-dire que presque toutes les rentrées de la Banque se sont faites en espèces, et que presque tous ses paiements se sont faits en billets.

Les fonds publics ont été faibles pendant toute la semaine, mais c'est un temps d'arrêt qui permet de reprendre de nouvelles forces.

Le 3 0/0 finit à terme à 71 10, au comptant à 71 95.

On voit que l'écart n'est pas grand. Le cours de 71 francs ne sera pas décroché et probablement servira de point de départ pour une nouvelle hausse.

Le 4 1/2 0/0 a constamment été bien tenu, il ferme à 100 65 au comptant, et à 100 95 à terme.

La faiblesse momentanée du 3 0/0 ne l'a pas affecté parce que beaucoup de vendeurs de 3 0/0 achetaient par contre du 4 1/2 0/0, afin de réaliser le bénéfice du prochain coupon et de la bonification faite par la conversion.

Les obligations trentenaires ont été assez faibles, elles ont suivi le sort du 3 0/0, elles remonteront avec lui.

Elles ferment aujourd'hui au comptant et à terme à 452 50.

Nous retrouvons la Banque de France à 3,045, c'est-à-dire à peu près au même cours que la semaine dernière.

Le Crédit foncier, qui fermait vendredi à 1,430 francs, a été coté aujourd'hui à 1,410.

Dans l'intervalle il a réagi jusqu'à 1,340 fr.; c'étaient les réalisations qui le ramenaient à ce chiffre, puis la demande a reparu.

Un des avantages du doublement des actions sera d'élargir la base de la spéculation et d'éviter les violents soubresauts.

Le Crédit agricole a été très-recherché, il ferme à 660.

Le Comptoir d'escompte ferme à 637 50 et le Comptoir industriel à 560.

Le Crédit mobilier ferme dans les cours de vendredi dernier, à 767 50 au comptant, et à 768 50 à terme.

L'Orléans a fait cette semaine un bond qui

l'a porté à 1,400 francs, puis il a réagi et ferme aujourd'hui à 1377 50.

Ce que nous avions prévu il y a deux mois, s'est réalisé; c'est sur le bruit que de nouvelles actions allaient être créées que l'Orléans a monté. On a compris que les porteurs actuels profiteraient de la souscription aux nouvelles actions. Le jour où cette mesure sera définitivement prise, les actions n'auront plus de peine à dépasser le cours de 1,400 francs.

Il en est de même pour le Lyon, il finit aujourd'hui à 1,083 75 ; le moindre mouvement de hausse l'emportera bien au delà de 1,100 francs.

Comme nous voilà loin des craintes que l'on inspirait en décembre dernier aux porteurs des actions du Lyon et de l'Orléans !

Le Nord est immuable entre le cours de 995 francs et celui de 1,000 francs, il ferme aujourd'hui à 997 50. Les actions de ce chemin sont depuis longtemps placées en des portefeuilles qui les conservent, aussi les mouvements de bourse ont peu de prise sur lui.

L'Est ferme à 595 fr., et l'Ouest à 556 25.

Le Midi ferme aujourd'hui à 730 fr..

Les obligations des chemins français ont été solidement tenues.

En fonds étrangers, l Italien s'est difficilement soutenu aux environs de 68 francs, il ferme aujourd'hui à 68 40. Ce fonds montera difficilement tant que la politique du cabinet de Turin ne sera pas plus fixe.

Les fonds espagnols profitent des projets d'unification de la dette; ils ont été constamment demandés. Nous croyons fortement à la hausse sur cette valeur.

Les chemins étrangers ont eu peu d'affaires cette semaine; on a vu cependant avec plaisir le décret qui admet les chemins Romains à l'anonymat en France, par suite de la réciprocité.

Les obligations des chemins étrangers ont également profité de la hausse ; beaucoup de capitaux s'y sont engagés.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 71 45, ferme à 71 10.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 101 », ferme à 100 95.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	42.45 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	32.08 0/0
Midi	15.86 0/0
Bessèges à Alais	15.41 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	9.20 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	7.90 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	6.81 0/0
Ouest suisse	4.78 0/0
Central Suisse	3.86 0/0
Séville-Xérès-Cadix	3.43 0/0
Ardennes	2.39 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	9.35 0/0
Nord	» 42 0/0
Lyon-Genève	1 17 0/0
Dauphiné	1.73 0/0
Ouest	3 90 0/0
Est	5 13 0/0
Orléans	12.62 0/0
Saragosse (Alcasar à Ciudad-Réal)	24.85 0/0
Autrichiens	31.67 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	7 février.	14 février.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	71 40	71 10	» »	» 30
Rente 4 1/2 0/0	100 85	100 95	» 10	» »
Banque de France	3050 »	3045 »	» »	5 »
Consolidés	93 1/8	93 1/8	» »	» »
Crédit foncier	1430 »	1410 »	» »	20 »
Crédit industr. et com.	560 »	560 »	» »	» »
Crédit mobilier	770 »	768 75	» »	1 25
Comptoir d'Escompte	640 »	637 50	» »	2 50
Orléans	1342 50	1377 50	35 »	» »
Nord	995 »	997 50	2 50	» »
Nord nouveau	930 »	930 »	» »	» »
Est	600 »	595 »	» »	5 »
Paris-Méditerranée	1077 50	1083 75	6 25	» »
Midi	730 »	730 »	» »	» »
Ouest	555 »	556 25	1 25	» »
Genève	360 »	362 50	2 50	» »
Dauphiné	525 »	533 75	8 75	» »
Ardennes ancien	387 50	395 »	7 50	» »
Ardennes nouveau	390 »	390 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	512 50	508 75	» »	3 75
Victor-Emmanuel	330 »	330 »	» »	» »
Russes	397 50	405 »	7 50	» »
Romains	207 50	200 »	» »	7 50
Sud-Autr.-Lombard	551 25	546 25	» »	5 »
Saragosse Pampelune	375 »	375 »	» »	» »
Saragosse-Alicante	525 »	523 75	» »	1 25
Saragosse-Barcelone	335 »	338 75	3 75	» »
Nord-Espagne	435 »	430 »	5 »	» »
Séville-Xérès-Cadix	427 50	427 50	» »	» »

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 12 Décembre 1861	325	615	25	45	30	716	110	443
Au 9 Janvier 1862	397	675	24	46	30	762	76	476
Au 13 Février	854	668	47	56	30	797	86	917
Augmentation	57	»	23	10	»	35	10	41
Diminution	»	43	»	»	»	»	»	»

LA CONVERSION DE LA RENTE 4 1/2 0/0 ET SES CONSÉQUENCES.

La loi sur la conversion volontaire est promulguée.

Nous connaissons actuellement les conditions et le taux de la soulte ; c'est à peu de chose près ce que nous avions prévu.

Quelles seront les conséquences de cette conversion ? ou pour mieux préciser :

Les porteurs de 4 1/2 0/0 feront-ils la conversion en 3 0/0 ?

Cette conversion amènera-t-elle la hausse ou la baisse du 3 0/0?

Nous n'hésitons pas à croire :

Que la conversion d'une grande partie du 4 1/2 s'opèrera ;

Que la hausse se produira pendant la conversion, qu'on liquidera à la fin de ce mois dans les plus hauts cours, et que l'on doit s'attendre pour les mois de mars et d'avril à une élévation très-sensible de la rente.

Nous savons que cette opinion rencontrera des contradicteurs; quelques mots suffiront cependant pour la justifier.

A partir du 22 mars 1862, la rente 4 1/2 0/0 sera sous le coup d'un remboursement à 100 fr. ou d'une réduction de l'intérêt d'un demi 0/0, soit à 4 0/0, tous les porteurs la savent.

Or, comme la rente est à 101 francs, ceux qui veulent le remboursement ont déjà vendu. Les autres, qui conservent la rente, veulent rester rentiers de l'État.

Mais alors, consentiront-ils à attendre une réduction forcée de l'intérêt, ou plutôt ne feront-ils pas la conversion actuelle qui, tout calcul fait de l'amortissement de la soulte, ne les réduit que de 33 à 35 centimes par chaque 4 fr. 50 c. de rente, et les fait échapper à une réduction ultérieure à laquelle seraient encore exposés des porteurs de 4 0/0?

Poser la question, c'est évidemment la résoudre. L'intérêt des rentiers sera leur règle de conduite, et comme leur intérêt commande indubitablement la conversion en 3 0/0, on peut être assuré qu'ils la feront avec empressement.

Nous savons que la question n'est peut-être pas encore suffisamment élucidée dans l'esprit des petits porteurs, mais on peut être certain qu'avant le 6 mars ils se seront éclairés.

La conversion volontaire se fera donc sur une large échelle.

Elle décidera la hausse du 3 0/0. On objecte que de fortes ventes du 3 0/0 ont été opérées; on ajoute que s'il s'est trouvé un syndicat pour les acheter, qu'il faudra les écouler, et dès lors on envisage un poids énorme menaçant le marché.

Si des spéculateurs éphémères et quelque peu téméraires avaient cherché à soutenir la rente à raréfier les inscriptions sur le marché, nous pourrions être en crainte et redouter que l fardeau ne vint à les écraser.

Mais c'est précisément ce concours de l haute banque qui nous rassure. Si elle a achet les inscriptions flottantes, ce n'est que pou s'en dessaisir avec avantage dans de plus haut cours. Elle ne sacrifiera pas à la baisse et n s'exécutera qu'en réalisant un bénéfice.

D'ailleurs, en supposant que les banquier aient consenti à fournir la contre-partie de tou tes les offres qui se sont produites, il ne fa pas oublier que la plupart de ces offres corre pondent à des ventes à découvert. Or, la l quidation des ventes à découvert, lorsque l'a

cheteur est sérieux, ce n'est pas de la baisse, bien au contraire.

Autre objection. Les rentiers ne vendront-ils pas après avoir converti ? Bien évidemment non. Toutes les ventes d'inscriptions qui devaient être faites ont été opérées ou sont sur le point de l'être.

On ne se décidera à la conversion que pour garder. Pour s'en assurer il suffit de constater que l'affluence a cessé au bureau des transferts.

Il devra alors arriver ceci : beaucoup ont vendu leurs inscriptions et attendent avec leurs capitaux pour profiter d'un moment de baisse et rentrer dans la rente.

Ils ont bien songé à acheter d'autres valeurs. Mais ces valeurs ont monté et ne présentent plus la même séduction de prix qu'auparavant. Il faut même dire que l'élévation récente de leurs prix a amené aussi des réalisations, c'est-à-dire des capitaux à placer.

La baisse n'arrivant pas, les vendeurs s'impatienteront, ils calculeront que prolonger l'attente c'est se priver des revenus, c'est-à-dire des bénéfices les plus assurés, ils prendront peur et alors rachèteront à tout prix. Plus la rente montera, plus ils rachèteront.

Ajoutons qu'une circonstance doit infailliblement se présenter et aider à la hausse. Les baissiers feront bien d'y songer mûrement.

Un ministre des finances, habile et expérimenté comme l'est M. Fould, n'a pas fait rendre la loi de la conversion volontaire pour en rester là. Il doit vouloir compléter son œuvre d'unification, et la conversion forcée doit être imminente, peut-être plus près qu'on ne pense de la conversion facultative.

Or, qu'est-ce que la conversion forcée ? C'est la diminution du taux de l'intérêt. C'est la hausse nouvelle du 3 0/0 et de toutes les autres valeurs.

Il ne faut donc pas croire à la réaction et s'y exposer. Les cours actuels pourraient bien être des cours de baisse, eu égard à ceux qu'on est en droit d'attendre.

LOUIS RICO.

LOI

relative à la conversion facultative de la rente 4 1/2 0/0, de la rente 4 0/0 et des obligations trentenaires.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre des finances est autorisé à inscrire au grand-livre de la dette publique de nouvelles rentes 3 0/0, portant jouissance du 1er avril 1862, et payables de trois mois en trois mois, à partir de ladite époque, pour les échanger contre les rentes 4 1/2 0/0, les rentes 4 0/0 et les obligations trentenaires du Trésor, dont les propriétaires demanderont la conversion, aux conditions déterminées par la présente loi.

Art. 2. — Les propriétaires de rente 4 1/2 0/0 et 4 0/0, qui en formeront la demande, dans le délai de *vingt jours* à partir de la promulgation de la présente loi, recevront de nouveaux titres, d'une somme égale, en rentes 3 0/0 créées en vertu de l'article précédent, en échange de leurs rentes 4 1/2 0/0 et 4 0/0, qui seront immédiatement annulées.

Art. 3. — Cet échange aura lieu, moyennant l'engagement, souscrit par le rentier, de verser au Trésor public une somme proportionnelle au montant des rentes à convertir.

Un décret impérial déterminera le versement à faire pour chaque quotité de 4 fr. 50 c. ou de 4 francs de rente, les termes et conditions du paiement, ainsi que de l'échange des titres.

Art. 4. — Les arrérages échéant le 22 mars 1862, des rentes 4 1/2 0/0 et 4 0/0 qui seront déposées pour être converties, seront payés aux ayants droit sur la présentation du récépissé du dépôt de leur titre.

Art. 5. — Les obligations trentenaires du Trésor, autorisées par des lois antérieures, pourront être échangées contre les nouvelles rentes 3 0/0 à raison de 20 francs de rente pour chaque obligation. Les déclarations relatives à ces échanges devront être faites dans le délai de *vingt jours* fixé par l'article 2.

Art. 6. — La dotation de l'amortissement des rentes 3 0/0 nouvellement créées sera fixée au centième du capital nominal desdites rentes, conformément à la loi du 10 juin 1833. La dotation de l'amortissement des rentes 4 1/2 0/0 et 4 0/0 sera réduite de la portion afférente aux rentes annulées.

Art. 7. — Le délai d'option sera porté à deux mois, pour les propriétaires de rentes ou d'obligations qui se trouveraient hors de France, mais en Europe ou en Algérie ; et à un an, pour ceux qui se trouveraient hors d'Europe et d'Algérie.

Art. 8. — En ce qui concerne les propriétaires qui n'ont pas la libre et complète disposition de leurs biens, l'acceptation de la conversion sera assimilée à un acte de simple administration, et sera dispensée d'autorisation spéciale et de toute autre formalité judiciaire.

Art. 9. — Pour les rentes grevées d'usufruit, l'engagement peut être souscrit par le nu propriétaire ou l'usufruitier. Toutefois, il n'est point porté atteinte aux stipulations particulières qui règlent les droits du nu-propriétaire et de l'usufruitier.

Art. 10. — Tous les titres et expéditions à produire, en tant qu'ils serviraient uniquement aux opérations nécessitées par la présente loi, seront visés pour timbre et enregistrés gratis, pourvu que cette destination soit exprimée.

Art. 11. — Le produit des versements effectués en exécution de l'article 3 sera porté en atténuation des découverts du Trésor.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 8 février 1862.

Le président,
Comte DE MORNY.

Les secrétaires,
VERNIER, DE SAINT GERMAIN, baron JÉRÔME DAVID.

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative à la conversion facultative de la rente 4 1/2 0/0, de la rente 4 0/0 et des obligations trentenaires.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 11 février 1862.

Le président,
TROPLONG.

Les secrétaires,
Marquis DE CRAMAYEL, O. DE BARRAL, baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Le sénateur secrétaire,
Baron T. DE LACROSSE.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'Etat et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'Etat au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais des Tuileries, le 12 février 1862.

NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
DELANGLE.

Par l'Empereur :
Le ministre d'Etat,
A. WALEWSKI.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

SIRE,

Le Corps législatif et le Sénat ont adopté la loi qui propose la conversion facultative en rente 3 0/0 de la rente 4 1/2 0/0, de la rente 4 0/0 et des obligations trentenaires.

Conformément à l'article 3 de cette loi, je viens proposer à Votre Majesté de fixer la soulte qui sera demandée aux porteurs de rentes 4 1/2 et 4 0/0 pour cet échange.

Ainsi que Votre Majesté l'a dit, le but de votre gouvernement est : « en conciliant équitablement » l'intérêt du Trésor et celui de ses créanciers, » de préparer l'unification de la dette. » Les grands corps de l'Etat se sont associés à cette pensée de l'Empereur par un vote presque unanime, et s'en sont remis à Votre Majesté du soin de régler les conditions de la transaction proposée par la loi.

Ce n'est pas la première fois qu'a dû être déterminée la valeur relative des fonds 4 4/2 et 3 0/0, dont le premier est comprimé dans son essor par la possibilité du remboursement au pair, tandis que le second a une faculté d'ascension beaucoup plus considérable. Lors des emprunts de 1854 et de 1855, le 4 1/2 et le 3 0/0 ont été offerts simultanément à des conditions différentes, posées par le gouvernement et ratifiées par la souscription du public.

En 1854 (emprunt de 250 millions du 14 mars), la différence entre le 4 1/2 et le 3 0/0 a été de 4 fr. 25 c.

En 1855 (emprunt de 500 millions du 31 décembre 1854), elle a été de 7 fr. 0 c. 1/10.

En 1855 (emprunt de 750 millions du 11 juillet), elle a été de 6 fr. 75 c.

La moyenne de 6 fr., qui ressort de ces différences, peut être considérée, abstraction faite de toute circonstance particulière, comme l'expression de la plus-value reconnue du 3 0/0 sur le 4 1/2, puisqu'elle a eu la consécration de trois mémorables souscriptions publiques.

Il paraîtrait donc juste de prendre le chiffre de 6 francs par 4 fr. 50 c. de rente, comme taux de la soulte à fournir par les porteurs de 4 4/2 qui voudraient se constituer en 3 0/0 une rente égale à celle qu'ils possèdent. C'est, d'ailleurs, le chiffre qui a servi de base aux raisonnements de l'hono-

rable rapporteur du projet de loi au Corps législatif, et l'on peut penser qu'il n'a pas été choisi arbitrairement par les hommes éclairés qui composaient la commission et par l'habile financier qui était leur interprète. C'est aussi ce chiffre de 6 francs que j'aurais probablement proposé à l'Empereur, si je n'avais eu à m'occuper que des bases d'une négociation de rentes analogues à celles des emprunts de 1854 et 1855.

Mais, dans l'opération dont il s'agit aujourd'hui, votre gouvernement n'a pas spécialement en vue d'augmenter les ressources de l'Etat. L'unification de la dette est le but principal qu'il s'efforce d'atteindre. Ce but, bien digne de la sollicitude de Votre Majesté, se concilie heureusement avec l'intérêt des rentiers, dont Votre Majesté s'est montrée préoccupée, puisque l'un des moyens de l'atteindre est de leur faire des conditions meilleures que celles qu'ils ont acceptées avec tant d'empressement dans le passé.

Je propose, en conséquence, à l'Empereur, de fixer à 5 fr. 40 c. la soulte à compter au Trésor pour échanger 4 fr. 50 c. de rente 4 1/2 contre 4 fr. 50 c. de rente 3 0/0, et à 1 fr. 20 c. par 4 fr. de rente la soulte du 4 0/0.

Cette soulte serait payable en six termes imputables seulement sur les arrérages de la rente nouvelle, de telle sorte que le porteur de 4 1/2 toucherait intégralement le semestre du 22 mars, et que les termes de paiement de la soulte ne commenceraient que le 1er juillet prochain. A l'expiration de ces termes, c'est-à-dire au 1er octobre 1863, le rentier se trouverait avoir achevé sa conversion. Il aurait alors en sa possession un titre de rente 3 0/0 lui rapportant une rente égale à celle qu'il avait en 4 1/2, et représentant un capital beaucoup plus élevé.

Je ne reviendrai pas sur les avantages de cette combinaison, qui ont été éloquemment développés dans la discussion de la loi; mais ces avantages sont tels que beaucoup d'établissements publics, titulaires de rentes 4 1/2, ont déjà demandé au gouvernement le moyen de se les assurer. D'après les ordres de Votre Majesté, un projet de loi est préparé pour leur faciliter les prêts sur dépôt de rentes. Ces prêts seront remboursés en annuités à longs termes.

Ce que feront de grandes sociétés de crédit pour les établissements publics, les receveurs généraux seront autorisés à le faire pour les particuliers. En un mot, rien ne sera négligé pour que les porteurs de rentes puissent profiter personnellement des avantages que leur offre le gouvernement et ne soient pas obligés, par la difficulté d'acquitter la soulte, de renoncer au bénéfice qui leur appartient. En même temps que l'administration facilitera ainsi par des avances et par des termes l'acquittement de la soulte pour les porteurs peu aisés, elle fera une bonification d'intérêts à ceux qui voudraient se libérer de suite ou escompter une partie de la somme qu'ils devront au Trésor.

Si Votre Majesté daigne agréer l'ensemble de ces mesures, je la prie de vouloir bien revêtir ce rapport de son approbation.

Je suis, avec respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble et très-dévoué sujet.

Approuvé : ACHILLE FOULD.

NAPOLÉON.

Paris, le 12 février 1862.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi du 12 février 1862 ;

Sur le rapport de notre ministre des finances,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Les propriétaires de rentes 4 1/2 et 4 0/0 et les porteurs d'obligations trentenaires du Trésor qui voudront échanger leurs titres contre des rentes 3 0/0, aux conditions exprimées par la loi du 12 février courant, auront à faire des déclarations conformes au modèle ci-annexé sous les numéros 1 et 2.

Ces déclarations, appuyées des titres à convertir, seront reçues du 15 de ce mois au 6 mars prochain, savoir :

A Paris, par le directeur des caisses centrales du Trésor, au ministère des finances ;

Dans les départements, par le receveur général et par les receveurs d'arrondissement.

Art. 2.— La soulte à verser au Trésor, pour l'échange des rentes 4 1/2 et 4 0/0 contre des rentes 3 0/0 de création nouvelle, est fixée savoir :

A la somme de 5 fr. 40 c. pour 4 fr. 50 c. de rente 4 1/2 0/0;

A la somme de 1 fr. 20 c. pour 7 fr. de rente 4 0/0.

La libération en aura lieu en six termes. Il sera payé savoir :

	Pour les rentes 4 1/2 0/0. fr. c.	Pour les rentes 4 0/0. fr. c.
Au 1er juillet 1862...	0 90	0 20
Au 1er octobre 1862.	0 90	0 20
Au 1er janvier 1863..	0 90	0 20
Au 1er avril 1863....	0 90	0 20
Au 1er juillet 1863...	0 90	0 20
Au 1er octobre 1863.	0 90	0 20
Total.....	5 40	1 20

Les requérants auront la faculté de se libérer d'un ou plusieurs termes, par anticipation. Il leur sera, dans ce cas, bonifié un intérêt calculé au taux de 4 0/0 par an.

Art. 3.— Il sera délivré aux déclarants un récépissé, visé au contrôle, pour leur tenir lieu des titres déposés.

Art. 4. — Le semestre des rentes nominatives échéant au 22 mars 1862 sera payé sur la présentation du récépissé de dépôt.

Pour les rentes au porteur, le coupon du même semestre sera détaché de l'inscription préalablement au dépôt.

Art. 5. — Les rentes 3 0/0 résultant de la conversion seront inscrites avec jouissance du 1er avril 1862. Les ayants droit seront mis en possession de leur inscription nouvelle après le paiement intégral de la soulte.

Jusque-là, le récépissé de dépôt leur vaudra titre pour le recouvrement des trimestres et pour la négociation de la rente.

Art. 6. — Les obligations du Trésor ne seront admises à la conversion qu'autant qu'elles auront été entièrement libérées.

Art. 7. — La prolongation de délai accordée par l'art. 7 de la loi n'est pas applicable aux rentes au porteur.

Art. 8. — Notre ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 12 février 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le ministre des finances,
ACHILLE FOULD.

Le ministre des finances,

Vu le décret impérial en date de ce jour,

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. — A partir du 15 de ce mois, et jusqu'au 6 mars inclusivement, des registres seront ouverts, savoir :

A Paris, par le directeur comptable des caisses centrales du Trésor, au ministère des finances ;

Dans les départements, par le receveur général et par les receveurs d'arrondissement.

Pour l'enregistrement des déclarations ayant pour objet l'échange d'inscriptions 4 1/2 0/0 et et 4 0/0 d'obligations trentenaires contre des rentes 3 0/0, aux conditions déterminées par la loi du 12 février 1862.

Les bureaux chargés de recevoir et d'enregistrer ces déclarations resteront ouverts de neuf heures du matin à quatre heures du soir ; le dernier jour, 6 mars, les registres seront clos et arrêtés à six heures du soir. Le procès-verbal de clôture sera dressé, conjointement avec le comptable, par le directeur de la dette inscrite et le contrôleur central, à Paris ; par le préfet ou le sous-préfet dans les départements.

Art. 2. — Les déclarations pour l'échange de rentes porteront engagement de payer la soulte due au Trésor ; elles seront faites par le propriétaire ou, en son nom, par le porteur de l'inscription.

Art. 3. — Les titres déposés à l'appui des déclarations seront immédiatement frappés d'un timbre portant les mots : *Converti en 3 0/0.*

Art. 4. — Il sera délivré au requérant un certificat qui lui tiendra lieu des titres déposés, et sur lequel seront constatés les versements faits, à valoir sur la soulte d'échange.

Ce certificat sera soumis au visa du contrôle prescrit par la loi du 24 avril 1833.

Art. 5. — Le directeur de la dette inscrite est autorisé à ouvrir, dès à présent, le livre des nouvelles rentes 3 0/0 pour y inscrire les ayants droit.

Les inscriptions provenant de la conversion seront expédiées avec jouissance du 1er avril 1862. Les transferts et les mutations qui pourront survenir s'effectueront avec jouissance du trimestre courant.

Art. 6. — Le transfert du certificat de dépôt ne sera opéré qu'après vérification faite de sa conformité avec l'inscription au grand-livre de la dette publique.

Ce 12 février 1862.

ACHILLE FOULD.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Conversion des rentes 4 1/2 et 4 0/0.

AVIS AUX RENTIERS.

Les propriétaires de rentes 4 1/2 et 4 0/0 qui, désirant participer à la conversion, voudraient éviter un déplacement et une démarche personnelle dans les bureaux du ministère des finances, sont prévenus qu'ils ont la faculté de faire déposer leurs titres par des tiers.

Les déposants pourront, sans autre justification que la présentation des titres, faire, aux noms des titulaires, la déclaration prescrite par l'article 3 de la loi sur la conversion.

Les dépôts collectifs éviteront aux rentiers l'inconvénient de l'affluence dans les bureaux, et offriront, en outre, si les déposants le désirent, le même avantage que les dépôts semestriels ordinaires pour le recouvrement des arrérages au 22 mars prochain.

Les bordereaux et imprimés relatifs aux dépôts seront distribués au ministère des finances (salle des rentes) à toutes les personnes qui les réclameront.

Ceux des rentiers qui, avant l'échéance du 22 mars, auront retiré les titres provisoires ou certificats de dépôt tenant lieu des inscriptions à convertir, toucheront le semestre sur la présentation au Trésor de ces certificats.

Le premier terme de la soulte n'est exigible que le 1er juillet prochain.

BONS DU TRÉSOR.

Par décision du ministre des finances, l'intérêt attaché aux bons du Trésor public a été fixé ainsi qu'il suit, à partir du 9 février :

3 0/0 pour les bons de 3 à 5 mois ;
3 1/2 0/0 pour les bons de 6 à 11 mois ;
4 0/0 pour les bons à un an.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

On a répandu à la Bourse le bruit d'une prochaine émission d'actions par la Compagnie d'Orléans ; et sur ce bruit, une spéculation s'est engagée qui a produit pendant quelques heures une hausse de 50 francs sur le plus haut cours des actions de ce chemin.

Si nous sommes bien informés, tout ce mouvement était au moins prématuré. Nous avons expliqué en temps et lieu comment il se faisait que la Compagnie d'Orléans serait vraisemblablement conduite à émettre des actions au lieu d'obligations pour subvenir aux besoins de la campagne 1862-1863. La question a été, dit-on, agitée de nouveau ces jours-ci, et il est probable que l'administration supérieure usera du droit qu'elle s'est réservé envers la Compagnie d'Orléans. Rien n'est décidé encore ; et l'on ne sait ni en quel nombre, ni à quel taux seraient émises les actions nouvelles dont la création paraît imminente.

Toutefois, puisqu'il a suffi d'une pareille éventualité pour élever les actions d'Orléans aux environs de 1,400 francs, on nous permettra de rappeler que nous avions vu juste, lorsque nous écrivions, le 14 décembre dernier, que l'éventualité d'une émission d'actions nouvelles, par laquelle on essayrit d'effrayer les actionnaires, serait précisément pour eux, si elle se réalisait, l'occasion d'un bénéfice considérable sur leur capital.

C'est qu'en effet, les actions nouvelles ne peuvent être émises qu'à des conditions avantageuses pour les porteurs d'actions anciennes ; et l'on peut ajouter que cette création ne réussira même pas très-sensiblement les dividendes. Voici pourquoi : l'ancien réseau de l'Orléans est évalué 445 millions ; 150 millions seulement ont été jusqu'ici réalisés en actions. Les 295 autres millions devaient être représentés par des obligations dont le service annuel aurait coûté 17 millions environ. Or, si l'on crée, par exemple, 200 millions d'actions nouvelles, on économise immédiatement sur le service des emprunts près de 12 millions, suffisants pour fournir un dividende de 6 0/0 aux actions nouvelles, et égal, à 1 0/0 près, au dividende actuel ; c'est-à-dire qu'au lieu d'un bénéfice net de 30 millions réparti à un capital action qui, au cours de 1,380 francs, représente 414 millions de francs, on aurait à répartir 42 millions à un capital action de 614 millions de francs ; le dividende descendrait ainsi de 7.24 0/0 à 6.84, soit une diminution de 0.40 0/0.

On voit à quel point nous étions dans le vrai, lorsque nous donnions aux actionnaires le conseil de résister aux efforts d'une spéculation dirigée contre leur intérêt le plus évident. Ceux qui se sont laissés effrayer ont été amenés à vendre 1,277 fr. 50 c. des actions qui sont aujourd'hui cotées 1,380 fr. C'est une différence de plus de 100 francs par action, soit 1/13e du capital engagé, et nous sommes heureux d'avoir contribué à épargner à nos lecteurs un aussi douloureux mécompte.

AUGUSTE VITU.

CHEMINS ROMAINS.

Voici le décret qui admet les Compagnies anonymes de l'État pontifical à ester en justice en France :

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu la loi du 30 mai 1857, relative aux sociétés anonymes et autres associations commerciales, industrielles ou financières régulièrement autorisées en Belgique, et portant qu'un décret impérial, rendu en conseil d'État, peut en appliquer le bénéfice à tous autres pays ;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les sociétés anonymes et les autres associations commerciales, industrielles ou financières qui sont soumises, dans les États romains, à l'autorisation du gouvernement, et qui l'ont obtenue, peuvent exercer tous leurs droits et ester en justice en France, en se conformant aux lois de l'empire.

Art. 2. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois* et inséré au *Moniteur*.

Fait au palais des Tuileries, le 5 février 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

On ne perdra pas de vue l'importance de ce décret pour la Société générale des chemins de fer Romains, qui a tant éprouvé de difficultés faute d'avoir cette naturalisation en France.

N. DESTRIBALD.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

Un incident nous force de revenir sur cette entreprise.

En insérant, le 1er de ce mois, la réponse de M. Joaquin Arimon, administrateur gérant du chemin de Barcelone, à une appréciation faite par notre journal sur le chemin de Barcelone à Saragosse, nous n'avons pas eu la pensée de nous laisser envahir par des polémiques qui nous sont étrangères ; nous voulions donner la preuve de notre impartialité en laissant le représentant de la Compagnie répondre, dans notre feuille même, aux critiques et objections faites par nous. Nous n'eussions pas consenti, dans tous les cas, à laisser attaquer une personne complétement étrangère à notre rédaction et à notre journal. Si une attaque pareille avait été faite, nous la désavouerions formellement. Nous voulons toujours rester sur le terrain de la polémique courtoise et éviter les personnalités.

Cependant M. Sourigues prétend avoir été désigné par l'administrateur gérant, et nous à fait, par exploit de Berlin, huissier à Paris, en date du 11 février, sommation d'insérer sa réponse.

Quoiqu'en relisant la lettre de M. Joaquin Arimon, nous n'ayons rencontré aucune désignation spéciale à M. Sourigues, cependant si la lettre de ce dernier n'avait été qu'une réponse *personnelle*, nous l'eussions insérée.

Malheureusement, c'est plutôt une nouvelle critique de la Compagnie de Barcelone, critique vive et passionnée, dont nous ne voulons point examiner le plus ou moins de fondement, mais que nous ne pouvons pas admettre, pour ne pas changer la nature de notre feuille.

M. Sourigues, s'il a été attaqué, peut répondre à l'agresseur devant les tribunaux français. En effet, s'il y avait délit, le délit aurait été commis à Paris, par conséquent M. Sourigues pourrait attaquer M. Joaquin Arimon devant les tribunaux de Paris.

Bien plus, la Compagnie de Barcelone étant anonyme en France, par suite de la réciprocité avec l'Espagne, est civilement responsable devant les tribunaux français.

Le débat peut donc se poursuivre entre M. Sourigues et ceux qui l'auraient attaqué.

Mais quant à nous, nous éviterons de nous mêler à cette lutte.

Pour donner la meilleure preuve de notre loyauté, et bien que nous n'y soyons pas légalement tenus, nous extrayons de la réponse de M. Sourigues les passages qui lui sont personnels :

Extrait de la réponse de M. Sourigues :

Je fais le cas qu'elles méritent des accusations de pessimisme, de semer la défiance à plaisir, de vouloir provoquer la baisse à tout prix, etc., toutes phrases écrites sous l'influence d'une humeur mal contenue, qui s'accorde peu avec la prétendue indifférence dont on parle, et donne à mes critiques la force d'une vérité qu'on est impuissant à réfuter.

Mon but a été hautement avoué. Il me fallait établir des faits à l'appui de ma pétition adressée au Sénat. Le Barcelone m'en a fourni une partie. En ce qui concerne cette affaire en particulier, je ne cherche qu'une chose, empêcher le public français de prendre les actions et les obligations dont on voudrait bien se débarrasser sur lui. C'est une somme de (80,000,000 fr.) quatre-vingts millions à conserver ; cela vaut bien la peine de tenter quelque chose. Et si je plains bien les personnes qui sont déjà en perte, victimes des espérances qu'on leur avait fait concevoir, ce n'est pas une raison pour en laisser augmenter le nombre.

Depuis le jour où j'écrivais ma première brochure, les actions ont baissé de 80 à 90 francs. Je ne suis pas en Espagne ; on me connaît ici. Eh bien, j'autorise quiconque à me démentir si je dis faux quand j'affirme que je n'ai pas acheté une action. (Je dis, bien entendu, depuis qu'elles ont baissé ; car, auparavant, il m'est arrivé d'en acheter bien au-dessus de 400 francs, et d'y perdre en acceptant de confiance, comme tant d'autres, les promesses faites avant d'avoir étudié l'affaire moi-même.

Si j'étais vendeur, le bénéfice eût été pourtant assez beau ; n'en n'avoir pas profité témoigne du peu d'importance que j'attache aux panégyriques de la Compagnie.....

..... Dire la vérité, est-ce du pessimisme ? Quelle réponse n'ai-je pas écoutée ? J'ai répliqué à toutes celles qui ont paru. Faut-il donc, pour entendre raison, approuver tout ce qu'on débite, ou par un complaisant silence faciliter la vente des actions dont on ne s'est pas encore débarrassé ?.....

..... Je termine par une observation personnelle : Où l'on imprime mes paroles, je suis présent, tout prêt à en répondre et à les justifier.

Ceci posé, et en déclarant formellement que M. Sourigues est pour nous en dehors du débat, nous entendons mettre fin, pour ce qui nous concerne, à cet incident.

Quand nous croirons devoir apprécier la situation de la Compagnie, nous le ferons pour notre propre compte, avec l'impartialité dont nous avons toujours fait preuve.

A. DE BIRAGUE.

RAPPORT DE MM. LES LIQUIDATEURS DE LA CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

Nous avons eu la pensée de publier ce rapport, mais l'abondance des matières nous force de l'ajourner et de nous réduire aujourd'hui à un très-succinct résumé qui suffira, du reste, parfaitement à communiquer à nos abonnés ce que ce rapport peut avoir d'intéressant pour eux.

Il explique dans quelles circonstances la Société en commandite de la Caisse des chemins de fer a été déclarée dissoute et mise en liquidation.

Il s'étend sur les divers traités et transactions auxquelles les liquidateurs ont dû procéder, soit pour réaliser l'actif, se composant en grande partie de valeurs considérablement dépréciées par la catastrophe de la Caisse, soit pour éteindre le passif, notamment les règlements de comptes pour les affaires relatives à l'emprunt Ottoman, aux chemins Romains et au chemin de Pampelune, et aux sacrifices pécuniaires qu'ont entraînés les résiliations faites pour dégager la liquidation de ces entreprises.

Au 31 décembre 1861, la situation était réduite à ces termes :

Actif.....	20,342,735 26
Passif.....	12,331,814 70
Excédant de l'actif.	8,010,920 56

Mais cette somme reste affectée par les chances de deux procès :

Celui des clients exécutés en 1859 ;

Celui des actionnaires de Pampelune, qui réclament leur remboursement à 500 francs.

Les liquidateurs évaluent à 1 million la perte que peuvent entraîner les procès pour exécutions.

Quant aux actionnaires de Pampelune, MM. les liquidateurs s'expriment ainsi :

« Nous avons pris, sur ce litige important, les conseils de l'honorable avocat qui nous prête l'appui de sa parole et de ses lumières, et les avis de plusieurs autres jurisconsultes distingués ; et nous avons la ferme confiance que ces réclamations seront écartées en justice, et ne viendront pas grever notre liquidation. »

F. Grimaud.

L'ESPAGNE ET SA DETTE.

Deux circonstances ont jusqu'à ce jour éloigné les capitalistes timides des fonds espagnols.

L'Espagne n'avait pas rempli ses engagements vis-à-vis des porteurs de la dette passive. Or rien n'est plus dangereux pour un Etat que la moindre hésitation dans l'accomplissement de ses obligations envers les capitalistes. Sa rente tombe en discrédit, et s'il veut emprunter, le taux usuraire auquel il contracte lui préjudicie beaucoup plus que ne lui aurait coûté l'accomplissement de ses engagements.

En second lieu, la dette espagnole est extrêmement divisée ; elle consiste :

En extérieure 1841, cotée à 52 3/4 ;
En extérieure 1856, cotée 49 1/2 ;
En intérieure, id. cotée 48 ;
En différée convertie, cotée 43 ;
En passive de 1re classe, cotée 33 ;
Id. de 2e classe, 21 ;
En dette du personnel, cotée 22.

Nous pourrions en citer d'autres.

Au milieu de cette multiplicité de titres, cotés à des cours si différents, le capitaliste hésite et ne se décide pas à acheter. Il se demande en effet pourquoi il existe une différence de 3 francs entre l'extérieure de 1856 et celle de 1841, et voyant la première cotée à un prix inférieur, il craint qu'il ne soit dangereux.

Le gouvernement espagnol l'a enfin compris. M. Salaverria, prenant en considération les réclamations des capitalistes étrangers et les vœux exprimés tout récemment, tant par les Cortès que par le conseil d'Etat, prépare un projet de loi pour l'unification de la dette. Toute distinction serait effacée entre les diverses natures de titres, qui se confondrait dans un type unique, le 3 0/0, comme en Angleterre et comme en France.

Nous ne saurions qu'applaudir à de pareilles résolutions, et il ne faut pas être un augure bien sagace pour y voir l'élévation du crédit de l'Espagne.

Depuis dix ans la physionomie du commerce et de l'industrie s'est complétement transformée en Espagne. Une vie nouvelle y a été infusée, et nous avons vu les actions industrielles de ce pays recherchées avec empressement. Une seule chose arrêtait l'essor, le bas prix de la rente. Les nouvelles mesures sont de nature à élever rapidement ce prix, et promettent enfin à l'Espagne une capitalisation de sa dette aux taux en rapport avec la grandeur et la richesse du pays.

N. Destailleur.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

BASSIN DE GAP. — Nous apprenons qu'une Société, sous la forme anonyme, est à la veille de se constituer dans le but d'exécuter un canal important d'irrigation dans le bassin de Gap.

Cette affaire, qui participerait à une subvention du gouvernement, doit être présentée sous peu de jours au public.

VIENNE. — L'escompte a subi une diminution d'un 1/2 0/0.

RENTE ITALIENNE. — Le rapport adressé le 20 janvier dernier à l'Empereur par le ministre des finances renferme, au sujet de la négociation des rentes sardes remises au Trésor, un paragraphe qui exige les explications suivantes :

Les rentes sardes, remises originairement au Trésor français, et qui représentaient, d'une part, l'indemnité de guerre à payer par le gouvernement piémontais, d'autre part, la garantie des avances à faire à l'Autriche pour le compte de la Sardaigne, s'élevaient ensemble, en rentes, à 9,162,458 francs, et en capital, à 160,254,105 fr.

Une portion de ces rentes, jusqu'à concurrence de 4,513 199 francs, au capital de 84,629,249 fr., a été rétrocédée pour la partie de la dette publique sarde afférente aux trois nouveaux départements annexés, de sorte que les rentes restées à la disposition du Trésor n'ont plus représenté, au taux de leur émission, qu'un capital de..... 75,624,856

L'avance payée à l'Autriche s'étant élevée à..... 102,500,000

Le Trésor s'est trouvé à découvert de ce chef, avant la négociation des rentes, de..... 26,875,144

Les rentes négociées ont produit un capital de 63,819,939 francs, lequel, comparé à la somme ci-dessus de 75,624,856 francs, montant du capital primitif, fait ressortir une perte de 11,804,917 francs.

Cette perte, en la réunissant à l'excédant énoncé plus haut pour 26,875,144 francs, élèverait le découvert total à 38,680,061 francs.

Ce découvert s'accroîtra encore de 1,200,000 francs à payer aux donataires de Fontainebleau et assignés sur le produit des rentes sardes ; mais il s'atténuera de 5 millions mis à la charge de l'Autriche pour sa part dans l'indemnité pour le Mont-de-Milan ; reste une atténuation de 3,800,000 francs qui réduira l'avance de Trésorerie à 34,880,061 francs.

En résumé, ce découvert a pour cause principale la restitution qui, à la suite de l'annexion de la Savoie et du comté de Nice, a dû être faite au Piémont d'une partie importante des rentes sardes originairement affectées à la garantie de l'avance faite à l'Autriche par la France, en exécution de l'article 3 du traité de Zurich pour la cession de la Lombardie. Le Trésor s'est trouvé pour cette seule cause à découvert de 26,875,000 francs.

Quant à la différence de 11,804,917 francs provenant de la dépréciation du surplus des rentes sardes, elle a été atténuée de 3,644,900 francs par la bonification de l'intérêt de ces rentes touché par le Trésor, compensation faite des intérêts que le Trésor a lui-même supportés sur les sommes dues à l'Autriche. (*Moniteur.*)

F. Grimaud.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 13 février 1862.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots.....	108,608,916 77
Numéraire dans les succursales.....	265,667,206 »
Effets échus hier à recevoir ce jour...	911,100 53
Portefeuille de Paris, dont 74,788,895 fr. 92 c. provenant des succursales.....	344,337,360 40
Portefeuille des succursales, effets sur place	317,907,868 »
Avances sur lingots et monnaies.....	18,011,030 79
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	2,020 300 »
Avances sur effets publics français....	39,314 200 »
Avances sur effets publics français dans les succursales.....	7,228,000 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer.....	30,478,000 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales.	16,779,100 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	242,300 »
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales.....	153,800 »
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848.....	30,000,000 »
Rentes de la réserve	12,060,750 1.
Rentes, fonds disponibles	27,151,698 9.
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000
Hôtel et mobilier de la Banque.....	4,000,000
Immeubles des succursales.....	5,920,138
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales.....	950,556 3
Divers.....	22,626,972 2
	1,350,079,356 9

PASSIF.

Capital de la Banque..... ...	91,250,000
Capital nouveau.....	91,250,000
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	2,316,503 3
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,080,750 1
Réserve nouvelle	9,125,000
Réserve immobilière de la Banque.....	4,000,000
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	797,385,925
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales.....	8,227,658
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	3,778,383
Compte courant du Trésor, créditeur...	84,426,828
Comptes courants de Paris.....	180,598,207
Comptes courants dans les succursales	36,173,210
Dividendes à payer.....	1,037,144
Arrérage des valeurs transférées ou déposées.....	2,256,870
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	5,736,130
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	2,727,525
Divers.....	1 904,087
	1,350,079,356

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France
Comte Ch. de Germiny.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 décembre 1861.

ACTIF.

Espèces en caisse	1,999,465 83	2,383,137 66
Espèces à la Banque	383,671 83	
Matières or et argent		347,714 69
Portefeuille : Paris	22,392,822 43	42,847,660 44
— Province	16,915,730 05	
— Étranger	3,539,107 96	
Agences dans les colonies		6,010,325 35
Agences à l'étranger		21,422,045 69
Avances sur fonds publics et actions div.		3,775,395 69
Crédits sur connaissement et nantissem.		24,660,183 03
Correspond. : Province	7,292,568 64	38,196,339 13
— Étranger	30,903,770 49	
Comptes débiteurs des Sous-Comptoirs		2,365,006 81
Effets en souffrance. Exercice clos		1 »
Immeubles		439,298 07
Frais généraux		»
Divers		34,090 55
		145,572,550 11

PASSIF.

Capital		40,000,000 »
Réserve		8,137,357 83
Comptes courants d'espèces		17,687,111 71
Comptes courants d'escompte		1,762,060 09
Comptes créditeurs des Sous-Comptoirs :		
Capital	3,546,126 40	4,716,624 37
Divers	1,170,497 97	
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	7,668,278 46	7,798,001 88
Par faillite du tribunal de commerce	129,723 42	
Corresp. : Province	6,820,455 47	37,433,466 50
— Étranger	30,613,011 03	
Acceptations à payer		24,903,798 60
Rentrées, effets en souffrance. Exerc. clos		»
Dividendes à payer		1,696,113 50
Profits et pertes		180,957 12
Divers		1,154,610 27
		145,572,550 11

Risques en cours au 31 décembre 1861.

Effets à échoir restant en portefeuille	42,847,660 44
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	49,694,392 46
	92,542,052 90

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,
Hipp. BIESTA.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Situation au 31 janvier 1862.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque	261,824 67	1,112,607 40
Espèces en caisse	850,782 73	
Effets remis à la caisse		1,138,024 23
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours	9,781,192 37	31,433,122 12
— de 31 à 60 —	7,753,822 63	
— de 61 à 105 —	5,649,916 16	
Étrangers	2,777,080 07	
Warrants	5,471,110 89	
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragraphe 2 et 3)		2,000,000 »
Frais de premier établissement		150,000 »
Frais généraux		29,852 43
Comptes courants		3,251,117 25
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		216,289 35
Immeuble social		2,179,250 14
Versements à faire :		
1re émission	30,000,000 »	50,000,000 »
Actions à émettre	20,000,000 »	
		91,533,171 92

PASSIF.

Capital : 1re émission	40,000,000 »	60,000,000 »
— 2e émission	20,000,000 »	
Solde d'immeuble à payer		600,000 »
Comptes de dépôts :		
3 0/0 à 3 jours de vue	8,895,195 30	28,283,831 76
Comptes courants (escomptes et espèces)	19,388,636 46	
Acceptations et effets divers à payer		589,060 34
Profits et pertes du dernier semestre, net		720,371 81
— nouveaux		107,565 69
Réescompte du dernier semestre		168,515 »»
Intérêts et dividendes à payer, solde de 1859 et 1860		20,090 57
Intérêts et dividendes à payer, 1er semestre 1861		38,400 »
Fonds de réserve		883,187 49
Bénéfices réservés du 1er semestre 1861		61,059 26
		91,533,171 92
Effets à échoir en portefeuille		31,433,122 12
Effets à échoir en circulation avec l'endossement de la Société		13,339,259 96
Effets du Sous-comptoir du commerce et de l'industrie		25,210,206 85
		69,982,588 93

Certifié conforme aux écritures :

Le sénateur président,
LE MARQUIS G. D'AUDIFFRET.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Le marché industriel prend de jour en jour une grande activité. Il faut attribuer ces nombreuses transactions à la hausse de toutes les valeurs depuis le commencement de l'année.

Du reste, il ne faut pas se le dissimuler, nous entrons dans une nouvelle période d'affaires. Le public apporte ses épargnes, les petits capitalistes cherchent à rentrer dans les valeurs ; ainsi dès qu'une baisse un peu sensible se fait sentir, immédiatement les capitaux se présentent et la hausse reprend son essor. Enfin, la Bourse a retrouvé son élément : l'argent.

Les actions de la Compagnie immobilière étaient demandées à 135 fr., le Bonnard à 41 25.

Le Crédit agricole, vu la rareté des titres, a monté de 35 fr., il est recherché à 600.

Le Crédit commercial et industriel est coté 500. Les Petites Voitures sont demandées à 62 50.

Les Omnibus de Londres étaient tenus à 47, la Caisse Mirès à 30.

N. DESTRIBALT.

BOURSES ÉTRANGÈRES

La Bourse d'Amsterdam garde les cours de la semaine dernière pour la plupart des valeurs. Le 2 1/2 vaut 63 15/16, le 3 0/0 76 1/2 et le 4 0/0 98 15/16. Les fonds autrichiens sont demandés à 57 1/4 les Nationales et 48 les Métalliques. Les fonds russes sans variation. L'argent est toujours relativement cher.

A Berlin, les affaires sont calmes, 102 1/2 le 4 0/0, 108 3/8 le 5 0/0. Les actions des chemins de fer continuent à fléchir, en raison de la diminution des recettes. A Hambourg, les cours ont peu varié, il en est de même à Francfort. A Vienne, les cours sont en hausse.

Les bourses de Turin et de Gênes sont bonnes.

Il y a un réveil sérieux d'affaires à Madrid et à Barcelone, en raison des projets de règlement de la dette.

A New-York, le bilan des Banques accuse une augmentation de près de 3 millions de francs dans l'encaisse métallique, contre une diminution de 16 millions 1/2 dans les prêts et escomptes ; de 3 millions environ dans la circulation et de 12 millions 1/4 dans les comptes courants. La dernière de ces diminutions est causée par le paiement de 3 millions 1/2 de dollars à la sous-trésorerie, au débit du compte du Trésor ; celle qu'ont subie les prêts et escomptes indique tout ensemble et la stagnation des affaires et la réserve que se sont imposée les banques tant que la question financière ne sera pas résolue par le Congrès. Quant à la circulation, si elle a fléchi de 7 millions de francs en deux semaines, c'est que les Banques substituent, le plus qu'il leur est possible, les bons à vue du Trésor à leurs propres billets, afin de garder entre leurs mains le moins qu'elles peuvent des premiers.

Les changes sont lourds : à soixante jours, le Londres et le Paris de Banque se cotent, à savoir : le premier, à 113 1/4 ; et le second, de 5 à 4 97 1/2. Peu d'affaires ; la prime sur l'or est montée à 3 3/8 0/0.

H. MATHOREL.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Much ado for nothing. La semaine qui vient de s'écouler peut porter le titre de la comédie de Shakspeare. Le fameux emprunt français n'a pas été fait, et ceux qui comptaient placer leur argent à 6 0/0 s'occupent de rechercher des placements à 2 1/2. Tel est le résultat net des criailleries de quelques puritains dont je m'explique difficilement les idées économiques, car ils se sont élevés contre une opération signée Rothschild et Baring et garantie par des rentes françaises, pendant qu'ils exaltaient l'emprunt marocain. D'autres prétendent que cet emprunt persiste, mais qu'on n'en veut rien avouer. Ils pourraient bien être dans le vrai.

Le *Daily News* s'est fait remarquer par son acrimonie. Je ne connaissais pas encore cet élément d'appréciation financière ; mais je puis vous assurer que le *City article* de ce journal nous avait habitués à mieux. Les financiers du *Daily News* sont à leur déclin, comme ceux de l'*Economist*, et je regrette cette décadence, dans un moment où probablement nous allons avoir à discuter les plus redoutables problèmes d'économie politique et sociale.

La rénovation de vos finances donne lieu ici à des appréciations contraires, mais faciles à concilier. Les uns trouvent les mesures prises par M. Fould excellentes et en conviennent ; les autres les déclarent inopportunes, par peur de les voir réussir. L'opposition a aussi ses relations à Londres et dans la presse anglaise. Nous aurions cependant mieux à faire que de critiquer les autres. Notre constitution platonique commence à peser d'un poids bien lourd sur ceux qui portent les impôts et sur ceux qui portent la misère : tout le monde n'a pas les moyens d'être parlementaire comme à la Chambre des communes. L'*income tax* et la *poor law* sont deux inondations qui montent, montent et accusent le niveau de la désorganisation ; il faudra plus de 2 ou 4 millions sterling pour remédier au mal, et nous serons peut-être obligés, à notre tour, de les demander au dehors. Plaise à Dieu que l'Angleterre puisse être encore longtemps sans répéter le fameux vers : « J'ai connu ces malheurs... »

Peut-être trouverez-vous que je suis en désaccord avec beaucoup de nos journaux. Ce n'est pas que ceux-ci s'abusent ; mais comment avons-nous une semblable situation ? L'Irlande livrée à la famine ; les districts manufacturiers auxquels l'Angleterre doit sa richesse, dévorés par la misère ; la réforme constitutionnelle se posant comme imminente ; voilà où nous en sommes. Et ce que nous coûte l'Amérique ! Et ce que nous a coûté une rage insensée de fortifications ! MM. Cobden et Bright peuvent bien reprocher aux ministres de ne pas avoir pris davantage attention à leur thé rie pacifique.

Les valeurs étrangères sont bien tenues, principalement la Passive espagnole, qui vaut 20 1/8 à 20 7/8, et les Certificats, de 7 7/8 à 8. Les fonds turcs sont demandés à 85 1/4 le 6 0/0 ancien et 76 le nouveau. L'emprunt marocain varie de 5 1/4 à 5 1/2 de prime. Le 5 0/0 italien vaut 67 1/2.

Nos consolidés sont toujours fermes, en raison de l'emploi des capitaux que la stagnation commerciale laisse disponibles.

W. BURN.

CHANGES

DE PARIS :

Amsterdam, court 213 1/4 p., 213 1/8 a.; 90 jours 211 3/8 p., 211 1/8 a.

Anvers, court pair p. 1/8 p.

Hambourg, court 188 7/8 p., 188 3/4 a.; 90 jours 187 1/2 p. 187 3/8 a.

Berlin, 90 jours 372 »/» p., 371 1/2 a.

Londres, court 25.20 »/» p., 25.16 1/2 a.; 90 jours 25.08 p., 25.05 »/» a.

Madrid, court, 5.18 p., 5.17 a; 90 jours 5.12 1/2 p.

Barcelone, court 5.19 p., 5.17 1/2 a.; 90 jours 5.12 »/».

Cadix, 90 jours 5.09 »/» a.

Lisbonne, 90 jours 5.43 p. »/» a.

Porto, 90 jours 5.46 p., »/» a.

Gênes, court 99 3/4 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 3/8 p., 98 1/4 a.

Livourne, court 99 1/2 p., 99 5/4 a.; 90 jours 98 1/4 p., 98 1/8 a.

Naples, court 425 »/» p., 421 a.; 90 jours 420 »/» p., 419 »/» a.

Vienne, 90 jours 173 p.. 172 a.

Milan, court 99 5/8 p., 99 1/2 a.

Augsbourg, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.

Francfort, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.

Pétersbourg, court »»» p., 347 a.; 90 jours 344 »/» p., 343 »/» a.

Rome, 90 j. 5.23 p. 5.22 »/» a.

SUR PARIS :

Londres, court 25.12 1/2 à 25.17 1/2; 90 jours 25.40 à 25.45 »/».

Cologne, court 80.3 p.; 2 mois 79.6 a.

Vienne, 90 jours 54.15 demandé.; court, 55.» a.
Francfort, court 93 1/4 p., 93 1/3 a.
New-York, 60 jours, 5.20 »/» à » »» »/»; court, »»». à 5.15 »/».
Hambourg, court 188 3/4, 90 jours, 190 3/4.
Amsterdam, court 53 7/8, à 2 mois 56 3/8 a.
Bruxelles, court pair a.
Anvers, court pair.
Berlin, 2 mois 79 3/4 p.
Madrid, à 8 jours de vue, 5.21.
Turin, 30 jours 100; 90 jours 99.
Christiania, 3 mois, 21.
Gothembourg, 90 jours, 79 1/2.
Stockholm, court 78 50; 90 jours, 79 35.
Brême, court 17 3/8.
Riga, 3 mois, 361 p.
Gulatz, 3.31/40.
San Francisco, à vue 4.85 ou 3 0/0; à 30 jours 4.90 ou 2 0/0; à 60 jours 4.95 ou 1 0/0.
La Havane, 3 mois à 2 et 2 1/2 0/0 prime.

MATIÈRES

Le prix de l'or à Paris est de 1 pour mille de prime, soit 2/10e pour cent plus cher qu'à Londres. Il est à Hambourg de 425 1/2 par marc, soit 2/10e pour cent moins cher qu'à Londres.

Le cours du change et la prime de l'or à New-York laissent un bénéfice aux expéditions d'or des Etats-Unis en Europe.

Or en barre à 1,000/1,000. Le kil. 3,444 fr. 1 fr. à » fr. 0/00 prime.

Argent en barre à 1,000/1,000. Le kil. 218 fr. 99 c., pr. 17 »» à 18 »/».

Pièces de 40 à 20 fr., agio p. 0 à 1/2.

Quadruples espagnols, 83 à 83 50.

Quadruples colombiens et mexicains, 80 75 à 81 »».

Ducats de Hollande et d'Autriche, 11 75 à 11 80.

Piastres à colonnes, 5 35 à 5 45.

Dito mexicaines, 5 40 à 5 42.

Souverains, 25 15 à 25 20.

Bank-note, 25 15 à 25 20.

BULLETIN COMMERCIAL.

A mesure que le temps s'écoule sans amener la solution de la question américaine, la situation devient de plus en plus grave, et l'influence des embarras commerciaux réagit sur la grande et utile réforme financière que M. Fould poursuit avec une louable persévérance. Bien que le taux de l'intérêt soit considérablement abaissé, l'emploi des capitaux fait totalement défaut, et la plupart des négociants restent dans l'inaction.

On pourrait même dire que maintenant la seule industrie qui ait conservé toute sa prospérité est précisément celle qui a opposé à l'idée de liberté commerciale la résistance la plus énergique. Il n'y a guère en effet que la métallurgie qui n'ait pas à souffrir. Des prix rémunérateurs, bien que moins élevés que ceux qu'elle faisait payer à la faveur du monopole, des commandes qui assurent du travail pour deux ans, voilà en quelques mots la position de nos forges et de nos haut-fourneaux. Bien des industries se contenteraient à moins.

Toutefois les partisans de la métallurgie qui prélève sur la consommation de rapides fortunes ne sont pas tous décidés à adopter la nouvelle politique commerciale du gouvernement français. L'*Ancre de Saint-Dizier*, organe d'un certain nombre de maîtres de forge d'une zone limitée de la production française, n'admet pas les chiffres officiels comme preuve d'une amélioration sérieuse. Soutenue par la *Gazette de France*, dont tout le monde connaît la valeur quand il s'agit de questions économiques, l'*Ancre de Saint-Dizier* regrette l'heureux temps où, grâce à la prohibition, l'élévation du prix des fers et fontes n'avait d'autres limites que la volonté des fabricants. Le *Pays* leur a vertement répondu. Pour nous, nous souhaitons à l'agriculture et à l'industrie que ce temps ne revienne jamais.

A Lyon et à Saint-Etienne, il ne faut pas se faire illusion, les calamités actuelles appellent de prompts remèdes, il faut autre chose que la charité, si inépuisable qu'elle soit, pour combler cet abîme de misères. On parle de commandes; mais à Saint Etienne une commande de 10 millions serait bien difficile à exécuter, car les ouvriers manquent; ils se sont faits terrassiers, mineurs; ils ont abandonné le tissage pour des travaux plus pénibles, sans doute, mais assurés: aussi dit-on que les lignes de la Compagnie de Lyon, situées dans ces contrées si à plaindre, vont être poussées avec une activité tout exceptionnelle. Ainsi ces ouvriers trouveront-ils un salaire régulier, bien qu'on doive regretter une semblable modification dans leur travail ordinaire, parce qu'ils perdent nécessairement une partie de leur habileté.

La situation du commerce des céréales est toujours à peu près la même. On attend pour savoir à quoi s'en tenir sur les espérances que peut donner la récolte. La température jusqu'ici n'a pas été défavorable; mais si elle annonce une année trop humide, il y aura lieu de prendre des précautions pour l'approvisionnement, si l'on veut éviter la hausse. Hâtons-nous de dire que l'état actuel des blés est très-satisfaisant; seulement, il faut toujours que les gelées qui viendront immanquablement soient précédées de neiges, d'autant plus que les insectes nuisibles se multiplieront beaucoup trop.

CÉRÉALES. — Malgré les offres un peu plus abondantes de la culture, les affaires en blés se sont terminées aux pleins prix de la semaine précédente. Dans quelques cas, on a même obtenu une faveur de 25 c.

Aujourd'hui il s'est encore fait des transactions en bl de commerce à 40 fr. pour les sortes ordinaires; 41 42 fr. pour les bonnes qualités courantes, et 44 fr. po les blés blancs anglais.

Les prix restent donc sans variation.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 29 janv. au 4 février.	1706	1.108.703 58	649 83	1689	1.157.030 04	685 04	»,»»	5.13	3.333 87	507 50
Orléans*	29 — 4 — ...	1475	1.119.736 75	759 10	1475	1.281.562 37	868 85	»,»»	12.62	3.701 41	1360 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	29 — 4 — ...	1411	2.275.095 85	1.612 39	1411	2.108.356 47	1.494 23	7.90	»,»»	8.145 02	1093 75
Ouest*	29 — 4 — ...	1213	861.502 »»	710 20	1213	896.657 50	739 20	»,»»	3.90	3.418 50	557 50
Nord*	29 — 4 — ...	967	1.160.658 33	1.200 20	967	1.165.667 46	1.205 44	»,»»	»,42	5.900 41	1060 »
Midi*	29 — 4 — ...	798	550.608 72	727 69	798	502.487 48	629 68	15.56	»,»»	3.442 26	728 75
Lyon a Genève*	29 — 4 — ...	231	109.461 35	473 85	231	110.764 40	479 50	»,»»	1.17	2.137 63	367 50
Ardennes*	29 — 4 — ...	187	79.314 66	424 14	164	67.934 97	414 23	2.39	»,»»	2.097 31	387 50
Dauphiné*	29 — 4 — ...	134	48 861 59	364 63	134	49.703 49	370 93	»,»»	1.73	1.784 16	530 »
Bessèges a Alais*	29 — 4 — ...	33	33.122 60	1.003 71	33	28.698 10	869 63	15.41	»,»»	4.941 98	460 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	29 — 4 — ...	1936	1.188.145 65	613 70	1456	817.620 91	561 52	9.29	»,»»	2.924 60	548 75
Autrichiens	29 — 4 — ...	1324	656.035 »»	487 »»	1324	963.722 50	712 78	»,»»	31.67	2.837 78	512 50
Madrid à Saragosse et à Alicante — Madrid a Alicante	29 — 4 — ...	482	203.811 50	605 56	482	225.070 57	570 63	6.81	»,»»	2.723 53	520 »
Saragosse et à Alicante — Alcazar a Ciudad	29 — 4 — ...	114	15.816 56	138 75	92	16.983 25	184 60	»,»»	24.85	697 35	»
Saragosse et à Alicante — Madrid a Jadraque	29 — 4 — ...	104	32.018 30	313 63	104	24.665 98	237 53	32.03	»,»»	1.448 66	»
Nord de l'Espagne	29 — 4 — ...	308	100.526 54	326 39	»	»	»	»	»	1.619 72	430 »
Central suisse	29 — 4 — ...	262	93.413 77	356 65	262	89.960 79	343 39	3.86	»,»»	1.676 21	450 »
Victor-Emmanuel	29 — 4 — ...	214	113.720 70	531 40	214	114 010 61	532 76	»,»»	»,25	2.432 68	330 »
Saragosse a Pampelune	29 — 4 — ...	179	36.771 28	205 42	»	»	»	»	»	592 75	360 »
Séville-Xérès-Cadix	15 — 21 janvier..	160	62.859 48	392 86	131	49.709 36	379 37	3.43	»,»»	1.003 32	415 »
Ouest suisse	29 — 4 février..	150	49.132 80	207 55	118	30.130 14	255 34	4.78	»,»»	1.325 38	152 50
Cordoue a Séville	15 au 28 janvier..	131	35.265 80	269 20	»	»	»	»,»»	»,»»	851 20	»
Guillaume-Luxembourg	22 — 28 — ...	89	23.359 41	262 35	52	9.576,40	184 16	42.45	»	1.019 32	215 »
Portugais	22 — 28 — ...	75	8.872 72	118 30	»	»	»	»	»	417 54	365 »

* Prélèvement fait de l'impôt [illegible].

P. Grimaud.

On a coté le blé anglais à 28 fr. 88 l'hect. de 77 kil.; le blé de Baltique, à 26 fr. l'hect. de 76 kil.

FARINES. — La meunerie n'a pas encore trouvé les boulangers bien disposés aux achats.

Cette situation ne peut se prolonger longtemps; les provisions non officielles de la boulangerie doivent avoir grandement diminué depuis quelque temps; il est donc probable que la vente de consommation doit reprendre bientôt un peu plus d'activité; mais ce ne peut être qu'après une baisse sérieuse des prix. La cote reste de 70 à 75 fr. les 157 kil., suivant qualité.

Les farines à livrer sont de plus en plus faibles : courant février, 73 75; mars et avril, 75 25 à 75; avril et mai, 76 francs.

Les derniers cours sont : courant du mois, 73 75; mars et avril, 75 à 75 25; avril et mai, 76 à 76 25.

HUILES. — Les cours sont un peu plus fermes. On cote à Paris les huiles de colza disponibles en fûts gelées, 118 50, dégelées, 119; en tonnes gelées, 119 50, dégelées, 120 50; huiles épurées, 128 50. L'huile de lin en fûts vaut 98 50, en tonnes, 100. L'huile d'œillette commune, 118; bon goût, 131 à 136.

Les autres marchandises ont peu varié, tant à Paris que sur les autres marchés.

P. Guimard.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

17 février. — **Chemin du Grao de Valencia à Almanza.** — A 1 heure, au siége de la Société, à Valence.

22 février. — **Armements maritimes I.-T. Barbey et C.** — A 2 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

28 février. — **Chemins romains.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

10 mars. — **Mines de houille de la Condemine.** — A 2 heures, passage Saulnier, 7, à Paris.

1er mars. — **Chemin d'Anvers à Gand.** — A midi, rue aux Choux, 3 bis, à Bruxelles.

5 mars. — **Chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — A 3 heures, boulevard de Strasbourg, 68.

12 mars. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

REMBOURSEMENTS.

1er février. — **Chemins romains.** — Remboursement des 922 obligations sorties au tirage du 28 décembre. (Voir la liste à notre numéro du 4 janvier).

1er mars. — **Ville de Paris** (Emprunts 1855 et 1860). — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er février.

F. G.

Annexe au procès-verbal de la séance du 5 février 1862.

RAPPORT

fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi relatif à la conversion facultative de la rente à 4 1/2 0/0, de la rente à 0/0 et des obligations trentenaires,

PAR M. GOUIN,

député au Corps législatif.

Messieurs,

Le projet de loi que vous avez confié à notre examen fait partie des grandes mesures financières sur lesquelles nous serons à nous prononcer dans le cours de cette session. L'appréciation de ces mesures, si importantes pour la bonne administration de nos finances, ne saurait trouver sa place dans ce rapport : notre tâche est moins étendue; nous devons nous occuper uniquement du projet dont nous sommes saisis en ce moment. Il s'agit d'une question toute spéciale, mais délicate et complexe par les nombreux intérêts qu'elle met en cause; aussi a-t-elle suffi pour absorber toute l'attention de votre commission.

Ce projet de conversion pour une portion de notre dette publique porte-t-il atteinte à des droits acquis, et se renferme-t-il dans les conditions d'équité dont un gouvernement ne saurait s'écarter?

Sa réalisation peut-elle faire naître de grandes difficultés?

Quels sont les avantages qui devront en résulter au point de vue de l'économie dans nos dépenses annuelles et de l'élévation de notre crédit?

Telles sont les questions que nous avons cru devoir résoudre avant d'arriver à une conclusion.

La première nous a naturellement conduits à l'examen des principes sur lesquels reposent les dettes constituées en rentes perpétuelles. Les États qui les contractent ne sauraient être contraints au remboursement du capital, mais ils peuvent toujours se libérer en offrant au créancier le paiement du capital nominal de la rente. Quand ils exercent ce droit, c'est rarement pour se libérer, mais simplement pour arriver à une transformation de dette moins onéreuse. Ce dernier but peut encore être atteint lorsque, sans offre de remboursement, le gouvernement présente aux créanciers une combinaison qui, par ses avantages, les fait consentir à une réduction d'intérêt sur le titre dont ils sont porteurs.

Tels sont les deux moyens qui sont à la disposition des gouvernements pour arriver à l'atténuation de leur dette : la première opération est obligatoire pour le créancier, qui doit se dessaisir de son titre, soit qu'il préfère le remboursement, soit qu'il opte pour un titre nouveau, constitué à un moindre intérêt; la seconde est purement facultative.

Ces deux modes de conversion ont des précédents chez nous; ils ont déjà été l'un et l'autre appliqués à deux époques, dans des conditions que nous croyons utile de rappeler.

Une loi, à la date du 1er mai 1825, porte :

« Art. 4.

« Les propriétaires d'inscriptions de rentes 5 0/0 sur l'État auront, durant trois mois à dater du jour de la publication de la présente loi, la faculté d'en requérir du ministre des finances la conversion en inscriptions de rentes 3 0/0, au taux de 75 francs, avec garantie contre le remboursement jusqu'au 22 septembre 1835. »

Là, la conversion était facultative, et quoiqu'elle imposât une réduction d'intérêt de 1 0/0, 31,723,956 francs de rentes 5 0/0 ont été convertis en rentes 3 0/0. A cette date, la dette se composait uniquement de rentes 5 0/0 (environ 160 millions); il en est résulté pour le budget de l'État une économie annuelle de 6,230,157 fr., dont le Trésor profite depuis cette date. Cette économie importante n'a pas été le seul avantage obtenu par cette conversion facultative : la dette publique existait dans de mauvaises conditions; elle n'était représentée que par une seule nature d'effets, le 5 0/0, dont le cours élevé rendait onéreux tout nouvel emprunt. L'émission du 3 0/0 a, au contraire, donné au crédit toute son élasticité, et a permis d'emprunter à des conditions bien plus favorables : cette nouvelle valeur a été négociée à des prix qui ont été de 75, 78 et 84 75.

A une autre époque, le 14 mars 1852, une seconde conversion a été réalisée; le décret impérial rendu dans ce but portait :

« Art. 1er.

« Le ministre des finances est autorisé à effectuer le remboursement des rentes 5 0/0 inscrites au grand-livre de la dette publique, à raison de 100 francs par chaque 5 francs de rente, ou à en opérer la conversion en nouvelles rentes à 1/2 0/0.

« Pour ce nouveau fonds de 4 1/2 0/0, l'exercice du droit de remboursement est suspendu pendant dix années, jusqu'au 22 mars 1862. »

Le montant des rentes à convertir s'élevait à 179,349,002 francs, sur lesquelles 3,685,392 francs de rentes ont été remboursées, et 175,663,010 francs ont été converties en rente à 4 1/2 0/0, ce qui a produit au profit de l'État une économie annuelle de 17,566,401 francs. Cette opération était obligatoire; son succès a été complet, grâce aux circonstances qui l'ont favorisée.

Ces deux conversions, réalisées dans des conditions différentes, sont des précédents sur lesquels le projet de loi actuel peut, à juste titre, s'appuyer. Dans l'une et l'autre, le droit de remboursement a été suspendu, pendant une durée déterminée, à l'égard des nouveaux titres émis; mais ce droit n'a rien perdu de sa force, et le gouvernement peut en user après l'expiration des délais accordés aux rentiers.

La jurisprudence qui régit la conversion d'une dette est donc bien nettement établie, et le projet de loi que nous examinons en ce moment n'y renferme complétement. Le gouvernement a un droit qu'il pourrait exercer, à partir du 22 mars 1862, mais il ne juge pas opportun de s'en servir, et il se borne à une conversion facultative. Dans ces termes, il est impossible de ne pas reconnaître qu'aucune plainte fondée ne saurait être articulée par le porteur du titre de la rente. On lui offre une conversion qui se justifie à tous les points de vue; si elle ne lui convient pas, il est libre de la refuser, et rien n'est changé dans sa position; il reste seulement soumis au droit de remboursement, que l'État pourra exercer lorsqu'il le jugera opportun.

Passons actuellement à la deuxième question : « La réalisation de la mesure proposée peut-elle présenter de grandes difficultés? »

Ces difficultés, s'il y en a, ne sauraient être graves; seulement, l'opération se fera avec plus ou moins de succès et sur une échelle plus ou moins large. Hors cette éventualité, le gouvernement n'a rien à redouter : la conversion est facultative; l'État ne s'oblige qu'à une chose : à donner un nouveau titre de rente 3 0/0 en échange d'un ancien titre à 4 1/2, *pour une quotité de rente égale*. La réalisation de cette opération sera toujours facile; aucun mouvement de fonds ne sera imposé au Trésor, et aucune gêne ne pourra en résulter pour lui : mais cela ne suffit pas, nous le reconnaissons; il faut encore que cette conversion réussisse, sinon intégralement, au moins dans une forte proportion, et c'est pour atteindre ce but, donnant des avantages certains, qu'il importe que les conditions présentées par M. le ministre des finances soient de nature à déterminer le porteur de la rente à accepter l'offre qui lui est faite : il faut que, dans les conditions établies, il y ait une juste pondération qui, tout en satisfaisant le rentier, assure à l'État une indemnité pour l'ajournement, presque indéfini, de l'usage de son droit de remboursement.

Le projet de loi, suivant nous, remplit ces deux conditions :

D'abord pour le rentier qui voudra convertir, voyons la position qui lui sera faite en échange de celle qu'il abandonnera.

Aujourd'hui il possède une rente à 4 1/2, soumise, à partir du 14 mars prochain, au droit de remboursement au pair de 100 francs que le gouvernement pourra exercer aussitôt qu'il le jugera convenable; cette rente, comprimée par cette perspective, ne participera en rien à l'élasticité du crédit, et son propriétaire sera toujours à la veille de voir sa position amoindrie, surtout en présence de ce résultat normal, démontré par l'expérience, qui pèse sur les capitaux *fixes, la diminution successive de leur valeur primitive.*

En échange de ce titre de rente, constitué au capital nominal de 100 francs, et produisant à f. 50 c. d'intérêts annuels, payables par semestre, le gouvernement lui offre un *nouveau titre* produisant également à fr. 50 c. d'intérêt et représentant un capital nominal de 150 fr., puisque ce titre sera de à fr. 50 c. de rente 3 0/0, au lieu de à fr. 50 c. de rente à 1/2. Les arrérages en seront payés par trimestre, et la crainte d'une réduction sur le revenu disparaîtra complétement, le gouvernement n'ayant la possibilité d'obtenir cette réduction qu'en offrant le remboursement intégral du capital nominal, soit 100 francs par 3 francs de rente.

Il est vrai que le projet de loi impose au rentier, dans le cas de conversion, l'obligation de verser au Trésor public une soulte qui sera, en réalité, le prix de la renonciation du gouvernement à l'exercice de son droit de remboursement.

Quelle sera l'importance de cette soulte? Là est toute la question.

Bien que sa fixation soit réservée au gouvernement, nous avons pensé pouvoir, néanmoins, nous en préoccuper ici, surtout en nous appuyant des calculs présentés dans l'exposé des motifs du projet de loi. Après avoir établi que cette soulte serait de 8 francs (par chaque titre de 4 fr. 50 c. de rente à 1/2), si aux cours actuels le rentier faisait lui-même sa conversion à la Bourse, le gouvernement laisse entrevoir que, pour faciliter l'opération et favoriser la position du rentier, la somme qu'il exigera sera inférieure à ce chiffre de 8 francs. La commission, s'associant à l'esprit de conciliation exprimée dans l'exposé des motifs, et cependant sans rien préjuger de l'usage que le gouvernement fera de sa prérogative pour la fixation du chiffre définitif, mais uniquement comme base hypothétique, afin de rendre plus sensible l'appréciation de ces calculs, a admis, comme moyenne des éventualités qui peuvent se produire, une soulte de 6 fr. par chaque titre de 4 fr. 50 c. de rente. C'est en nous servant de cette base que nous allons tâcher d'établir quelles seraient la position des rentiers et celle du Trésor public.

Dans cette hypothèse, le porteur d'une inscription de 4,500 francs de rente à 1/2 0/0 recevra un titre de 4,500 francs de rente 3 0/0 et versera au Trésor 6,000 fr.; le titre ancien qu'il abandonnera ayant une valeur de 100,000 francs, son déboursé total sera de 106,000 francs pour un titre de 4,500 francs de rente 3 0/0, soit au cours de 70 fr. 66 c., prix auquel sa conversion aura été ainsi effectuée. Ce sera pour lui un placement à 4.25 1/2 0/0, au lieu de 4.50, présentant une réduction d'intérêt de 24 c. 1/2 0/0, soit 245 francs (1) pour une inscription de 4,500 francs de rente, et de 24 c. 1/2 par inscription de 4 fr. 50 c.

(1) Cette réduction d'intérêt ne serait que de 21 c. 1/2 0/0, soit 215 francs pour une inscription de 4,500 francs de rente, et de 21 c. 1/2 par inscription de 4 fr. 50 c., si la soulte exigée n'était que de 5 francs par chaque titre de 4 fr. 50 c. de rente à 1/2.

Ce sera donc par l'abandon de ce faible intérêt qu'il obtiendra à l'avenir la plus grande fixité dans son nouveau revenu, et que désormais il en recevra le montant par trimestre et non par semestre ; enfin, il aura entre ses mains un capital susceptible d'un accroissement progressif et proportionné aux améliorations de la fortune publique.

En présence de cette hypothèse, qui ne sera probablement que légèrement modifiée en plus ou en moins, nous n'hésitons pas à penser que la proposition faite au porteur de rente à 1/2 est suffisamment large et lui offre des avantages qu'il saura apprécier.

Voyons actuellement, dans la même hypothèse d'une soulte de 6 francs par chaque 4 fr. 50 c. de rente à 1/2, quelles seront les conséquences de cette opération pour le Trésor.

Les rentes à convertir se composent de :

	173,405,531 de rente à 1/2 0/0,
et de.....	2,335,652 de rente à 0/0.
Ensemble.	175,741,186.

Sur cette somme, les établissements publics et de bienfaisance possèdent :

	35,630,050 de rente à 1/2 0/0,
et... ...	838,014 de rente à 0/0.
Ensemble.	36,468,073.

Ce qui réduit la masse des rentes aux mains des particuliers à 140,273,113 francs.

Si cette dernière somme était intégralement couverte (représentant 33,171 inscriptions de 4,500 francs), la soulte de 6 francs par 4 fr. 50 c., ou de 6,000 francs par 4,500 francs de rente, donnerait lieu à un versement au Trésor de 199,000,000 de francs. Ce chiffre variera suivant le plus ou le moins de succès de l'opération ; mais nous pensons que nous ne nous écartons pas beaucoup de la réalité en admettant que ce sera pour le Trésor une ressource d'environ 150,000,000 de francs qui viendront alléger d'autant la dette flottante, sans avoir à inscrire sur le grand-livre de la dette publique de nouvelles rentes perpétuelles. Ce serait donc, au point de vue des budgets, une économie annuelle d'environ 7 millions.

Quelque favorable que soit cette solution, ce n'est pas, suivant nous, le motif le plus important pour conclure à l'adoption du projet de loi. Cette adoption est surtout commandée par l'amélioration que doit en retirer l'élévation de notre crédit. Cette élévation, aujourd'hui, est forcément comprimée par la composition de notre dette actuelle qui, sur un total d'environ 320,000,000 de francs (dans cette somme ne sont pas comprises les rentes rachetées et possédées par l'amortissement, s'élevant à plus de 39,000,000 de francs), offre une masse de 175,000,000 de francs de rente, complétement étrangère à l'action du crédit, ce qui nuit forcément au cours de la rente 3 0/0. L'unification de notre dette est le but principal du projet de loi ; personne ne songe à contester les avantages de cette unification au point de vue de l'élévation de notre crédit ; nous ne saurions donc trop seconder les efforts du gouvernement dans ce but ; mais à côté de cette haute considération de l'élévation de crédit public, il nous est impossible cependant de ne tenir aucun compte de l'économie immédiate que peut procurer l'opération proposée.

Cette économie, susceptible de s'élever jusqu'à 10 millions, ne fût-elle que de 7 à 8 millions, aura une grande importance, en raison de sa réalisation *immédiate*. La conversion de 1852 a, sans doute, produit davantage (17,566,000 francs) ; mais, pour atteindre de nouveau ce chiffre, il aurait fallu une conversion obligatoire, avec offre de remboursement : or, qui pourrait garantir que dans un avenir prochain les circonstances et l'élévation du cours du 3 0/0 permettront de tenter une opération aussi considérable et aussi difficile ?

C'est, sous ce rapport, que nous pouvons, à juste titre, croire que la somme minime réalisée *immédiatement* sera plus profitable à nos budgets que la perspective d'une somme plus considérable, mais à une échéance que personne ne saurait prévoir. Telles sont les considérations générales sur lesquelles votre commission s'appuie pour vous proposer l'adoption du projet de loi relatif à la conversion des rentes 4 1/2 et 4 0/0. Ce projet est conçu dans des conditions qui ne sauraient donner lieu à une plainte fondée de la part des créanciers de l'Etat auxquels il s'adresse, car aucune contrainte ne leur est imposée ; la conversion est facultative, et en même temps elle satisfait autant que possible aux nécessités du présent et à celles de l'avenir. D'un autre côté, les intérêts du Trésor et de notre crédit public y trouveront des avantages non moins certains.

Nous allons actuellement examiner rapidement les articles du projet, en vous présentant les observations auxquelles ils ont donné lieu dans le sein de la commission.

L'art. 1er du projet est, en quelque sorte, toute la loi ; il autorise le ministre des finances à inscrire sur le grand-livre de la dette publique de nouvelles rentes 3 0/0 et à les échanger contre les rentes à 1/2, les rentes à 0/0 et les obligations du Trésor, dont les propriétaires demanderont la conversion. Ces nouvelles rentes porteront jouissance du 1er avril 1862 et seront payables de trois mois en trois mois, à partir de cette époque. Cette substitution du paiement des arrérages par trimestre au paiement semestriel n'est pas seulement conçue en faveur des propriétaires des nouvelles rentes 3 0/0 ; elle répond également aux besoins du service du Trésor auquel il ne saurait convenir d'accumuler sur une même échéance une trop forte somme d'arrérages. Les intérêts de cette nouvelle rente seront payés au 1er janvier, au 1er avril, au 1er juillet et au 1er octobre de chaque année, au lieu des échéances des 22 mars et 22 septembre appliquées aux rentes à 1/2 et à 0/0. Les échéances des 22 janvier et 22 juin continueront d'être affectées au paiement des arrérages de l'ancien 3 0/0, jusqu'à ce que cette valeur puisse être confondue avec le nouveau 3 0/0. Cette identité s'établira très-certainement, mais à une époque et à des conditions qui seront l'objet d'une appréciation ultérieure du gouvernement.

Art. 2.

L'article 2 fixe à un mois, à partir de la promulgation de la loi, le délai pendant lequel les demandes de conversion seront admises. Cette *question de délai* a été soulevée dans le sein de la commission, en présence de MM. les commissaires du gouvernement ; et c'est après les avoir entendus que nous avons reconnu avec eux que le délai d'un mois, motivé lors de la préparation du projet de loi, n'avait pas aujourd'hui le même degré d'utilité, attendu qu'il s'est écoulé un temps plus long qu'on ne le supposait entre le jour où le gouvernement a annoncé l'intention où il était de faire la conversion de la rente, et celui où le projet pourra être promulgué comme loi. S'il est juste d'accorder des délais suffisants pour apprécier une mesure de cette nature, d'un autre côté il y a des inconvénients à trop prolonger une situation anormale qui entretient les incertitudes et amène de nombreux déplacements dans les effets publics, sans aucun avantage pour le rentier ni pour le crédit ; ce qu'il importe surtout, c'est de bien faire connaître la pensée de la mesure, d'en indiquer le but et les moyens d'exécution, afin que les propriétaires de rente à 1/2 puissent se prononcer en toute connaissance de cause. Ce résultat doit s'obtenir autant par la discussion qui aura lieu devant le Corps législatif que par les publications qui seront faites ultérieurement par le gouvernement. Nous avons donc pensé, avec MM. les commissaires du gouvernement, que ce délai d'un mois pouvait, sans inconvénients pour les rentiers, et avec avantage pour la réalisation de la mesure, être réduit à vingt jours. C'est dans ce sens que nous vous proposons un amendement sur l'article 2, avec l'approbation du conseil d'Etat.

Art. 3.

L'article 3 porte que l'échange des rentes à 1/2 0/0 et à 0/0 aura lieu moyennant l'engagement souscrit par le rentier de verser au Trésor public une somme proportionnelle au montant des rentes à convertir.

L'importance de ce versement sera fixée ultérieurement par un décret impérial ; sans en préciser la quotité, nous avons cherché autant que possible, dans ce rapport, à faire pressentir que cette quotité serait modérée et calculée de manière à ménager tous les intérêts engagés dans cette question ; mais ce qu'il importe surtout, c'est de rendre la réalisation de ce versement facile pour toutes les positions dans lesquelles peut se trouver le rentier ; il faut l'assister à cet égard sous toutes les formes, soit en divisant et en échelonnant les époques de paiement, soit en offrant la faculté d'aliéner, sans frais, des portions de rentes dont le produit serait affecté au paiement de la soulte, soit en procurant les moyens d'obtenir l'avance de la somme nécessaire, sur dépôt de titres de rentes, par l'intermédiaire des correspondants du Trésor dans les départements. Nous n'entendons pas préciser ici la nature des facilités qui devront être accordées aux rentiers pour la réalisation de leur soulte, mais nous n'hésitons pas à demander qu'elles soient aussi larges que possible, dans l'intérêt même du succès de l'opération.

Art. 4.

L'article 4 réserve au rentier qui s'engage à convertir la jouissance des arrérages échéant le 22 mars 1862 sur les rentes à 1/2 et à 0/0 ; cette réserve est juste et ne peut être qu'approuvée.

Art. 5.

L'article 5 fixe les conditions auxquelles les obligations trentenaires pourront être échangées contre les nouvelles rentes 3 0/0. Chaque porteur d'une obligation recevra un titre de 20 francs de rente 3 0/0, somme égale à celle que lui produit son obligation ; sous ce premier rapport sa position sera identique dans les deux hypothèses ; quant au capital de 500 francs, dont le paiement lui est garanti en trente années par la voie du tirage au sort, il le retrouvera dans son titre de 20 francs de rente 3 0/0 aussitôt qu'il pourra l'aliéner au prix de 75 francs ; il n'éprouvera donc par ce changement aucun préjudice réel ; et, sous le rapport de son capital, aussi bien que pour les intérêts annuels, sa nouvelle position ne sera en rien inférieure à celle qu'il quittera.

Pour le Trésor, cette conversion sera une économie certaine : chaque obligation trentenaire impose au budget un crédit de 20 francs (soit à 0/0) pour les arrérages, et un de 10 francs (soit 2 0/0), destinés à pourvoir tant à l'amortissement de l'obligation qu'au paiement de la prime résultant de la différence du prix entre le taux d'émission, 440 francs, et le prix de remboursement de 500 francs.

Le budget bénéficiera donc annuellement de 10 francs par chaque obligation convertie.

L'amendement que nous avons proposé à l'article 2 pour réduire à vingt jours le délai d'un mois sera également applicable à l'article 5 pour les demandes de conversion des obligations trentenaires.

Art. 6.

L'article 6 est relatif à la dotation de l'amortissement des nouvelles rentes 3 0/0 ; cette dotation sera du centième du capital nominal desdites rentes, conformément à la loi du 10 juin 1833 ; et la dotation de l'amortissement des rentes à 1/2 et à 0/0 sera réduite de la portion afférente aux rentes annulées par suite de la conversion. C'est l'accomplissement d'une disposition d'une loi qui n'est pas abrogée ; et de plus c'est de la part du gouvernement une déclaration formelle de maintenir l'existence de cette loi. La commission accueille avec empressement cette déclaration en faveur d'une institution si utile, ainsi pour éteindre, au moins pour contenir notre dette dans des limites que la prudence la plus vulgaire impose. Mais ce but ne pourra être atteint qu'en rendant à l'amortissement l'action que la loi lui donne et qui malheureusement est suspendue depuis plusieurs années. Nous reconnaissons que le moment actuel n'est pas opportun, financièrement, pour le rétablissement de cette action ; nous nous bornons donc à réunir nos vœux à tous ceux émis chaque année par vos commissions de budget pour demander avec instance que le gouvernement rentre le plus tôt possible dans la stricte exécution de la loi du 10 juin 1833.

Art. 7.

L'article 7 est purement réglementaire et n'a donné lieu à aucune observation de la commission.

Art. 8.

Un amendement adopté par le conseil d'Etat sur l'article 8 rectifie une erreur de rédaction ; le mot *Disposition de leurs biens* est substitué à celui de *Administration de leurs biens*, ce qui rend à l'article 8 la signification qu'on avait voulu lui donner.

Art. 9, 10 et 11.

Aucune modification n'est apportée dans les article 9, 10 et 11 ; ces articles sont purement réglementaire et n'ont donné lieu à aucune observation dans le sein de la commission. L'affectation du produit des soultes à l'atténuation des découverts du Trésor est conforme à l'esprit de la loi présentée ; la réduction de la dette, obtenue par la conversion, se traduira par l'absorption immédiate des rentes qui auraient été créées si un emprunt avait été négocié pour se procurer les sommes versées au Trésor.

Là se termine le travail que votre commission a fait avec la promptitude exigée par la nature de la question à résoudre ; mais cette promptitude n'a rien enlevé à l'étude approfondie due à une loi dont l'importance lui a pas échappé. Les conclusions qu'elle vous présente sont le résultat de ses convictions ; elle y voit l'accomplissement des devoirs que l'élévation de notre crédit impose au gouvernement ; nos budgets y trouveront plus une économie annuelle. La mesure est conforme aux droits qui appartiennent à l'Etat. Nous pensons qu'elle précède à tous ces points de vue, cette conversion *imposée*, puisqu'elle est facultative, sera, dans leur propre intérêt, acceptée par la grande majorité des rentiers. Nous espérons que vous partagerez nos convictions, que, comme nous, vous accorderez au gouvernement le concours qui lui est surtout nécessaire dans des questions de cette nature, où l'hésitation ne saurait se produire sans de graves inconvénients.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE

VILLE DE PARIS.

AMORTISSEMENT DES EMPRUNTS DE 1855 ET DE 1860

(*Lois des 2 mai 1855 et 1er août 1860.*)

(SUITE. — Voir notre numéro du 8 février.)

1,106 obligations à rembourser à 500 francs dans chacune des trois séries.

(Ordre numérique.)

357	12641	23396	34795	48371	62430
669	12863	23650	34961	48580	62752
881	12973	23654	35071	49233	62980
906	13027	23685	35534	49270	63038
915	13032	23779	35609	49281	63196
1140	13379	23960	35813	49521	63303
1223	13414	24227	35871	49551	63324
1325	13600	24319	35905	49558	63581
1443	13776	24797	35962	49628	63667
1496	13782	24821	36230	49973	63863
1593	13944	24896	36406	50190	63902
1966	14163	24925	36422	50207	64336
2192	14350	25317	36497	50236	64371
2281	14481	25446	36530	50292	64412
2318	14750	25516	36555	50398	64472
2560	15144	25698	36670	50518	64558
2668	15209	25693	36726	50661	64963
2815	15231	26069	36785	50744	64980
2842	15271	26187	36827	50909	64983
2903	15348	26453	36918	51525	65018
2965	15413	26496	36925	51538	65021
3014	15770	26741	37156	51838	65272
3131	15842	26819	37169	51870	65394
3391	15922	26833	37504	51992	65568
3422	16039	27035	37794	52233	65736
3430	16165	27222	37875	52447	65810
3580	16183	27238	37920	52498	65825
3643	16252	27332	37953	52572	65828
3766	16325	27371	38156	53098	65830
4090	16466	27578	38339	53138	66075
4093	16645	27691	38635	53423	66573
4148	16798	28010	38720	53921	66649
4448	16954	28081	38809	54072	66788
4529	16994	28201	38836	54271	67360
4625	17070	28603	39625	54370	67490
4678	17077	28828	40074	54582	67763
4708	17120	28863	40150	54815	67903
4736	17184	29155	40200	55001	67939
4879	17199	29471	40313	55067	68125
5009	17205	29494	40345	55189	68162
5529	17880	29515	40616	55323	68181
5615	17890	29716	40619	55364	68479
5773	18020	29751	40678	55480	68798
5869	18064	29904	41025	55522	68842
5993	18225	29912	41189	55673	68902
6070	18482	29961	41296	56019	68993
6211	18536	30034	41459	56264	69131
6706	18707	30305	41492	56412	69208
7026	18898	30377	41546	56525	69405
7086	19298	30500	41763	57161	69408
7103	19784	30627	42097	57342	69643
7252	19922	30711	42101	57507	69675
7529	20060	30742	42112	58043	69925
7633	20085	30877	42222	58156	69932
7711	20088	31068	42234	58272	70431
8022	20120	31189	42299	58305	70550
8469	20150	31201	42612	58407	70556
8542	20172	31350	42742	58621	70582
8568	20233	31370	42789	58682	70598
8632	20270	31686	43613	59137	70649
8745	20271	31711	43733	59223	70678
8854	20281	31859	43937	59328	70723
9106	20607	31921	44144	59883	71097
9248	20633	32098	44253	60137	71183
9465	20826	32115	44280	60147	71253
9758	20962	32234	44884	60156	71528
10108	21083	32245	44998	60222	71604
10317	21151	32315	45066	60223	71804
10387	21170	32326	45106	60308	71922
10394	21224	32437	45341	60364	72043
10440	21376	32483	45528	60406	72288
10559	21410	32546	45531	60689	72563
10734	21421	32555	45574	60678	72744
11173	21478	32874	46014	60886	72895
11274	21663	32940	46111	61076	72922
11298	21677	32975	46337	61002	73112
11439	21793	33309	46346	61101	73236
11530	21867	33417	46358	61150	73238
11551	22050	33582	46454	61184	73527
11684	22081	33814	46676	61201	73585
11703	22089	33884	46725	61324	73925
11734	22120	34278	47028	61328	74190
11850	22189	34355	47245	61346	74227
11966	22501	34550	47674	61446	74463
12317	22796	34641	48057	61541	74580
12534	22825	34680	48263	61673	74668
12627	22871	34726	48294	61987	74704
12630	22911	34784	48295	62187	74903

75080	87460	100843	113108	125448
75463	87663	100927	113143	125587
75581	87669	100954	113365	125672
75600	87712	100987	113751	125826
75616	87775	101068	113758	125915
75919	87831	101121	113774	125923
75933	87917	101271	114014	125938
76174	88080	101312	114231	125975
76376	88109	101314	114283	126060
76706	88263	101504	114329	126157
77006	88316	101626	114483	126274
77152	88333	101930	114682	126451
77294	88428	101957	114751	126638
77367	88471	102010	114758	126919
77545	88865	102025	114787	126937
77664	89047	102117	114931	127007
77685	89115	102158	114996	127315
78026	89143	102183	115003	127336
78111	89278	102285	115040	127445
78140	89478	102470	115107	127450
78147	89491	102544	115126	127582
78178	89572	102586	115154	127716
78212	89756	102623	115332	128127
78388	89789	102774	115451	128145
78692	89791	102788	115522	128378
78727	89839	102941	115653	128435
78814	90062	103245	115682	128488
78964	90410	103265	115791	128717
78979	90454	103325	116346	128756
79003	90663	103481	116383	128815
79312	90669	103529	116402	128932
79428	90880	103562	117399	128948
79562	90898	103665	117431	129085
79580	90915	103841	117582	129256
79609	90994	104026	117633	129336
79634	91005	104229	117811	129371
79694	91024	104241	117998	129403
79778	91610	104427	118150	129445
79943	91720	104698	118698	129601
80083	91768	105134	118805	129638
80288	92287	105365	119143	130036
80297	92430	105605	119266	130483
80421	92470	105725	119277	130790
80507	92671	105907	119388	130894
80527	92699	106627	119438	130977
80628	92745	106448	119444	131169
80786	92791	106790	119472	131259
80898	93145	106825	119514	131380
81603	93192	107013	119828	131479
81705	93324	107029	120076	131527
81766	93831	107048	120198	131556
81817	93540	107070	120211	131640
81827	93543	107077	120261	131890
81850	94129	107246	120285	131953
81984	94218	107375	120483	132027
82609	94296	107389	120737	132034
82410	94468	107509	120889	132193
82563	94571	107663	120962	132467
82629	94632	107694	120998	132689
82735	94829	107717	121184	132776
82940	94888	107947	121481	132843
82985	94997	108024	121620	132898
83256	94993	108531	122047	133301
83357	95211	108861	122080	133334
83399	95263	108951	122158	133431
83451	96078	109168	122197	133619
83485	96290	109219	122217	134338
83521	96507	109288	122313	134422
83649	96725	109403	122506	134443
83770	96770	109447	122600	134516
83898	96868	109488	122634	134568
83927	96974	109506	122681	134685
84117	97055	109754	122722	134789
84120	97097	109794	122876	135056
84133	97773	109940	122957	135170
84462	97818	110102	123190	135261
84578	98261	110247	123219	135560
84600	98697	110371	123320	135627
84615	99033	110379	123328	135771
84753	99214	110658	123372	135767
84778	99242	110770	123621	135995
84788	99313	110941	123623	136213
84935	99436	111067	123647	136257
84962	99459	111276	123762	136398
85449	99561	111296	123774	136420
85634	99568	111329	124071	136422
85666	99575	111492	124116	136512
85888	99633	111580	124184	136527
86087	99971	111781	124242	136616
86391	100008	111856	124272	136918
86440	100069	112105	124356	136981
86484	100231	112309	124450	137292
86486	100303	112421	124533	137401
86771	100333	112554	124551	137455
86883	100495	112719	124657	137480
87210	100563	112738	124675	137535
87284	100611	112903	124746	137642
87431	100660	113022	125240	137851

138024	141421	143047	145737	148400
138178	141543	143075	145915	148430
138267	141570	143360	145953	148538
138485	141590	143382	145974	148637
138596	141847	143802	146417	148691
138737	141907	143952	146436	148719
138751	142065	143990	146477	148744
138939	142155	144030	146551	148749
139235	142382	144230	147022	148871
139559	142393	144257	147403	148969
139561	142661	144263	147544	149110
139657	142714	144746	147811	149609
139764	142773	145287	147885	149751
139766	142837	145400	148030	149842
140345	142876	145440	148041	149899
140713	142922	145468	148085	149955
141229	142986	145604	148166	
141289	143009	145605	148372	

Le remboursement en capital des obligations désignées aux tableaux ci-dessus, et le paiement des lots attachés à chacune d'elles, auront lieu à l'Hôtel de ville (caisse municipale), à partir du 1er mars prochain, sur la présentation des titres.

A la même époque aura lieu le paiement du 9e coupon des intérêts de l'emprunt de 1855 et celui du 3e coupon des intérêts de l'emprunt de 1860.

Pour extrait du procès-verbal de tirage,

Le secrétaire général de la préfecture de la Seine,

G. SEGAUD.

AVIS AUX ABONNÉS

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 28 février 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change,* tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1708 kilomètres.
1861. — 1684 —

14e année. — 5me semaine.

Du 29 janvier au 4 février 1862.

121.541 Voyageurs 292 671 71
Bagages, Marchandises, etc.... 806.031 87
Total....... 1.108.703 58
Recettes antérieures..... 4.578.880 08
Total général..... 5.687.583 66

5e semaine de 1862 .... 1 108.703 58
Semaine correspondante de 1861. 1.157.030 04
Différence..... 48.326 46

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 5 687 583 66
— — 1861. 5.579.627 31
Différence..... 107.956 35

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 30 novembre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 nov..1861 45.307.193 58
Du 1er janvier au 30 nov..1860 41.980.933 51
Différence en faveur de 1861. 3.416.260 07

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 nov..1861 18.536.822 63
Du 1er janvier au 30 nov..1860 16.292.892 12
Différence en faveur de 1861. 2.243.930 51
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux..... 5.660.190 58

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 1475 kil. — 1862. . 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 29 janvier au 4 février 1861.

68.317 Voyageurs........... 296 969 80
Bagages, Marchandises, etc.... 822.766 95
Total....... 1.119.736 75
Semaine correspondante de 1861. 1.281.581 37
Différence..... 161.845 62

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 5 459.546 98
— — 1861. 6.101.698 31
Différence..... 642.141 33

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 402 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 402 kil. — 1861... 692 kil.

15.660 Voyageurs............. 42.559 12
Bagages, Marchandises, etc.... 120.136 66
Total....... 162 695 78
Semaine correspondante de 1861 101.927 30
Différence..... 60.768 48

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 794.824 15
— — 1861. 454.302 66
Différence..... 340.521 49

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1111 kilomètres.
1861 — 1111 —

Du 29 janvier au 4 février 1861.

143.043 Voyageurs............ 556.773 65
Bagages et marchandises....... 1.718.321 20
Total....... 2.275.095 85
Semaine correspondante de 1861. 2.108.356 47
Différence..... 166 739 38

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 11.639.374 32
— — 1861. 9.821.903 11
Différence..... 1 817 471 21

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

11.531 Voyageurs............. 34.937 80
Bagages, Marchandises, etc.... 74 523 55
Total....... 109 461 35
Période correspondante de 1861. 110.764 40
Différence..... 1 303 05

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 495.877 23
— — 1861. 485.690 84
Différence..... 10.186 39

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 306 —

40.932 Voyageurs.............. 93.708 20
Bagages et Marchandises...... 398.551 32
Total....... 492 259 53
Semaine correspondante de 1861. 286.581 65
Différence..... 205 677 87

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 2.370.742 96
— — 1861. 1.489.712 55
Différence..... 881.030 41

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 29 janvier au 4 février 1862.

220.884 Voyageurs............. 339.723 35
Marchandises, etc. — Gr. vitesse. 79.504 30
— — Pet. vitesse 442.274 35
Total....... 861.502 —
Semaine correspondante de 1861. 896.657 50
Différence..... 35.155 50

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 4.146.587 70
— — 1861. 4.229.461 30
Différence..... 82 874 60

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau pendant les 11 premiers mois 1861-1860

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

11 mois 1861, 900 kilomètres... 46.896.666 94
— 1860, 900 — ... 43.367.551 76
Différence..... 3.529.115 18

RÉSEAU MIXTE.

11 mois 1861, 295 kilomètres... 3.987.731 75
— 1860, 288 — ... 3.792.572 41
Différence. 7 — ... 195.159 34

NOUVEAU RÉSEAU.

11 mois 1861, 18 kilomètres... 160.035 37
— 1860, 18 — ... 126.305 96
Différence..... 34.330 41

Différence totale : 7 kilom. 3.758.633 93

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 29 janvier au 4 février 1861.

122.836 Voyageurs............ 297.779 96
Bagages, Marchandises, etc.... 862.678 37
Total....... 1.160 658 33
Semaine correspondante de 1861. 1.165.667 46
Différence..... 5 009 13

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 5.705 712 14
— — 1861. 5.561.651 87
Différence..... 143.059 25

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 180 kilomètres

5.215 Voyageurs............. 4.782 05
Bagages, Marchandises, etc.... 20.871 25
Total de la semaine... 25.654 30
Semaine correspondante de 1861. 3 426 47
Différence..... 22 227 83

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 138 637 55
— — 1861. 19.587 32
Différence..... 119.050 23

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 200 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 29 janvier au 4 février 1862.

38.101 Voyageurs 118.983 62
Bagages, Marchandises, etc.... 461.715 10
Total....... 580.698 72
Canaux...................... 47.038 44
Totaux réunis.. .. 627.737 16
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer. 502.487 48
{ Canaux... 63.129 72
Total....... 565 617 20
Différence..... 62 119 96

Chemin de fer et canal latéral :
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 2.972.041 57
— — 1861. 2.691.892 72
Différence..... 280.148 85

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 144 kilomètres
Janvier 1862.

21.473 Voyageurs............. 32.005 75
Bagages, Marchandises, etc.... 52.102 10
Total....... 84.107 85
mois correspondant de 1861.... 44.611 25
Différence..... 39.496 60

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 84.107 85
— — 1861. 44.611 25
Différence..... 39.496 60

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Nouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 167 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 29 janvier au 4 février 1862.

10.868 Voyageurs............. 17.831 95
Bagages, Marchandises, etc.... 61.482 71
Total....... 79 314 66
Semaine correspondante de 1861. 67.934 97
Différence..... 11.379 69

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 392.312 69
— — 1861. 326.902 32
Différence..... 65.410 37

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 23 kilomètres.
Du 29 janvier au 4 février 1862.

Voyageurs 2.090 80
Bagages, Marchandises, etc.... 31.031 80
Total....... 33.122 60
Semaine correspondante de 1861. 28.628 10
Différence..... 4.494 50

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 161.086 10
— — 1861. 143 794 70
Différence..... 17.291 40

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 29 janvier au 4 février 1862.

12.440 Voyageurs. 21 258 20
Bagages, Marchandises, etc.... 27.603 30
Total....... 48.861 50
Semaine correspondante de 1861. 49.705 40
Différence..... 843 70

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 239.190 01
— — 1861. 242.984 55
Différence...... 3.794 55

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Voyageurs............ 1.854 —
Bagages, Marchandises, etc.... 1.640 —
Total....... 3.494 —

Recettes depuis le 1er janvier 1862 15.294 —

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1205 —

Du 29 janvier au 4 février 1862.

85.682 Voyageurs........... 186 419 6[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.... 855 410 6[illegible]
Transports militaires.......... 25.495 [illegible]
Total....... 1.067 325 [illegible]
Semaine correspondante de 1861. 723 917 [illegible]
Différence..... 343 408 [illegible]

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 320 kilomètres.
1861. — 251 —

36.933 Voyageurs......... .... 62 336 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.... 47 807 [illegible]
Transports militaires.......... 10.675 [illegible]
Total....... 120 819 [illegible]
Semaine correspondante de 1861. 93 703 [illegible]
Différence..... 27 115 [illegible]

RECETTES

des deux réseaux réunis pendant la semaine

1862. Longueur exploitée : 1936 kilomètres.
1861. — 1456 —

En 1862.......................... 1.178.143 [illegible]
En 1861.......................... 817 620 [illegible]
Différence..... 370.521 [illegible]

RECETTES

des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier

En 1862........... .... 5.664 808
En 1861.......................... 4 036 536
Différence..... 1 628 271

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Piacenza à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 194 kilomètres.
1861. — 167 —

14.085 Voyageurs............... 33 467
Bagages, Marchandises, etc.... 25 508
Transports militaires.......... 11.40[illegible]
Total....... 70.37[illegible]
Semaine correspondante de 1861. 56 5[illegible]
Différence..... 11 8[illegible]

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 330.18[illegible]
— — 1861. 280.72[illegible]
Différence..... 49.7[illegible]

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICAN[TE]

Du 29 janvier au 4 février 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres
1861. — 492 —

10,066 Voyageurs .... 60 3[illegible]
Bagages, Marchand. (Grande vit.) 12 3[illegible]
— (Petite vit.). 221 [illegible]
Total de la semaine... 293.[illegible]

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres.
1861. — 104 —

9.099 Voyageurs. 18.725 02 }
Bagag., Marchand. (Grande vitesse) 1.088 — } 32.[illegible]
Marchandises. (Petite vitesse).... 12.225 37 }

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862. Longueur exploitée : 114 kilomètres.

2.502 Voyageurs.. 6.497 32 }
Bagag., Marchand. (Grande vitesse) 839 45 } 15.[illegible]
Marchandises. (Petite vitesse).... 8.479 79 }

Total des trois lignes réunies. 342.[illegible]
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862 1.205.[illegible]
Total général des recet. en 1862. 1.547.[illegible]
— — 1861. 1.499.[illegible]
Différence..... 48.[illegible]

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 29 janvier au 4 février 1862.
Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	172.790 00
[illegible] quintaux Marchandises.	473.245 00
Total	646.035 00
Semaine correspondante de 1861.	943.722 50
Différence	297.687 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.761.247 50
— — 1861.	4.552.297 50
Différence	780.050 00

NORD DE L'ESPAGNE

Longueur exploitée :
Lignes de Burgos et d'Alar..... 308 kilomètres
Ligne de l'Escorial ..... 50 id.

Du 29 janvier au 4 février 1862

Ligne de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	31 138 48
Marchandises	69.390 36
Total	100.528 84
Produit annuel par kilomètre	17 218 00
Recettes antérieures	384.808 84
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	485.317 68

Ligne de l'Escorial.

Voyageurs	9.097 63
Marchandises	6.265 30
Total	15.362 93
Produit annuel par kilomètre	16.021 00
Recettes antérieures	54.023 32
Total	69.386 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	554.723 93
— — 1861.	414.229 95
Différence	140.493 98

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 905 kilomètres.
Du 10 au 23 décembre 1861
Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

[illegible] Voyageurs	229.769 52
Marchandises	266.833 80
Total	496.603 32
Recettes antérieures en 1861	10.381.839 02

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 2 au 8 février 1862.

25.170 Voyageurs	24.630 00
Bagages, Marchandises, etc	23.780 00
Total	48.410 00
Semaine correspondante de 1861.	53.155 00
Différence	4.745 00
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	287.540 00
— — 1861.	289.000 00
Différence	1.460 00

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 267 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 29 janvier au 4 février 1862.

26.066 Voyageurs	37 018 85
Bagages, Marchandises, etc	56.424 92
Total	93 443 77
Semaine correspondante de 1861.	89.969 79
Différence	3.473 98
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	439 169 60
— — 1861.	413.757 33
Différence	25.411 27

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 15 au 21 janvier 1862.

3e semaine	23.440 00
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	35.265 80
Semaine correspondante de 1861.	»
Différence	» »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	111 579 50
— — 1861.	»
Différence	»

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 301 kilomètres.
Du 1er au 7 janvier 1862.

14.801 Voyageurs	50.338 19
Marchand., cargaison, équipages	112.933 21
Total	163.271 40
Semaine correspondante de 1861	84.108 03
Différence	79.163 37
Moyenne de la recette kilomét.	14.056 17
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	436.935 18

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 314 kilomètres.
1861. — 314 —

Du 29 janvier au 4 février 1862.

30.080 Voyageurs	51.963 90
Bagages, marchandises, etc	34.901 85
Recettes diverses	1.659 07
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis	25.196 88
Total	113.720 70
Semaine correspondante de 1861.	114.010 61
Différence	289 91
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	522.408 17
— — 1861.	561.887 29
Différence	39.479 12

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.
Du 29 janvier au 4 février 1862.

Voyageurs	15.473 44
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	4 760 84
Marchandises (petite vitesse)	16.537 28
Total	36.771 56

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 158.
1861. Kilomètres exploités : 118.
Du 29 janvier au 4 février 1862.

19.200 Voyageurs	21.774 65
2.623 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	18.358 15
Total	40.132 80
Semaine correspondante de 1861.	30.130 14
Différence	10.002 66
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	198 993 95
— — 1861.	144.532 49
Différence	54.461 46

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.
Du 15 au 21 janvier 1862.

17.798 Voyag., Bagag. et March.	62.859 48
Semaine correspondante de 1861.	49.700 36
Différence	13.159 12
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	174.870 13
— — 1861.	143.694 39
Différence	31.175 74
Augmentation kilométrique	8 43 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 89 kilomètres.
1861. — 58 —

Du 22 au 28 janvier 1862.

2.090 Voyageurs	2.968 85
Bagages, articles de messagerie.	506 75
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	19.873 81
Total de la semaine	23.349 41
Recettes antérieures	67 472 03
Total	90.821 44
Recettes de la semaine en 1862.	23.349 41
Période correspondante de 1861.	9.576 40
Différence	13.773 01
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	90.821 44
— — 1861.	30.545 50
Différence	60.275 94

ANVERS A GAND

Janvier 1862	59.778 95	1 mois 1862	59.778 95
Id. 1861	43.755 37	Id. 1861	43.755 37
Différence	16.023 58		16.023 58

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.
Du 22 au 28 janvier 1862.

Voyageurs	6.270 33
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	417 00
— (Petite vit.)	2.187 39
Total	8.874 72

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de janvier 1862	14.032 43
— — 1861	16.765 82
Différence	2.733 39

OMNIBUS DE PARIS

Du 5 au 11 février 1862.

		Par journée d'omnibus en Paris.	Banlieue.
Recettes	259.360 25	68 88	35 29
Semaine correspondante de 1861	261.436 75	74 31	40 71
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	1.076.543 00	73 96	40 38
Période correspondante de 1861	1.472.916 00	80 07	40 54
Différence	203.627 00	4 31	» 16

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 5 mars 1862, au siége de la succursale, à Paris, boulevard de Strasbourg, 68, à 3 heures précises.

Cette assemblée est convoquée, en exécution du § B de l'article 29 des statuts, et est relative à une émission d'obligations.

Pour assister à cette assemblée, les porteurs d'au moins vingt actions doivent, conformément à l'article 31 des statuts, se présenter, soit à Luxembourg, au siége de la Société; soit à Paris, à la succursale ci-dessus désignée, du 3 au 18 février courant, de midi à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres, et recevoir leurs cartes d'admission.

Les titres déposés seront restitués, à partir du 6 mars prochain, contre la remise des récépissés délivrés au moment des dépôts.

Aux termes des statuts, nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est actionnaire lui-même. Des modèles de pouvoir seront délivrés dans les bureaux de la Société.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

La Compagnie du chemin de fer de Saragosse à Barcelone a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le 2 mars prochain, à Barcelone, dans une des salles de la Bourse (Casa Lonja).

Les porteurs de dix actions au moins qui désireraient y assister, peuvent déposer leurs titres, de 10 heures à 3 heures, jusqu'au 23 courant, chez MM. *Ad. Marcuard et Ce*, banquiers, 18, rue Bergère, à Paris.

Il sera délivré en échange un récépissé qui leur servira de carte d'admission.

Barcelone, le 10 février 1862.

L'administrateur gérant,
JOAQUIN ARIMON.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

Numéros des obligations sorties au tirage du 25 janvier 1862 :

Premier emprunt :

127	1854	2840	4040
383	1873	2847	4339
387	2050	3047	4340
649	2224	3113	4360
693	2227	3187	4566
1200	2322	3404	4705
1374	2508	3424	4736
1416	2585	3626	4707
1499	2796	3853	

Total..... 35 obligations.

Deuxième emprunt :

244	740	1009	1532
550	821	1015	1560
619	948	1276	

Total..... 11 obligations.

Ces obligations seront remboursées, à raison de 500 francs chacune, à partir de 10 heures du matin à 2 heures du soir :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 25 janvier 1862.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le 28 février courant, à trois heures précises de l'après-midi, salle Lemardelay, rue de Richelieu, n° 100.

Les actionnaires porteurs de 50 actions ou plus, ou de certificats d'inscription nominative du même nombre d'actions, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée. Pour y être admis, ils doivent déposer dans les bureaux de la Société à Paris, rue de Richelieu, 99; à Rome, à la Banque romaine, et à Bologne, dans les bureaux de la Société, avant le 18 février courant, soit leurs actions au porteur, soit leurs certificats d'inscription nominative. Sont également reçues comme donnant droit d'admission à l'assemblée générale, toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Société faits à la Banque de France, à la Société générale de Crédit in-

dustriel et commercial, au Sous-Comptoir des chemins de fer, ou dans tout autre établissement financier.

Ces titres ou pièces sont déposés, depuis le 20 janvier dernier, à Paris, à Rome et à Bologne, comme il est dit ci-dessus, et des cartes personnelles d'admission seront remises en échange à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs. Ceux-ci, qui doivent être actionnaires de la Société, doivent déposer, en même temps que leurs titres ou pièces, une procuration spéciale dont le modèle est dès à présent déposé dans les bureaux de la Société.

Aux termes de l'article 30 des statuts, cinquante actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix en son nom personnel. Comme fondé de pouvoirs, il peut réunir en outre vingt voix.

Il sera soumis, dans cette réunion, à MM. les actionnaires des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes de l'article 32 des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins le quinzième du fonds social.

MM. les actionnaires de l'ancienne société de Frascati, porteurs d'au moins 134 actions de cette Société, qui représentent 50 actions de la Société générale des chemins de fer romains, ont le droit d'assister à l'assemblée générale des actionnaires, en se conformant aux formalités ci-dessus mentionnées pour le dépôt des titres.

La précédente convocation doit être considérée comme nulle et non avenue.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,

C. Jumé de la Perrelle.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

MM. les actionnaires de la Compagnie sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire et extraordinaire le mercredi 12 mars prochain, à 3 heures très-précises, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Indépendamment des questions à l'ordre du jour de l'assemblée ordinaire, il sera demandé diverses autorisations et régularisations relatives tant à l'acquisition de l'usine de Boulogne, qu'aux terrains de la Compagnie qui ne sont pas nécessaires à son exploitation.

Les actionnaires propriétaires de 20 actions anciennes ou nouvelles, qui voudront assister à cette assemblée, devront, conformément à l'article 35 des statuts, déposer les titres au porteur au siége de la Société, rue Saint-Georges, 1, depuis le 17 jusqu'au 28 février, de 11 heures à 3 heures.

Il leur sera donné un récépissé de ces titres, et une carte d'admission à l'assemblée.

Les cartes d'admission, pour les actionnaires dont les titres sont nominatifs, seront à leur disposition à partir du 1er mars.

COMPAGNIE HOUILLÈRE DES

MINES DE HOUILLE ET SCHISTES BITUMINEUX DE LA CONDEMINE

MM. les actionnaires des mines de houille et schistes bitumineux de la Condemine (Allier) sont convoqués en assemblée générale extraordinaire.

L'objet spécial de cette réunion est de délibérer sur un projet de fusion avec la Compagnie la Sarcellière, et suivant l'adoption ou le rejet de la proposition du gérant, de prendre les mesures nécessaires, faire à tous les articles des statuts, telles modifications, additions ou suppressions que l'assemblée jugera utiles.

Pour assister à cette assemblée, il faut être propriétaire de 20 actions au moins, et ces actions doivent être déposées trois jours à l'avance chez MM. Ch. Noël et Ce, banquiers de la Société rue du Faubourg-Poissonière, 9, chargés de délivrer les cartes d'admission.

Ces cartes pourront être aussi retirées chez MM. Varin-Bernier, banquiers, à Bar-le-Duc, et chez MM. Ch. Hirsch, banquiers à Strasbourg.

L'assemblée générale aura lieu le 10 mars 1862, à 2 heures après midi, dans les bureaux de M. G. Nunès, passage Saulnier, 7, à Paris.

Le gérant,
Éd. Pastey.

SOCIÉTÉ DES FORGES

DE CHATILLON ET COMMENTRY

MM. les actionnaires de la Société des forges de Châtillon et Commentry sont informés que l'assemblée générale annuelle est ajournée à l'époque, peu éloignée sans doute, où on sera en mesure de leur faire connaître la décision qui aura pu intervenir sur la demande ayant pour objet la conversion de la Société en Société anonyme.

Cette mesure prise par la gérance, d'accord avec le conseil de surveillance, dans le but d'épargner à MM. les actionnaires la charge éventuelle d'un double déplacement, fait l'objet d'une circulaire adressée à ceux d'entre eux dont le domicile est connu au siége social.

ASSOCIÉ

On demande un associé avec 80,000 francs, dont moitié comptant, pour une affaire commerciale existant depuis vingt-cinq dans la même main, et donnant 30,000 francs de bénéfices. S'adresser à M. Norbert-Estibal, fermier d'annonces, 12, place de la Bourse, à Paris.

CRÉDIT MOBILIER AUTRICHIEN

AVIS.

La sixième assemblée générale ordinaire de la *Banque I. R. P. autrichienne de crédit pour le commerce et l'industrie* aura lieu le lundi 24 mars, à 9 heures du matin.

Le lieu de la réunion sera postérieurement indiqué.

Les délibérations auront pour objet :

1° Le rapport annuel du conseil d'administration ;

2° Le rapport du comité de révision sur les comptes de l'exercice de 1861, et vote sur ce rapport ;

3° Fixation du comité de révision pour 1862.

MM. les actionnaires qui désireraient prendre part à cette assemblée, devront déposer leurs actions jusqu'au 24 février courant au plus tard :

A Vienne, au siége de la Société ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

En échange, chaque déposant recevra un récépissé de dépôt, et c'est contre la présentation de ce récépissé que ses actions lui seront rendues après l'assemblée.

Des cartes d'admission avec indication du nombre des voix attribuées au titulaire, seront délivrées au moment du dépôt, si celui-ci a lieu à Vienne, ou quinze jours avant l'assemblée, si le dépôt est effectué à l'étranger.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudront se faire représenter par un délégué, devront remplir et signer la procuration formulée sur le verso de la carte d'admission. Les délégués doivent être eux-mêmes membres de l'assemblée.

Il est rappelé à MM. les actionnaires que, conformément au § 24 des statuts, il faut au moins :

20 actions pour donner droit à 1 voix ;
50 actions pour donner droit à 2 voix ;
100 actions pour donner droit à 3 voix ;
200 actions pour donner droit à 4 voix ;
400 actions pour donner droit à 5 voix.

Chaque nouvelle quantité de deux cents actions donne droit à une voix de plus.

Vienne, le 4 février 1862.

HAUTS-FOURNEAUX

De la Côte-d'Or.

Baisse de mise à prix.

L'adjudication définitive sur baisse de mise à prix des HAUTS-FOURNEAUX ET FORGES DE LA CÔTE-D'OR, dépendant de la Société Thoureau et Ce, en faillite, aura lieu en la chambre des notaires de Dijon,

Le mercredi 19 février 1862, à midi, par le ministère de Me Blondel et Virely, notaires à Dijon.

S'adresser, pour tous renseignements, à Me Blondel et Virely, notaires, et à Me Roger, avoué à Dijon.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations

L'OPINION NATIONALE

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef, GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), Ch. Sauvestre, V. Meunier, Barba, E. About, F. Sarcey, Levallois, etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS moyennant l'envoi de 1 fr. 50 par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

L'HISTOIRE SECRÈTE DU GOUVERNEMENT AUTRICHIEN, par Alf. Michiels, un beau volume de près de 400 pages, moyennant l'envoi de 3 fr. 50 c.

PRIMES GRATUITES.

1° Le Drame de la jeunesse, roman, par Paul Féval, formant 4 volumes de 200 pages ;

2° Ce qui a paru de la Femme au cœur, roman par Marc Bayeux.

Ces deux ouvrages seront envoyés gratuitement et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr. ; six mois, 30 fr., un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. Lariviè, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition de février du Livret-Chaix, Guide-Chaix des Voyageurs sur tous les chemins de fer de l'Europe ; *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, du Midi, et de Paris à Lyon et la Méditerranée. — L'*Indicateur des chemins de fer* paraît tous les 15 jours. — Les *Guides-Indicateurs* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent aux principales Gares des Chemins de fer, chez les principaux Libraires à Paris, chez MM. Napoléon et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époque de jouissance	Dénomination	Samedi 8 Comptant	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Comptant	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Comptant	Mardi 11 Terme	Mercredi 12 Comptant	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Comptant	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Comptant	Vendredi 14 Terme
182 500	1000	libérées	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3030 »	» »	3070 »	» »	3085 »	» »	3040 »	» »	3040 »	» »	3045 »	» »
[illegible]	500	id.	44 »	id.	Comptoir national d'escompte	640 »	» »	640 »	» »	640 »	» »	637 50	» »	640 »	» »	637 50	» »
[illegible]	500	250	30 »	id.	Crédit foncier de France	1380 »	1400 »	1355 »	1370 »	1310 »	1370 »	1370 »	1380 »	1400 »	1410 »	1400 »	1418 »
	500	libérées	20 »	id.	— Obligations de 500 fr. 4 0/0	478 75	» »	478 75	» »	478 75	» »	480 »	» »	480 »	» »	482 50	» »
[illegible]	500	id.	15 »	id.	— id. id. 3 0/0	456 25	» »	456 25	» »	456 25	» »	456 25	» »	456 25	» »	456 25	» »
	100	id.	4 »	id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »
	100	id.	3 »	id.	— id. 3 0/0	90 »	» »	90 »	» »	90 »	» »	91 »	» »	90 »	» »	90 »	» »
»	»	»	» »	id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1045 »	» »	1047 50	» »	1022 50	» »	1022 50	» »	» »	» »	» »	» »
[illegible]	500	libérées	15 »	Mai-nov.	— Obligations communales, 3 0/0	427 50	» »	427 50	» »	427 50	» »	427 50	» »	427 50	» »	427 50	» »
»	100	id.	3 »	Novembre.	— 20e d'obligations communales	98 75	» »	98 75	» »	» »	» »	90 »	» »	90 »	» »	98 75	» »
[illegible]	500	250	15 »	Mai et nov.	— Nouvelles oblig. communales	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	100	50	3 »	Novembre.	— 10e de nouv. oblig. communales	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	562 50	» »	560 »	562 50	560 »	» »	562 50	» »	540 »	» »	560 »	» »
[illegible]	500	libérées	50 »	id.	Société gén. de Crédit mobilier	767 50	773 75	766 25	770 »	763 75	770 »	767 50	772 50	765 »	770 »	767 50	764 75
[illegible]	500	150	30 »	id.	Crédit mobilier espagnol	445 »	460 »	460 »	462 50	460 »	462 50	457 50	463 »	462 50	463 75	460 »	465 »
[illegible]	500	libérées	22 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
[illegible]	500	id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	» »	» »	37 50	» »	35 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
[illegible]	100	id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	95 »	» »	95 »	» »	93 75	» »	» »	» »	30 »	» »	30 »	» »
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	» »	» »	» »	» »	487 50	» »	» »	» »	95 »	» »	» »	» »
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	» »	600	500	»	avril octobre	»
— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guadeloupe	» »	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guyane	» »	600	500	»	avril octobre	»
— du Sénégal	» »	600	500	»	....	»
Comptoir Bonnard	40 »	300.000	100	»	octobre	1 80
... Lécuyer	100 »	24.000	500	»	....	35 »
... Béchet	400 »	20.000	500	»	janvier juillet	24 05
Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	5 »
... Propriétaires	875 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	850 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
— act. de jouissance	» »	»	»	»	juillet	23 »
Omnibus de Lyon	65 »	60.000	100	10	....	néant.
Omnibus de Londres	43 75	250.000	100	»	....	néant.
Cie impériale des Voitures de Paris	62 50	400.000	100	»	avril octobre	néant.
Compagnies impériales (Service marit.)	647 50	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
— (actions nouvelles)	675 »	32.000	500	100	....	5 06
Compagnie générale maritime	467 50	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
Basin, Le Roy et Cie	362 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
...-Fraissinet et Cie	435 »	»	»	»	....	»
Armand Touache et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	1/20000	»	....	»
Touage Basse Seine et Oise	510 »	»	500	»	....	»
CANAUX.						
...Canaux, actions de capital	1215 »	60.120	1.000	»	avril octobre	50 »
— actions de jouissance	95 »	64.000	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	960 »	27.300	1.000	»	avril octobre	50 »
— act. de jouissance	140 »	27.300	»	»	juin	12 50
Arles à Bouc	950 »	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
...canaux	» »	19.600	1.000	»	avril octobre	50 »
[illegible]	7500 »	600	5.000	»	février août	811 25
Sambre à l'Oise	705 »	11.550	1.000	»	juin décembre	50 »
Sambre française canalisée	1350 »	6.000	1/6000	»	janvier juillet	85 »
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	133 75	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
Ports de Marseille	365 »	»	»	»	mai octobre	»
Rue impériale de Lyon	410 »	21.200	1/21200	»	....	18 50
... et Magasins généraux de Paris	540 »	25.000	1/25000	150	....	»
Docks et Entrepôts de Marseille	490 »	40.000	500	175	janvier juillet	5 »
Docks du Havre	» »	»	»	»	....	»
GAZ.						
Cie d'écl. et de chauffage par le gaz	1000 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
— actions nouvelles	1005 »	»	»	»	....	»
...du Gaz	80 »	20.000	250	»	janvier	néant.
...et usines de Portes	183 75	36.000	1/36000	»	avril octobre	18 30
[illegible]	» »	6.000	500	»	juin décembre	25 »
[illegible]	» »	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
...Sèvres, etc.	» »	500	1.000	»	1er juin	80 »
[illegible]	1510 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
...Vaise et Lyon	1070 »	2.400	1/2400	»	....	17 50
...de Paris	» »	»	»	»	....	»
...Centrale, Lebon et Cie	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	32 30
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	545 »	30.000	1/30000	»	....	30 »
...(Aveyron)	2030 »	2.400	[illegible]	»	juin décembre	néant.
...Nord	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
...(Saône-et-Loire)	630 »	28.000	500	»	juin décembre	10 »
...Isère	» »	5.000	500	»	avril octobre	20 »
...et Commentry	470 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
[illegible]	700 »	10.000	1/10000	»	....	»
...(Nord)	» »	8.400	1/8400	»	....	30 »
...Fourchambault	393 »	50.400	1/50400	»	avril octobre	20 »
...et chemins de fer	745 »	34.000	1/34000	»	mai novembre	70 »
[illegible]	» »	»	500	»	....	néant.
...-Comté	» »	40.000	500	»	mai novembre	»
...(forges et chantiers)	810 »	46.000	1/46000	»	....	60 »
[illegible]	211 25	»	250	»	....	25 »
...-l'Évêque	210 »	»	500	»	....	»
...-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
...(Belgique)	1600 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
...métallurgique	» »	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
J.-F. Cail et Cie	730 »	14.000	500	»	septemb. mars	75 »

	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1780 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	» »	20.000	»	»		» »
A	Grand'Combe	795 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	193 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	137 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	6 »
A	Saint-Étienne	155 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	205 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Carmaux	740 »	23.300	1/23300	»	mai novembre	30 »
A	Azincourt	1275 »	1.740	1/1740	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.500	1/3500	»	....	20 »
A	Layon-et-Loire	400 »	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	440 »	»	500	»	....	30 »
A	Quaregnon	155 »	6.720	250	»	....	40 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	12 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»	....	»
C.-V.	Centre-du-Flénu	290 »	3.000	1.000	»	mai	20 »
C	Mouzaïa .... (cuivre)	45 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul .... id.	225 »	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	» »	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander .... zinc	» »	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	210 »	90.000	80	»	mai novembre	30 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	40 »
A	Stolberg privilégiées id.	» »	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiées id.	» »	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie .... id.	500 »	5.000	1/5000	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie .... id.	120 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	400 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin .... id.	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lemière .... id.	» »	1.400	500	»	....	»
A	Pont-Rémy .... id.	379 75	5.000	1/5000	»	31 avril	33 »
C	Siècle .... journal	» »	2.500	1/2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis. id.	» »	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit .... id.	5600 »	104	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain .... glaces	12500 »	2.600	1/3000	»	....	750 »
C	Montluçon .... id.	110 »	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) id.	410 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	» »	3.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie. Vidanges	» »	24.402	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	» »	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Cie	21 25	40.000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	337 50	80.000	250	»	....	16 »
C	Deux cirques (L. Dejean et Cie)	205 »	8.750	500	»	5 févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	» »	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	» »	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Année	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
50	Compagnie immobilière de Paris	205 75	»	»	»	....	»
440	Cie impériale des Voitures de Paris	» »	37.000	425	06	....	5 »
440	Ports de Marseille	495 50	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
»	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	1870	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1105 »	4.500	1.250	»	février août	30 »
»	— nouvelles	980 50	11.500	1.250	15	février août	30 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.200	25	1er avril oct.	30 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	30	1er avril oct.	30 »
270	Carmaux (charbonnages)	285 »	6.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	465 »	13.400	500	16	janvier juillet	15 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	» »	8.000	500	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	295 »	20.000	500	90	avril octobre	15 »
225	Châtillon et Commentry	232 50	30.000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	480 »	2.410	312 50	30	30 juin déc.	15 »
265	— nouvelles	295 »	7.000	500	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Cie	415 »	8.500	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	525 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
440	Gaz de Paris	452 50	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
225	Union des gaz	295 »	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	290 »	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	295 »	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	450 »	17.000	500	»	janvier juillet	15 »
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	235 »	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 8 au 14 février

Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 8 Compt.	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Compt.	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Compt.	Mardi 11 Terme	Mercredi 12 Compt.	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Compt.	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Compt.	Vendredi 14 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	**Orléans**	1315 »	1312 50	1345 »	1345 »	1310 »	»	1395 »	1392 50	1370 »	1372 50	1372 50	1377 50
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
444.707	400	»	65 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	**Nord ancien**	985 »	997 50	992 50	997 50	»	997 50	995 »	997 50	997 50	997 50	995 »	997 50
41.666	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	930 »	»	930 »	930 »	930 »	»	»	»	930 »	»	927 50	»
41.667	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	955 »	»	»	»	955 »	»	»	»	»	»	»	»
500.000	500	tout	40 fr. » pour 1860	mai, novembre	**Est**	596 25	600 »	597 50	595 »	596 25	596 25	597 50	597 50	595 50	595 »	596 »	595 »
»	»	»	25 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	300 »	»
683.000	500	»	63 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	**Paris-Lyon-Méditerranée**	1080 »	1085 »	1077 50	1077 50	1077 50	1082 50	1082 50	1092 50	» 25	1085 »	1080 »	1082 50
296.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	**Midi**	728 75	730 »	725 »	727 50	725 »	730 »	728 25	733 75	730 »	730 »	730 »	730 »
300.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	**Ouest**	555 »	560 »	555 »	560 »	560 »	557 50	563 75	»	555 »	557 50	555 »	556 25
80.000	500	»	»	janvier, juillet	**Lyon-Genève**	350 »	352 50	357 50	362 50	»	»	357 50	362 50	361 25	362 50	»	362 50
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Dauphiné**	530 »	525 »	»	540 »	»	540 »	540 »	»	540 »	533 75	535 »	»
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Ardennes**	»	»	»	395 »	397 50	391 50	390 »	395 »	387 50	»	»	»
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	390 »	»	»	385 »	387 50	391 50	392 50	»	»	»	390 »	390 »
12.000	500	tout	12 fr. 25	janvier, juillet	**Bessèges à Alais**	»	»	»	»	517 50	»	518 »	»	520 »	515 »	»	»
36.000	500	»	»	»	**Béziers à Graissessac**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	**Algériens**	435 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
100.000	500	tout	4 1/2 0/0	janvier, juillet	**Victor-Emmanuel**	»	»	330 »	327 50	330 »	»	330 »	»	335 »	335 »	»	»
»	»	»	» » 0/0		**Lyon (Croix-Rousse) Sathonay**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
400.000	500	tout	25 fr. » pour 1860	janvier, juillet	**Chemins autrichiens**	510 »	510 25	515 »	516 25	511 25	510 25	512 50	511 25	510 »	511 25	508 75	»
756.000	500	50	21 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	**Sud-Autrichien-Lombard**	550 »	555 »	550 »	550 »	548 75	551 25	545 »	550 »	548 75	550 »	550 »	550 »
80.000	500	tout	22 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	**Ouest-Suisse**	155 »	»	155 75	»	153 75	»	155 »	»	157 50	»	157 50	»
72.500	500	tout	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	**Central-Suisse**	455 »	»	»	»	440 »	»	400 »	»	400 »	»	463 75	»
55.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	**Saragosse-Pampelune**	332 50	»	375 »	»	375 »	»	375 »	»	375 »	»	»	»
240.000	500	400	6 0/0	janvier, juillet	**Madrid-Saragosse**	525 »	525 »	525 »	525 »	525 »	525 »	525 »	527 50	525 »	535 »	522 50	523 75
90.000	625	tout	6 0/0	janvier, juillet	**Barcelone-Saragosse**	»	»	335 »	340 »	335 »	340 »	340 50	341 25	340 »	340 »	343 »	338 75
200.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	**Nord-Espagne**	440 »	440 »	440 »	437 50	»	»	432 50	430 »	»	430 »	435 »	»
36.000	500	tout	5 0/0	janvier, juillet	**Séville-Cordoue**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
47.500	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	**Séville-Xérès-Cadix**	427 50	430 »	423 »	430 »	427 50	425 »	425 »	»	430 »	427 50	430 »	»
»	»	»			**Grao de Valencia**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»			**Montblanch à Reus**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	**Russes**	407 50	408 25	407 50	407 50	405 50	405 »	»	400 25	405 »	405 »	403 75	403 »
170.000	400	tout	6 0/0 garantie	avril, octobre	**Romains**	206 25	208 75	207 50	207 50	»	200 25	202 50	205 »	205 »	205 »	200 »	»
50.000	500	tout	5 0/0	»	**Guillaume-Luxembourg**	»	»	230 25	»	230 »	»	230 »	»	237 50	»	238 75	»
»	»	»			**Hainaut et Flandres**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»		janvier, juillet	**Portugais**	365 »	»	365 »	»	365 »	»	365 »	»	365 »	»	365 »	»
»	»	»			**Ligne d'Italie**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	8	10	11	12	13	14
1839	»	»	»	»	»	»	»	**Versailles**, rive droite, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	»	»	»	»	»	»
1839—1840	»	»	»	»	»	»	»	**Saint-Germain** 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	»	»	»	»	»	»
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	**Paris à Orléans** 5 0/0	1060 »	»	»	»	»	»
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	— 5 0/0	»	»	»	1000 »	»	»
1847—1849	20.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	**Paris à Rouen**, 5 0/0	»	»	»	990 »	»	»
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	**Rouen au Havre**, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 5 0/0	1019 »	1019 »	1045 »	1045 »	1045 »	»
1852—1854	31.338	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	**Ouest**, 5 0/0	»	»	»	975 »	»	»
1852—1856	308.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	**Est**, 5 0/0	503 75	505 »	502 50	502 50	505 »	»
1853	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1852	21.400	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	»	»	»	495 »	495 »	»
1853	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	**Méditerranée**, 5 0/0	530 »	527 50	527 50	527 50	527 50	»
1854	102.614	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	**Rouen au Havre**, 6 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	8.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	**Paris à Rouen**, 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Grand-Central**, 3 0/0	307 50	307 50	308 25	303 75	305 »	»
1852	63.613	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 3 0/0 gar.	305 »	»	305 »	»	»	»
1855	265.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Méditerranée**, 3 0/0 gar.	315 »	315 »	315 »	312 50	312 50	315
1852—1861	1.400.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Paris à Orléans**, 3 0/0	310 »	308 75	310 »	310 »	310 »	310
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	**Nord**, 3 0/0	315 »	313 75	315 »	315 »	311 25	311
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Lyon à Genève** (anciennes) gar.	306 25	305 25	»	305 25	»	»
1857—1860	137.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	— (nouvelles)	305 »	306 25	»	305 »	»	»
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 3 0/0	318 75	320 »	318 25	320 »	320 »	»
1856—1864	1.250.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	**Ouest**, 3 0/0 gar.	308 25	307 50	307 50	303 75	307 »	»
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Bourbonnais**, 3 0/0	310 »	310 »	307 50	308 75	307 50	»
1860—1861	142.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Midi**, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	307 75	303 75	»
1858	22.000	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	**Bessèges à Alais**, 3 0/0	»	»	298 25	»	292 50	»
1857—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	**Est**, 3 0/0	303 25	303 50	305 »	303 75	303 75	»
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Ardennes**, 3 0/0 gar.	305 »	303 75	305 »	303 75	305 »	»
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Dauphiné**, 3 0/0 gar.	307 50	305 »	305 »	306 25	305 »	»
1855—1861	1.350.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Paris-Lyon-Méditerranée**, 3 0/0	308 75	310 »	308 75	307 50	307 »	»
1852—1861	819.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	**Autrichiens**, 3 0/0 gar. par le gouv. autrich.	271 50	271 50	271 25	»	271 »	»
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Lombards-Vénitiens**, 3 0/0 id. id.	252 50	255 »	253 75	255 »	255 »	»
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Romains**, 3 0/0 id. italien	210 »	215 »	215 »	215 »	215 »	»
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Saragosse-Pampelune**, 3 0/0	247 50	»	248 75	247 50	»	»
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	**Madrid à Saragosse**, 3 0/0	261 25	264 25	260 »	261 25	261 »	»
1860	34.070	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Cordoue à Séville**, 3 0/0	250 »	250 »	250 »	250 »	250 »	»
1860	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Séville à Xérès**, 3 0/0	»	275 »	275 »	275 »	275 »	»
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	**Séville-Xérès** (nouvelles)	243 75	245 »	245 »	245 »	245 »	»
1860—1861	260.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Nord de l'Espagne**, 3 0/0	249 75	250 »	248 75	250 »	245 75	»
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Ligne d'Italie** (Rhône au Simplon)	180 »	180 »	180 »	180 »	»	»
»	»	»	»	»	»	» »	avril, octobre	**Montblanch à Reus**	225 »	223 75	225 »	225 »	225 »	»
1856—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	**Guillaume-Luxembourg**	»	»	»	»	»	»
1861	»	»	»	»	500	15 »	»	**Chemins portugais**	220 »	222 50	222 50	222 50	225 »	»
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	trimestres	**Graissessac à Béziers** 3 0/0	67 50	67 50	68 25	»	67 »	»

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 8 Comptant	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Comptant	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Comptant	Mardi 11 Terme	Mercredi 12 Comptant	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Comptant	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Comptant	Vendredi 14 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	71 20	71 15	70 90	71 30	70 15	71 2.	71 15	71 30	70 95	71 15	70 95	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	100 60	101 »	100 10	100 50	100 25	100 70	100 30	100 65	100 60	100 95	100 65	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	100 »	»	101 »	»	101 »	»	100 »	»	100 25	»	100 10	»
Rentes 4 0/0 id. id.	88 30	»	91 »	»	91 »	»	88 50	»	93 »	»	92 50	»
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	468 75	470 »	465 »	467 50	465 »	467 50	462 50	»	463 75	465 75	462 50	»
Ville de Paris, Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	»	»	1100 »	»	1105 »	»	1110 »	»	»	»	1115 »	»
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	460 »	»	460 »	»	460 »	»	463 »	»	»	»	465 »	»
Id. id. id. 1860, id.	450 »	»	455 »	»	450 »	»	455 »	»	455 »	»	455 »	»
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	228 75	»	230 »	»	230 »	»	230 »	»	228 75	»	230 »	»
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Lille	98 75	»	97 50	»	100 »	»	98 75	»	100 »	»	100 »	»
Ville de Tourcoing et Roubaix	41 25	»	»	»	»	»	»	»	38 75	»	40 »	»
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 1/8	»	93 »/»	»	93 1/8	»	93 1/8	»	93 3/8	» »/»	93 1/4	»
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 »/»	»	71 »/»	»	71 »/»	»	»	»	» »/»	»	71 » »	»
Id. 3 0/0 1852 id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	68 50	68 45	68 50	68 45	68 50	68 45	68 50	68 45	68 50	68 35	68 »	»
Id. 3 0/0, id.	»	»	»	»	»	»	45 »	»	»	»	»	»
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	68 10	68 10	67 05	68 05	68 50	»	67 65	68 05	67 95	68 »	68 50	»
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	71 »/»	»	71 1/4	»	71 »/»	»	71 1/2	»	71 1/2	»	71 »/»	»
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	43 »/»	» »/»	43 1/4	»	43 1/4	»	43 1/4	» »/»	43 1/4	» »/»	» »/»	»
Id. 3 0/0 intérieur	»	48 1/2	48 1/4	48 1/2	48 1/4	»	48 »/»	48 3/8	48 1/4	» »/»	48 »/»	»
Id. 3 0/0 extérieure 1841	»	»	52 3/4	»	» »/»	»	51 3/4	»	» »/»	»	» »/»	»
Id. 3 0/0 id. 1856	49 1/4	48 1/2	49 1/2	48 1/2	49 1/2	»	49 7/8	» »/»	50 »	» »/»	50 »/»	»
Id. passive extérieure sans intérêt	19 1/4	19 3/8	19 »/»	» »/»	19 1/4	19 1/4	22 1/4	» »/»	21 »	20 3/4	20 7/8	»
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	» »/»	»	101 1/4	»	101 1/4	»	101 1/4	»	»	»	101 1/4	»
Turquie, 4 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. **Obligations ottomanes**, emprunt 1860	310 »	»	310 »	»	308 75	»	310 »	»	311 25	»	313 75	»
Haïti, annuités	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Imprimerie centrale de Napoléon Chaix et C.

Le gérant, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1190. — 91e ANNEE. — N° 8. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 22 FÉVRIER 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	16 fr.	8 fr.
DÉPARTEMENTS	13 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Faits divers	1 fr. 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELAMY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

AVIS AUX RENTIERS.

Le *Journal des chemins de fer* se charge de remplir les formalités nécessaires pour opérer la conversion des rentes 4 1/2 et 4 0/0 et des obligations trentenaires en rentes 3 0/0. — Il suffit de lui adresser es titres dans le plus bref délai.

NOUVELLES PRIMES GRATUITES DU Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 600,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **290,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné, dont l'abonnement ou réabonnement d'une année sera fait à une époque postérieure au 20 décembre 1861, aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire.— Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

RECOUVREMENTS ET OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

AVIS.

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 113. — Bons du Trésor, 115. — Le déclassement de la rente, 115. — Décret, 115. — Avis concernant la conversion, 116. — Circulaire de M. le ministre de l'intérieur, 116. — Lettre de M. Barthelony, 116. — Comptoir Bonnard, 117. — Canal de Gap, 117. — Chronique industrielle, 117. — Comptoir d'escompte de Paris, 119. — Tableau des plus hauts et plus bas cours des principales valeurs à revenu variable pendant l'année 1861, 120-121. — Marché industriel, 122. — Bourses étrangères, 122. — Bourse de Londres, 122. — Changes, 122. — Matières, 122. — Bulletin commercial, 122. — Bulletin des recettes de la semaine, 123. — Avis aux actionnaires, 123. — Crédit foncier de France, conversion, 125. — Recettes des chemins de fer, 125-126. — Annonces, 126. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 127 Cours des actions et obligations industrielles, 127. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 128.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La conversion est toujours la grande affaire, ou plutôt l'unique affaire dont se préoccupe le public. Les mesures administratives ont été complétées cette semaine par le vote de la loi qui autorise le Crédit foncier à avancer aux établissements publics le montant de la soulte, moyennant un intérêt de 5 0/0 et une commission que le Crédit foncier a réduite de 0 fr. 30 c. pour 100 francs ; il y faut ajouter l'amortissement proportionnellement à la durée du prêt,

qui variera selon la convenance de l'établissement emprunteur.

Commencée samedi dernier, la conversion a donné dès l'abord les résultats les plus satisfaisants ; les déclarations de conversion comprennent dès aujourd'hui 35 ou 40 millions de rente 4 1/2 et environ 300,000 obligations trentenaires ; aucun établissement public n'a cependant pu faire encore sa déclaration, et les banquiers ou agents de change se réservent, comme à l'ordinaire, pour les derniers jours. Ce qu'il y a de très-remarquable, c'est que les rentiers profitent très-peu des délais accordés par le Trésor ; en général, ils versent le montant intégral de la soulte.

Le 3 0/0 nouveau est coté officiellement depuis deux jours ; il ne porte jouissance que du 1er avril 1862, ce qui est naturel, puisque le coupon du 22 mars appartient aux rentiers 4 1/2.

Les mouvements violents de la rente n'ont pas ébranlé les grandes valeurs industrielles ; les chemins notamment ont conservé de très-hauts cours.

L'ensemble de la situation financière est au fond très-solide et justifie l'initiative de M. Achille Fould. Ainsi, les revenus indirects ont, s'il faut en croire le *Constitutionnel*, obtenu un accroissement de près de 11 millions dans le mois de janvier ; l'encaisse de la Banque dépasse aujourd'hui 360 millions ; les métaux précieux, qui avaient émigré dans les derniers mois de l'année dernière, rentrent au bercail ; l'argent afflue dans les caisses du Trésor, si bien qu'il a fallu réduire à 2 1/2 0/0 l'intérêt des bons à trois mois. Seule la crise industrielle fait ombre dans le tableau ; cependant on signale une légère reprise du côté de Lyon et de Saint-Etienne. Malheureusement, le nœud de la question est en Amérique, et les deux parties belligérantes, malgré d'énormes dépenses d'hommes et d'argent, ne paraissent pas en mesure de le trancher prochainement.

La rente 3 0/0 fermait vendredi dernier à 71 10 ; il y a eu sur ce cours une forte réaction qui l'a ramené au cours de 69 60. Ce recul est important et a surpris tout le monde, même les baissiers qui ne s'attendaient pas à un si beau succès. C'est cet étonnement qui précisément précipitait la réaction : comme on ne voyait aucune circonstance de nature à expliquer cette baisse, on s'en effrayait et on vendait. Il a bien fallu rouvrir les yeux et comprendre qu'une réaction n'avait pas lieu d'étonner, qu'elle était dans la nature des choses, et qu'elle tombait heureusement huit ou dix jours avant la liquidation, de manière à ménager une liquidation en hausse. En effet, à la Bourse de jeudi, les cours ont repris, le 3 0/0 a fermé à 70 30; aujourd'hui vendredi, il ferme à 70 50 demandé, et tout fait espérer pour la liquidation un cours plus élevé. Le comptant se tient bien, il ferme à 70 35.

La rente 4 1/2 0/0 a subi les oscillations du 3 0/0. Ceci prouve qu'on vendait par peur et sans motifs sérieux. En effet, on n'ignore pas que les vendeurs de 3 0/0 se sont pour la plupart couverts en 4 1/2 0/0. La baisse du 3 0/0 ne devait donc pas entraîner le 4 1/2 0/0. Cependant si le 3 0/0 a baissé de 1 80 sur ses plus hauts cours, le 4 1/2 est tombé à 99 75, c'est-à-dire à 1 85 de différence sur le cours de 101 60. De même que le 3 0/0, quand les esprits ont été remis, il a repris vivement, et aujourd'hui vendredi, il ferme à 100 75 en liquidation, et à 100 40 au comptant.

C'est lundi que le 3 0/0 nouveau, c'est-à-dire le 3 0/0 donné en échange du 4 1/2, est apparu sur la cote. Un instant on a cru qu'il profitait du coupon du 4 1/2 0/0, plus tard il a été expliqué que les intérêts de ce fonds ne couraient que du 1er avril. Cette équivoque a donné lieu à des soubresauts et, arrivant au milieu d'un mouvement de réaction, a pu augmenter le découragement. Peut-être a-t-on coté ce fonds prématurément et eût-il été prudent de ne pas compliquer la situation avant l'échéance du terme imparti pour la conversion. Quoi qu'il en soit, ce fonds finit aujourd'hui à 69 25. On comprend que la différence qui existera entre le 3 0/0 ancien et le 3 0/0 nouveau provient uniquement du point de départ de l'intérêt. Pour le 3 0/0 ancien l'intérêt court du 22 décembre dernier, pour le 3 0/0 nouveau l'intérêt ne commencera à courir que du 1er avril, c'est donc une différence d'un franc. Il y a en outre une distinction à faire entre le 3 0/0 nouveau libéré et le 3 0/0 non libéré, la différence est d'environ 20 centimes.

Les obligations trentenaires ont été entraînées un instant au cours de 455 francs, elles finissent aujourd'hui à 462 50 en liquidation et à 460 fr. au comptant. Les porteurs de ces obligations trouvent un précieux avantage dans la conversion. En effet, ils jouiront du même intérêt et doivent espérer le cours de 75 fr. dans un avenir prochain pour le 3 0/0 nouveau. Or, pour ceux qui auront converti leurs obligations, ce cours pour la rente donnée en échange équivaudra au remboursement au pair de 500 francs.

Nous apprenons que la chambre syndicale des agents de change a informé le public d'une décision prise relativement à la négociation du 4 1/2 0/0. Ce fonds ne pourra se traiter en liquidation que par coupures de 4,500 fr.; en outre, les obligations trentenaires à convertir ne se négocieront que par groupe de 75 titres. Cette double mesure n'est applicable qu'aux transactions à terme.

La Banque de France se tient toujours ferme à 3,050.

Le Crédit foncier a définitivement conquis le cours de 1,400 fr. Il ferme aujourd'hui à 1,420.

Le Crédit agricole se tient à 665 fr.

Le Crédit industriel et le Comptoir d'escompte ont échappé aux variations de la rente, ils sont restés fixes à 560 francs l'un et à 640 francs l'autre.

Le Crédit mobilier, qui est toujours solidaire des variations de la Bourse, est tombé un instant à 747 fr. 50 c., il finit aujourd'hui à 763 fr. 75 c.

Comme nous le disons au début de ce bulletin, les chemins de fer ont peu varié, la baisse ne les a que très-peu affectés; on s'approche du moment des assemblées générales, c'est-à-dire de l'époque où on annoncera les dividendes. On sait que c'est toujours le moment de la hausse pour les chemins.

Le chemin d'Orléans ferme à 1,387 fr. 50, et à prime fin prochain à 1,425 fr. L'explication de l'écart entre le ferme et la vente à prime, c'est l'émission prochaine de nouvelles actions réservées par privilége aux porteurs des actions actuellement en circulation. Si rien n'est encore définitivement arrêté, cependant on peut considérer cette émission comme presque certaine.

Le Nord ferme à 1,018 fr. 75 avec une tendance évidente à la hausse. Nous croyons qu'il faut s'attendre à de plus hauts cours sur cette valeur.

Le Lyon finit aujourd'hui à 1,085 fr.

L'Est à 591 25; le Midi, à 732 50, avec des velléités de hausse. Il est évident que l'annonce d'un dividende de 50 fr. à la prochaine assemblée, amènerait promptement ce chemin aux environs de 800 fr.

L'Ouest se tient facilement au-dessus de 550 francs.

Le Genève est faible à 360 fr.

Un instant on a pu croire que le Dauphiné allait se réveiller, il a touché le cours de 540 francs, puis il est retombé à 530 fr. Il faut s'attendre à une reprise prochaine sur ce chemin.

Le 5 0/0 italien continue sa période de reprise, il monte régulièrement et sans réaction, il ferme aujourd'hui à 69 05. Il est évident que ce cours n'est pas élevé pour un fonds d'Etat, mais il est également certain que les difficultés politiques ne sont pas tranchées pour ce pays, et qu'elles peuvent inspirer une certaine prudence aux capitalistes.

Les fonds espagnols ont été très-fermes et très-demandés. Il était difficile de s'en procurer, surtout par grosses quantités. Qu'une loi réparatrice et d'unification soit votée à Madrid, et on peut s'attendre à un mouvement de hausse prononcé.

Les chemins étrangers se maintiennent : nous les retrouvons à peu près aux mêmes cours que la semaine dernière, sauf le Guillaume-Luxembourg qui ferme aujourd'hui à 280 francs en forte hausse. Nous avions mis nos abonnés en état de prévoir cette reprise sur ce chemin en leur expliquant sa bonne situation.

Les obligations françaises ont été vivement recherchées ainsi que les obligations étrangères, notamment celles des chemins lombards, des chemins romains et des chemins portugais. Une correspondance de Lisbonne nous annonce que les travaux de cette dernière Compagnie marchent rapidement ; le gouvernement portugais y a aidé puissamment en payant la subvention mensuellement.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 71 15 ferme à 70 50.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 101 10 ferme à 100 75

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE	
Saragosse (Madrid à Jadraque)	39.60 0/0
Guillaume-Luxembourg	29.26 0/0
Midi	12.70 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	8.42 0/0
Cordoue à Séville	5.16 0/0
Besiéges à Alais	2.95 0/0
Ouest suisse	2.28 0/0
Ardennes	0.62 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	0.07 0/0
DIMINUTION KILOMÉTRIQUE	
Central Suisse	1.13 0/0
Nord	1 71 0/0
Victor-Emmanuel	2.73 0/0
Ouest	6 20 0/0
Dauphiné	7.11 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	10.33 0/0
Séville-Xérès-Cadix	10.39 0/0
Est	11 13 0/0
Orléans	12 18 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	13.14 0/0
Lyon-Genève	18.00 0/0
Autrichiens	46.7à 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	14 février.	21 février.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	71 10	70 50	» »	» 60
Rente 4 1/2 0/0	100 95	100 75	» »	» 20
Banque de France	3045 »	3030 »	5 »	» »
Consolidés	93 1/8	93 2/8	» 1/8	» »
Crédit foncier	1410 »	1420 »	10 »	» »
Crédit industr. et com	560 »	560 »	» »	» »
Crédit mobilier	768 75	763 75	» »	5 »
Comptoir d'Escomp^te	657 50	660 »	2 50	» »
Orléans	1377 50	1387 50	10 »	» »
Nord	997 50	1018 75	21 25	» »
Nord nouveau	930 »	950 »	20 »	» »
Est	595 »	580 »	» »	15 »
Paris-Méditerranée	1083 75	1085 »	1 25	» »
Midi	730 »	732 50	2 50	» »
Ouest	556 25	555 »	» »	1 25
Genève	362 50	360 »	» »	2 50
Dauphiné	533 75	533 75	» »	» »
Ardennes ancien	395 »	391 25	» »	3 75
Ardennes nouveau	390 »	391 25	1 25	» »
Ch. Autrichiens	508 75	505 »	» »	3 75
Victor-Emmanuel	340 »	335 »	5 »	» »
Rhônes	405 »	402 50	» »	2 50
Romains	200 »	200 »	» »	» »
Sud-Autr.-Lombard.	566 25	568 75	2 50	» »
Saragosse Pampelune	375 »	385 »	10 »	» »
Saragosse-Alicante	523 75	527 50	3 75	» »
Saragosse-Barcelone	338 75	335 »	» »	3 75
Nord-Espagne	430 »	435 »	5 »	» »
Séville-Xérès-Cadix	427 50	427 50	» »	» »

BONS DU TRÉSOR.

Par décision du ministre des finances, l'intérêt attaché aux bons du Trésor public a été fixé ainsi qu'il suit, à partir du 20 février :

2 1/2 0/0 pour les bons de 3 à 5 mois ;
3 0/0 pour les bons de 6 à 11 mois ;
3 1/2 0/0 pour les bons à un an.

LE DÉCLASSEMENT DE LA RENTE.

De grandes fluctuations ont agité la Bourse cette semaine, et précipité le cours de la rente de 101 45 à 99 75 pour le 4 1/2, de 71 30 à 69 70 pour le 3 0/0 ; le lendemain 20 février, le 4 1/2 remontait à 100 45, et le 3 0/0, à 70 30. La cause de cette baisse si brusque, qui a eu pendant quelques instants l'apparence d'une panique, n'a rien de mystérieux : les rentiers s'étaient divisés en deux camps ; les uns allaient porter au Trésor leur demande de conversion ; les autres donnaient l'ordre de vendre leurs inscriptions. Ceux-ci étaient moins nombreux que ceux-là ; mais enfin, s'il est vrai que les ordres de vente du 4 1/2 aient atteint en un seul jour 3 millions de rente 4 1/2, on comprend qu'il s'en devait suivre une baisse momentanée, mais irrésistible.

Ces changements de mains rapides et multipliés indiquent ce qu'on appelle le déclassement de la rente. Rien de plus naturel, rien de moins imprévu. La conversion n'en est que le point de départ ; la cause directe, c'est l'élévation des cours du 4 1/2 au-dessus du pair. En pareil cas, une partie des rentiers juge expédient de réaliser son capital entier et plus qu'entier, soit pour lui donner immédiatement un autre emploi, soit pour attendre l'occasion d'entrer dans des valeurs d'une capitalisation moins élevée que le 4 1/2.

Le même phénomène s'est toujours produit dans les circonstances analogues : « Du moment que les rentes avaient dépassé le pair, disait M. de Villèle en 1824, et que l'Etat avait intérêt à les rembourser, il était facile de prévoir un prochain déclassement, c'est-à-dire le passage de la rente des mains des possesseurs ordinaires dans celles des spéculateurs : c'est ce que nous avons vu arriver ; une quantité considérable de rentes ont changé de mains, et les causes de hausse et de baisse agissant avec une force presque égale, un cours vacillant et dangereux s'est établi. » Ces paroles ont été sans doute prononcées après une bourse semblable à celle de mercredi dernier.

Ajoutons que le déclassement devait se produire aujourd'hui avec une force beaucoup plus grande que du temps de M. de Villèle, vu la multiplicité et la facilité des placements autres que la rente. Aussi en est-il résulté une hausse remarquable non seulement sur les valeurs à revenus fixes, comme les obligations de chemins de fer, mais aussi sur les valeurs à revenu variable.

On en jugera par la comparaison suivante (on observera que nous avons dû ajouter au cours des obligations de chemins de fer la valeur du coupon détaché au 1er janvier, moins les deux mois d'intérêt à valoir sur le coupon de juillet, soit 7 fr. 50 moins 2 50 = 5 fr.).

	Plus bas cours de décembre.	Cours du 19 février.	Coupon à ajouter.	Hausse.
3 0/0	67 »	69 95	» »	2 95
4 1/2	94 50	99 50	» »	5 25
Obligations trentenaires.	445 »	455 »	» »	10 »
Obligations.				
Lyon	307 50	318 75	5 »	16 25
Orléans	302 50	310 »	5 »	12 50
Nord	307 50	315 »	5 »	12 50
Genève	298 75	306 25	5 »	12 50
Ouest	300 »	306 25	5 »	11 25
Bourbonnais	302 50	304 75	5 »	11 25
Midi	298 75	305 »	5 »	11 25
Est	291 25	303 75	(1)	8 75
Dauphiné	297 50	305 »	5 »	15 50
P.-L.-Méditer.	302 50	308 75	5 »	11 25
Actions.				
Orléans	1.285 »	1.370 »	» »	85 »
Nord	982 50	1.015 »	25 »	57 50
Est	560 »	590 »	» »	30 »
L.-Méditerran.	1.000 »	1.080 »	» »	80 »
Midi	656 25	725 »	10 »	78 75
Ouest	522 50	556 25	» »	33 75
Banque de F.	2.960 »	3.060 »	» »	175 »
Crédit mobil.	711 25	752 50	25 »	66 25

Il ressort bien clairement des chiffres qui précèdent que l'argent de placement est vigoureusement entré depuis quelque temps dans les valeurs diverses, et particulièrement dans les obligations de chemins de fer. Est-ce à dire que les porteurs de 4 1/2 sont décidément sortis de la rente, que les acheteurs actuels sont des spéculateurs qui n'attendent pour revendre que l'achèvement de la conversion, et que par conséquent cet achèvement sera le signal d'une forte baisse de la rente ? C'est là la thèse des pessimistes. Elle nous paraît susceptible de contradiction.

D'abord, il est très-certain qu'une partie de ceux qui ont vendu du 4 1/2 n'ont pas encore replacé leurs capitaux ; ils les gardent sans emploi, les uns par pure incertitude sur le choix du meilleur placement, les autres par le vague espoir d'une baisse qui leur permettrait de rentrer dans le 3 0/0, et d'opérer ainsi leur conversion sans bourse délier.

D'autres ont, il est vrai, vendu de la rente pour acheter des obligations ; mais ces obligations à qui les ont-ils achetées ? Aux Compagnies ? Mais il n'y a eu d'autre émission depuis le mois de juin dernier que 35,000 obligations, émises par deux Compagnies sur autorisation spéciale, ainsi que l'a déclaré M. le président du conseil d'Etat dans la séance du Corps législatif du 8 février. 35,000 obligations aux cours actuels, c'est un peu moins de 11 millions, cela ne représenterait en 4 1/2 que 460,000 francs de rente, ou à peu près rien Si donc des capitaux considérables sont sortis de la rente pour entrer dans les obligations, c'est que des porteurs d'obligations les ont vendues pour chercher à leur tour un autre placement ou pour attendre.

Ainsi donc, la vérité est qu'il existe une grande quantité de capitaux disponibles, qu'ils appartiennent à des vendeurs de rentes ou à des vendeurs d'obligations, et qu'en fin de compte il leur faudra bien chercher un emploi quand la conversion sera faite. Qu'arrivera-t-il alors ? C'est que l'argent qui cherche la sécurité, plus encore que le revenu, voudra du 3 0/0, et que ces placements viendront faire équilibre aux ventes de la spéculation.

D'ailleurs, les obligations, dans les hauts prix qu'elles ont obtenu, n'offrent plus que peu d'avantages comparativement à la rente ; à 315 fr. un revenu de 15 fr. réduit à 14 fr. 50 c. par l'impôt, n'est plus que du 4 60 0/0 : à 70 fr. le 3 0/0 rapporte 4 fr. 28 c. Un pareil écart devient trop faible pour déterminer une préférence absolue ; au contraire, à chiffre presque égal, le petit capitaliste préférerait le 3 0/0.

Nous persistons donc à croire qu'après la conversion, si le succès de cette grande mesure est aussi complet qu'on peut le prévoir dès à présent, le niveau du crédit public, loin de fléchir, s'élèvera dans une proportion faite pour surprendre ceux qui ne tiennent compte ni des effets intrinsèques de l'unification de la dette, ni des éléments de hausse que renferme la situation.

AUGUSTE VITU.

(1) Pas de coupon à détacher, la jouissance des obligations de l'Est étant de décembre ; au contraire trois mois à déduire, soit 3.75.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Vu la loi du 12 février 1862 ;

Sur le rapport de notre ministre des finances,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — La soulte à payer au Trésor public à raison de la conversion en rentes 3 0/0 des rentes 4 1/2 0/0 affectées à des majorats et dotations de l'ancien domaine extraordinaire, sera payée au moyen du produit de la vente des rentes appartenant au fonds spécial d'amortissement de ces majorats et dotations.

Art. 2. — Notre ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 13 février 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le ministre des finances,
ACHILLE FOULD.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Conversion des rentes 4 1/2 et 4 0/0 en rentes 3 0/0.

AVIS AUX RENTIERS.

Les titulaires de rentes 4 1/2 ou 4 0/0 grevées d'usufruit sont prévenus que, pour profiter du bénéfice de la conversion, il leur suffira de faire a même déclaration que les autres porteurs, à charge de verser en même temps le montant intégral de la soulte.

Ces déclarations seront reçues, à Paris, au Trésor public, et dans les départements, aux recettes générales d'arrondissement.

La substitution, entre les mains des usufruitiers, des titres 3 0/0 nouveaux aux inscriptions 4 1/2 et 4 0/0 converties par suite de cette déclaration, sera faite lorsque ces dernières seront présentées pour le paiement des arrérages.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Conversion des rentes 4 1/2 et 4 0/0 en rentes 3 0/0.

AVIS AUX RENTIERS.

Le public est prévenu que, jusqu'au 6 mars prochain, les bureaux destinés à recevoir les déclarations relatives à la conversion seront ouverts, à Paris, au Trésor public, et dans les départements, chez les receveurs généraux et particuliers, *tous les jours, y compris les dimanches, de neuf heures du matin à quatre heures du soir.*

Les demandes d'échange des obligations trentenaires du Trésor contre les rentes 3 0/0 de nouvelle création se font également tous les jours au Trésor et aux caisses des recettes générales et particulières.

Les percepteurs des finances sont autorisés à recevoir les titres des rentiers et les demandes de déclarations, et à les transmettre sans frais aux recettes générales et particulières.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Conversion des rentes 4 1/2 et 4 0/0.

AVIS AUX RENTIERS.

Les propriétaires de rentes 4 1/2 et 4 0/0 qui, désirant participer à la conversion, voudraient éviter un déplacement et une démarche personnelle dans les bureaux du ministère des finances, sont prévenus qu'ils ont la faculté de faire déposer leurs titres par des tiers.

Les déposants pourront, sans autre justification que la présentation des titres, faire, aux noms des titulaires, la déclaration prescrite par l'article 3 de la loi sur la conversion.

Les dépôts collectifs éviteront aux rentiers l'inconvénient de l'affluence dans les bureaux, et offriront, en outre, si les déposants le désirent, le même avantage que les dépôts semestriels ordinaires pour le recouvrement des arrérages au 22 mars prochain.

Les bordereaux et imprimés relatifs aux dépôts seront distribués au ministère des finances (salle des rentes) à toutes les personnes qui les réclameront.

Ceux des rentiers qui, avant l'échéance du 22 mars, auront retiré les titres provisoires ou certificats de dépôt tenant lieu des inscriptions à convertir, toucheront le semestre sur la présentation au Trésor de ces certificats.

Le premier terme de la soulte n'est exigible que le 1er juillet prochain.

Le public est prévenu que les bureaux du Trésor public à Paris et des recettes des finances dans les départements, pour les demandes de conversion, seront ouverts les dimanches 16, 23 février et 2 mars, de 9 à 4 heures.

M. le ministre de l'intérieur vient d'adresser à MM. les préfets la circulaire suivante :

Paris, le 13 février 1862.

Monsieur le préfet, le *Moniteur* de ce jour contient la loi du 12 février courant sur la conversion facultative des rentes 4 1/2 et 4 0/0 et des obligations trentenaires.

Je ne doute pas que vous n'ayez compris la nécessité de faire publier d'urgence un bulletin administratif reproduisant la loi, le rapport de S. Exc. le ministre des finances, le décret relatif à la soulte et l'arrêté qui règle l'exécution de cette importante opération.

Je désire, je vous le répète, que vous appeliez l'attention des sous-préfets et des maires de votre département sur les avantages de la mesure qui est offerte aux rentiers, et qui a été dictée par un sentiment de sollicitude pour leur situation. Il serait superflu de développer ici ces avantages, que vous avez pu apprécier vous-même, mais qu'il importe de bien faire pénétrer dans l'esprit des masses, trop souvent victimes, dans des circonstances analogues, de l'esprit de parti ou de conseils intéressés.

Les faits qui sont parvenus à ce sujet à la connaissance de M. le garde des sceaux, démontrent jusqu'à quel point les petits rentiers subissent quelquefois, à leur insu, des influences nuisibles à leurs véritables intérêts. Il me paraîtrait indispensable que tous les fonctionnaires administratifs fussent mis à même de leur donner tous les éclaircissements possibles, qui se résument ainsi :

1° Le semestre, au 22 mars, sera payé aux rentiers comme à l'ordinaire.

2° La soulte ayant été divisée en six termes égaux, dont le premier n'échoit que le 1er juillet prochain, les rentiers pourront affecter à ce paiement et à ceux qui les suivront de trois mois en trois mois, une portion de leurs arrérages trimestriels.

3° Ils trouveront auprès du receveur général, soit par voie d'emprunt, soit par tout autre moyen, les plus grandes facilités pour payer la soulte.

4° Le délai accordé pour faire les déclarations étant limité à vingt jours (*du 15 février au 6 mars inclusivement*) le point essentiel pour eux est de se prononcer avant l'expiration de ce délai; ils auront ensuite tout le temps de s'entendre avec le receveur général, puisque le premier terme de la soulte n'est exigible que le 1er juillet.

5° Ils pourront, sans déplacement, se mettre en relation avec le receveur général ou le receveur particulier, par l'intermédiaire des percepteurs, qui seront autorisés à recevoir les inscriptions de rente déposées pour être converties en nouveau 3 0/0, et à en donner un reçu.

6° Les certificats de dépôts pourront être négociés comme la rente qu'ils représentent, et jouiront de tous les avantages et priviléges des rentes sur l'Etat.

7° Les rentiers conserveront, avec les nouvelles rentes 3 0/0, le même revenu qu'ils avaient avec leurs rentes 4 1/2 0/0, à la différence près de l'intérêt de la soulte d'échange; or, en payant cette soulte, le revenu de 4 1/2 0/0 ne se trouve réduit qu'à 4 1/3 0/0.

8° En acceptant la conversion qui leur est proposée, les rentiers se trouvent garantis contre toute réduction ultérieure dans leur revenu.

En effet, vous n'aurez pas perdu de vue, monsieur le préfet, que le principal argument des adversaires de la loi consistait à soutenir que, par la mesure de la conversion facultative, l'Etat renonçait à l'économie qu'il pourrait réaliser un jour par la réduction successive de l'intérêt de la dette publique.

Dans cet ordre d'idées, il aurait fallu convertir aujourd'hui le 4 1/2 0/0 en 4 0/0, plus tard en 3 1/2 0/0, et enfin en 3 0/0, de telle sorte qu'une inscription de rente de 450 francs pouvait, dans un délai plus ou moins éloigné, se trouver ramenée à 300 francs.

Bien que cette perspective pût séduire certains esprits, le gouvernement, dans l'intérêt même des rentiers, a préféré renoncer aux avantages qu'elle semblait offrir ; mais comme il ne pouvait en faire gratuitement l'abandon, il leur demande aujourd'hui en échange une légère indemnité qu'il a cherché à rendre aussi peu onéreuse que possible.

Vous pourrez imprimer cette circulaire et vous la transmettrez d'*urgence* aux sous-préfets, aux maires de votre département, ainsi qu'aux différents établissements qu'elle intéresse.

Recevez, monsieur le préfet, l'assurance de ma considération très-distinguée.

Le ministre de l'intérieur,
F. DE PERSIGNY.

M. Bartholony, l'un des hommes les plus compétents en matière de finances, vient d'adresser au *Salut public* la lettre suivante sur la conversion :

Paris, 17 février 1862.

Monsieur le rédacteur,

Vous me faites l'honneur de me demander mon opinion sur la conversion facultative des rentes au nom de plusieurs actionnaires d'Orléans de votre ville, qui, dites-vous, ont confiance en moi et sont disposés à se décider, dans un sens ou dans l'autre, d'après le conseil que je leur donnerai. Je ne puis qu'être flatté d'une pareille démarche de leur part et je vous prie de leur en faire mes sincères remerciments.

Quant à mon opinion, elle est très-tranchée. Je trouve que le gouvernement fait aux rentiers qui veulent rester rentiers un véritable pont d'or et que bien mal avisés sont ceux qui n'en profiteront pas. Mon opinion est tellement arrêtée à cet égard, que, sans deux considérations principales et dominantes : la première, que l'unification de la dette est une mesure de crédit de la plus haute importance ; la seconde, que le 4 1/2 est possédé par des établissements de bienfaisance et une multitude de petits rentiers, sans ces deux considérations majeures, dis-je, j'aurais trouvé les conditions de la conversion trop onéreuses à l'Etat et aurais regretté, tout partisan de la dette publique que je suis, que le gouvernement n'eût pas attendu des circonstances plus favorables pour l'opérer à des conditions plus avantageuses pour l'Etat.

En fait, moyennant l'abandon, tout calcul fait, de 1/20e environ de son revenu, le rentier 4 1/2 0/0 s'affranchit de tout risque d'une réduction ultérieure, à moins que son capital ne soit augmenté d'une somme de 50 0/0. C'est là une transaction des plus avantageuses pour

Ceux qui n'y souscriront pas seront très probablement réduits de 1/2 0/0, et cela avec augmentation de capital nominal de 33 0/0 seulement.

Il suffirait pour cela que le cours du 3 0/0 levât aux environs de 75 francs. Or, la paix aidant et l'équilibre du budget rétabli véritablement cela devra arriver avant qu'il soit longtemps

alors, malheur aux récalcitrants de la conversion facultative.

Certaines personnes, dit-on, s'imaginent qu'après le 6 mars il y aura beaucoup de rentes à vendre, et que la baisse devra infailliblement s'ensuivre. Je crois tout le contraire; les exemples cités à l'appui d'une baisse probable ne sont pas du tout concluants.

En effet, si en 1825, après la conversion Villèle, le 3 0/0 de 75 tomba momentanément et descendit jusqu'à 60, ce fut la suite et la conséquence d'une crise effroyable en Angleterre qui affecta les fonds anglais dans de bien plus grandes proportions.

Et, en 1852, après la conversion Bineau, il y eut une hausse générale de toutes les valeurs, et le cours de la rente ne fut nullement affecté, malgré les craintes de réalisations de la part des banquiers qui avaient favorisé la conversion.

Au reste, il n'y a rien de mieux que de prêcher d'exemple, et c'est ce que nous ferons, mes amis et moi, en convertissant notre 4 1/2.

Agréez, etc, F. Bartholony.

COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT V.-C. BONNARD ET C°.

Assemblée générale ordinaire du 18 février.

Samedi dernier se sont réunis à la salle Herz, en assemblée générale ordinaire, les actionnaires du Comptoir central de Crédit, sous la présidence de M. Lemercier, vice-président du Conseil de surveillance. La réunion était très-nombreuse.

Après la formation du bureau, le secrétaire du Conseil de surveillance a lu le procès-verbal de la séance du 31 janvier 1861 qui a été adopté.

M. Balagny, l'un des membres du Conseil, a été chargé de lire le rapport présenté aux actionnaires par le Conseil de surveillance sur l'exercice 1861.

L'assemblée ayant ajourné son vote sur les conclusions de ce rapport, il est sans intérêt de résumer aujourd'hui les faits qui s'y trouvent développés. Nous nous bornons à extraire du bilan le chiffre des bénéfices nets de l'exercice 1861 qui est de.....Fr. 321,650 31

Si faible que soit ce bénéfice, les actionnaires en auraient accepté la distribution comme un dédommagement de leurs sacrifices et de leurs mécomptes; aussi la proposition exprimée dans le rapport de porter à la réserve cette somme de 321,650 fr. 31 c., et d'augmenter d'autant le fonds de roulement devenu pourtant si nécessaire pour faciliter les opérations du Comptoir, a provoqué les murmures de l'assemblée. La lecture du rapport est cependant arrivée à bonne fin, et c'est au moment où M. le président demandait à l'assemblée si elle avait des observations à présenter sur le travail qui venait de lui être soumis, que s'est produit un incident imprévu.

Des actionnaires de Caen avaient adressé, depuis un mois environ, une lettre à M. le vicomte de Suleau, président du Conseil de surveillance, depuis démissionnaire, à laquelle les auteurs ont donné le titre d'enquête.

Il a été donné lecture de cette pièce, et après de longs débats on a décidé qu'elle serait examinée et discutée, le gérant présent, en Conseil de surveillance, auquel on a adjoint une commission de quatre membres choisis dans l'assemblée.

L'assemblée consultée sur le vote du rapport a décidé qu'elle ajournait le vote à la prochaine assemblée générale qui sera ordinaire et extraordinaire, et dont la convocation sera très-prochaine, afin qu'elle puisse apporter aux statuts toutes les modifications qu'elle croirait utiles à ses intérêts. Parmi les modifications proposées dans la lettre de Caen se trouve la suppression des billets de crédit, idée mère du Comptoir central, et sur laquelle aura à statuer le Conseil de surveillance et la commission réunis.

L'assemblée s'est separée après avoir procédé à l'élection en remplacement des six membres du Conseil de surveillance sortants ou démissionnaires.

F. Grimaud.

CANAL DE GAP.

Nous trouvons dans un journal la note suivante que nous nous empressons de reproduire :

« La ville de Gap est à la veille de voir se réaliser un projet auquel elle attache depuis plusieurs années une grande importance. Nous voulons parler de l'exécution du canal d'irrigation qui doit amener la rivière du Drac sur les fertiles campagnes environnantes. On sait déjà quelles merveilles a produit dans les plaines brûlées de la Provence l'arrosement obtenu à l'aide de la dérivation de la Durance.

» Le chef-lieu des Hautes-Alpes jouira bientôt des mêmes bienfaits; une société formée par les hommes les plus honorables se fonde en ce moment pour exécuter le canal de Gap. Non-seulement le projet offre aux capitaux une sécurité absolue par suite d'une redevance annuelle qui grèvera les propriétés arrosées, mais encore il leur assure un remboursement, avec prime, en quatre années. Cette rapidité de remboursement n'est due qu'à l'existence du Crédit foncier qui, selon le but de son institution, est autorisé à délivrer un capital, en échange d'annuités bien garanties, de telle façon que les dépenses du canal peuvent être remboursées aux constructeurs à l'aide d'un emprunt contracté pour cinquante ans par le syndicat des propriétaires auprès du Crédit foncier, dès que la redevance pour l'irrigation sera exigible.

» De son côté le gouvernement, désireux de témoigner sa bienveillance à ces contrées un peu éloignées du centre, a affecté à l'exécution de ce fécond travail d'amélioration une subvention de 500,000 francs.

» Tout présage donc un grand succès à cette société.

» Nous apprenons qu'elle réunira son capital prochainement. »

F. Grimaud.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

Dans notre numéro du 10 août dernier, nous avons publié un avis émanant du procureur général de la Cour royale de Dusseldorff, relatif à un vol considérable de thalers, commis au préjudice de la Banque de Dusseldorff-Darmstadt. Nous sommes heureux d'apprendre que cette publicité a produit un bon effet, et que le nommé Wilhem Reichnaw, garçon de recette de la susdite banque, auteur présumé du vol, a été arrêté à Paris. Le *Droit*, du 18 février, publie les détails circonstanciés de cette arrestation. Le premier éveil a été donné par MM. Haim et Rodrigues, changeurs, passage Mirès, chez qui Wilhem Reichnaw était venu à plusieurs reprises pour négocier des valeurs allemandes, et dans une proportion d'environ 280,000 francs.

Impots. — On lit dans le *Moniteur*:

Le conseil d'Etat vient d'être saisi d'un projet de loi concernant l'établissement sur les sucres de toute origine livrés à la consommation d'une taxe supplémentaire de 10 francs en principal, par 100 kilogrammes.

Le même projet porte à 20 francs par 100 kilogrammes la taxe de consommation sur le sel.

Enfin, le projet porte que les nouveaux suppléments seront acquittés sur les quantités de sucre et de sel excédant 100 kilogrammes, et déjà libérées de l'impôt, que les fabricants raffineurs et autres détenteurs auront en leur possession à l'époque où les dispositions de la loi seront obligatoires.

Conversion des rentes 4 et 4 1/2 0/0. — Nous avons parlé des dispositions prises par le gouvernement pour faciliter aux communes, aux hospices et aux autres établissements d'utilité publique la conversion des rentes 4 1/2 en rentes 3 0/0.

Voici le texte du projet de loi qui a été adopté par le Corps législatif :

Art. 1er. — Les dispositions de la loi du 6 juillet 1860, concernant les prêts que la Société du Crédit foncier de France est autorisée à faire aux départements, aux communes et aux associations syndicales, sont applicables aux hospices et établissements publics, religieux et de bienfaisance.

Sont également étendues aux rentes de l'Etat, possédées par les communes et établissements précités, les dispositions de la loi du 16 juin 1857.

Art. 2. — Les communes, les hospices et autres établissements d'utilité publique sont autorisés à emprunter les sommes nécessaires au paiement de la soulte stipulée au profit du Trésor par l'article 3 de la loi relative à la conversion facultative du 4 et du 4 1/2 0/0 en rentes 3 0/0.

Les conditions de traités à passer pour la réalisation de ces emprunts seront soumises à l'approbation des préfets.

Tarifs des chemins de fer français. — D'après un bruit qui s'accrédite, les compagnies françaises de chemins de fer s'occuperaient d'un remaniement des tarifs concernant les voyageurs et les marchandises. Le nouveau système pourrait, dit-on, recevoir son application lors de la prochaine substitution du service d'été au service d'hiver; la réduction des prix porterait spécialement sur les petites distances.

Chemin de Paris a la Méditerranée. — Le petit embranchement de Livron à Privas sur la ligne de Lyon à Marseille est terminé. La voie est ouverte aux marchandises depuis lundi dernier, et on croit que le service des voyageurs commencera le 1er mars. Le trajet de Livron au chef-lieu de l'Ardèche se fait en une heure et un quart.

Chemin de Toulon. — Nous lisons dans le *Messager de Nice* :

Les travaux du railway de Toulon avancent rapidement sur tous les points; la plus grande activité règne dans tous les chantiers, et tout porte à croire qu'avant la fin de la présente année cette ligne importante pourra être livrée jusqu'au pont du Var. Les difficultés rencontrées dans l'achat des terrains s'aplanissent insensiblement; les formalités judiciaires pour les expropriations sont très-avancées, et l'esprit conciliant de l'agent de la Compagnie, autant que le bon vouloir des propriétaires feront cesser des tiraillements qui, à la longue, sont nuisibles à tous.

Nous apprenons que les études définitives de l'embranchement de Grasse sont à peu près terminées, et que cette ligne pourra être mise en adjudication dans le courant du printemps prochain.

Chemin de Toulon a Nice. — On travaille sans désemparer à l'achèvement de notre réseau de voies ferrées. Nous citerons aujourd'hui la section de Toulon à Nice, où les chantiers sont restés, durant tout l'hiver, en pleine activité. Il y a quelques jours, le dernier rideau de roche qui séparait encore les ouvriers travaillant par deux ouvertures opposées au tunnel de l'Estérel a été enlevé en présence de l'ingénieur de la Compagnie. On assure que la ligne sera ouverte jusqu'à Cannes le 1er octobre prochain.

Chemin de Clamecy a Autun. — A l'égard du chemin de fer de Clamecy à Autun, des comités

locaux se sont formés dans le but de faire adopter un tracé par l'Yonne et le Morvan.

CHEMIN DE LA CROIX-ROUSSE. — Les travaux du chemin de fer de la Croix-Rousse, à Lyon, seront terminés dans le courant du mois de mai prochain.

CHEMIN DE FER DE RODEZ. — Une lutte très-vive est engagée en ce moment entre le département du Gard et celui de l'Hérault, à l'occasion de la mise aux enquêtes du chemin de fer de Rodez, ou de la France centrale à la Méditerranée.

Le premier demande que le tracé passe par le Vigan et Nimes; le second, qu'il se dirige par Saint-Affrique, Lodève et Montpellier.

De part et d'autre, les intérêts locaux surexcités redoublent d'efforts pour faire pencher la balance de leur côté.

Mais, comme le tracé par Lodève et Montpellier est le seul qui offre à l'Aveyron et aux départements circonvoisins des communications faciles avec tous les ports du littoral, depuis Agde jusqu'à Marseille; qui assure à ces départements leurs relations avec Perpignan, le Roussillon et l'Espagne; qui permette aux houilles de Graissessac et d'Aubin d'arriver à bas prix sur les bords de la mer, les justes exigences de l'intérêt général ne peuvent manquer de l'emporter.

C'est, du reste, ce que vient de décider implicitement la chambre de commerce de Bordeaux, qui, consultée sur la question par M. le préfet du Gard, s'est hautement prononcée pour le tracé par Lodève et par Montpellier, c'est-à-dire pour le tracé qui met la France centrale en rapport avec tout le littoral de la Méditerranée, par la voie la plus facile, la plus directe et la plus économique.

VICTOR-EMMANUEL. — Nous sommes en mesure de donner quelques nouveaux détails sur l'état actuel des travaux au tunnel du mont Cenis, dit la *Gazette de Savoie*. D'après des renseignements pris à bonne source, il n'est plus guère possible de douter de la réalisation du projet gigantesque mis en œuvre.

Huit cents ouvriers, tant mécaniciens, manœuvres que surveillants, y sont occupés nuit et jour. La longueur du tunnel sera de 12,500 mètres. La longueur totale percée jusqu'à ce jour est de 4,708 mètres. Du côté de Bardonnèche, elle atteint 1,150 mètres, et de celui de Modane, 600 mètres. On peut dès aujourd'hui déterminer approximativement le temps nécessaire pour achever le percement. Ainsi dans *cinq ans et onze mois* les difficultés de communication avec Turin auront disparu, et au lieu de dix-huit heures qu'il faut dépenser actuellement, cinq heures suffiront pour effectuer le trajet.

CHEMINS DE FER ITALIENS. — Le gouvernement vient de dresser les devis des chemins de fer napolitains qu'il s'est chargé de construire; voici comment le réseau est divisé :

Ligne de San-Benedetto del Tronto à Otrante par l'Osento, Foggia, Barletto, Bari et Brindisi, kilomètres.	551	fr.	79,118,800
Ligne de Pescara à Ceprano	234		51,768,000
Ligne de Salerne à Foggia par Pontevenere et Eboli .	181		36,668,220
Ligne de Bari à Tarente.	94		13,400,400
Total du réseau. kilom.	1,060	fr.	180,972,420

Ce qui représente un coût moyen d'établissement de 170,686 fr. par kilomètre, non compris le matériel roulant, que l'on estime devoir coûter, pour les premières années d'exploitation, 35,000 francs par kilomètre.

Plusieurs sections sont concédées à des entrepreneurs qui se sont engagés, sous de graves amendes, à terminer les travaux qui leur sont confiés à des époques déterminées.

— La Chambre des députés a approuvé le projet de loi pour le chemin de fer de Tarente à Reggio.

ITALIE. — On écrit de Turin :

« Le ministre des finances vient de faire distribuer le budget de 1862.

» Les dépenses ordinaires s'élèvent à la somme totale de. . . . . Fr. 691,781,372 23

» Les dépenses extraordinaires à. . . . 149,750,006 63

Total. . . . . Fr. 840,131,378 86

» Le ministre prévoit un déficit total de 300 millions.

» Il faut remarquer que la plupart des impôts nouveaux ne pourront être perçus que pendant une partie de l'année, puisque les lois qui les établissent sont encore au Sénat. Celle concernant l'impôt mobilier n'est pas encore présentée même à la Chambre.

» On peut donc espérer en 1863 avoir un budget équilibré au moins quant aux recettes et dépenses ordinaires. L'essentiel est de ne pas se laisser déborder par les crédits supplémentaires.

» Il faudra ajouter aux dépenses extraordinaires les fonds nécessaires pour construire les chemins de fer. Mais, à vrai dire, l'argent employé de cette façon ne constitue pas une dépense. L'exposé des motifs de M. Bastogi est fort bref. Les développements sont contenus dans les budgets des ministres, que je n'ai pu me procurer encore. »

ESPAGNE. — La *Gazette* a publié la loi autorisant le gouvernement à octroyer en adjudication publique la concession du chemin de fer de Granollers à San-Juan de las Abadesas.

— Le 26 janvier, la section du chemin de fer de Granollers à Gironne, 50 kilomètres, a été inaugurée; dans deux ans, cette ligne aura rejoint le réseau français. Le service public a dû commencer le 15 février; les voyageurs partant de Perpignan, seront rendus dans la soirée à Barcelone, sans être obligés de passer la nuit en voiture.

BELGIQUE. — Il s'est constitué à Verviers un comité ayant pour but de favoriser l'établissement d'un chemin de fer reliant les chemins de fer belges à la section nord du réseau Guillaume-Luxembourg, par la construction d'une ligne de Spa vers Diekirch. Ce comité est composé de MM. G. Massange, bourgmestre; Nicolaï-Massange, Orban-Nicolaï, Brandebourg et Lamberty, de Stavelot; Servais et Lezaack, échevins; Focquet, directeur du chemin de fer de Spa; L. Renard, directeur de la Société du Rocheux, et de Thier, exploitant de mines, de Theux; F. Flechet, notaire, et Olivier, avocat, de Verviers.

Le comité a décidé d'appuyer la demande d'une Société d'actionnaires belges, qui sollicite la concession du chemin de fer de Spa vers le grand-duché de Luxembourg, moyennant l'acceptation par l'Etat de l'une des propositions suivantes :

1° Ou de donner une subvention de 5 millions;

2° Ou de garantir un minimum d'intérêts de 2 1/2 0/0, soit une garantie de 375,000 francs pour parfaire 5 0/0 du capital nécessaire à l'entreprise, fixé à 15 millions;

3° Ou enfin de céder à la Société exploitante la moitié de l'augmentation des recettes que le railway amènera à la ligne de l'Etat. Ce partage aurait lieu pendant dix ans, et de plus, la part serait réduite, d'après une échelle à déterminer, quand les recettes dépasseront 1 million de francs.

LONDRES. — La maison Hambro et fils a publié aujourd'hui le prospectus d'un emprunt italien à 5 0/0 d'intérêt du montant de 1,338,000 liv. st., et destiné à terminer le chemin de fer des Maremmes de Livourne à Chiavone. Les obligations de 20 liv. st. seront hypothéquées sur le chemin de fer.

La souscription sera close mardi prochain.

MESSAGERIES IMPÉRIALES. — L'*Akhbar* décrit en ces termes le paquebot *Impératrice-Eugénie*, destiné au service de l'Indo-Chine, et qui est entré récemment dans le port d'Alger :

C'est un des plus grands bateaux à vapeur dont la Compagnie des Messageries impériales se soit servie jusqu'à présent : il est neuf et sort des ateliers de la Ciotat.

La longueur de ce navire est de 100 mètres à la quille, la largeur de 12 mètres et la profondeur de 11 mètres. Les machines à fourneaux sont de la force de 500 chevaux et donnent trente-trois coups de piston par minute. Le diamètre des cylindres est de 1m,834. Le pas de l'hélice est de 6 mètres.

Aux essais officiels, la vitesse constatée a été de 12 nœuds; mais le paquebot peut déployer une marche de 13 à 14 nœuds. Le déplacement du bateau est de 3,288 tonneaux : la cale des marchandises, de 1,000; la soute à charbon de 800. Le poids de la coque et de l'appareil mécanique est de 1,968 tonneaux. Le tirant d'eau moyen, de 6m,80. La voilure a une surface de 1,560 mètres carrés.

Quatre ponts divisent le navire en autant d'étages; tout y a été utilisé avec tant d'art et d'intelligence, qu'on chercherait vainement un coin oublié capable de recevoir la plus petite planche. Le grand salon est agencé avec un luxe et un bon goût dont on ne saurait se rendre compte si on ne l'a parcouru et visité dans tous ses détails.

Les chambres qui s'ouvrent sur les côtés sont d'une élégance remarquable, très spacieuses et d'un confort bien précieux pour les longues traversées; ce sont de vrais boudoirs et des plus coquets. Le boudoir des dames, suivi d'une salle de bains, est des plus gracieux. Il y a trois salles de bains dans le paquebot, une salle d'armes, un bureau pour l'agence des postes. Tous les agréments s'y trouvent ménagés, les jeux les plus variés y sont réunis, deux bibliothèques et un piano sont à la disposition des passagers, qui peuvent se répartir en treize chambres de première, quinze de faux-pont et vingt-deux à l'avant. Un ceinturon de sauvetage est appendu au pied de chaque lit.

Il y a au service de l'*Impératrice-Eugénie* huit chaloupes insubmersibles.

Au besoin, le bateau pourrait recevoir 2,500 hommes de troupes dont 1,500 au moins seraient à couvert.

Nous n'en finirions pas si nous voulions redire le mille détails curieux de ce paquebot, où la boucherie est à côté du parc à bestiaux, où la boulangerie donne le pain constamment frais, tandis que, chaque jour, un appareil distillatoire fournit 2,500 litres d'eau pure.

Tout a été prévu : en cas d'incendie, deux pompes sont constamment prêtes à lancer de puissants jets d'eau jusqu'au haut de la mâture.

L'*Impératrice-Eugénie* doit partir le mois prochain pour aller inaugurer le service de l'Indo-Chine.

BANQUE DE VIENNE. — On a aujourd'hui de renseignements plus détaillés sur les propositions soumises par le ministre des finances à la Banque. Voici en quoi elles consistent :

1° Le privilége de la Banque sera prorogé jusqu'à 1891;

2° Les statuts seront revisés de concert par la Banque et le ministère des finances.

La dette de l'Etat envers la Banque comprend actuellement :

A. 80,993,254 florins de dette fondée;

B. 20 millions de florins prêtés en argent;

C. 89,891,957 florins hypothéqués sur les domaines de l'Etat;

D. 99 millions de florins qui ont pour gage les prix de l'emprunt de 1860.

L'article A sera amorti conformément à la convention faite au moment du prêt par termes mensuels, et se trouvera complétement remboursé en 1870.

L'article B sera remboursé en vingt termes mensuels en argent ou en papier de commerce.

Les articles C et D forment en chiffres ronds 189 millions. Sur ce total, la Banque prêtera à l'Etat, en compensation de la prorogation du privilége de la Banque, une somme de 80 millions. Ce prêt ne sera remboursé que dans les cinq dernières années de la durée du privilége prorogé, savoir : à partir du 31 décembre 1886 au 31 décembre 1890, en cinq termes égaux. La Banque sera couverte par des obligations du Trésor dont la forme sera déterminée par un arrangement ultérieur. L'Etat paiera 2 0/0 pour ce prêt, mais on comptera dans les intérêts ceux que l'Etat paie pour la dette fondée.

4° Si, après le remboursement des 20 millions en argent, la Banque recevait moins de 10 millions par mois pour le remboursement de la dette hypothécaire, l'Etat s'oblige à compléter cette somme avant le 17 février suivant.

5° Les primes de l'emprunt de 1860 seront remboursées à l'Etat jusqu'à concurrence de 33 millions.

6° Les effets que possède la Banque seront alors suivant un arrangement à faire avec le ministère des finances.

7° Les dispositions exceptionnelles de 1858 et 1859 sur les banknotes de 1 florin et de 5 florins sont maintenues. On s'entendra plus tard sur les moyens de retirer ces billets de la circulation.

8° La reprise des paiements en argent par la Banque sera réglée par voie constitutionnelle.

9° La Banque nationale sera placée sous le contrôle de la commission qui sera nommée par le Reichsrath pour remplacer le Conseil de surveillance de la dette publique.

10° En 1866 la commission devra proposer, soit une nouvelle prorogation du privilége, soit l'expiration du privilége en 1890.

Quant à la révision des statuts de la Banque, le ministre des finances a adopté les bases générales du projet élaboré par la commission formée par la Banque elle-même.

Le ministre propose, du reste, le système suivant pour ce qui concerne la circulation des billets de banque :

Tant que la circulation ne dépassera pas le triple du fonds de la Banque, c'est-à-dire 330 millions de florins, il suffira que ces billets soient représentés par un encaisse d'un tiers. Les billets en circulation, de 330 millions à 440 millions, devront être représentés par un encaisse de moitié. Pour tous les billets émis en sus, la Banque devra posséder l'équivalent en monnaie.

Le ministre ne fait pas difficulté, du reste, pour conserver le cours forcé des billets, mais il ne veut pas accorder à la Banque le droit de recevoir des dépôts portant intérêt. (*Presse*, de Vienne.)

SITUATION DU LLOYD DE TRIESTE (AUTRICHE). — D'après le compte rendu de la dernière assemblée générale des actionnaires du Lloyd autrichien du 29 mai 1861, le nombre des bateaux à vapeur dont cette Compagnie disposait était descendu de 68 en 1856 à 62 en 1859 et 1860, leur force respective de 13,260 chevaux à 12,200 et leur jauge de 39,175 tonneaux à 36,260. Le nombre de leurs voyages s'est également réduit de 2,229 en 1857 à 1,705 en 1860, celui des milles parcourus de 1,042,284 à 886,676, et celui des passagers transportés de 426,432 à 354,362 ; le transport des espèces de 142,080,000 florins en 1858 à 91,512,000 en 1860, celui des lettres de 1,263,000 à 899,000, celui des marchandises de 2,667,724 quintaux à 1,399,033 et celui des paquets de 68,410 à 49,061. Comparativement à 1859 cependant il n'y a eu diminution que sur les transports d'espèces et de voyageurs. En définitive la situation actuelle de cette Compagnie de navigation peut être considérée comme plus satisfaisante, malgré la concurrence de plusieurs chemins de fer récemment ouverts en Italie et de celui de Czernavoda à Kustendjé, en Bulgarie. Le gouvernement autrichien fait d'ailleurs les plus grands efforts pour soutenir le Lloyd, qu'il a libéré d'une dette de 3 millions de florins (7 millions 1/2 de fr.) en prenant pour une somme égale d'actions au pair. Une commission spéciale a été formée en outre, pour introduire dans les statuts et l'organisation de la Compagnie les améliorations qui seraient jugées nécessaires.

AUTRICHE. — S. Exc. le ministre des finances a pris la parole à la Chambre des députés; il a rappelé les communications ad essées par lui à la Chambre, dans la séance du 17 décembre 1861, au sujet de l'administration des finances et notamment au sujet des fractions non encore émises des anciens emprunts, qui depuis ont été très en faveur ; il a aussi parlé des rapports de l'Etat avec la Banque nationale. Il ajoute que la réalisation des emprunts antérieurs et l'ouverture d'un nouvel emprunt ne pouvait guère se faire en même temps. Une convention dans ce sens avec la Banque est probable ; si elle n'avait pas lieu, le gouvernement présenterait en tous cas, très-prochainement, un projet de loi pour couvrir le déficit. Quant à ce qui est d'accroître les ressources de l'Etat par l'augmentation des impôts, Son Excellence a fait remarquer qu'il ne serait pas créé de nouveaux impôts pour l'année courante, mais que, par contre, on élèvera le chiffre des impôts existants.

L'impôt sur le sel de cuisine sera augmenté de 1 kreutzer par livre, ce qui procurera à l'Etat un surcroît de revenu de 5 millions. Les droits sur le timbre rapporteront 10 millions de plus par an ; l'impôt sur le sucre de betterave, 1 million. L'accroissement des contributions directes, évalué à 16 millions par l'affermage des biens de l'Etat, sera considérable selon toutes les apparences, mais il n'y a encore rien de décidé à cet égard. On peut admettre que l'élévation du chiffre des impôts augmentera les revenus de l'Etat d'une somme totale de 32 millions. Le premier trimestre de l'année administrative a déjà diminué de 45 millions le déficit de l'année.

ESPAGNE. — *Douanes. Régime d'entrée du matériel des chemins de fer.* — Le *Bulletin officiel du ministère des finances* publie, en matière de douane, l'ordre royal dont voici la traduction :

La reine,

Vu le rapport ayant pour objet de fixer le sens et l'interprétation du cinquième paragraphe de l'article 20 de la loi du 3 juin 1855, qui accorde aux entreprises de chemins de fer l'exemption des droits de douane et autres taxes quelconques sur le matériel et tous objets importés pour la construction et l'exploitation des voies de communication dont il s'agit ;

Sur l'avis conforme de la section des travaux publics du conseil d'Etat ;

A déclaré que, tant que le paragraphe sus-énoncé sera en vigueur, l'on fasse jouir du bénéfice de l'exemption des droits tous les objets de matériel et autres objets figurant sur les états approuvés par le gouvernement, états qui devront être dressés conformément aux règles ci-après :

1° Sur les états d'objets de matériel et autres de nature à être importés en franchise de droits, devront figurer non-seulement ceux destinés à faire partie des travaux d'art, des édifices et autres constructions nécessaires pour arriver à l'entier achèvement des chemins de fer, mais encore les machines, outils, instruments et autres objets semblables à employer pour l'étude et l'exécution des travaux d'art, ainsi que pour le matériel roulant et mouvant destiné au service et à l'exploitation desdits chemins de fer ;

2° Seront compris également les objets de matériel et effets de toutes sortes sur les états additionnels à l'état général, énumérant les objets qui pourront être employés, dans le cours des dix années qui suivent la construction des chemins de fer, tant pour leur conservation, entretien, développement ou exploitation, que pour le service, les édifices et bâtiments qui en dépendent. Devront être dressés des états particuliers des objets nécessaires à l'exploitation de chacune des années de la susdite période décennale.

3° Lorsqu'on rédigera les projets de chemins de fer et leurs devis, on défalquera de la valeur qu'ont dans le pays les diverses catégories du matériel et autres objets, la quotité représentant le droit d'importation, les droits de péage et autres taxes dont ils sont exempts, et exacte mention de ces défalcations sera faite dans les devis ou budgets dont il s'agit.

4° Les états dressés ainsi qu'il est prescrit, et la preuve administrée que chaque partie du matériel et les divers objets y figurant sont indispensables et seront employés dans un chemin de fer donné, les ingénieurs, inspecteurs et la junte consultative des chemins, canaux et ports auront à statuer sur le tout, approuvant ou modifiant suivant les circonstances particulières à chaque chemin.

5° En outre, devront être observées les règles et prescriptions adoptées par les ordres royaux des 24 juillet 1858 et 11 juin 1860, pour la plus stricte exécution des dispositions légales en vigueur.

RUSSIE. — Les revenus ordinaires portés par le budget s'élèvent à 269 millions de roubles ; les revenus extraordinaires provenant de l'emprunt de 1860 à 44 millions et demi

Les dépenses ordinaires montent à 294 millions ; les dépenses extraordinaires à 16 millions et demi.

CONSTANTINOPLE. — Fuad pacha prépare un rapport sur la situation financière et sur les moyens de liquider la dette flottante des caimés.

D'après les dernières dépêches de Constantinople, de nouvelles offres seraient faites pour l'emprunt. Plus de six millions de piastres seraient arrivés d'Angleterre pour être versés dans la caisse des remboursements des caimés.

ANGLETERRE. — Nous connaissons aujourd'hui les inventaires des sept banques par actions en participation de Londres et les dividendes payés aux actionnaires pour le second semestre de 1861. Voici le détail des bénéfices réalisés du 1er juillet au 31 décembre avec les intérêts en regard.

	Liv. st.	Pour 100.
London and Westminster bank,	122.975	54
London joint stock,	94.312	25
Union bank of London,	88.372	10
London and county,	57.285	17
City Bank,	27.798	10
Bank of London,	23.441	6
Unity bank,	1.838	2 1/4
Bénéfices nets,	417.021	

soit 10,425,525 francs pour six mois. Sur ce total, près de 3 millions ont été mis à la réserve et sont indépendants des dividendes ci-dessus servis aux actionnaires.

Les comptes courants et les dépôts de ces sept institutions de crédit s'élèvent maintenant à l'énorme chiffre de 1 milliard 696 millions de francs, ou 166 millions de plus qu'à la période correspondante de l'année antérieure. Le fonctionnement de ces banques, loin de nuire à celui de l'établissement-type, la Banque d'Angleterre, le favorise et en accroît l'action, parce que les premières étendent leurs rameaux sous des couches plus multipliées et plus profondes, et ouvrent des comptes plus modestes au petit commerce et à l'épargne. On s'étonne grandement ici que des institutions du même genre et créées d'après des principes identiques ne se constituent pas en France, où vraisemblablement elles trouveraient des éléments de succès sinon supérieurs du moins égaux.

F. GRIMARD.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 janvier 1862.

ACTIF.

Espèces en caisse.....	1,763,213 13	
Espèces à la Banque....	445,344 15	2,208,557 28
Matières or et argent		406,153 71
Portefeuille : Paris.....	31,171,117 82	
— Province .	17,108,614 46	
— Etranger .	3,086,822 81	51,366,555 09
Agences dans les colonies.		4,755,869 94
Agences à l'étranger		20,966,593 50
Avances sur fonds publics et actions div.		3,935,992 29
Crédits sur connaissement et nantissem.		24,675,796 63
Correspond. : Province 7,110,473 71		
— Etranger 32 289,898 71		39,399,370 42
Comptes débiteurs des Sous-Comptoirs. .		2,306,906 81
Effets en souffrance. Exercice courant. .		57,819 51
Immeubles..		439,296 07
Frais généraux.		91,730 46
Divers..		36,634 85
		150,703,786 46

PASSIF.

Capital.		40,000,000 »
Réserve.		8,137,357 83
Comptes courants d'espèces.		21,067,486 80
Comptes courants d'escompte.		1,936,568 40
Comptes créditeurs des Sous-Comptoirs :		
Capital. 3,615,636 40		
Divers 1,350,431 57		4,966,067 90
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers 7,033,751 48		
Par faillite du tribunal de commerce . . . 190,028 90		7,843,780 38
Corresp. : Province.... 7,383,266 61		
— Etranger.... 31,122,191 83		38,505,458 54
Acceptations à payer.		24,985,082 93
Rentrées, effets en souffrance. Exerc. clos.		9,396 98
Dividendes à payer.		1,093,710 11
Profits et pertes		363,955 78
Divers..		1,156,630 69
		150,703,786 46

Risques en cours au 31 janvier 1862.

Effets à échoir restant en portefeuille. . .	51,366,555 09
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	39,522,398 04
	90,888,953 13

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,
PERARD.

Tableau des plus hauts et plus bas Cours mensuels au comptant des princip

VALEURS

REPÈRES.	PAIR.	DÉNOMINATION des VALEURS.	JANVIER.		FÉVRIER.		MARS.		AVRIL.		MAI.	
			plus haut.	plus bas.	plus haut.	plus bas.	plus haut.	plus bas.	plus haut.	plus bas.	plus haut.	plus bas.
		BANQUES ET CAISSES										
1	1000	Banque de France	2910 »	2860 »	2900 »	2872 50	2890 »	2880 »	2900 »	2835 »	2900 »	2830 »
2	500	Banque de l'Algérie (Marseille)	745 »	740 »	**748 75**	740 »	730 »	730 »	725 »	720 »	725 »	700 »
3	500	Comptoir d'escompte de Paris	650 »	637 50	650 »	627 50	637 50	635 »	627 50	**607 50**	640 »	630 »
4	100	Sous-comptoir des Entrepreneurs	**110** »	98 75	103 75	100 »	101 25	95 »	97 50	95 »	101 25	94 25
5	500	Crédit foncier de France	945 »	**901 25**	940 »	920 »	940 »	925 »	940 »	925 »	997 50	935 »
6	500	Crédit mobilier (Société générale de)	725 »	**637 50**	740 »	650 »	670 »	650 »	685 »	637 50	722 50	645 »
7	500	Crédit industriel et com. (Soc. gén. de)	370 »	350 »	367 50	355 »	367 50	357 50	370 »	357 50	370 »	357 50
8	500	Caisse gén. des ch. de fer. — *J. Mirès et C°*	**300** »	226 25	245 »	80 »	110 »	80 »	100 »	85 »	90 »	56 25
9	500	Caisse commerc. — *Berthet, Delhomeau et C°*	405 »	**390** »	400 »	400 »	407 50	327 50	410 »	410 »	415 »	405 »
10	100	Comptoir central. — *V. C. Bunnard et C°*	**80** »	42 50	46 25	38 75	41 25	40 »	41 25	37 50	40 »	37 50
11	100	Caisse de l'industrie. — *J'ergniolle et C°*	**70** »	50 »	67 50	60 »	68 75	55 »	62 50	56 25	60 »	57 50
12	500	Crédit mobilier espagnol (Soc. gén. de)	478 75	453 »	477 50	457 50	470 »	460 »	477 »	465 »	480 »	470 »
13	475	Crédit industriel autrichien	» »	» »	295 »	295 »	270 »	**270** »	» »	» »	» »	» »
		CHEMINS DE FER.										
14	500	Paris à Orléans	1400 »	1357 »	1415 »	1393 75	1430 »	1405 »	1407 50	1328 »	1346 25	1250 »
15	1/300000	— (actions de jouissance)	975 »	**950** »	1025 »	927 50	**1045** »	1025 »	980 »	965 »	975 »	975 »
16	400	Nord (ancienne émission)	942 50	**940** »	964 75	950 »	972 50	961 25	973 75	971 25	990 »	976 25
17	400	— (nouvelle émission)	890 »	**865** »	895 »	887 50	900 »	865 »	900 »	880 »	900 »	892 50
18	400	— (actions sorties)	940 »	**905** »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	910 »	904 75
19	500	Est (Paris à Strasbourg)	596 25	582 50	605 »	587 50	595 »	580 »	585 »	567 50	605 »	570 »
20	1/300000	— (actions de jouissance)	» »	» »	215 »	200 »	215 »	210 »	210 »	210 »	200 »	200 »
21	500	Ouest	560 »	545 »	567 50	557 50	**571 25**	545 »	550 »	546 25	555 »	552 50
22	500	Midi	547 50	**497 50**	535 »	518 75	545 »	525 »	550 »	530 »	582 75	550 »
23	500	Graissessac à Béziers	**85** »	77 50	84 25	82 50	90 »	85 »	88 75	40 »	42 50	36 25
24	500	Lyon à Genève	375 »	365 »	395 »	365 »	400 »	378 »	410 »	376 75	**448 75**	407 50
25	500	Dauphiné	**581 25**	550 »	570 »	545 »	580 »	545 »	570 »	555 »	570 »	550 »
26	500	Ardennes (ancienne émission)	**430** »	400 »	415 »	405 »	410 »	403 75	405 »	400 »	405 »	400 »
27	500	— (nouvelle émission)	**433 75**	405 »	420 »	415 »	412 50	410 »	415 »	410 »	410 »	401 »
28	500	Bessèges à Alais	380 »	375 »	405 »	375 »	390 »	**350** »	400 »	385 »	405 »	380 »
29	1/800000	Paris à Lyon et à la Méditerranée	920 »	**883 75**	941 25	943 »	955 »	941 25	960 »	956 75	975 »	932 50
30	500	Lyon à la Croix-Rousse	**532** »	505 »	527 50	475 »	480 »	470 »	490 »	480 »	485 »	460 »
31	500	Algériens	.....	.....	.....	.....	**470** »	460 »	455 »	435 »	440 »	432 50
32	500	Guillaume-Luxembourg	**330** »	320 »	327 50	317 50	302 50	302 50	310 »	297 50	310 »	300 »
33	500	Chemins Autrichiens	470 »	**446 25**	497 50	471 25	487 50	467 50	488 75	452 50	517 50	480 75
34	500	Russes (actions libérées)	**430** »	403 75	413 75	400 »	401 25	**375**	405 »	400 »	417 50	340 »
35	500	Central-Suisse	420 »	420 »	» »	» »	**445** »	445 »	437 50	**410** »	415 »	412 50
36	500	Ouest-Suisse	205 »	200 »	205 »	160 »	198 75	162 50	197 50	182 50	**215** »	187 50
37	500	Sud-Autrichiens-Lombards	478 75	455 »	485 »	470 »	477 50	469 50	488 75	**453 75**	512 50	482 50
38	500	Sardes (Victor-Emmanuel)	385 »	363 75	385 »	375 »	382 50	362 50	375 »	365 »	**390** »	371 25
39	400	Romains	**340** »	300 »	330 »	317 50	257 50	**160** »	257 50	205 »	255 »	212 50
40	500	Madrid à Saragosse et à Alicante (non lib.)	560 »	535 »	**573 75**	556 25	570 »	553 »	557 50	545 »	567 50	555 »
41	500	Séville à Xérès et Cadix	**515** »	480 »	500 »	490 »	502 50	486 25	497 50	481 25	500 »	485 »
42	500	Cordoue à Séville	**455** »	435 »	450 »	**440** »	»	»	»	»	»	»
43	500	Nord de l'Espagne	**480** »	448 75	465 »	455 »	470 »	445 »	458 75	450 »	472 50	458 75
44	525	Saragosse à Barcelone	**460** »	438 75	446 25	437 50	440 »	416 25	433 75	420 »	448 75	430 »
45	500	Pampelune à Saragosse	**490** »	433 »	480 »	435 »	482 50	403 75	430 »	403 75	430 »	415 »
46	526	Grao de Valencia	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
47	540	Portugais	»	»	»	»	»	»	**470** »	438 »	443 50	430 75
		VOITURES ET NAVIGATION.										
48	1/24000	Omnibus de Paris	**925** »	900 »	930 »	940 »	930 »	840 »	887 50	860 »	900 »	840 »
49	100	— de Londres	» »	» »	**42 50**	32 50	40 »	32 50	37 50	**25** »	35 »	32 50
50	100	— de Lyon (Lyon)	66 25	65 »	» »	» »	60 »	**50 25**	62 50	57 50	66 25	62 50
51	1/400000	C° impériale des Voitures de Paris	**73 75**	67 50	72 50	**50** »	65 »	55 »	65 »	57 50	63 75	55 »
52	560	Messageries impériales. Services maritimes	630 »	620 »	635 »	625 »	662 50	635 »	675 »	650 25	**715** »	670 »
53	500	Navigation, *Bazan, Gay et C°* (Marseille)	» »	» »	» »	» »	205 »	**205** »	» »	» »	» »	» »
54	500	Compagnie générale maritime	420 »	381 »	410 »	410 »	» »	» »	400 »	**375** »	410 »	390 »
55	500	*Marc Fraissinet et C°* (Marseille)	520 »	500 »	520 »	510 »	520 »	510 »	**540** »	**415** »	456 25	438 75
56	1/200000	Navigation mixte (Lyon et Marseille)	420 »	**405** »	450 »	412 50	460 »	427 50	450 »	420 »	475 »	445 »
57	1/20000	Ports de Marseille	**400** »	350 »	395 »	300 »	375 »	300 »	335 »	**292 50**	320 »	297 50
		INDUSTRIE MÉTALLURGIQUE.										
58	100	Mounias	**18 25**	16 25	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
59	80	Vieille-Montagne	235 »	225 »	235 »	227 50	230 »	**200** »	238 »	205 »	220 »	220 »
60	375	Silesie	**150** »	145 »	» »	» »	138 75	137 50	137 50	120 »	140 »	127 50
61	1/30000	Terre-Noire, la Voulte et Bessèges (Lyon)	500 »	500 »	505 »	**480** »	505 »	495 »	515 »	505 »	515 »	510
62	500	Creuzot (Lyon)	606 25	600 »	625 »	602 50	623 75	610 »	625 »	610 »	625 »	610
63	500	Chatillon et Commentry (Lyon)	**225** »	220 »	230 »	218 75	217 50	195 »	205 »	200 »	197 50	185 »
64	1/10000	Horme (Lyon)	505 »	**485** »	532 50	445 »	527 50	520 »	530 »	530 »	550 »	550 »
65	1/50000	Fourchambault-*Boigue, Rambl. et C°* (Lyon)	250 »	**250** »	260 »	260 »	260 »	260 »	262 50	252 50	255 »	252 50
66	1/54000	Maribe et chem. de fer, *Petin, Gaudet et C°*	525 »	**501 25**	590 »	527 50	570 »	540 »	565 »	560 »	580 »	562 50
67	250	Firminy, *F.-F. Verdie et C°* (Lyon)	**250** »	250 »	250 »	250 »	250 »	250 »	242 50	235 »	» »	» »
68	1/16000	Méditerranée (Marseille)	765 »	**728 75**	837 50	782 50	838 75	815 »	**890** »	830 »	845 »	835 »
69	560	J.-F. Cail et C°	725 »	**680** »	**740** »	720 »	735 »	736 25	700 »	700 »	700 »	690
		CHARBONNAGES.										
70	1/80000	Loire (Lyon)	151 25	**148 75**	160 »	153 75	166 25	160 »	162 50	151 25	161 25	155 »
71	1/30000	Montrambert et la Béraudière (Lyon)	135 »	**121 25**	136 25	133 75	135 »	126 25	132 50	125 »	133 50	125 »
72	1/80000	Saint-Etienne (Lyon)	150 »	**147 50**	160 »	150 »	158 75	156 25	157 50	148 75	158 75	152 50
73	1/30000	Rive-de-Gier (Lyon)	220 »	210 »	216 25	213 50	**225** »	213 75	217 50	206 25	218 75	206 25
74	1/24000	Grand'Combe (Marseille)	743 50	**707 50**	767 50	750 »	775 »	760 »	810 »	763 »	802 50	780 »
75	750	Carmaux (Toulouse)	330 »	320 »	**325** »	320 »	340 »	340 »	340 »	340 »	340 »	330 »
76	500	Roche-la-Molière et Firminy (Lyon)	» »	» »	» »	» »	451 25	**451 25**	465 »	451 50	» »	» »
		SOCIÉTÉS DIVERSES.										
77	100	Compagnie immobilière de Paris (Rivoli)	140 »	131 25	137 50	130 »	133 50	126 75	145 »	**120** »	**150** »	142 50
78	1/31500	Rue Impériale (Lyon)	400 »	**390** »	390 »	390 »	398 75	390 »	410 »	400 »	400 »	400 »
79	300	Magasins généraux (Paris)	**600** »	560 »	580 »	520 »	560 »	535 »	580 »	**500** »	560 »	536 25
80	200	Deux cirques (*Loyeau et C°*)	**245** »	220 »	225 »	220 »	232 50	223 50	» »	» »	205 »	205 »
81	250	Gaz de Lyon	2420 »	2385 »	2425 »	2452 50	2510 »	2415 »	2515 »	2502 50	2540 »	2510 »
82	500	— de la Guillotière, Vaise et Lyon	1950 »	1950 »	1950 »	1925 »	**2000** »	1980 »	2000 »	1995 »	1975 »	1960 »
83	250	Union des Gaz	33 »	27 50	35 »	30 »	31 25	**25** »	30 »	27 50	32 50	30 »
84	500	Gaz de Paris	861 25	**825** »	930 »	870 »	**951 25**	930 »	930 »	885 »	910 »	907 50
85	600	Gaz de Marseille (h. fourn. houil. de Portes)	**370** »	360 »	390 »	**387 50**	375 »	355 »	375 »	330 »	397 50	382 50
86	500	Lan Maberty	480 »	480 »	475 »	475 »	460 »	480 »	472 50	442 50	440 »	**425** »
87	250	Compagnie générale des Eaux	385 »	380 »	370 »	380 »	**385** »	360 »	380 »	358 75	382 50	364 »
88	100	Conserves alimentaires. — *Chollet et C°*	31 25	30 25	**25** »	25 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
89	410	Glaces de Montluçon	90 »	**80** »	100 »	100 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

urs cotées aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille pendant l'année 1861.

VENU VARIABLE.

JUIN.		JUILLET.		AOUT.		SEPTEMBRE.		OCTOBRE.		NOVEMBRE.		DÉCEMBRE.		REPÈRES.
plus haut.	plus bas.	plus haut.	plus bas.	plus haut.	plus bas.	plus haut.	plus bas.	plus haut.	plus bas.	plus haut.	plus bas.	plus haut.	plus bas.	
2930 »	2837 50	2910 »	2820 »	2915 »	2883 »	2930 »	2900 »	2920 »	2900 »	2975 »	2905 »	2980 »	2843 »	1
661 25	658 75	700 »	675 »	700 »	697 50	700 »	700 »	700 »	700 »	705 »	680 »	700 »	647 50	2
636 25	623 »	645 »	633 75	662 50	637 25	632 50	615 »	645 »	637 50	640 »	633 »	643 75	635 »	3
110 »	100 »	102 50	91 25	100 »	97 50	100 »	98 75	100 »	97 50	100 »	97 50	101 25	96 25	4
1035 »	945 »	1225 »	1020 »	1300 »	1180 »	1250 »	1160 »	1200 »	1160 »	1210 »	1160 »	1200 »	1180 »	5
706 25	678 75	698 25	661 25	770 »	674 25	792 50	748 »	742 75	685 »	746 25	703 75	745 »	700 »	6
562 50	540 »	562 50	554 75	570 »	561 25	575 »	567 50	564 75	548 75	562 50	535 »	560 »	535 »	7
72 50	45 »	70 »	51 25	60 »	50 »	56 25	47 50	52 50	45 »	46 25	40 »	42 50	36 25	8
420 »	420 »	405 »	401 25	407 50	400 »	400 »	400 »	407 50	405 »	407 50	401 25	406 25	401 25	9
40 »	37 50	38 75	37 50	38 75	37 50	48 75	37 50	47 50	40 »	48 75	38 75	41 25	38 75	10
57 50	50 »	55 75	50 »	51 25	45 »	50 »	45 »	45 »	35 »	» »	» »	» »	» »	11
472 50	467 50	468 »	454 25	480 »	457 50	490 »	440 »	455 »	420 »	454 25	430 25	440 »	415 »	12
330 »	330 »	330 »	330 »	» »	» »	» »	» »	350 »	330 »	335 »	335 »	» »	» »	13
1363 »	1346 75	1395 »	1350 »	1422 50	1395 »	1432 50	1406 25	1405 »	1390 75	1355 »	1322 50	1335 »	1275 »	14
975 »	975 »	1000 »	975 »	1005 »	1000 »	1020 »	1015 »	1010 »	1000 »	1000 »	1000 »	1000 »	960 »	15
997 50	985 »	997 50	948 75	985 »	965 »	998 75	940 »	983 50	972 50	990 »	972 50	987 50	977 50	16
900 »	887 50	900 »	845 »	907 50	897 50	915 »	907 50	905 »	900 »	917 50	910 »	917 50	910 »	17
945 »	940 »	933 75	907 50	945 »	931 75	955 »	945 »	945 »	932 50	955 »	940. »	950 »	940 »	18
576 25	570 »	577 50	565 »	595 »	572 50	625 »	592 50	605 »	590 »	597 50	565 »	573 75	557 50	19
195 »	195 »	» »	» »	200 »	200 »	215 »	215 »	220 »	215 »	» »	» »	» »	» »	20
523 75	515 »	521 25	505 »	545 »	520 »	570 »	545 »	545 »	530 »	540 »	522 50	535 »	520 »	21
578 75	561 »	597 50	555 »	663 75	595 »	680 »	648 75	650 »	622 50	665 »	630 »	610 »	652 50	22
37 50	30 »	35 »	30 »	35 »	28 75	47 50	30 »	50 »	30 »	41 25	35 »	40 »	31 25	23
415 »	390 »	395 »	327 50	361 25	342 50	361 25	340 »	345 »	330 »	357 50	335 »	368 75	340 »	24
553 »	542 50	548 75	525 »	533 »	527 50	580 »	523 75	563 »	535 »	547 50	530 »	530 »	530 »	25
402 50	400 »	400 »	350 »	390 »	363 75	390 »	385 »	390 »	380 »	400 »	390 »	385 »	380 »	26
» »	» »	405 »	360 »	400 »	395 »	400 »	387 50	387 50	377 50	» »	» »	390 »	375 »	27
405 »	390 »	450 »	414 75	» »	» »	460 »	460 »	» »	» »	» »	» »	800 »	800 »	28
948 75	925 »	990 »	946 25	1035 »	988 75	1047 50	1018 75	1015 »	1005 »	1038 75	1017 50	1027 50	998 75	29
448 75	395 »	423 »	395 »	410 »	400 »	400 »	390 »	380 »	360 »	370 »	370 »	350 »	320 »	30
445 »	430 »	450 »	440 »	450 »	420 »	» »	» »	450 »	448 75	453 »	435 »	440 »	437 50	31
290 »	270 »	275 »	265 »	266 25	262 50	270 »	265 »	265 »	245 »	240 »	245 »	230 »	210 »	32
512 50	500 »	506 25	480 »	540 »	486 25	823 75	506 25	512 50	496 25	515 »	500 »	506 75	495 »	33
426 75	405 »	413 75	390 »	423 75	411 25	416 25	402 50	407 50	397 50	415 »	397 50	405 »	392 50	34
442 75	442 50	442 50	410 »	425 »	415 »	440 »	422 50	437 50	410 »	430 »	427 50	430 »	425 »	35
192 50	170 »	180 »	165 »	180 »	168 75	172 50	170 »	170 »	150 »	170 »	150 »	152 50	140 »	36
498 75	482 50	500 »	488 75	536 25	505 75	848 75	527 50	532 50	507 50	543 50	505 »	507 50	505 »	37
380 »	365 »	370 »	353 75	373 »	356 25	366 25	355 »	355 »	345 »	356 25	343 75	350 »	330 »	38
245 »	207 50	220 »	211 25	231 25	213 75	251 25	230 »	235 »	213 75	223 »	215 »	217 50	207 50	39
872 50	860 »	867 50	833 75	857 50	810 »	848 75	840 »	838 75	512 50	833 »	815 »	833 75	813 75	40
500 »	445 »	485 »	410 »	445 »	422 50	460 »	460 »	460 »	435 »	445 »	425 »	440 »	430 »	41
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42
465 »	435 »	452 50	435 »	460 »	442 50	471 25	445 »	441 25	415 »	446 25	427 50	435 »	415 »	43
460 »	435 »	440 »	422 50	450 »	430 »	440 »	433 75	423 75	400 »	407 50	350 »	367 50	328 75	44
425 »	410 »	430 »	392 50	401 25	395 »	430 »	400 »	415 »	400 »	406 25	395 »	395 »	316 75	45
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	46
437 50	427 50	435 »	387 50	415 »	400 »	415 »	405 »	413 »	403 75	410 »	400 »	407 50	370 »	47
														48
890 »	885 »	870 »	860 »	878 »	860 »	878 75	870 »	875 »	835 »	845 »	825 »	835 »	835 »	
35 »	33 75	32 50	31 25	31 25	31 25	36 25	31 75	33 75	31 25	32 50	35 »	31 25	31 25	49
65 »	62 50	70 »	63 75	67 50	65 »	68 75	67 50	67 50	67 50	67 50	67 50	66 75	67 50	50
60 »	53 75	62 50	56 25	75 25	58 75	70 »	61 25	65 »	61 25	65 »	61 25	58 75	60 »	51
690 »	630 »	665 »	625 »	635 »	612 50	640 »	640 »	625 »	620 »	625 »	622 50	652 75	595 75	52
250 »	220 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	53
407 50	395 »	400 »	400 »	427 50	400 »	» »	» »	400 »	400 »	415 »	400 »	415 »	410 »	54
437 50	436 25	440 »	415 »	435 »	435 »	450 »	445 »	480 »	450 »	486 25	475 »	500 »	483 75	55
465 »	446 75	455 »	447 50	475 »	450 »	482 50	475 »	475 »	470 »	491 25	470 »	520 »	495 »	56
368 75	367 50	342 50	345 »	392 50	340 »	385 »	388 »	390 »	377 50	400 »	370 »	370 »	350 »	57
» »	» »	» »	» »	46 25	42 50	» »	» »	» »	» »	42 50	11 25	» »	» »	58
230 »	222 50	225 »	220 »	225 »	222 50	250 »	225 »	250 »	240 »	248 75	232 50	238 75	230 »	59
125 »	115 »	117 50	117 50	115 »	110 »	125 »	112 50	120 »	120 »	116 25	115 »	115 »	100 »	60
541 25	507 50	503 »	498 75	550 »	505 »	575 »	565 »	557 50	540 »	550 »	540 »	535 »	534 25	61
615 »	587 50	600 »	588 75	602 50	600 »	610 »	600 »	620 »	610 »	633 75	615 »	632 50	602 50	62
175 »	165 »	185 »	175 »	190 »	180 »	185 25	185 »	187 50	187 50	170 »	167 50	177 50	170 »	63
560 »	550 »	560 »	560 »	600 »	580 »	610 »	610 »	» »	» »	730 »	725 »	695 »	695 »	64
256 25	253 »	» »	» »	310 »	300 »	310 »	305 »	315 »	302 50	313 50	310 »	315 »	300 »	65
560 »	545 »	582 50	570 »	580 »	576 25	650 »	577 50	650 »	635 »	698 75	647 50	662 50	650 »	66
235 »	225 »	230 »	230 »	240 »	225 »	250 »	247 50	250 »	212 50	245 »	242 50	240 »	225 »	67
847 50	840 »	842 50	820 »	842 50	823 75	843 50	828 75	840 »	832 50	840 »	788 75	800 »	790 »	68
700 »	690 »	710 »	710 »	725 »	717 50	740 »	725 »	715 »	700 »	717 50	710 »	700 »	700 »	69
162 50	160 »	166 25	160 »	172 50	168 25	178 »	167 50	170 »	153 75	163 75	153 75	165 »	162 50	70
138 75	137 50	135 »	138 75	140 »	137 50	142 50	136 25	136 25	139 75	140 »	138 75	131 25	128 75	71
156 25	153 75	155 »	152 50	158 75	153 75	183 75	158 75	162 50	151 25	154 75	154 25	153 75	150 »	72
212 75	210 »	215 »	210 »	216 25	212 75	222 50	211 25	212 50	200 »	203 75	200 »	202 50	190 »	73
805 »	785 »	790 »	762 50	800 »	783 75	800 »	795 »	797 50	795 »	815 »	810 »	850 »	825 »	74
290 »	280 »	280 »	265 »	265 »	265 »	270 »	260 »	265 »	265 »	277 50	265 »	295 »	280 »	75
» »	» »	» »	» »	470 »	470 »	» »	» »	» »	» »	480 »	480 »	» »	» »	76
130 »	123 75	140 »	130 »	145 »	137 50	145 »	140 »	140 »	132 75	147 50	135 »	140 »	133 75	77
420 »	412 50	431 25	415 »	422 »	415 »	438 75	427 50	431 25	435 »	434 25	430 »	425 »	423 75	78
860 »	845 »	855 »	823 75	887 50	823 75	890 »	838 »	855 »	840 »	852 50	840 »	847 50	825 »	79
» »	» »	180 »	180 »	» »	» »	» »	» »	185 »	185 »	205 »	205 »	207 50	207 50	80
2322 50	2300 »	2350 »	2322 50	2555 »	2350 »	2425 »	2360 »	2400 »	2205 »	2330 »	2330 »	2380 »	2360 »	81
» »	» »	1970 »	1968 »	1775 »	1778 »	1800 »	1800 »	1785 »	1785 »	» »	» »	» »	» »	82
45 »	37 50	47 50	41 25	51 25	40 »	55 »	48 75	62 50	55 »	67 50	60 »	80 »	67 50	83
907 50	895 »	905 »	897 50	902 50	895 »	930 »	900 »	905 »	855 »	890 »	855 »	890 »	865 »	84
296 25	285 »	315 »	295 »	330 »	297 50	297 50	285 »	285 »	255 »	280 »	275 »	277 50	260 »	85
438 75	438 75	435 »	430 »	500 »	435 »	500 »	450 »	440 »	440 »	440 »	430 »	455 »	440 »	86
375 »	363 75	370 »	360 »	380 »	367 50	375 »	350 »	345 »	345 »	335 »	300 »	390 »	365 »	87
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	15 »	10 »	» »	» »	» »	» »	88
» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	89

MARCHÉ INDUSTRIEL

Le marché industriel a supporté avec plus d'énergie que le grand marché de la spéculation la réaction qui s'est produite sur la rente ; ce qui fait remarquer qu'il ne faut attribuer cette baisse qu'à un mouvement de place et non pas à des craintes politiques ou à un abandon des valeurs, car nous les retrouvons cotées aux environs des cours de la semaine dernière, si ce n'est en hausse. Ainsi, le Crédit mobilier espagnol, que nous laissions à 462 50, s'est élevé jusqu'à 480 pour retomber à 475.

Les Petites-Voitures sont cotées 62 fr. sans réaction sensible ; les Omnibus de Londres 43 75.

Les actions de la Compagnie du gaz étaient recherchées à 1,040 fr. ; celles des Omnibus de Paris, à 865.

Il y a eu peu de variations sur le Bonnard, qui reste coté à 40 fr., et la Caisse Mirès à 30.

La Banque suisse était tenue à 220, et l'isthme de Suez à 430.

En somme, rien d'important à signaler.

N. DESTRIBAUT.

BOURSES ÉTRANGÈRES

La semaine a été peu intéressante, et les Bourses de Turin et de Madrid seules ont été animées par quelques affaires assez importantes. En Allemagne, la vieille rivalité de l'Autriche et de la Prusse semble avoir recouvré toute sa vivacité, et les marchés finapciers ne sont pas sans s'inquiéter de ces nouveaux brandons de discorde. A peine est-on reposé du Danemark qu'il faut s'entendre sur la Hesse, puis discuter sur l'Italie, et réclamer contre le parti des unitaires. On n'a plus le temps d'apprécier les réformes financières, et c'est à peine si l'on s'est quelque peu intéressé à la nouvelle d'une prochaine réduction du 4 1/2 prussien.

La Bourse de Vienne est cependant à la hausse ; les actions du Crédit mobilier autrichien conduisent le mouvement. Il est vrai qu'on parle d'une campagne de hausse sur les Lombards, à Paris, ce qui donnerait les moyens de ramener un peu d'argent français à Vienne. Le change en conséquence a un peu baissé.

La Bourse de Turin a confirmé les cours pratiqués à Paris, pour le 5 0/0 italien. La Bourse de Madrid a ratifié la hausse des fonds espagnols.

En Amérique, on commence à reconnaître qu'on entre dans le chaos. On ne peut plus s'entendre sur le cours forcé, non plus que sur les moyens de parer aux dépenses excessives de cette guerre interminable. Les idées originales de M. Chase ne font décidément pas fortune, et si les cotons pouvaient être expédiés par le Mexique, comme on en a parlé, peut-être la cause du Sud serait-elle presque gagnée.

F. GRIMAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Le bruit qu'on avait fait à propos du prétendu emprunt du gouvernement français s'est épuisé, et nous en sommes toujours à chercher l'emploi des capitaux qui surabondent sur notre marché. On attend avec une préoccupation facile à comprendre l'issue de la grande opération qui s'accomplit chez vous en ce moment. La conversion réussira-t-elle ? Le Stock-Exchange attache à cette question presque autant d'importance que votre Bourse.

Les transactions sont peu animées. L'Italie vient de nous demander une trentaine de millions pour des chemins de fer. On les lui donnera, très-probablement puisqu'on vient de prêter au Maroc, et qu'on cherche partout à se débarrasser, momentanément du moins, de capitaux dont l'indolence aggrave une situation commerciale déjà bien dangereuse.

Il est à remarquer que depuis quelque temps on murmure ici beaucoup contre le traité de commerce anglo-français. On va jusqu'à dire que M. Cobden a trop cédé à ses sympathies françaises, et qu'il a sacrifié les intérêts anglais. Nous voici loin des appréciations mises à la mode chez vous par certains journaux ; mais ce qui est la même chose ici qu'en France, c'est cette tendance persistante à attribuer au traité de commerce des effets dont la guerre américaine est exclusivement la cause.

Quoi qu'il en soit, notre balance commerciale avec la France se solde maintenant par des paiements en numéraire, de sorte que l'encaisse de la Banque de France n'a pas eu et n'aura pas à souffrir du remboursement de ces fameuses traites dont on voulait faire un danger.

Les nouvelles de l'Irlande et du Lancashire sont toujours affligeantes ; et les sinistres se multiplient depuis quelque temps d'une manière alarmante dans les mines de houille. C'est un temps de dures épreuves.

Cependant les fonds publics sont bien tenus. Les achats légaux suffisent pour conserver les cours dans un moment où il y a si peu d'affaires. Parmi les fonds étrangers, on s'occupe surtout des fonds espagnols et brésiliens ; les mexicains restent sans grand changement, et les valeurs américaines sont faibles.

W. BESS.

CHANGES

DE PARIS :

Amsterdam, court 213 1/4 p., 213 1/8 a.; 90 jours 211 3/8 p., 211 1/8 a.
Anvers, court pair p. 1/8 p.
Hambourg, court 188 7/8 p., 188 3/4 a.; 90 jours 187 1/2 p. 187 3/8 a.
Berlin, 90 jours 372 »/» p., 371 1/2 a.
Londres, court 25.20 »/» p., 25.16 1/2 a.; 90 jours 25.08 p., 25 02 »/» a.
Madrid, court, 5.18 p., 5.17 a; 90 jours 5.12 1/2 p.
Barcelone, court 5.19 p., 5.17 1/2 a.; 90 jours 5.12 »/».
Cadix, 90 jours 5.09 »/» a.
Lisbonne, 90 jours 5.43 p. »/» a.
Porto, 90 jours 5.46 p., »/» a.
Gênes, court 99 3/4 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 3/8 p., 98 1/4 a.
Livourne, court 99 1/2 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 1/8 p., 98 1/8 a.
Naples, court 425 »/» p.; 424 a.; 90 jours 420 »/» p., 419 »/» a.
Vienne, 90 jours 173 p., 172 a.
Milan, court 99 5/8 p., 99 1/2 a.
Augsbourg, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Francfort, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Pétersbourg, court »»» p., 347 a.; 90 jours 344 »/» p., 343 »/» a.
Rome, 90 j. 5.23 p. 5.22 »/» a.

SUR PARIS :

Londres, court 25.12 1/2 à 25.17 1/2; 90 jours 25.40 à 25.45 »/».
Cologne, court 80.3 p.; 2 mois 79.6 a.
Vienne, 90 jours 5à.15 demandé.; court, 55.» a.
Francfort, court 93 1/4 p., 93 1/4 a.
New-York, 60 jours, 5.20 »/» à » »» »/»; court, »»». à 5.15 »/».
Hambourg, court 186 3/4, 90 jours, 190 3/4.
Amsterdam, court 85 7/8, à 2 mois 86 3/8 a.
Bruxelles, court pair a.
Anvers, court pair.
Berlin, 2 mois 79 3/4 p.
Madrid, à 8 jours de vue, 5.21.
Turin, 30 jours 100; 90 jours 99.
Christiania, 3 mois, 21.
Gothembourg, 90 jours, 70 1/2.
Stockholm, court 78 50 ; 90 jours, 70 35.
Brême, court 17 3/8.
Riga, 3 mois, 361 p.
Galatz, 3.31/40.
San Francisco, à vue à.85 ou 3 0/0; à 30 jours à.90 ou 2 0/0 ; à 60 jours à.95 ou 1 0/0.
La Havane, 3 mois à 2 et 2 1/2 0/0 prime.

MATIÈRES

Le prix de l'or à Paris est de 1 pour mille de prime, soit 2/10e pour cent plus cher qu'à Londres. Il est à Hambourg de 425 1/2 par marc, soit 2/10e pour cent moins cher qu'à Londres.

Le cours du change et la prime de l'or à New-York laissent un bénéfice aux expéditions d'or des Etats-Unis en Europe.

Or en barre à 1,000/1,000. Le kil. 3,444 fr. 1 fr. à » fr. 0/00 prime.

Argent en barre à 1,000/1,000. Le kil. 218 fr. 80 c., pr. 17 »» à 18 »/».

Pièces de 40 à 20 fr., agio p. 0 à 1/2.
Quadruples espagnols, 83 à 83 50.
Quadruples colombiens et mexicains, 80 75 à 81 »».
Ducats de Hollande et d'Autriche, 11 75 à 11 80.
Piastres à colonnes, 5 35 à 5 45.
Dito mexicaines, 5 40 à 5 42.
Souverains, 25 15 à 25 20.
Bank-note, 25 15 à 25 20.

BULLETIN COMMERCIAL.

L'administration des douanes vient de publier les tableaux comparatifs de l'importation et de l'exportation pendant le mois de janvier ; nous en reproduisons les principaux chiffres.

Importation :

	1862.	1861.
Vins	9 116	23.076 hect.
Eaux-de-vie	2.883	3.906
Esprit	3.831	5.236
Cacao	4 517	2.064 q. m.
Café	34.373	51.5o9
Chanvre	3.287	5.660
Coton	15.020	135.350
Fromages	7.586	»
Gommes	54.473	»
Graines oléagineuses	136.605	168.833
Houille	4.473.091	3.252.660
Coke	578.103	418.258
Huiles de graine	10.878	9.637
— d'olive	6.980	8.191
Laines	13.137	18.674
Lin	16.096	17.879
Machines	1 026.716	531.038
Fonte	108.276	115.513
Fers	53.497	9.768
Acier	4.737	791
Cuivre	10.357	17.351
Etain	3.881	1.761
Plomb	22.285	19.918
Zinc	29.495	19.736
Or	91.603	106.960 hect.
Argent	615.301	651.004
Poivre	6.115	7.208 q. m.
Sel	3.606	6.785
Soies	4.370	5.642
Soufre	45.187	23.439
Sucre des colonies	90.451	121.485
— étrangers	42.790	36.776
Tissus de coton	765.140	»
Tapis de laine	229.107	»
Tissus de laine	4.044.300	»
Tissus lin	1.763	1.786
Dentelles	199.208	»

Les droits perçus se sont élevés à 11,899,000 francs en janvier 1862 contre 8,131,000 francs en janvier 1861, soit une augmentation de 3,765,000 francs pour janvier 1862. Comme on le voit, cette augmentation porte sur les cacaos, les houilles, les cokes, les machines, les fers, l'étain, le plomb, le zinc et les tissus. Il faut remarquer d'ailleurs que nous ne donnons que les chiffres du commerce général, et que la comparaison produit sur divers articles d'autres résultats quand elle porte sur les chiffres du commerce spécial.

Pour les exportations, voici les principaux chiffres :

	1862.	1861.
Vins ordinaires	117.685	99.521
— de liqueurs	3.895	3.368
Eau-de-vie	10.635	13.219
Esprits	6.878	5.163
Coton et laine	15.436	18.015
Fleurs artificielles	178.639 fr.	»
Fruits frais	7.924 q. m.	»
Garance	10.236	5.941
Garancines	4.655	»
Laines	4.068	3.036
Lin	3.880	1.015
Machines	451.696 fr.	1.093.[illegible]
Argent	690.565 fr.	1.876.[illegible]
Or	22.023	48.[illegible]
Meubles	269.567	»
Modes	153.468	391 201
Peaux tannées	3.171 q. m.	1.[illegible]
— autres	537	6[illegible]
Peaux ouvrées p. gants	263	201
— autres	1.105	1.59[illegible]
Porcelaines	2.088	2.49[illegible]
Savons	3.090	7.16[illegible]
Sel	67.076	81.38[illegible]
Soies	1.475	1.16
Sucre raffiné	40.461	62.79[illegible]
Tissus coton	7.580	6.05[illegible]
Tissus laine	5.749	6.63[illegible]
Tissus lin et chanvre	9n4	1.33
Tissus soies	1.997	3.02[illegible]
Verres et cristaux	36.681	15.5[illegible]

Il y a donc augmentation pour les vins, les eaux-de-vie, les laines, les lins, les peaux tannées, les porcelaines, le sel, les soies, les tissus de coton, les verres et cristaux ; il y a au contraire diminution pour les eaux-de-vie, les machines, les fleurs artificielles, les modes, les peaux ouvrées, les savons, les tissus de laine, de lin et de soie.

Au point de vue métallique, le mois de janvier se solde favorablement, et nos exportations ont dépassé nos importations ainsi que le prouve le tableau suivant :

Entrée.	1862.	18[illegible]
Or	27,490,900	32,0[illegible]
Argent	12,[illegible]0,020	17,0[illegible]
	39,799,920	49,[illegible]

	Sortie.	
Or	6,606 900	14,538,600
Argent	13,810,900	37,523,400
	20,517,800	52,062,000
Excédant de l'entrée sur la sortie	9,373,120	»
Excédant de la sortie sur l'entrée	»	2,053,920

Nous ne donnerons pas aujourd'hui de cours des marchandises, ces cours ayant peu varié depuis la semaine dernière, en raison du calme des transactions. Nous appellerons l'attention du public sur le décret du 15 février, dont voici les dispositions principales :

Art. 1er. — Seront admis en franchise de droits, conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi du 5 juillet 1836, les fontes brutes, les fontes, les fontes épurées, dites *mazées*, la ferraille, les massiaux, les fers en barres, les feuillards, cornières, fers à T et à double T, et d'autres de formes irrégulières, les fers en tôle, les aciers en barres, en feuillards et en tôles brunes laminées à chaud, les cuivres laminés purs ou alliés d'autres métaux, venant de l'étranger et destinés à être réexportés après avoir été convertis dans les ateliers français en navires et bateaux en fer, en machines, appareils, ouvrages quelconques en métaux, ou en produits d'un degré de fabrication plus avancé que les matières importées.

Toutefois, pourront seuls jouir du bénéfice des dispositions précédentes les maîtres de forges, les constructeurs de machines, et les fabricants d'ouvrages en métaux, qui justifieront qu'ils ont reçu des commandes de l'étranger, ou qu'ils se livrent à une fabrication courante d'ouvrages destinés à l'exportation, et qui rempliront les conditions ci-après déterminées.

Art. 4. — Ne seront reçus à la réexportation en compensation :

1° Des fontes mazées et de la ferraille, que des fers marchands en barres de tout échantillon, ou en rails, ou que des produits d'un degré de fabrication encore plus avancé ;

2° Des massiaux, que des fers en verges ou en fils dont la section transversale ne dépassera pas *un centimètre carré* ; des feuillards d'*un millimètre* d'épaisseur ou moins ; des tôles ou des produits d'un degré de fabrication encore plus avancé.

3° Des fers en barres ayant une section transversale de 4 centimètres ou moins, ou une épaisseur de 5 millimètres ou moins, quelle que soit la longueur, que des pièces en fer de dimensions égales ou inférieures.

4° Des cornières, fers à T et à double T et autres de forme irrégulière, que des produits fabriqués avec des fers de formes similaires et présentant au moins les mêmes difficultés de fabrication.

5° Des tôles de fer, d'acier et des cuivres laminés d'épaisseurs déterminées, que des objets fabriqués avec des tôles ou cuivres laminés du même ordre d'épaisseurs, ou d'épaisseurs moindres, dont les limites seront au besoin fixées par la décision ministérielle autorisant l'entrée en franchise temporaire.

6° Des aciers en barres et en feuillards de dimensions déterminées, que des objets fabriqués avec des aciers en barres ou feuillards du même ordre de dimensions, ou de dimensions moindres, dont les limites seront au besoin fixées par la décision ministérielle autorisant l'entrée en franchise temporaire.

H. Mathorel.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

25 février. — **Société générale de stéarinerie.** — A 1 heure, au siége de la Société, rue de Marseille, 15, à Paris.

28 février. — **Chemins romains.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

1er mars. — **Chemin d'Anvers à Gand.** — A midi, rue aux Choux, 3 bis, à Bruxelles.

2 mars. — **Chemin de Barcelone à Saragosse.** — A Barcelone, dans une des salles de la Bourse.

3 mars. — **Crédit foncier de France.** — A 2 heures, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19.

5 mars. — **Chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — A 3 heures, boulevard de Strasbourg, 68.

10 mars. — **Mines de houille de la Condemine.** — A 2 heures, passage Saulnier, 7, à Paris.

12 mars. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 68.

24 mars. — **Crédit mobilier autrichien.** — Le lieu de la réunion sera postérieurement indiqué.

29 mars. — **Chemins de l'Ouest.** — A 3 heures 1/2, salle Herz, rue de la Victoire, 68.

9 avril. — **Chemins de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.** — A 11 heures, à la Société générale, à Bruxelles.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

REMBOURSEMENTS.

1er mars. — **Ville de Paris** (Emprunts 1855 et 1860). — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er février.

1er avril 1862. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations d'Andrézieux à Roanne, du premier et deuxième ordre, sorties au tirage du 7 novembre.

1er avril. — **Omnibus de Paris.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 13 janvier.

1er juin, 1er juillet, 1er octobre. — **Chemins de l'Est.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 30 janvier. (Voir la liste des numéros sortis que nous avons publiée dans notre numéro du 8 février.)

F. G.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 5 au 11 février..	1706	1.109.262 09	650 21	1608	1.242.321 73	731 64	» »	11.13	3.084 08	505 25
Orléans*	5 — 11 — ...	1475	1.097.345 14	743 97	1475	1.249.563 22	847 16	» »	12.18	4.425 36	1345 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	5 — 11 — ...	1411	2.125.537 34	1.506 40	1411	2.123.875 13	1.505 23	0.07	» »	9 651 42	1082 50
Ouest*	5 — 11 — ...	1213	842.956 25	694 95	1213	898.742 25	740 90	» »	6.20	4.113 45	557 50
Nord*	5 — 11 — ...	967	1.201.161 21	1.242 15	967	1.222.861 75	1.263 76	» »	1.71	7.142 56	997 50
Midi*	5 — 11 — ...	798	574.034 32	719 34	798	509.393 32	638 34	12.70	» »	4.161 62	730 »
Lyon a Genève*	5 — 11 — ...	231	92.810 17	401 95	231	115.130 03	498 61	» »	18.» »	2.539 57	362 50
Ardennes*	5 — 11 — ...	187	78.314 57	418 79	164	68.255 50	416 19	0.02	» »	2.516 10	392 50
Dauphiné*	5 — 11 — ...	134	47 408 »	353 77	134	50.779 03	378 94	» »	7.11	2.137 93	540 »
Bességes a Alais*	5 — 11 — ...	33	28.725 20	870 46	33	27.900 93	845 48	2.95	» »	5.612 45	510 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	5 — 11 — ...	1936	1.157.577 64	597 92	1456	967.666 13	664 60	» »	10.33	3.522 61	550 »
Autrichiens	5 — 11 — ...	1324	522.552 50	394 60	1324	1.019.180 »	769 88	» »	48.74	3.232 45	510 25
Madrid a Alicante	5 — 11 — .	482	293.080 28	607 22	482	209.945 42	560 06	8.42	» »	3.330 76	325 »
Madrid et Alcazar a Ciudad	5 — 11 — ...	114	17.594 44	128 02	92	16.385 53	177 67	» »	13.14	825 37	»
Alicante Madrid a Jadraque	5 — 11 — ...	104	32.852 52	315 89	104	23.355 79	226 75	39.30	» »	1.761 55	»
Nord de l'Espagne	5 — 11 — ...	308	90.545 69	293 98	»	»	»	»	»	1.913 70	437 50
Central suisse	5 — 11 — ...	262	94.090 74	359 12	262	95.185 98	363 30	» »	1.15	2.035 33	400 »
Victor-Emmanuel	5 — 11 — ...	214	115.391 89	539 22	214	118 636 79	554 38	» »	2.73	2.971 90	330 »
Saragosse a Pampelune	5 — 11 — ...	170	37.890 65	211 17	»	»	»	»	»	1.103 92	375 »
Séville-Xérès-Cadix	22 — 28 janvier..	160	57.032 30	356 70	131	51.566 23	393 63	» »	10.39	1.360 08	415 »
Ouest suisse	5 — 11 février..	150	42.097 91	280 65	118	32.876 07	278 37	2.28	» »	1.606 03	138 75
Grenade a Séville	29 janv. à — ...	131	37.111 80	283 29	131	35.289 40	269 38	5.16	» »	1.133 à	»
Guillaume-Luxembourg	29 — à — ...	89	20.133 74	226 22	52	9.098 74	175 »	29.26	»	1.245 54	220 »
Portugais	29 — à — ...	75	12.009 98	172 13	»	»	»	»	»	589 67	365 »

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

PIÉMONT

(OBLIGATIONS émises par la loi du 27 mai 1836).

Tableau par ordre numérique des 500 obligations sorties au 55e tirage, qui a eu lieu à Turin, le 31 octobre 1861

Le N° 25,797 étant sorti le 1er, gagne la prime de 50,000 fr.
Le N° 14,586 — 2e — 15,000
Le N° 17,255 — 3e — 10,000
Le N° 468 — 4e — 5,000
Le N° 13,592 — 5e — 840

NUMÉROS SORTIS.

16	5037	9122	13310	18213	22432
130	5060	9147	13664	18390	22461
136	5121	9152	13698	18398	22478
155	5155	9162	13710	18402	22536
183	5361	9300	13751	18438	22552
194	5430	9327	13830	18452	22576
231	5492	9433	13864	18459	22587
257	5522	9448	13943	18468	22598
382	5577	9553	13970	18499	22607
392	5640	9549	13984	18516	22835
547	5645	9713	14090	18532	22861
694	5663	9737	14158	18555	22910
722	5736	9743	14277	18712	22983
928	5776	9817	14342	18732	22997
986	5809	9830	14376	18823	23022
1018	5826	9913	14381	18846	23098
1031	5917	9982	14407	18923	23185
1144	5936	10036	14448	18981	23200
1346	5960	10305	14450	19015	22233
1477	5975	10363	14466	19049	23264
1494	6035	10375	14547	19141	23340
1596	6102	10390	14553	19209	23400
1605	6141	10417	14577	19290	23493
1609	6221	10437	14608	19317	23504
1744	6271	10453	14628	19325	23675
1827	6272	10459	14724	19348	23854
1865	6315	10565	14747	19388	23899
1918	6462	10528	14774	19620	23909
1910	6504	10572	14784	19639	22035
2007	6585	10586	14792	19645	23937
2035	6717	10669	14793	19668	24028
2081	6838	10684	14861	19739	24050
2124	6849	10708	14905	19853	24078
2268	6877	10723	15066	19950	24196
2338	6885	10736	15156	19957	24266
2347	6982	10765	15189	19991	24278
2372	7070	10958	15221	20037	24282
2401	7080	10990	15225	20153	24286
2434	7134	11037	15385	20222	24340
2464	7175	11110	15536	20228	24581
2483	7301	11258	15514	20249	24518
2496	7418	11311	15531	20297	24587
2522	7450	11334	15582	20372	24599
2781	7457	11379	15630	20417	24636
2788	7458	11397	15672	20427	24677
2858	7546	11408	15686	20475	24755
2866	7571	11411	15708	20485	24529
2985	7632	11423	15737	20500	24916
3098	7634	11524	15755	20523	24947
3191	7653	11537	15796	20677	24952
3220	7687	11564	15800	20745	25087
3415	7704	11572	15845	20780	25105
3447	7895	11579	15917	20791	25259
3448	7912	11645	15942	20803	25326
3465	7967	11688	15972	20830	25345
3502	8014	11748	16092	20846	25488
3566	8040	11789	16110	20888	25519
3600	8144	11837	16338	21078	25533
3607	8215	11877	16366	21030	25597
3673	8261	11922	16493	21115	25620
3676	8294	11987	16519	21117	25658
3707	8305	12024	16582	21187	25703
3730	8417	12138	16606	21192	25725
3785	8458	12141	16613	21220	25728
3842	8504	12306	16750	21339	25738
3955	8695	12319	16799	21356	25761
3986	8624	12390	16933	21404	25834
4050	8633	12447	16967	21466	26003
4061	8687	12589	16973	21538	26117
4080	8769	12622	17066	21556	26232
4131	8762	12633	17170	21601	26334
4250	8818	12830	17191	21668	26371
4230	8844	12902	17223	21719	26380
4279	8854	12931	17374	21849	26417
4408	8875	12971	17629	21865	26611
4446	8900	12973	17645	21901	26631
4517	8905	13000	17672	21948	26786
4637	8919	13021	17689	21951	26960
4647	8938	13075	17729	22013	26981
4720	8946	13161	17754	22092	26994
4736	9089	13162	17766	22126	
4841	9099	13169	18134	22137	
4868	9110	13281	18206	22168	
4938	9112	13297	18328	22398	

Les Obligations du Piémont sorties, ainsi que les primes et les coupons de semestre échéant le 1er octobre 1861, seront payés, à dater du 1er janvier 1862, chez MM. Hentsch, Lutscher et Cie, rue de la Cité, 23.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le gouverneur vient d'adresser à LL. EExc. MM. les ministres des finances et de l'intérieur et à MM. les préfets, l'exposé des conditions dans lesquelles le Crédit foncier pourrait faire au hospices et autres établissements publics le prêt du montant de la soulte de conversion. Ces conditions sont résumées dans le tableau ci-après :

Annuité calculée suivant la durée du prêt.

INSCRIPTIONS de rentes 4 1/2.	SOULTE escomptée au 6 mars 1862.	MONTANT DE L'ANNUITÉ en 50 ans.	en 40 ans.	en 30 ans.	en 20 ans.	en 10 ans.
1 franc ...	1.15,4700	0.06,6538	0.07,0497	0.07,8181	0.09,5462	0.15,1603
4.50.....	5.19,0002	0.29,9413	0.31,7226	0.35,1805	0.42,9566	0.68,2207
45. ».....	51.96,0020	2.99,4130	3.17,2267	3.51,8015	4.29,5662	6.82,2030
450. ».....	519.60,0200	29.94,1300	31.72,2671	35.18,0153	42.95,6621	68.22,0297
4.500. ».....	5196.00,2000	299.41,3057	317.22,6712	351.80,4333	429.56,6206	682.20,1973

En cas de remboursement par anticipation, l'indemnité à payer par le débiteur est fixée à 50 pour 100 francs, soit 1/2 0/0 du capital remboursé. (Loi du 6 juillet 1860, art. 9.)

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Conversion des rentes 4 1/2 et 4 0/0 et des obligations trentenaires.

Un grand nombre de personnes s'adressant au Crédit foncier de France pour demander la conversion des rentes 4 1/2 et 4 0/0 et des obligations trentenaires, le gouverneur croit devoir informer le public que l'administration ne peut recevoir que les demandes de conversion formées par les titulaires de compte courant au Crédit foncier ou au Crédit agricole et par les correspondants du Crédit foncier ou du Crédit agricole.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de 3 0/0. La Société se charge gratuitement, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur, président, Marquis G. d'AUDIFFRET.

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. BONNEAU, E. LAURENT (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, BARRAL, E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, etc., etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

L'HISTOIRE SECRÈTE DU GOUVERNEMENT AUTRICHIEN, par Alf. MICHIELS, un beau volume de près de 500 pages, moyennant l'envoi de 3 fr. 50 c.

PRIMES GRATUITES.

1° Le DRAME DE LA JEUNESSE, roman par Paul FÉVAL, formant près de 200 pages ;

2° Ce qui a paru de la FEMME DE COEUR, man par Marc BAYEUX.

Ces deux ouvrages seront envoyés gratuitem et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera demande.

Prix des abonnements pour les départemen trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr.; un an, 56

Le mode d'abonnement le plus simple cons dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un e à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, ad nistrateur, rue Coq-Héron, 5.

Vient de paraître : l'édition de Févr du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des voy geurs sur tous les chemins de fer de l'E rope ; — les *Livrets spéciaux* des réseaux Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et Midi, de Paris à Lyon et à la Méditerran — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît t les dimanches. — Ces publications se trouv dans les principales gares des chemins fer, chez les principaux libraires, et à Pa chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétai éditeurs, rue Bergère, 20.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE

	RECETTES 1860	RECETTES 1861	AUGMENTAT en 1861
Décembre.	2,304,357 54	2,529,557 85	225,200 31
12 mois...	16,990,203 11	18,356,951 69	1366,748 58

AVIS AUX ABONNÉS

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 28 février 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES *seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1700 kilomètres.
1861. — 1000 —

11e année. — 6me semaine.

Du 5 au 11 février 1862.

136.612 Voyageurs	293 905 98
Bagages, Marchandises, etc.	815.356 11
Total	1.109.262 09
Recettes antérieures	5.687.583 66
Total général	6.796 845 75
6e semaine de 1862	1 109.264 09
Semaine correspondante de 1861.	1.242.321 73
Différence	133.059 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.796 845 75
— — 1861.	6.821.949 04
Différence	25.103 29

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES obtenues par réseau.

Du 1er janvier au 30 novembre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 nov. 1861	45.397.193 58
Du 1er janvier au 30 nov. 1860	41.980.933 51
Différence en faveur de 1861.	3.416.260 07

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 nov. 1861	18.536.822 63
Du 1er janvier au 30 nov. 1860	16.292.891 12
Différence en faveur de 1861.	2.243.930 51
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux	5.660.190 58

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 1475 kil. — 1862. . 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 5 au 11 février 1862.

98.136 Voyageurs	296.248 37
Bagages, Marchandises, etc.	801.096 77
Total	1.097.345 14
Semaine correspondante de 1861.	1.249.565 22
Différence	152.220 08
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6 556.892 12
— — 1861.	7.351.253 53
Différence	794.361 41

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 482 kil. — 1862... 693 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 482 kil. — 1862... 693 kil.

16.549 Voyageurs	39.328 03
Bagages, Marchandises, etc.	119.182 05
Total	158 510 08
Semaine correspondante de 1861	102.596 09
Différence	55.913 99
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	953.334 22
— — 1861.	556.898 75
Différence	396 435 48

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 5 au 11 février 1862.

70.684 Voyageurs	482.634 55
Bagages et marchandises	1.642.902 79
Total	2.125.537 34
Semaine correspondante de 1861.	2 123.875 13
Différence	1 662 21
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	13.784 911 66
— — 1861.	11.945.778 24
Différence	1.839.133 42

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée ; 271 kilomètres
1861. — 271 —

10.137 Voyageurs	30.927 80
Bagages, Marchandises, etc.	61.921 37
Total	92 849 17
Période correspondante de 1861.	115.180 93
Différence	22.331 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	588.726 40
— — 1861.	600.877 77
Différence	12.151 37

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée ; 717 kilomètres.
1861. — 530 —

25.240 Voyageurs	85 234 30
Bagages et Marchandises	387.072 47
Total	472 306 77
Semaine correspondante de 1861.	298.524 35
Différence	173.782 42
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.843.049 73
— — 1861.	1.788.236 90
Différence	1.054.812 83

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 5 au 11 février 1862.

218.308 Voyageurs	307.852 50
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	72.431 05
— — Pet. vitesse	463.172 70
Total	842.956 25
Semaine correspondante de 1861.	898.742 25
Différence	55.786 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.989.543 95
— — 1861.	5.128.204 55
Différence	138.660 60

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau pendant les 11 premiers mois 1861-1860

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

11 mois 1861, 900 kilomètres...	46.896.666 94
— 1860, 900 — ...	43.367.551 76
Différence	3.529.115 18

RÉSEAU MIXTE.

11 mois 1861, 295 kilomètres...	3.897.731 75
— 1860, 288 — ...	3.792.572 41
Différence. 7 — ...	105.159 34

NOUVEAU RÉSEAU.

11 mois 1861, 18 kilomètres...	160.955 37
— 1860, 18 — ...	126.595 96
Différence	34.359 41
Différence totale : 7 kilom.	3.758.633 93

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 5 au 11 février 1862.

120.129 Voyageurs	293.772 77
Bagages, Marchandises, etc.	907.388 44
Total	1 201 161 21
Semaine correspondante de 1861.	1.222.061 75
Différence	20.900 54
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6 906 873 33
— — 1861.	6.784.714 62
Différence	122.159 71

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 160 kilomètres

5.005 Voyageurs	4.532 05
Bagages, Marchandises, etc.	20.928 25
Total de la semaine	25 460 30
Semaine correspondante de 1861.	3 730 80
Différence	21 729 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	164 097 85
— — 1861.	23.318 12
Différence	140 779 73

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 794 kilomètres.
1861. — 794 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 5 au 11 février 1862.

30.375 Voyageurs	123.791 65
Bagages, Marchandises, etc.	450.242 67
Total	574.034 32
Canaux	41.163 56
Totaux réunis	615.197 88
Semaine correspondante de 1861. — Ch. de fer.	509.393 32
— Canaux	52.982 25
Total	561.375 57
Différence	53.822 31

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.587.230 45
— — 1861.	3.254.258 29
Différence	332.971 16

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 164 kilomètres
Janvier 1862.

21.473 Voyageurs	32 005 75
Bagages, Marchandises, etc.	52.102 10
Total	84.107 85
Mois correspondant de 1861	44.611 25
Différence	39.496 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	84.107 85
— — 1861.	44.611 25
Différence	39.496 60

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Nouzon, Sedan et Carignan.

1862 Longueur exploitée : 187 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 5 au 11 février 1862.

11.030 Voyageurs	18.486 21
Bagages, Marchandises, etc.	59.828 36
Total	78 314 57
Semaine correspondante de 1861.	68.255 50
Différence	10.059 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	470.627 26
— — 1861.	395.157 82
Différence	75.469 44

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.
Du 5 au 11 février 1862.

Voyageurs	1.629 70
Bagages, Marchandises, etc.	27.095 50
Total	28.725 20
Semaine correspondante de 1861.	27.900 95
Différence	824 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	191.811 30
— — 1861.	173 695 65
Différence	18.115 65

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 5 au 11 février 1862.

10.887 Voyageurs	19 757 35
Bagages, Marchandises, etc.	27.648 65
Total	47.406 »
Semaine correspondante de 1861.	50.779 03
Différence	3.373 03
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	290.596 01
— — 1861.	283.763 58
Différence	7.167 57

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

[illegible] Voyageurs	1.559 »
Bagages, Marchandises, etc.	1.925 »
Total	3.484 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	18.778 »

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1305 —

Du 5 au 11 février 1862.

Communications interrompues pendant toute la semaine, par suite des inondations, avec les lignes arrivant à Vienne et avec les lignes adjacentes de Hongrie.

58.248 Voyageurs	188 357 07
Bagages, Marchandises, etc.	803.333 03
Transports militaires	49.629 96
Total	1.041.320 06
Semaine correspondante de 1861.	865.676 47
Différence	175 643 59

RÉSEAU LOMBARD.

1862 Longueur exploitée : 320 kilomètres.
1861. — 254 —

31 312 Voyageurs	60.241 05
Bagages, Marchandises, etc.	50.702 75
Transports militaires	5.313 78
Total	116.257 58
Semaine correspondante de 1861.	101.989 66
Différence	14 267 92

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1936 kilomètres.
1861. — 1459 —

En 1862	1.157.577 64
En 1861	967.666 13
Différence	189.911 51

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	6.819 385 32
En 1861	5.004 202 80
Différence	1.815 182 93

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 194 kilomètres,
1861. — 147 —

10.563 Voyageurs	32.518 »
Bagages, Marchandises, etc.	25.603 37
Transports militaires	16.093 31
Total	74.214 68
Semaine correspondante de 1861.	57.556 87
Différence	16.707 51
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	404.687 03
— — 1861.	338.220 45
Différence	66.466 58

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 5 au 11 février 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 492 —

8.960 Voyageurs	58.734 82
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	12 914 95
— (Petite vit.).	221.030 51
Total de la semaine	292.680 28

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 101 —

7 608 Voyageurs.	17.212 41	32.852 52
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.979 »	
Marchandises. (Petite vitesse)	13.661 »	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862 Longueur exploitée : 114 kilomètres.

2.305 Voyageurs	6.376 95	17.594 44
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	844 03	
Marchandises. (Petite vitesse)	10.373 46	
Total des trois lignes réunies.		343 127 24
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862		1.547.911 72
Total général des recet. en 1862.		1.891.039 96
— — 1861.		1.809.022 12
Différence		82.017 84

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 5 au 11 février 1862.
Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	163.177 »»
[illegible] quintaux Marchandises	359.275 »»
Total	522 452 50
Semaine correspondante de 1861	1.019.180 »»
Différence	496.727 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.285.700 »»
— — 1861	5.571.477 50
Différence	1.285.777 50

NORD DE L'ESPAGNE

Longueur exploitée
Lignes de Burgos et d'Alar..... 300 kilomètres
Ligne de l'Escurial.......... 50 id.

Du 5 au 11 février 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	28 832 34
Marchandises	61.713 55
Total	90.545 89
Produit annuel par kilomètre	15 633 »»
Recettes antérieures	285.357 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	375.903 17

Ligne de l'Escurial.

Voyageurs	7.596 05
Marchandises	5.448 43
Total	12.915 48
Produit annuel par kilomètre	13.649 »»
Recettes antérieures	69.386 25
Total	82.301 73
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	650.185 30
— — 1861	51[illegible] 65
Différence	137.782 65

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 605 kilomètres.
Du 10 au 23 décembre 1861
Calculées au change fixe de 4 franc par rouble.

23.560 Voyageurs	229.782 52
Marchandises	266.821 80
Total	496.603 32
Recettes antérieures en 1861	10.281.839 62

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 9 au 15 février 1862.

22.730 Voyageurs	22.900 »»
Bagages, Marchandises, etc.	27.350 »»
Total	50.250 »»
Semaine correspondante de 1861	52.119 »»
Différence	1.869 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	337.790 »»
— — 1861	341.119 »»
Différence	3.329 »»

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 252 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 5 au 11 février 1862.

24.537 Voyageurs	37.051 85
Bagages, Marchandises, etc.	57.038 89
Total	94 090 74
Semaine correspondante de 1861	95.185 98
Différence	1.095 24
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	533 259 34
— — 1861	508.943 31
Différence	24.316 03

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
Du 22 au 28 janvier 1862.

3e semaine	25.296 »»
Subvention annuelle, 630.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	37.111 80
Semaine correspondante de 1861	35.289 40
Différence	1.822 40
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	148 691 30
— — 1861	114.821 55
Différence	33.869 75

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 291 kilomètres.
Du 1 au 11 février 1862.

17.237 Voyageurs	59.333 21
Marchand., cargaison, équipages	102.528 02
Total	161.861 31
Semaine correspondante de 1861	78.874 08
Différence	82.987 23
Moyenne de la recette kilomét.	14 218 10
Recettes depuis le 1er janv. 1862	398.796 49

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 5 au 11 février 1862.

28.839 Voyageurs	48.370 77
Bagages, marchandises, etc.	40.114 46
Recettes diverses	1.751 68
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	25.154 98
Total	115.391 89
Semaine correspondante de 1861	118.636 79
Différence	3.244 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	637.[illegible] 06
— — 1861	6[illegible].524 08
Différence	43.744 02

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.
Du 5 au 11 février 1862.

Voyageurs	18.638 49
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	3 785 52
Marchandises (petite vitesse)	15.376 67
Total	37.800 68

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 118.
Du 5 au 11 février 1862.

16.122 Voyageurs	21.224 30
2.956 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	20.873 61
Total	42.097 91
Semaine correspondante de 1861	32.376 07
Différence	9.721 84
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	241 091 86
— — 1861	176.908 56
Différence	64.183 30

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.
Du 22 au 28 janvier 1862.

19.066 Voyag., Bagag. et March.	57.082 30
Semaine correspondante de 1861	51 566 25
Différence	5.516 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	231 952 43
— — 1861	195 260 64
Différence	36.691 79
Diminution kilométrique	10 39 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 80 kilomètres.
1861. — 52 —

Du 29 janvier au 4 février 1862.

2.788 Voyageurs	3.074 [illegible]
Bagages, articles de messagerie	471 [illegible]
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	16.[illegible]
Total de la semaine	20 133 [illegible]
Recettes antérieures	90 822 [illegible]
Total	110.955 [illegible]
Recettes de la semaine en 1862	20 133 [illegible]
Période correspondante de 1861	9.[illegible]
Différence	11 0[illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	110.955 [illegible]
— — 1861	39.644 [illegible]
Différence	71.310 [illegible]

ANVERS A GAND

Janvier 1862	59.778 95	1 mois 1862	59 778 [illegible]
Id. 1861	43.755 37	Id. 1861	43 755 [illegible]
Différence...	16.023 58		16.023 [illegible]

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.
Du 29 janvier au 4 février 1862.

Voyageurs	8.691 [illegible]
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	1.074 [illegible]
— (Petite vit.)	3.144 [illegible]
Total	12.910 [illegible]

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de janvier 1862	14.031
— — 1861	16.765
Différence	2 734

OMNIBUS DE PARIS

Du 12 au 18 février 1862.

		Par jour et d'omnibus: Franc.	Centimes
Recettes	277.397 40	73	64 [illegible]
Semaine correspondante de 1861	266.842 75	75	50 [illegible]
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	1.954.070 40	73	93 [illegible]
Période correspondante de 1861	1.739.758 75	70	54 [illegible]
Différence	214.311 65	3	42 [illegible]

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le samedi 29 mars 1862, à 3 heures et demie précises de l'après-midi, rue de la Victoire, 48 (salle Herz).

MM. les actionnaires, porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres au porteur et leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives, du 1er au 25 mars prochain, au siége de la Compagnie (bureau des titres), rue Saint-Lazare, 124, à Paris, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Sont également reçues, comme donnant droit d'admission à l'assemblée générale, toutes pièces constatant le dépôt des actions de la Compagnie à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer, ou à la Société générale de Crédit mobilier.

Il sera remis [illegible] une carte d'admission nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

SOCIÉTÉ ANONYME DES CHEMINS DE FER DE

MONS A HAUTMONT ET DE SAINT-GHISLAIN.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu en l'hôtel de la Société générale, à Bruxelles, le mercredi 9 avril prochain, à 11 heures du matin, conformément à l'art. 34 des statuts.

Pour être admis à l'assemblée générale, tout propriétaire de quinze actions au porteur, devra les déposer, dix jours au moins avant la réunion, chez MM. de Rothschild frères, à Paris, ou à Bruxelles, chez MM. Brugmann fils, et à la Société générale.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE

MM. les actionnaires du Crédit foncier de France sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 3 mars, à 2 heures, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19 à l'effet de délibérer sur l'application aux hospices et aux établissements publics de la loi du 6 juillet 1860, et sur la faculté qui serait accordée au Crédit foncier de faire des prêts aux établissements d'utilité publique sur dépôt de rente.

Des lettres de convocation sont directement adressées aux deux cents plus forts actionnaires qui, aux termes de l'art. 38 des statuts, composent l'assemblée.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale sont délivrées au siége de la Société, à partir du 25 février, de 10 heures à 2 heures.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

La Compagnie du chemin de fer de Saragosse à Barcelone a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le 2 mars prochain, à Barcelone, dans une des salles de la Bourse (Casa Lonja).

Les porteurs de dix actions au moins qui désireraient y assist[er] peuvent déposer leurs titres, de [illegible] heures à 3 heures, jusqu'au [illegible] c[ou]rant, chez MM. *Ad. Marcuard et* [illegible] banquiers, 48, rue Bergère, à Pa[ris].

Il sera délivré en échange un [ré]cépissé qui leur servira de ca[rte] d'admission.

Barcelone, le 10 février 1862.

L'administrateur gén[éral],
JOAQUIN ARIMON.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE STÉARINERIE

MM. les actionnaires sont co[nvo]qués en assemblée générale [ordi]naire et extraordinaire pour le [illegible] 25 février 1862, à 1 heure très [pré]cise, au siége de la Société, ru[e] Marseille, 15, à Paris (quartier [de la] Villette), pour entendre les rap[ports] des gérants du conseil de su[rveil]lance sur les comptes de l'exe[rcice] 1861, et pour délibérer sur les [me]sures jugées nécessaires par sui[te de] ces communications.

Les propriétaires de cinquant[e ac]tions et plus qui auront déposé [leurs] titres avant le 20 février inclu[sive]ment, auront droit d'assister [à la] réunion.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époque jouissance	Dénomination	Samedi 15 Comptant	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Comptant	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Comptant	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Comptant	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Comptant	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Comptant	Vendredi 21 Terme
[illegible]	1000	libérés	100 »	Janv.-juillet	Banque de France	3070 »	—	3000	—	3070	—	3060	—	3050	—	3050	—
[illegible]	500	id.	44 »	id.	Comptoir national d'escompte	638 75	—	640	—	640	—	640	—	640	—	640	—
[illegible]	500	250	50 »	id.	Crédit foncier de France	1115	1120	1125	1130	1130	1130	1120	1120	1110	1110	1100	1120
[illegible]	500	libérés	20 »	id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	482 50	—	483 75	—	483 75	—	485	—	483 75	—	485	—
[illegible]	500	id.	15 »	id.	— id. id. 3 0/0	461 25	—	461 25	—	461 25	—	458 75	—	460	—	—	—
[illegible]	100	id.	4 »	id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	—	98 75	—	98 75	—	97 50	—	97 50	—	97 50	—
[illegible]	100	id.	3 »	id.	— id. 3 0/0	90	—	90	—	90	—	90	—	—	—	90	—
»	»	»	»	id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1022 50	—	—	—	—	—	1022 50	—	1022 50	—	1022 50	—
[illegible]	500	libérés	15 »	Mai-nov.	— Obligations communales, 3 0/0	427 50	—	427 50	—	427 50	—	428 25	—	427 50	—	427 50	—
»	100	id.	3 »	Novembre.	— 10e d'obligations communales	98 75	—	—	—	98	—	98 75	—	98	—	98	—
[illegible]	500	250	15 »	Mai et nov.	— Nouvelles obligat. communales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	100	50	3 »	Novembre.	— 10e de nouv. oblig. communales	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	500	—	500	—	500	—	500	—	500	—	500	—
[illegible]	500	libérés	50 »	id.	Société gén. de Crédit mobilier	708 25	712 50	710	711 25	708	705	735	733 50	732 50	700	732 50	740
»	»	»	»	»	Crédit agricole	690	—	695	—	695	—	695	—	690	—	691	—
[illegible]	500	150	20 »	id.	Crédit mobilier espagnol	485	475	475	475	480	478 75	475	475	470	473 75	470	473 75
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	32 50	—	30	—	30	—	30	—	30	—	30	—
[illegible]	100	id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	93 75	—	92 50	—	93 75	—	93 75	—	93 75	—	93 75	—
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	—	—	—	—	—	—	—	—	497 50	—	497 50	—
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
— de la Martinique	530	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
— du Sénégal	—	600	500	»	...	»
[illegible] Bonnard	10	200.000	100	»	octobre	1 50
[illegible] Lécuyer	300	24.000	500	»	...	35 »
[illegible] Béchet	400	20.000	500	»	janvier juillet	29 05
[illegible] de l'Industrie	60	50.000	100	»	juillet	5 »
[illegible] Propriétaires	875	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	865	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
— act. de jouissance	—	»	»	»	juillet	22 »
Omnibus de Lyon	63	60.000	100	10	...	néant.
Omnibus de Londres	43 75	250.000	100	»	...	néant.
Cie impériale des Voitures de Paris	62 50	100.000	100	»	avril octobre	néant.
Messageries impériales (Service marit.)	647 50	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
— (actions nouvelles)	675	32.000	500	100	...	5 0/0
Compagnie générale maritime	497 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
[illegible] L. Gay et Ce	302 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
[illegible] Fraissinet et Ce	455	»	»	»	...	»
[illegible] Touache et Cie, navigation mar.	470	30.000	1/3000	»	...	»
[illegible] Basse Seine et Oise	540	»	500	»	...	»
CANAUX.						
[illegible] Canaux, actions de capital	1115	60.124	1.000	»	avril octobre	50 »
— actions de jouissance	95	60.000	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	990	27.200	1.000	»	avril octobre	30 »
— act. de jouissance	140	27.200	»	»	juin	12 50
[illegible]	950	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
[illegible]	—	19.000	1.000	»	avril octobre	50 »
[illegible] la Bassée	7500	600	5.000	»	février août	411 25
[illegible]	785	11.559	1.000	»	juin décembre	50 »
Sambre française canalisée	1350	6.000	1/5000	»	janvier juillet	95 »
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	137 50	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
[illegible] de Marseille	365	»	»	»	août octobre	»
[illegible] impériale de Lyon	412 50	31.500	1/3150	»	...	18 50
[illegible] Magasins généraux de Paris	565	25.000	1/2500	150	...	»
[illegible] et Entrepôts de Marseille	401	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
[illegible] du Havre	—	»	»	»	...	»
GAZ.						
[illegible] par éclair. et de chauffage par le gaz	1050	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
— actions nouvelles	1035	»	»	»	...	»
[illegible]	77	20.000	250	»	janvier	néant.
[illegible] de Porto	293 50	36.000	1/3600	»	avril octobre	14 30
[illegible] (Batignolles)	—	6.000	500	»	juin décembre	25 »
[illegible]	—	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
[illegible], Sèvres, etc.	—	500	1.000	»	1er juin	60 »
[illegible]	2502	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
[illegible], Vaise et Lyon	1970	2.400	1/2400	»	...	77 50
[illegible] de Paris	—	»	»	»	...	»
[illegible] Centrale, Lebon et Ce	490	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	545	30.000	1/3000	»	...	30 »
[illegible] (Aveyron)	1000	2.400	3.000	»	juin décembre	néant
[illegible] (Gard)	450	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
[illegible] Saône-et-Loire	632 50	38.000	500	»	juin décembre	10 »
[illegible]	—	5.600	500	»	avril octobre	20 »
[illegible] et Commentry	170	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
[illegible]	700	10.000	1/10000	»	...	»
[illegible] (Nord)	—	6.000	1/2000	»	...	30 »
[illegible]	390	50.000	1/50000	»	avril octobre	20 »
[illegible] et chemins de fer	718 75	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »
[illegible]	—	»	500	»	...	néant.
[illegible]-Comté	—	40.000	500	»	mai novembre	»
[illegible] (forges et chantiers)	840	16.000	1/16000	»	...	60 »
[illegible]	251 25	»	250	»	...	[illegible]
[illegible] l'Évêque	320	»	500	»	...	»
[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	535	10.000	500	»	avril octobre	45 »
[illegible] (Belgique)	1160	5.500	1.000	»	septembre	90 »
[illegible]-métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
J.-F. Cail et Ce	720	11.000	500	»	septemb. mars	75 »

Anonyme ou commandite	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1700	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	—	—	—	»	...	—
A	Grand'Combe	837	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	171 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	165	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	[illegible] 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	210	80.000	1/80000	»	avril octobre	19 »
A	Carmaux	260	25.200	1/25200	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1275	1.200	1/1200	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500	3.500	1/3500	»	...	20 »
A	Layon-et-Loire	600	1.650	1/1650	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	410	»	500	»	...	20 »
A	Quaregnon	170	6.720	250	»	...	10 »
A	Charbonnages belges	645	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250	3.000	500	»	...	»
C	Centre-du-Flenu	280	3.000	1.000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul id.	225	9.000	1.000	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1.000	»	...	néant
C	Santander id.	—	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	240	80.000	50	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	—	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	—	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id.	500	5.000	1.000	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie id.	120	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	400	8.000	500	»	septembre	15 »
C	Cohin id.	500	15.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Linière id.	—	1.600	500	»	...	»
A	Pont-Remy id.	378 75	5.000	1/5000	»	30 avril	30 »
C	Siècle journal	—	1.500	1/1500	»	...	125 »
C	Journaux réunis id.	—	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit id.	5620	100	2.500	»	...	»
A	Saint-Gobain glaces	13740	3.600	1/3600	»	...	750 »
C	Montluçon id.	140	24.000	500	»	...	néant
A	Oignies (Belgique) id.	400	22.000	500	»	septembre	11 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	—	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce, Vidanges	—	24.000	500	»	...	30 »
C	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Ce	71 25	40.000	100	»	...	néant
A	Compagnie générale des Eaux	311 25	80.000	250	»	...	11 »
C	Deux cirques (L. Dejean et Ce)	[illegible]	5.000	500	»	5 févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	...	»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	...	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	270	»	»	»	...	»
500	Cie impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	50	...	5 »
500	Ports de Marseille	495	30.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	100	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1165	1.528	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	992 50	11.685	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe — anciennes	1050	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
[illegible]	Carmaux (charbonnages)	285	6.500	500	20	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	445	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
[illegible]	Aveyron (Decazeville, 1855-57)	—	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	297 50	30.000	500	90	avril octobre	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	283 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	[illegible]	2.440	312 50	30	30 juin déc.	[illegible]
[illegible]	— nouvelles	205	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Ce	445	8.800	450	61	janvier juillet	30 »
»	Rue Impériale de Lyon	505	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
[illegible]	Gaz de Paris	472 50	23.500	500	42	janvier juillet	25 »
[illegible]	Union des gaz	205	12.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	290	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	300	»	»	»	...	»
»	Omnibus de Paris	418 75	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	235	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 15 au 21 février

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 15 compt.	SAMEDI 15 terme.	LUNDI 17 compt.	LUNDI 17 terme.	MARDI 18 compt.	MARDI 18 terme.	MERCREDI 19 compt.	MERCREDI 19 terme.	JEUDI 20 compt.	JEUDI 20 terme.	VENDREDI 21 compt.	VENDREDI 21 terme.
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	1372 50	1383 —	1385 —	1382 50	1377 50	1370 [illegible]	1375 —	1370 —	1377 50	1383 —	1380 —	1387 50
15.000	»	»	65 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
142.707	400	»	65 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	Nord ancien	1032 50	1035 —	1015 —	1015 —	1020 —	1018 75	1012 50	1015 —	1011 25	1015 —	1015 —	1019 75
41.606	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible] 50	—	950 —	945 —	950 —	—	950 —	952 50	950 —	950 —	950 —	[illegible]
41.027	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	965 —	—	—	—	975 —	—	961 50	—	965 —	—	[illegible]	[illegible]
500.000	500	tout	40 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	590 —	595 —	591 75	595 —	592 50	593 75	593 50	590 —	593 75	600 —	592 50	591 25
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300 —	—
600.000	500	»	63 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1085 —	1090 75	1092 —	1090 —	1087 50	1085 —	1082 50	1080 —	1078 75	1080 —	1080 —	1080 —
250.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	730 —	731 75	731 —	735 —	737 50	738 —	737 50	735 —	735 —	734 75	730 —	731 —
300.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	558 75	—	560 —	557 —	555 »	555 —	550 25	558 25	555 —	554 25	555 —	555 —
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	357 50	362 50	357 50	363 —	—	360 —	350 —	—	355 —	360 —	352 50	360 —
25.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	—	540 —	—	—	525 —	—	530 —	—	525 —	—	—	—
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	387 —	—	390 —	—	387 50	—	387 50	394 25	—	—	397 50	—
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	380 —	391 25	—	—	—	—	377 50	391 25	385 —	—	397 50	[illegible]
12.000	500	tout	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	»	»	Algériens	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100.000	500	tout	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	332 50	330 —	332 50	332 50	335 —	—	335 —	—	335 —	—	335 —	—
»	»	»	»	[illegible]	Lyon (Croix-Rousse) Sathonay	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	225 —	—
400.000	500	tout	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	507 50	507 50	—	507 50	503 50	[illegible]	500 —	501 25	510 —	500 —	505 —	—
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	548 75	550 —	550 —	551 25	548 75	548 75	[illegible]	543 75	548 75	545 —	547 50	548 75
80.000	500	tout	22 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Ouest-Suisse	170 —	—	165 —	—	—	—	165 —	—	170 —	—	160 —	—
72.500	500	tout	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	—	—	465 —	—	465 —	—	465 75	—	460 —	470 —	465 —	—
65.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	—	—	375 —	—	375 —	—	375 —	—	375 —	—	375 —	—
240.000	500	400	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	525 —	525 —	526 25	525 —	527 50	525 —	526 25	522 50	525 —	528 25	525 —	527 50
90.000	325	tout	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	340 —	340 —	335 —	337 50	337 50	337 50	—	—	340 —	—	—	335 —
200.600	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	435 —	430 —	435 —	435 —	435 —	—	—	437 50	440 —	435 —	437 50	435 —
30.000	500	tout	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47.500	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	432 50	—	430 —	—	—	426 25	428 75	—	425 —	—	423 50	423 —
»	»	»			Grao de Valencia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»			Montblanch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
000.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	—	405 —	402 —	405 —	—	402 50	405 —	—	405 —	412 50	402 50	[illegible]
170.000	500	tout	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	407 50	407 50	[illegible]	300 —	302 50	300 —	301 50	300 —	301 25	300 —	300 —	300 —
50.000	500	tout	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	245 —	—	245 —	—	250 —	—	240 —	—
»	»	»			Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»		janvier, juillet	Portugais	385 —	—	387 50	—	370 —	—	365 —	—	—	—	[illegible]	—
»	»	»			Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES des tirages.	PRIX de rembour-sement.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	15	17	18	19	20	21
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1835—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	990 —	—	—	—	—	—
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1842	8.388	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	1050 —	—	1050 —	—	1050 —	—
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	5 0/0	—	1000 —	1000 —	1000 —	—	—
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 —	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1840	15.000	»	»	février	1.250	50 —	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	990 —	—	985 —	—	—	—
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1045 —	—	—	[illegible]	—	—
1852—1854	31.535	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	975 —	—	985 —	980 —	—	—
1853—1856	268.000	»	»	mai	650	25 —	juin, décembre	Est, 5 0/0	505 —	505 —	502 50	503 75	[illegible]	[illegible]
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 —	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1853	21.000	»	»	mai	625	25 —	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	496 —	495 —	496 25	495 —	—	—
1859	120.000	»	»	mars	625	25 —	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	530 —	530 —	530 —	—	[illegible]	—
1851	102.811	»	»	décembre	625	25 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1849	5.000	»	»	décembre	1.250	60 —	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 —	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	303 75	305 —	305 —	303 75	305 —	[illegible]
1852	91.063	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	—	305 —	—	—	306 —	—
1855	265.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	313 75	313 75	313 75	315 —	315 —	[illegible]
1852—1861	1.490.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	307 50	310 —	310 —	310 —	310 —	—
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 —	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	315 —	315 —	313 75	315 —	315 —	[illegible]
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	305 —	—	—	308 75	—	—
1857—1860	137.033	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	(nouvelles)	305 —	—	—	—	[illegible]	[illegible]
1853—1855	250.000	»	»	mars	500	15 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	318 75	318 75	317 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	303 75	300 25	303 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	310 —	310 25	307 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860—1861	489.788	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	300 25	300 25	303 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	22.610	»	»	décembre	500	15 —	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	292 50	—	—	272 50	[illegible]	[illegible]
1857—1861	800.000	»	»	mai	500	15 —	juin, décembre	Est, 3 0/0	303 75	303 75	303 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	150.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	303 —	303 75	302 50	302 50	[illegible]	[illegible]
1859	148.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	—	304 75	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	306 25	300 25	306 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858—1861	688.375	»	»	»	500	15 —	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	273 50	270 —	270 —	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	255 —	255 —	255 —	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien	215 —	213 —	213 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	250 —	250 —	250 —	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858—1861	180.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	261 25	261 25	261 25	261 25	[illegible]	[illegible]
1859	21.578	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	250 —	250 —	250 —	—	[illegible]	[illegible]
1859	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	275 —	275 —	267 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 —	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	265 —	265 —	265 —	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858—1861	300.000	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	250 —	250 —	250 —	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	81.500	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	185 —	185 —	187 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	»	—	avril, octobre	Montblanch à Reus	225 —	225 —	227 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858—1861	31.000	»	»	octobre	500	15 —	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 —	»	Chemins portugais	223 75	221 50	223 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers, 3 0/0	67 50	67 50	67 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 15 comptant.	SAMEDI 15 terme.	LUNDI 17 comptant.	LUNDI 17 terme.	MARDI 18 comptant.	MARDI 18 terme.	MERCREDI 19 comptant.	MERCREDI 19 terme.	JEUDI 20 comptant.	JEUDI 20 terme.	VENDREDI 21 comptant.	VENDREDI 21 terme.
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	71 —	71 15	70 85	71 —	70 90	70 90	69 65	69 95	70 10	70 30	70 85	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	100 40	101 10	100 80	101 —	100 10	100 50	99 —	99 75	100 10	100 45	100 40	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	100 —	—	100 —	—	—	—	90 25	—	90 —	—	100 —	[illegible]
RENTES 4 0/0 id. 61	92 30	—	92 25	—	93 —	—	91 —	—	92 —	—	92 25	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	465 —	465 —	463 75	463 75	462 50	461 25	456 25	455 —	458 75	460 —	460 —	[illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1115 —	—	1115 —	—	1115 —	—	1115 —	—	1115 —	—	1115 —	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	465 —	—	465 —	—	465 —	—	463 75	—	465 —	—	462 50	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	456 25	—	455 —	—	455 —	—	455 —	—	455 —	—	—	[illegible]
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	230 —	—	230 —	—	228 75	—	230 —	—	230 —	—	228 75	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]
Ville de Lille	—	—	—	—	100 —	—	98 75	—	—	—	98 75	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	38 75	—	38 75	—	38 75	—	38 75	—	—	—	—	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 1/8	—	93 n/a	—	93 n/a	—	93 —	—	93 n/a	—	93 3/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	—	— n/a	72 1/2	—	— n/a	—	72 1/2	—	72 1/2	—	71 1/2	[illegible]
Id. 3 0/0 1860 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	69 15	69 65	69 10	—	69 —	68 65	69 —	68 90	69 30	68 90	68 35	[illegible]
Id. 3 0/0, id.	—	—	—	—	—	—	46 —	—	48 —	—	46 —	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	68 60	68 75	68 75	68 70	[illegible] 35	68 25	67 50	68 15	68 50	68 65	68 [illegible]	[illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	71 n/a	—	71 1/4	—	71 1/4	—	71 1/4	—	71 1/4	—	71 n/a	[illegible]
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	43 n/a	— n/a	43 n/a	—	43 n/a	—	43 —	— n/a	43 1/4	— n/a	44 1/4	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieure	47 3/4	48 —	47 7/8	— n/a	47 1/2	47 1/2	47 —	47 7/8	48 —	48 n/a	47 7/8	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	— n/a	—	51 [illegible]	—	— n/a	—	51 —	—	52 [illegible]	—	— n/a	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856	50 n/a	— n/a	50 1/4	— n/a	50 1/4	—	50 1/4	— n/a	—	— n/a	50 1/2	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)	— n/a	19 1/2	20 n/a	—	— n/a	19 7/8	— n/a	20 n/a	—	19 3/4	— n/a	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	101 1/4	—	100 n/a	—	100 5/8	—	— n/a	—	—	—	101 3/4	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]
Id. Obligations ottomanes 1860, jouissance juillet 1861	331 50	—	331 25	—	335 —	—	330 25	—	317 50	—	[illegible]	[illegible]
Haïti, annuités	—	—	—	—	—	—	330 —	—	—	—	—	[illegible]

IMPRIMERIE CENTRALE [illegible], 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1191. — 24e ANNÉE. — N° 9. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 1er MARS 1866

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

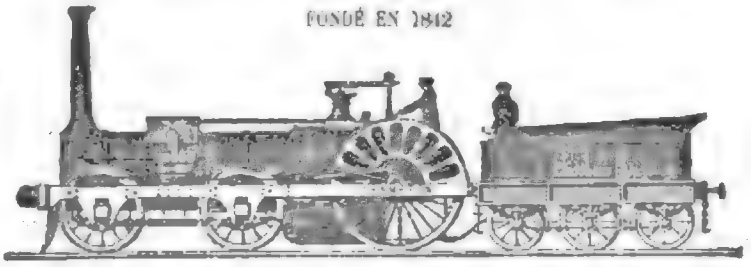
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	13 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux bureaux	1 fr. 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, Foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Fleet lane, Farringdon.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérets et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

AVIS AUX RENTIERS.

Le Journal des chemins de fer se charge de remplir les formalités nécessaires pour opérer la conversion des rentes 4 1/2 et 4 0/0 et des obligations trentenaires en rentes 3 0/0. — Il suffit de lui adresser ses titres dans le plus bref délai.

NOUVELLES PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des emprunts hypothécaires souscrits par les propriétaires français.

Ces obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000 fr.**

Le tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

Le chiffre de ces tirages le lot principal est de **100 000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné, dont l'abonnement ou réabonnement d'une année sera fait à une époque postérieure au 20 décembre 1861, aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — *L'Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui la demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 129. — Les chemins de fer et l'année 1865. — Recettes brutes des chemins de fer en 1861 et 1865, 131. — Chemin de fer franco-suisse, 132. — Chemins de fer romains, 132. — Chemins de fer du sud de l'Autriche, 132. — Chemins de fer autrichiens, 134. — Canal de Gap, 134. — Chronique industrielle, 134. — Marché industriel, 134. — Bourses étrangères, 135. — Bourse de Londres, 135. — Changes, 136. — Matières, 136. — Assurances, 136. Bulletin commercial, 136. — Bulletin des recettes de la semaine, 137. — Avis aux actionnaires, 137. — Actes officiels, 138. — Jurisprudence, 138. — Société du canal d'irrigation de Gap, 138. — Avis, 139. — Recettes des chemins de fer, 140-141. — Annonces, 141. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 143 Cours des actions et obligations industrielles, 143. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 144.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Le succès de la conversion n'est plus douteux aujourd'hui. Jeudi soir, le chiffre des rentes 4 1/2 pour lesquelles la conversion était demandée au Trésor s'élevait à 71 millions, et celui des obligations trentenaires à environ 300,000. Dans ces 71 millions de rentes, on ne compte guère plus de 6 millions n'appartenant pas à des particuliers ; il est aujourd'hui certain que la totalité des établissements publics et charitables demandera la conversion ; c'est donc encore 30 millions : on évalue à environ 20 millions la quantité de rente à convertir par les agents de change et les banquiers ; d'ici au 5 mars les particuliers apporteront encore un appoint qu'on ne peut pas estimer moins de 10 millions ; ensemble, environ 141 millions, dont la conversion peut être considérée comme assurée. Il ne resterait donc plus qu'environ 32 millions de rentes 4 1/2, qu'une conversion obligatoire ferait disparaître sans peine.

La conversion est tellement liée au rétablis-

sement du crédit, qui lui-même dépend d'un ordre sévère dans les finances de l'Etat, que l'accomplissement de cette grande opération devrait suffire à remorquer la rente et à la conduire rapidement vers les hauts cours qui lui sont promis ; mais ces grandes combinaisons dérangent trop d'intérêts et renferment pour la spéculation trop de chances diverses pour n'être pas toujours accompagnées de violentes secousses.

C'est ainsi que le 3 0/0, qui le samedi 15 était encore à 71 fr., après s'être laissé brusquement reconduire jusqu'à 69 60 le 19, avait regagné par étapes le cours de 71 ; c'est à ce cours que s'est faite aujourd'hui la réponse des primes. La Bourse était pleine d'ardeur ; le report s'était détendu au point de s'effacer presque entièrement ; on pouvait même prévoir du déport. De grands et solides achats faisaient pressentir un nouveau mouvement en avant. Mais après la réponse des primes, des ventes nombreuses sont venues surprendre le marché; la rente a brusquement reculé vers 70 fr. pour revenir ensuite d'elle-même au-dessus de 70 50. Aucune raison plausible, aucun prétexte même n'était donné pour expliquer ce mouvement de réaction qui nous paraît appartenir exclusivement à la spéculation pure. A l'heure qu'il est, le découvert doit être énorme, et nous ne serions pas surpris qu'un nouveau revirement ne vînt renverser la situation des baissiers.

Voici, du reste, quels ont été les mouvements de cette semaine, si agitée dans ses derniers instants :

Le 3 0/0, qui fermait vendredi dernier à fr. 70 35 au comptant et à 70 50 à terme, a atteint aujourd'hui en liquidation le cours de 71 10 ; mais il ferme en clôture à 70 65.

Les primes, fin mars, étaient recherchées.

Le 3 0/0 nouveau suit l'ancien, il ferme aujourd'hui à 69 30.

Le 4 1/2 0/0 est toujours très-ferme, et termine à 100 25 au comptant, et à 100 75 en liquidation.

Les obligations trentenaires ferment à 462 50 au comptant, et à 461 25 à terme.

La Banque de France est toujours recherchée; elle ferme à 3,090.

Le Crédit foncier se tient à 1,407 50.

Après une ascension de près de 200 fr. c'est un grand succès que les réalisations qu'amène toujours une grande hausse n'aient pas amené plus de réaction. Du reste l'impulsion donnée à cet établissement fait envisager des horizons infinis.

Le Crédit agricole, depuis son apparition sur la cote officielle, ne s'est pas arrêté dans sa marche ascensionnelle; nous l'avions laissé vendredi dernier à 665, et nous le retrouvons aujourd'hui à 715 en clôture, après avoir touché un instant le cours de 750. On assure que cet établissement, au lieu de n'être qu'une succursale du Crédit foncier, va devenir une grande institution indépendante, tout en conservant cet important patronage. Il est certain que le Crédit agricole est un instrument qui, bien dirigé, peut rendre d'immenses services à l'agriculture. Il y a moins de chances à courir avec les agriculteurs qu'avec le commerce, et la mine n'est pas moins inépuisable.

Le Crédit industriel ferme à 560 fr. Nous croyons que le rapport à la prochaine assemblée générale montrera les progrès quotidiens de ce grand établissement.

Le Comptoir d'escompte est à 640 fr., mais à ce cours une demande de quelques actions ferait monter cette valeur.

Le Crédit mobilier a été très bien tenu pendant toute la semaine. Il ferme aujourd'hui à 752 50, en liquidation. La situation de cet établissement nous paraît tout à fait prospère, toutes les affaires qu'il patronne sont en excellente voie.

Les chemins de fer ont un peu faibli sous le coup des secousses du jour; mais ils sont bien tenus. Nous approchons de l'époque des assemblées générales et de la fixation des dividendes : c'est le moment de faveur pour ces valeurs.

Les actions d'Orléans ferment aujourd'hui à 1.380, en liquidation. On attend impatiemment les propositions qui seront faites par le conseil à la prochaine assemblée générale qui vient d'être indiquée. Les actionnaires peuvent du reste être en pleine sécurité, l'émission des nouvelles actions qui paraît décidée ne se fera que de manière à protéger complétement leurs intérêts et à leur apporter de nouveaux avantages. Avec un conseil d'administration dévoué et habile comme celui qui dirige cette compagnie, on est toujours assuré de marcher à pas sûrs.

Le chemin du Nord ferme à 1,010. Aussitôt l'exposition de Londres ouverte, on verra les produits de ce chemin augmenter très-sensiblement.

Le chemin de Lyon subit un temps d'arrêt, il ferme à 1,075, en liquidation.

Les résultats acquis qui résulteront du rapport à la prochaine assemblée générale seront, nous en sommes convaincus, de nature à faciliter le cours de 1,100 francs.

Le Midi profite toujours de ses belles recettes, les cours acquis n'ont pas été contestés ; on ferme à 727 50 aujourd'hui en liquidation et très-demandé.

L'Est ferme à 590 fr.; il est déserté en ce moment par la spéculation.

Il en est de même de l'Ouest qui finit à 557 50; néanmoins cette valeur est d'une tenue remarquable.

Le Lyon à Genève donne lieu à peu d'affaires, il a clôturé aujourd'hui à 352 50.

Il en est de même du Dauphiné et des Ardennes.

Les Messageries maritimes sont très-fermes à 650 fr.

Les actions du Gaz parisien n'ont pas cessé d'être constamment demandées ; les vendeurs étaient rares sur cette valeur.

Les obligations des chemins de fer continuent naturellement à être bien tenues.

L'emprunt italien ferme à 68 05 ; il y a eu cette semaine beaucoup moins d'affaires que précédemment.

Les fonds espagnols ont été constamment demandés, il était difficile de s'en procurer au comptant, surtout la passive et l'intérieure.

Les chemins étrangers sont restés un peu négligés, mais fermes.

Ainsi, les Autrichiens, les Lombards, les Romains, les Russes, le Nord de l'Espagne ont été bien tenus.

Il y a eu un peu de réaction sur le Luxembourg.

Le Crédit mobilier espagnol a été en voie de hausse. Il ferme aujourd'hui à 475 fr. On dit, et nous ne le répétons que sous toutes réserves, que cet établissement participerait largement à l'unification de la dette espagnole.

Les obligations étrangères ont trouvé de nombreux preneurs, surtout les obligations des chemins Lombards, Romains et Portugais. Les prix actuels de ces deux dernières entrepris sont bien seduisants pour les capitaux.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 3 ferme à 70 65.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 100 ferme à 100 70.

Voici le mouvement des recettes sur divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	30.61
Saragosse (Madrid à Jadraque)	21 37
Séville-Xérès-Cadix	17.52
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	15.33
Midi	11 16
Ouest suisse	7.71
Cordoue a Séville	5.84
Victor-Emmanuel	3.20
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	3 29
Ardennes	2.89
Nord	2 02
Lyon-Genève	» 49
Saragosse (Madrid à Alicante)	».32
Central Suisse	».03

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Bessèges a Alais	1.13
Ouest	1 65
Est	2 06
Orléans	3 15
Dauphiné	9.25
Réseau du Sud de l'Autriche	20.10
Autrichiens	26.19

N. Destrabaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALE

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	21 février.	28 février.	DIFFÉRE en plus.
Rente 3 0/0	70 50	70 65	» 15
Rente 4 1/2 0/0	100 75	100 70	» »
Banque de France	3050 »	3090 »	40 »
Consolidés	93 2/8	93 4/8	» 2/8
Crédit foncier	1410 »	1407 50	» »
Crédit industr. et com.	560 »	560 »	» »
Crédit mobilier	763 75	752 50	» »
Comptoir d'Escomp"	640 »	640 »	» »
Orléans	1387 50	1380 »	» »
Nord	1018 75	1010 »	» »
Nord nouveau	950 »	950 »	» »
Est	980 »	590 »	10 »
Paris-Méditerranée	1085 »	1075 »	» »
Midi	732 50	727 50	» »
Ouest	555 »	557 50	2 50
Genève	360 »	352 50	» »
Dauphiné	533 75	530 »	» »
Ardennes ancien	391 25	391 25	» »
Ardennes nouveau	391 25	390 »	» »
Ch. Autrichiens	505 »	501 25	» »
Victor-Emmanuel	335 »	361 25	26 25
Russes	402 50	401 25	» »
Romains	200 »	197 50	» »
Sud-Autr.-Lombard	548 75	545 »	» »
Saragosse Pampelune	385 »	385 »	» »
Saragosse-Alicante	527 50	523 75	» »
Saragosse-Barcelone	335 »	315 »	» »
Nord-Espagne	435 »	426 75	» »
Séville-Xérès-Cadix	427 50	412 50	» »

LES CHEMINS DE FER
ET
L'ANNÉE 1865.

Nos précédentes études sur les conventions de 1859 n'ont pas la prétention d'avoir tout prévu ni tout résolu, il s'en faut de beaucoup. La question était trop complexe pour comporter des solutions complètes et immédiates. Mais nous croyons avoir débrouillé le chaos et fait saillir les aspects principaux du problème. C'est quelque chose, c'est du moins tout ce qu'il était permis de tenter dès à présent.

Le résultat le plus clair de nos études, c'est que les conventions de 1859 reposent sur une idée simple et juste : la distinction de l'ancien et du nouveau réseau, le premier correspondant d'une manière générale au capital actions, le second au capital obligations ; de là cette conséquence : répartition du produit de l'ancien réseau aux actions, et concentration de la garantie de l'Etat sur les obligations représentant le capital du nouveau réseau. Mais l'application n'a pas été aussi judicieuse que la conception elle-même. Au lieu de diriger cette application dans le sens d'une proportionnalité quelconque entre les compagnies, d'admettre par exemple une relation fixe entre le capital actions et le capital obligations, entre chacun de ces deux termes et l'étendue proportionnelle des réseaux, on ne s'est attaché au contraire qu'à perpétuer la situation acquise en apparence à chaque compagnie dans l'année qui a précédé la révision du cahier des charges. Par là les inégalités naturelles entre les compagnies ont été consacrées et même accrues. Les bonnes situations se sont encore améliorées, les médiocres sont devenues mauvaises, les mauvaises sont devenues pire.

Pour nous en rendre compte, examinons les recettes kilométriques actuellement acquises à l'ancien réseau de chaque compagnie, comparativement au revenu qui leur est réservé par les conventions :

Orléans.

Les recettes pour 1861, domaine compris, atteignent environ 70,000,000 fr. D'après le rapport de 1861, les dépenses de toute nature sont d'environ 40 0/0 de la recette brute ; il resterait net 42,000,000 fr., qui, divisés par 1,475 kilomètres, représenteraient un produit kilométrique moyen de 28,474 fr.

Le revenu réservé est de 27,400/25,000.

Ouest.

Les recettes atteignent environ 54,000,000 (réseau mixte compris), à déduire 45 0/0 d'exploitation, soit 25,000,000 ; reste 29,000,000 f., qui, divisés par 1,192 kilomètres, donnent un produit kilométrique moyen d'environ 24,329 fr.

Le revenu réservé est de 27,000/26,000.

Midi.

Recettes 31,600,000 ; exploitation 40 0/0, reste 18,960,000 fr. pour 798 kilomètres ; produit kilométrique, 23,760 fr.

Le revenu réservé est de 19,500/18,300.

Paris-Lyon-Méditerranée.

Recettes 121,600,000 fr. ; exploitation 40 0/0, reste 72,960,000 fr. pour 1,411 kilomètres ; produit kilométrique 51,708 fr.

Le revenu réservé est de 37,400/35,400.

Est.

Recettes 49,500,000 fr., exploitation 40 0/0, reste 29,700,000 fr. sur 966 kilomètres ; produit kilométrique 30,745 fr.

Le revenu réservé est de 27,800/27,000.

Nord.

Recettes 63,700,000 fr. ; exploitation 40 0/0, 25,480,000 fr. ; reste 38,220,000 fr. sur 967 kilomètres ; produit kilométrique 39,500 fr.

Le revenu réservé est de 38,400/37,400.

Le tableau suivant résume les données qui précèdent :

	Kilom.	Recette nette.	Par kilom.	Revenu réservé.	Différence par kilom.	A reverser.	Proportion à la recette nette. 0/0.
Paris-Lyon-Méditerr.	1.411	72.960.000	51.708	37.400/35.400	+ 14.408	20.329.688	27.86
Midi	798	18.960.000	23.760	19.500/18.300	+ 4.260	3.399.480	17.92
Est	966	29.700.000	30.745	27.800/27.000	+ 2.945	2.844.870	9.57
Orléans	1.475	42.000.000	28.474	27.400/25.000	+ 1.074	1.584.150	3.77
Nord	967	38.220.000	39.500	38.400/37.400	+ 1.100	1.063.700	2.78
Ouest	1.192	29.000.000	24 329	27.000/26.000	— 2.671	0/0	0/0

Excepté le Paris-Lyon-Méditerranée, qui, par ses fabuleuses recettes, a déjoué tous les calculs, la situation faite aux compagnies en sens inverse de leur prospérité saute immédiatement aux yeux. Ainsi, l'Est doit reverser sur son nouveau réseau près de 10 0/0 de son revenu kilométrique, tandis que le Nord ne reversera qu'un peu moins de 3 0/0.

C'est d'ailleurs un fait parfaitement avéré que la répartition des lignes entre l'ancien et le nouveau réseau ne répond pas exactement à la réalité des choses. Ainsi, tandis que le Paris-Lyon-Méditerranée a été admis à comprendre dans son nouveau réseau une ligne aussi fructueuse que le Bourbonnais, l'Ouest est contraint de garder dans son ancien réseau une ligne aussi stérile que celle de Caen à Cherbourg.

La constitution du capital actions présente des anomalies aussi frappantes ; la proportion des actions à l'ensemble du capital est de 81 0/0 pour l'Est, de 52 0/0 pour le Nord et le Midi, de 48 0/0 pour le Paris-Lyon-Méditerranée, de 34 0/0 pour l'Orléans et de 33 0/0 pour l'Ouest.

Ce n'est pas tout, trois compagnies accessoires doivent être fusionnées dans les grandes compagnies ; ce sont : le Genève, le Dauphiné et les Ardennes. Le Genève et le Dauphiné seront rachetés par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée en actions ; cependant le Genève sera classé dans l'ancien réseau, et le Dauphiné dans le nouveau. Les Ardennes, que l'Est est tenu de racheter en actions, entrera également dans son nouveau réseau.

Cette dernière disposition est évidemment contradictoire avec le principe même des conventions de 1859 ; et nous ne voyons d'autre moyen d'y remédier qu'en autorisant la fusion du Dauphiné et des Ardennes en obligations.

Il nous paraît d'autant moins possible d'éviter cette solution, que les stipulations actuelles entraîneraient pour la Compagnie de l'Est en particulier l'éventualité d'une situation tellement extraordinaire qu'il importe de la signaler d'avance.

Nous avons montré, dans notre numéro du 11 janvier, que l'ancien réseau de l'Est coûterait environ 317,500,000 francs ; son capital actions est de 250 millions de francs ; ses emprunts atteindront par conséquent 67,500,000 francs environ. Le capital actions des Ardennes est de 42 millions de francs.

Nous n'avons encore aucune idée de ce que produira la fusion ; supposons cependant qu'une action des Ardennes en valût une de l'Est, le capital actions de cette dernière Compagnie se trouverait alors porté à 292 millions, c'est-à-dire à 25 millions près la valeur totale de l'ancien réseau ; que si le revenu des Ardennes, majoration comprise, était seulement d'un quart supérieur au revenu de l'Est, les actions de l'Est devraient être accrues de 52,500,000 francs, et alors l'ancien réseau serait tout entier en actions. D'autre part, le revenu correspondant à ces actions nouvelles profiterait au nouveau réseau, à la décharge de l'Etat ; de telle sorte que plus le revenu des Ardennes serait élevé, plus les actionnaires de l'Est auraient à souffrir.

Révision des conditions de fusion, rectification de la division par réseaux, tels sont les deux principaux points qui appellent, à notre avis, la sollicitude des pouvoirs publics.

Quant à l'intérêt de l'Etat dans la question, nous l'examinerons dans un prochain article.

AUGUSTE VITU.

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER EN 1861 ET 1860.

Le ministère des travaux publics vient de publier le tableau des recettes de l'exploitation des chemins de fer français en 1861, comparées avec celles de l'année 1860. On le trouvera ci-contre. Cette comparaison prouve que le mouvement progressif des chemins de fer n'est pas prêt à se ralentir.

Le nombre des kilomètres exploités au 31 décembre 1861 était de 10,081 ; il n'était que de 9,413 au 31 décembre 1860 ; c'est une augmentation de 668 kilomètres, dont 13 seulement appartiennent à l'ancien réseau, etc. ; ce sont les sections de Strasbourg au Rhin (Est), du raccordement de Bordeaux (Orléans et Midi), du Guétin à Saincaise (Orléans). Les 655 autres kilomètres appartiennent au nouveau réseau ; ce sont les sections de Sevran à Villers-Cotterets, de Béthune à Hazebrouck, de Lens à Béthune (Nord) ; de Gretz à Mortcerf et traversée de Mortcerf (Est) ; de Sedan à Carignan (Ardennes) ; de Limoges à Périgueux, d'Arvant à Massiac, de Bourges a Montluçon, et raccordement (Orléans) ; d'Ougney à Rans, de Chagny à Monceau-les-Mines, de Montargis à Nevers, du raccordement de Saincaise (Paris-Lyon-Méditerranée).

Le nombre des kilomètres exploités en moyenne, pendant l'année 1861, a été de 9,603 ; il avait été de 9,271 pendant l'année 1860 ; l'augmentation est de 332 kilomètres.

Les recettes brutes pour l'année 1861 se sont élevées, déduction faite des détaxes et de l'impôt du dixième, à..... 460,401,055

Elles n'avaient été en 1060 que de..... 407,498,095

L'augmentation pour 1861 est de..... 52,902,960

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS. — Direction générale des Ponts et chaussées et des chemins de fer. — Bureau de statistique.

Recettes de l'exploitation des chemins de fer français. — Années 1861 et 1860.

NOMS des CHEMINS.	1861 — Longueur totale exploitée au 31 décembre.	1861 — Longueur moyenne exploitée pendant l'année entière.	1861 — 1er TRIMESTRE	1861 — 2e TRIMESTRE	1861 — 3e TRIMESTRE	1861 — 4e TRIMESTRE	1860 — Longueur totale exploitée au 31 décembre.	1860 — Longueur moyenne exploitée pendant l'année entière.	1860 — 1er TRIMESTRE.	1860 — 2me TRIMESTRE.	1860 — 3e TRIMESTRE	1860 — 4e TRIMESTRE	Total de l'année 1861	Total de l'année 1860	Différence en plus en 1861	PAR KILOMÈTRE. RECETTE TOTALE. 1861.	RECETTE TOTALE. 1860.	DIFFÉRENCE de 1861 sur 1860. TOTALE en plus.	TOTALE en moins.	POUR CENT en plus.	POUR CENT en moins.
	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Ancien réseau.																					
Nord (1)	956	956	14,349,065	14,922,356	16,848,088	17,568,167	956	956	14,159,228	14,221,819	15,924,434	16,600,624	63,687,676	60,906,105	2,691,571	66,619	63,803	2,816	»	4.41	»
Est (2)	963	960	10,732,975	11,926,719	13,822,579	12,928,861	935	934	9,749,572	11,160,315	12,862,310	11,929,174	49,411,114	45,706,371	3,704,743	51,470	47,910	3,560	»	7.43	»
Ouest	900	900	10,357,720	12,075,208	14,854,946	13,442,700	900	900	10 022,137	11,857,491	13,464,373	11,426,293	50,730,578	46,770,297	3,960,281	56,367	51,967	4,400	»	8.47	»
Orléans	1,477	1,475	18,291,517	17,766,711	18,509,588	17,400,923	1,474	1,473	15,324,382	16,364,033	18,051,572	18,649,382	69,988,739	67,389,919	2,578,820	47,436	45,750	1,686	»	3.69	»
Paris-Méditerranée	1,412	1,412	26,864,727	28,510,656	30,933,838	35,229,756	1,411	1,410	21,495,032	23,866,335	27,012,657	25,813,127	121,584,977	98,187,151	23,397,826	86,108	69,636	16,472	»	23 65	»
Lyon à Genève (3)	237	237	1,440,740	1,859,730	2,185,008	1,745,343	237	237	1,270,355	1,587,380	2,182,316	1,852,559	7,237,927	6,922,610	315,317	30,550	29,209	1,331	»	4.56	»
Midi	797	796	6,300,090	6,714,766	7,880,813	8,235,766	796	795	4,924,058	5,475,009	6,324,043	6,769,975	29,140,044	23,193,985	5,946,459	36,609	29,552	7,057	»	23.88	»
Viet.-Emm. (sect. Rhône)	103	103	259,300	362,008	417,008	392,686	103	103	228,367	395,826	427,508	362,829	1,401,902	1,415,536	15,672	13,605	13,743	152	»	1.11	»
Ceinture	17	17	525,369	550,114	476,031	717,697	17	17	444,649	400,035	396,379	476,480	2,168,114	1,715,543	452,571	127,536	100,911	26,622	»	26.38	»
Graissessac-Béziers	51	51	103,271	148,038	157,550	149,448	51	51	68,753	94,666	81,277	91,159	358,297	305,850	252,451	10,947	5,997	4,950	»	82.54	»
Bessèges-Alais	32	32	345,318	351,525	351,597	340,511	32	32	258,130	246,275	275,840	312,083	1,388,954	1,092,933	296,021	43,405	35,154	9,251	»	27.09	»
Anzin-Somain	19	19	109,283	104,338	115,566	152,184	19	19	95,399	90,405	95,831	100,008	471,373	388,279	83,094	24,809	20,436	4,373	»	21.40	»
Carmaux-Albi	15	15	54,330	77,625	64,000	76,541	15	15	52,305	53,007	39,396	48,390	273,190	189,060	84,130	18,213	12,605	5,609	»	44.50	»
Totaux et moyennes	6,979	6,973	87,768,626	95,274,597	106,638,107	108,370,963	6,966	6,962	77,089,307	85,793,158	97,135,940	94,555,224	398,052,591	354,573,629	43,478,962	57,085	50,930	6,155	»	12.09	»
Nouveau réseau.																					
Nord (4)	143	66	47,361	50,348	131,100	263,277	31	12	»	7,089	30,844	41,283	512,086	79,211	432,875	7,759	6,601	1,158	»	17.56	»
Est	745	742	4,720,235	4,905,275	5,208,578	5,320,090	727	727	4,186,254	4,293,668	4,671,981	4,806,277	20,423,190	18,017,260	2,405,930	27,525	24,783	2,742	»	11.06	»
Ardennes	167	170	858,963	967,079	1,091,070	1,231,750	164	164	788,235	871,402	983,036	1,017,445	4,129,473	3,660,118	469,355	24,291	22,318	1,973	»	8.84	»
Ouest (5)	313	312	966,769	1,100,484	1,268,354	1,147,380	312	306	862,702	1,072,773	1,231,289	985,909	4,482,977	4,152,784	330,193	14,369	13,571	798	»	5.88	»
Orléans	682	503	1,267,255	1,455,638	1,658,306	1,818,899	460	385	891,307	1,133,006	1,203,654	1,305,186	6,200,197	4,533,300	1,666,897	12,302	11,775	527	»	4.48	»
Paris-Méditerran. (6)	715	581	4,301,280	5,162,590	5,771,290	5,391,198	526	488	4,058,329	4,105,765	5,000,233	5,816,458	22,626,356	18,991,775	3,634,583	38,944	38,918	26	»	0.07	»
Dauphiné	137	143	631,132	793,143	866,450	816,055	128	128	522,031	651,558	809,796	756,881	3,056,769	2,740,269	316,500	21,370	21,408	»	32	»	0.15
Midi	161	112	149,593	179,896	329,212	258,715	90	99	105,888	164,961	287,655	192,142	917,414	749,726	167,688	8,191	7,573	618	»	8.16	»
Totaux et moyennes	3,102	2,630	12,952,589	15,005,056	16,344,450	16,456,369	2,447	2,309	11,414,860	12,299,387	14,226,579	14,983,630	62,348,665	52,924,466	9,423,998	23,707	22,921	786	»	3.43	»
Récapitulation.																					
Ancien réseau	6,979	6,973	87,768,626	95,274,597	106,638,107	108,370,963	6,966	6,962	77,089,307	85,793,158	97,135,940	94,555,224	398,052,591	354,573,629	43,478,962	57,085	50,930	6,155	»	12.09	»
Nouv. réseau	3,102	2,630	12,952,589	15,005,056	16,344,450	16,456,369	2,447	2,309	11,414,860	12,299,387	14,226,579	14,983,630	62,348,665	52,924,466	9,423,998	23,707	22,921	786	»	3.43	»
Ensemble (7)	10,081	9,603	100,721,215	109,879,653	122,982,857	126,827,332	9,413	9,271	88,504,173	98,092,545	111,362,519	109,538,858	460,401,255 (A)	407,498,095 (A)	52,902,960	47,043	43,954	3,089	»	9.08	»

(1) Non compris la ligne d'Hautmont à la frontière belge (11 kil.), dont les produits ne figurent pas dans les comptes d'exploitation de la Compagnie du Nord.

(2) Y compris 4 kil. sur le territoire suisse (à Bâle), exploités par la Compagnie de l'Est.

(3) Y compris 16 kil. sur le territoire suisse, exploités par la Compagnie de Lyon à Genève.

(4) Non compris la ligne de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches (9 kil.), dont les produits ne figurent pas dans les comptes d'exploitation de la Compagnie du Nord.

(5) Y compris 20½ kil. pour Caen à Cherbourg et les embranchements du Mans à Mézidon, de Coulibœuf à Falaise et de Lison à St-Lô, qui feront partie de l'ancien réseau à partir du 1er janv. 1865.

(6) Les produits de la ligne d'Ougney à Rans (10 kil.), ne figurent dans les comptes d'exploitation de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée qu'à partir du 1er juin 1861.

(7) Y compris 2¾ kil. sur le territoire suisse, exploités par les Compagnies françaises, et non compris 19 kil. (lignes d'Hautmont à la frontière, de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches), dont les produits ne figurent pas dans les comptes d'exploitation.

NOTA. Les comptes du dernier trimestre de 1861 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er janvier au 31 décembre 1861 ont une étendue de 668 kilomètres, savoir :

1° *Ancien réseau.*

Est. — Strasbourg au Rhin (frontière) (11 mai 1861)	8	
Orléans. — Raccordement à Bordeaux des lignes d'Orléans et du Midi (pour 1/2) (3 août 1861)	1	3
Le Guétin à Saincaize (reprise sur la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée), (21 septembre 1861) (a)	2	
Paris-Méditerranée. — Raccordement de Villers-les-Pots (13 mai 1861)	1	
Midi. Raccordement à Bordeaux des lignes du Midi et d'Orléans (pour 1/2) (3 août 1861)	1	
Total pour l'ancien réseau..... kilom.	13	

(a) *Antérieurement à l'ouverture de la courbe de raccordement de Saincaize, la section du Guétin à Saincaize appartenait à la Compagnie d'Orléans dont*

2° *Nouveau réseau.*

Nord. — Serran à Villers-Cotterets (31 août 1861)	60	112	
Béthune à Hazebrouck (3 septembre 1861)	33		
Lens à Béthune (15 octobre 1861)	19		
Est. — Gretz à Mortcerf (2 février 1861)	16	18	
Traversée de Mortcerf (9 décembre 1861)	2		
Ardennes. — Sedan à Carignan (23 septembre 1861)		23	
Orléans. Limoges à Périgueux (20 août 1861)	98	222	
Arvant à Massiac (25 octobre 1861)	24		
Bourges à Montluçon et raccordement (9 décembre 1861)	100		
Paris à Lyon et à la Méditerranée. Ougney à Rans (prise de possession le 1er juin 1861) (b)	10	191	
Chagny à Monceau-l.-Mines (21 sep. 1861)	45		
Montargis à Nevers (21 septembre 1861)	135		
Raccord. de Saincaize (21 septemb. 1861)	1		
Le Guétin à Saincaize (abandon à la Cie d'Orléans le 21 septembre) (a), moins 2 kil.	2		
Reste		180	
Dauphiné. — Rives Iceaux (au Grand-Lemps (2 janv. 1861)	7	29	
Bourgoin à Saint-André-du-Gaz (22 août 1861)	22		
Midi. — Toulouse à Pamiers (19 octobre 1861)		62	
Total pour le nouveau réseau..... kilom.		655	
Ensemble		668	
Longueur totale exploitée au 31 décembre 1860 kil.		9,413	
Longueur totale exploitée au 1er janvier 1861		10,081	

(A) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour l'année 1861, à	22,005,252 »
— 1860, à	20,952,390 »

(b) *Les produits de cette section, qui a été ouverte le 1er août 1860, ne figurent dans les comptes d'exploitation de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée que depuis le 1er juin 1861.*

Digitized by Google

Les recettes, divisées par le nombre moyen des kilomètres exploités, donnent le revenu kilométrique moyen ; il a été de 47,943 francs en 1861; il n'était que de 43,954 francs en 1860; l'augmentation est de 3,989 francs par kilomètre, soit 9.08 0/0.

Examinons maintenant à part les produits de l'ancien et du nouveau réseau confondus dans les chiffres qui précèdent.

Pour 6,973 kilomètres exploités en moyenne pendant l'année 1861, l'ancien réseau a produit une recette totale de 390,052,591 francs, donnant un produit kilométrique moyen de 57,085 francs ; c'est une augmentation de 43,470,962 francs sur la recette brute de 1861, et de 6,155 francs, soit 12.09 0/0 sur le revenu kilométrique. Les augmentations proportionnelles pour les grandes Compagnies ont été pour le Midi, 33.88 0/0 ; le Paris-Lyon-Méditerranée, 23.65; l'Ouest, 8.47; l'Est, 7.43; le Nord, 4.41; l'Orléans, 3.69. Leur revenu kilométrique se classe de la manière suivante : Paris-Lyon-Méditerranée, 86,108 francs ; le Nord, 66,619; l'Ouest, 56.367; l'Est, 51,470; l'Orléans, 47,436; le Midi, 36,609.

Pour une exploitation moyenne de 2,630 kilomètres, le nouveau réseau a produit une recette totale de 62,348,464 fr., correspondant à un revenu kilométrique moyen de 23,707 fr., soit une augmentation de recette brute de 9,423,998 francs, et une augmentation de 786 francs de revenu kilométrique, soit 3.43 0/0. L'augmentation proportionnelle a été de 17.56 pour le Nord; de 11.06 pour l'Est; de 8.16 pour le Midi; de 5.88 pour l'Ouest; de 4.48 pour l'Orléans; de 0.07 pour le Paris-Lyon-Méditerranée. Les revenus kilométriques se classent dans l'ordre suivant : Paris-Lyon-Méditerranée, 38,944 fr.; Est, 27,525; Ouest, 15,369; Orléans, 12,302; Midi, 8,191; Nord, 7,799 francs.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER FRANCO-SUISSE

L'ouverture annoncée pour le mois d'août prochain de la section du chemin de fer de Neuchâtel-Pontarlier est attendue avec impatience par tous ceux qui s'intéressent au chemin franco-suisse. La mise en exploitation de cette section ouvrira, sans solution de continuité, une ligne qui, combinée avec celle de Bienne à Berne (tracé Burswyl), réduira la distance entre Paris et Berne à 574 kilomètres.

L'influence de cette perspective s'est surtout manifestée à l'occasion de l'exécution, poursuivie par la Compagnie franco-suisse, de ses actionnaires en retard : 1,129 titres, déjà libérés de 350 francs au minimum, étaient menacés d'expropriation s'ils ne faisaient pas deux nouveaux versements d'ensemble 100 francs par action. La vente de ces titres devait avoir lieu à l'audience de la justice de paix de Neufchâtel, le samedi 15 février dernier; mais au grand désappointement des acheteurs l'administration franco-Suisse a fait annoncer que, des 1,129 titres mis en demeure, 1,106 avaient fait les versements nécessaires pour échapper à l'expropriation, et qu'en conséquence elle renonçait à exécuter, quant à présent, les 23 titres restant.

Les versements arriérés sur les actions de la Compagnie franco-suisse qui, réunis, forment la somme relativement insignifiante d'environ 15,000 francs, se rapportent donc tous à des titres que leurs porteurs ont libérés jusqu'à 450 francs sur 500, et qu'ils libéreront sans aucun doute en totalité. Ce fait démontre avec la plus complète évidence la confiance des actionnaires dans l'avenir de leur entreprise.

F. Grimaud.

CHEMINS ROMAINS.

Aujourd'hui vendredi, 28 février, a eu lieu l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire de la Société générale des chemins de fer romains dans les salons de Lemardelay, rue Richelieu, 100. à trois heures.

L'assemblée était fort nombreuse, et plus de 26,000 actions avaient été déposées.

M. Daru, membre du Conseil d'administration, a présidé la séance.

M. Jubé de la Perrelle, secrétaire général de la Société, a donné lecture du rapport; nous le reproduirons dans notre prochain numéro; cependant nous croyons dès à présent pouvoir signaler à nos lecteurs les passages qui nous ont frappé dans ce remarquable document.

La Société est en possession de plus de 800 kilomètres, 500 sont déjà en exploitation, et en juin prochain, l'exploitation portera sur 550 kilomètres.

Ce seront les parties du réseau les plus avantageuses : Naples à Rome, Bologne à Ancône.

Ces lignes donneront, dès à présent, à la Société une garantie de produit net d'environ 7 millions.

La construction du surplus du réseau va être largement attaquée et sera achevée en deux années.

La Société a pu dépenser en moins d'une année 51 millions de francs, c'est assez dire qu'elle a conquis en Italie un grand crédit. La ligne de Rome à Ceprano notamment, malgré d'énormes difficultés d'exécution, a été achevée en dix-huit mois.

Malgré les espérances qu'on avait pu concevoir et des négociations qui durent depuis deux années, la Société n'a pu obtenir des gouvernements italiens et français l'approbation de la libération des actions à 400 francs; en conséquence le Conseil est obligé d'appeler 100 fr. par action, ce qui complétera la libération à 500 francs.

Pour faciliter le versement, il pourra être divisé en deux parties, savoir: 50 francs à partir du 1er avril, et pour lesquels 10 francs se compenseront avec le coupon d'intérêt, et 50 francs six mois après, sauf l'intérêt à 5 0/0.

En outre, comme la résiliation du traité avec la Caisse des chemins de fer a fait rentrer dans les caisses de la Société 85,000 actions, dont le placement a entraîné une perte de 9 millions, on suppléera à cette perte sur le capital social par la création de nouvelles actions. Ces actions seront remboursables en trente années à 500 francs, elles produiront 30 francs d'intérêt par action, et pourront être souscrites par les actionnaires actuels, par préférence à tous autres, au prix de 410 francs, à raison d'une action et un tiers d'action par dix actions actuelles. Néanmoins, les actionnaires pourront en souscrire un plus grand nombre, et les souscripteurs auront droit au marc le franc à l'application de celles qui n'auront pas été souscrites. Enfin, dans le cas où le tout ou partie de ces actions ne seraient pas réclamées par les actionnaires, dès à présent M. de Salamanca s'est engagé à les prendre en paiement de ses travaux.

Après une discussion assez courte et des explications très-nettes, les diverses propositions du Conseil ont été votées à la presque unanimité.

L'assemblée a approuvé le rapport et les comptes ; elle a ratifié diverses concessions obtenues depuis la dernière assemblée générale ; elle a ratifié des modifications au traité d'entreprise générale de M. de Salamanca, et a approuvé la création des actions trentenaires.

Quant à l'appel de fonds de 100 francs par action, il était inutile de l'approuver, puisqu'il n'était que l'exécution des statuts, et d'ailleurs il ressort très-explicitement de l'approbation du rapport.

Les actionnaires, en sortant de cette assemblée, ont pu se féliciter de voir cette entreprise malgré les grandes difficultés qu'elle a dû traverser, approcher si heureusement de la mise en exploitation de la totalité de son réseau et réaliser bientôt les espérances que doit faire concevoir la situation exceptionnellement favorable de ses lignes, et notamment de celle de Naples à Rome, qui joint deux villes si importantes de l'Europe.

De Biraghi.

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARDS-VÉNITIENS, ETC.

Nous avons apprécié en 1861, à la page 564, la situation de cette entreprise.

Aujourd'hui que les résultats de l'exploitation de l'année écoulée sont connus, nous pouvons y revenir sommairement pour calculer approximativement quel peut être le revenu des actions pour l'année 1861.

En 1860, la longueur kilométrique exploitée était :

Réseau sud-autrichien.....	1,205 kilom.
Réseau lombard-vénitien....	224
Réseau de l'Italie centrale..	147
Total kilométrique en 1860.	1,576 kilom.

En 1861, l'exploitation kilométrique s'est ainsi modifiée :

Réseau sud-autrichien.....	1,616 kilom.
Réseau lombard-vénitien ...	320
Réseau de l'Italie centrale...	147
	2,083 kilom.

En 1862, au moment où nous écrivons, cette situation n'est changée que pour le réseau de l'Italie centrale dont la longueur kilométrique est portée à 194 kilomètres.

Il reste à construire 781 kilomètres.

Les produits bruts de 1860, avaient été de :

Réseau autrichien.....Fr.	35,014,441 56
Réseau lombard.....Fr.	12,314,119 59
Réseau de l'Italie centrale..	3,317,822 »
Au total...Fr.	50,646,383 15

Les frais d'exploitation ont été de :

Réseau autrichien.....Fr.	15,966,330
Réseau lombard.....Fr.	6,238,466
Réseau de l'Italie centrale..Fr.	1,336,984

Le produit net de l'exploitation a été, en 1860, de.....Fr. 25,133,764

Le produit des placements de fonds.....Fr. 2,600,582

Plus les produits des sections exploitées sur les lignes en construction (y compris le réseau de l'Italie centrale).....Fr. 2,810,275

Total..... 30,004,642

Les charges étaient :

Service des

obligations...	9,059,100 »	
d'où on a déduit les intérêts des fonds engagés dans les lignes en construction..	5,169,729 »	
Reste....	3,889,371 »	
Frais généraux et impôts	803,120 03	
Intérêts des sommes versées sur les actions.....	10,875,000 »	
Total ...	15,567,499 03	15,567,499 03
Restait pour bénéfice net...		14,437,142 60
Prélèvements divers.....		1,443,712 46
Restait net.....		12,993,430 14
y ajoutant la réserve faite sur l'exercice 1859.....		5,541,137 85
Total.....		18,534,567 99
On a mis à la réserve.....		6,909,549 99
et on a distribué le surplus..		11,625,000 »

Ce qui a produit 15 fr. 50 c. par action, lesquels ajoutés aux 14 fr. 50 c. d'intérêts, ont donné par action, pour l'exercice 1860, la somme de 30 francs.

En 1861, les recettes brutes ont été :

Pour le réseau autrichien et le réseau lombard de.....	63,203,627 27
Pour le réseau central italien.	3,711,500 »
Total.....	66,915,127 27
Les frais d'exploitation peuvent être portés à 42 0/0, soit.	28,104,353 34
Il restera net.....	38,810,774 93
auxquels il faut ajouter les... de la réserve extraordinaire.	6,909,549 99
Soit au total.....	45,720,324 92

Il faut en déduire les sommes dépensées pour le service des obligations; mais de ces sommes il faut défalquer le produit des sections exploitées des lignes en construction. C'est une appréciation difficile à faire, d'autant plus que le chiffre des obligations émises depuis 1860, a été nécessairement augmenté.

En 1860 on a prélevé pour ce chapitre 3,800,000 fr.; nous pourrons, afin de ne pas nous tromper en moins, et en ayant égard à ce que nous faisons figurer ci-dessus les recettes de l'Italie centrale, prélever 10 millions,

ci	10,000,000 »
Ajoutons un chiffre de.....	1,000,000 »
pour les frais généraux et impôts, et	15,120,000 »
environ pour les intérêts des sommes versées sur les actions,	
Soit au total.....	26,120,000 »
Défalquant du bénéfice net s'élevant à.....	45,720,324 92
ces diverses charges s'élevant à	26,120,000 »
Il resterait.....	19,600,324 92

Y ajoutant le même chiffre qu'en 1860 pour l'intérêt des placements de fonds.....	2,600,000 »	
Soit.....	22,300,324 92	
Si, on en défalque, comme l'année dernière, un dixième pour prélèvements divers, soit	2,230,032 49	
Il reste net.....	19,980,292 43	
Laissant pour réserve extraordinaire	7,000,000 »	
On pourrait distribuer aux actionnaires.....	12,980,292 43	
Soit par action.....fr.	17 15	
lesquels ajoutés aux 20 fr. d'intérêt,	20 »	
donneraient.....	37 15	

Cette somme pourrait également s'augmenter suivant que l'on réduirait la réserve extraordinaire qui représentera près de 10 fr. par action.

E. Boxxaud.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P. DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Nous avons apprécié à la page 500 de l'année 1861, la situation de cette Société et le revenu probable de 1861.

Les résultats de l'exploitation ne modifient pas sensiblement nos appréciations.

Les produits des chemins ont donné, en 1861, la somme de.....	21,551,600 fl.	
Déduisant les frais d'exploitation au même taux qu'en 1860, soit 37 0/0.....	7,974,090	
Il reste net pour le produit des chemins.....	13,577,510	
En évaluant aux mêmes chiffres qu'en 1860 le produit des mines.....	627,500	
Et l'intérêt des placements de fonds, ainsi que le solde des profits et pertes.....	1,754,564	
On aurait au total.....	15,959,574 fl.	
Déduisant le même chiffre qu'en 1860 pour l'impôt sur le revenu	767,513	
Il reste.....	15,192,061 fl.	
Si nous maintenons également le même chiffre qu'en 1860 pour l'intérêt et l'amortissement des actions et obligations.... 11,241,976 fl.		
ainsi que les charges réglementaires et les réserves statutaires..... 529,510 fl.		
	11,771,486 fl.	11,771,486 fl.
Il resterait net pour dividende		3,420,575 fl.,
soit par action (400,000 actions).		8 fl. 55 c.

Si on calculait ces 8 florins au change fixe de 2 fr. 50, on obtiendrait 20 francs, lesquels joutés aux 25 francs d'intérêts, donneraient un total de 45 francs par action.

Malheureusement, le change est loin d'être aussi favorable; au cours du jour qui est de 1.80 par florin, le dividende probable de 8 florins = 14.40.

En outre, nos calculs peuvent être légèrement modifiés par le produit des mines et l'intérêt des placements de fonds.

Cependant il nous semble qu'on peut compter sur un chiffre d'environ 40 francs par action pour 1861.

N. Destribaud.

SOCIÉTÉ DU CANAL D'IRRIGATION DE GAP.

Nous publions aujourd'hui l'annonce d'une souscription pour cette entreprise.

Nous sommes heureux d'y apporter notre encouragement bien sincère.

Cette société va poursuivre une œuvre éminemment utile au pays.

Ses garanties sont excellentes puisqu'elle a réuni des engagements des propriétaires riverains pour une redevance annuelle de 92,000 fr.

En outre, par une combinaison heureuse et qui démontre quel puissant concours peut apporter le Crédit foncier au développement des grandes entreprises, le capital engagé pourra être remboursé aussitôt après la construction du canal et sa réception par l'Etat. Les actionnaires profiteront du bénéfice réalisé sur la construction.

Il y a là une idée dont l'application peut être faite à de nombreux travaux en France, et devrait enrichir le pays, ceux qui s'intéresseront à ces entreprises et les actionnaires du Crédit foncier.

F. Grimaud.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

CONVERSION DES RENTES. — Le mandement de Mgr l'évêque de Poitiers pour le carême de 1862, sur l'aumône, vient d'être envoyé dans toutes les paroisses du diocèse.

Nous en extrayons l'avis qui concerne la conversion des rentes; le voici :

AVIS IMPORTANT.

Par suite de la loi concernant la conversion des rentes à 1/2 0/0 et à 0/0 de graves intérêts sont en jeu pour la plupart de nos établissements ecclésiastiques et charitables. S. Exc. M. le ministre des cultes nous a fait l'honneur de nous écrire pour appeler notre attention sur les facilités offertes aux établissements publics dénués de ressources disponibles. Nous sommes reconnaissant envers la haute administration des marques de sympathie qu'elle accorde en cette occasion à nos œuvres de religion et de charité. — Pour notre part, après en avoir conféré avec le conseil d'administration de nos séminaires, nous jugeons avantageux et prudent d'assurer à nos établissements le même revenu que par le passé en acquittant la soulte demandée, et en recourant, à ce effet, soit au Crédit foncier, soit aux autres moyens que comportent les ressources présentes des diverses œuvres diocésaines. Quant aux fabriques paroissiales, notre approbation est acquise d'avance aux délibérations qui auront pour objet d'obtenir le même résultat. En ce qui est des rentes chargées de services, nous considérons comme si essentiel de prévenir la réduction du nombre des messes fondées, que nous nous prêterons volontiers à abaisser temporairement à 1 franc les messes de fondation taxées en principe à 1 fr. 25 ou à 1 fr. 50, cela est indispensable pour procurer l'acquittement des annuités qui seraient contractées envers le Crédit foncier; pareillement les services chantés pourront être réduits à un rite moins solennel et moins dispendieux jusqu'à cette libération. Enfin, notre sollicitude se portera très-particulièrement vers les nombreuses fondations maisons de Sœurs chargées de l'instruction

n de la visite des malades dans les paroisses rurales. La plupart de ces établissements si modestes et si utiles ont déjà dans une grande gêne par suite de la réduction considérable, qui a coïncidé avec un très-notable enchérissement de toutes les choses nécessaires à la vie. Nous invitons les supérieurs généraux des congrégations à étudier attentivement cette situation, et nous désirons vivement que des moyens puissent être pris pour le maintien des ressources à leur chiffre actuel. Notre sanction est assurée aux mesures qui tendront à ce but. Partout où les fondateurs et premiers bienfaiteurs de ces maisons existent encore, il serait bien digne d'eux de contribuer à aplanir la difficulté. La faculté de convertir les rentes sur l'État en 3 0/0 devant cesser au bout de vingt jours après la promulgation de la loi, tous les conseils des fabriques intéressées à la question sont autorisés par nous à se réunir sans délai. — Là où il existe des rentes propres à la cure, MM. les curés sont avertis par nous, dans leur intérêt et dans l'intérêt de leurs successeurs, d'avoir à en opérer la conversion. — Le premier terme de la soulte n'étant exigible qu'au 1er juillet prochain, on peut attendre jusqu'à cette époque pour choisir les moyens de la payer ; il faut considérer cependant que les établissements qui voudraient se libérer par anticipation obtiendront une bonification calculée à un intérêt de 4 0/0 par an.

CHEMIN D'AMIENS A ROUEN. — On nous annonce que la question du chemin de fer d'Amiens à Rouen, tant de fois discutée et dont la réalisation touche à tant d'intérêts houillers, va enfin être prochainement tranchée.

Pressé par M. le préfet de la Seine-Inférieure, pressé par les représentants de la ville de Rouen, pressé par le Comité des houillères du Pas-de-Calais, M. le ministre des travaux publics aurait déclaré, il y a quelques jours, que la question serait décidée définitivement dans le délai d'un mois, et il aurait donné à cet égard les ordres les plus catégoriques. Nous croyons savoir d'un autre côté, que la Compagnie du Nord, qui entrevoit un sérieux développement de trafic pour elle, lorsqu'elle sera rattachée à la ville de Rouen par une voie directe et tout à fait indépendante des voies déjà construites, est disposée à se mettre à l'œuvre, et que les fonds pas plus que la bonne volonté ne lui manqueront pour pousser très-activement les travaux aussitôt qu'elle sera autorisée à les entreprendre. (*Journal des mines.*)

CHEMIN DE FER DE CHALON A DOLE. — Un inspecteur des ponts et chaussées vient d'être désigné par le gouvernement pour lui faire un rapport sur les deux tracés. On se souvient que le tracé par la vallée de la Saône, a obtenu la presque unanimité du conseil général des ponts et chaussées. Le tracé par Pierre a eu une faible majorité au conseil facultatif des chemins de fer. Le gouvernement, avant de se prononcer pour l'un de ces deux avis, a voulu avoir un nouveau rapport ; il l'a confié à un ingénieur. La solution est attendue avec impatience, et ne peut tarder.

CHEMIN DE DIJON A LANGRES. — Dans sa séance de jeudi dernier, le conseil général des ponts et chaussées a adopté, en ce qui concerne le chemin de fer de Dijon à Langres, le tracé par Is-sur-Tille.

EMBRANCHEMENT DE LOUVIERS. — Le mardi 11 mars prochain il sera procédé, à la préfecture de l'Eure, à l'adjudication de l'entreprise des terrassements et des ouvrages d'art à exécuter pour l'embranchement de Louviers à la ligne de Paris à Rouen, sur une longueur de 7 kilom. 68 mètres.

Ces travaux sont évalués, avec la somme à valoir pour dépenses imprévues, à 600,000 francs.

CHEMINS ALGÉRIENS. — L'*Africain* nous annonce que la Compagnie des chemins de fer vient de commencer ses travaux à Constantine :

« Aujourd'hui, aux portes de notre ville, le premier coup de pioche a été donné dans le but de déterminer le point où le percement du tunnel doit avoir lieu. D'après le tronçon qui doit relier Constantine à Philippeville, notre province étant la plus accidentée, la construction des railways y sera plus coûteuse. Cependant les études faites paraissent démontrer que les produits de la ligne de Constantine à Philippeville suffiront pour soustraire l'État des conséquences de sa garantie. »

L'*Écho d'Oran* ajoute :

Cette nouvelle concorde avec les études que font en ce moment dans notre province les ingénieurs de la Compagnie. Nous espérons donc que l'on ne tardera pas à mettre la main à l'œuvre. Le délai fixé pour l'exécution des trois premiers tronçons sera sans doute suffisant ; la Compagnie a besoin de remplir ses engagements pour sauver son cautionnement et pour se mettre en mesure d'obtenir la concession de la ligne complète d'Oran à Constantine ; ses intérêts se trouvent donc entièrement liés aux nôtres.

ADJUDICATION. — L'hôtel et le passage Mirès, rue Richelieu, ont été adjugés, à l'audience des criées du département de la Seine : l'hôtel, au prix de 995,000 francs, et le passage moyennant la somme de 3,433,000 francs.

PERCEMENT DU MONT CENIS. — Une nouvelle, déjà plusieurs fois annoncée, circule de nouveau dans le public. On assure que les travaux de percement du tunnel du mont Cenis sont arrêtés par suite de la découverte d'une mine de charbon de la plus grande richesse. On aurait voulu, avant d'aller plus avant, prendre des précautions contre l'explosion que pourrait amener la présence du gaz.

Nous donnons cette nouvelle sous toutes réserves, mais nous ferons remarquer qu'avec le système d'aérage adopté dans ces travaux de percement, la quantité de grisou provenant de la recoupe d'une masse de houille ne saurait, à l'aide de quelques précautions, présenter de dangers sérieux, et qu'il suffirait de faire usage pour l'éclairage de lampes de Davy en bon état, et d'employer pour le tirage à la poudre le procédé indiqué par M. Delsaut, procédé qui consiste à employer les étoupilles de Bickford, en ayant soin de recouvrir le boute-feu par une petite calotte en toile métallique.

Ce serait ici le cas de faire usage du procédé de M. Guibal, connu sous le nom de *tirage à l'eau*. (*Journal des mines.*)

CHEMIN DU NORD DE L'ESPAGNE. — D'après des informations, il paraît que le tronçon du chemin de fer du Nord compris entre Mirande et Naasma est entièrement achevé. On travaille activement à environ 60 ou 80 mètres du tunnel, voisin de Brujula, qui s'était écroulé plusieurs fois en raison de la mauvaise qualité du terrain.

Les grandioses et magnifiques travaux de Pancorba sont très-avancés, et nous pouvons dès à présent donner l'assurance au pays, ce qui sera accueilli par lui avec jubilation, que dans le courant de mai prochain les trains iront sans interruption depuis Sanchidrian jusqu'à Aissasua. Suivant les calculs des ingénieurs, le passage de Guadarrama sera ouvert en quatorze mois, et à la fin de 1863 le chemin de fer du Nord sera terminé dans tout son parcours jusqu'aux frontières de France. L'été prochain le voyage sur cette ligne pourra déjà s'effectuer en vingt-quatre ou vingt-six heures. (*La Epoca* du 21 février 1862.)

MADRID. — Il n'est pas exact que M. Salaverria projette une reconnaissance des coupons anglais.

Dans le Congrès, M. Salamanca a défendu la convenance et l'utilité de la ligne des Alduides. Il n'y a pas encore de décision.

VIENNE. — La Banque a accepté les propositions du ministère des finances concernant l'arrangement de la dette de l'État envers la Banque.

ÉGYPTE. — Les journaux d'Alexandrie annoncent que le vice-roi d'Egypte a adressé au consul de Prusse une lettre officielle, par laquelle il déclare que M. Oppenheim seul est chargé de l'emprunt dit des banquiers allemands.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

La semaine a été calme. Les valeurs du marché industriel restent dans les environs des cours de vendredi dernier.

Les petits spéculateurs, qui avaient été effrayés ces derniers jours par les mouvements de la rente, reprennent confiance à la vue de ce marché, qui résiste avec tant d'énergie aux soubresauts multipliés des autres valeurs. — Les petites Voitures restent cotées à 62 fr. 50 c. Les Bonnard, à 37 fr. 50 c., soit 2 fr. 50 c. de baisse. Les actions de la Société générale des Omnibus étaient demandées à 845; celles du Gaz de Marseille à 275.

Le Crédit industriel et commercial est tenu très-ferm à 560 fr. La Compagnie immobilière de Paris à 136 25. Les obligations de cette dernière valeur sont cotées à 270 fr.

Les autres actions n'ont pas varié ; la Caisse Mirès reste à 30 fr.

On voit, par ce résultat, que le mouvement d'affaires a été très-peu important sur les valeurs industrielles.

N. DESTRIBAUD.

BOURSES ÉTRANGÈRES

La grande opération qui s'accomplit en France ayant appelé une certaine partie des capitaux étrangers, surtout des maisons de banque qui ont à la fois un siége à Paris et dans les principales villes de l'Allemagne, les transactions sont naturellement ralenties ; il y a cependant un mouvement assez actif entre Francfort et Amsterdam, de même qu'entre Francfort et Berlin relativement aux actions du Crédit mobilier autrichien.

Les fonds publics autrichiens sont aussi depuis quelque temps l'objet de négociations suivies. La Banque a adopté le projet de renouvellement de son privilége, non sans quelque résistance : la voici maintenant indépendante de l'État, et elle a payé cette indépendance par un sacrifice assez sérieux. Il s'agit maintenant de réduire la circulation et d'arriver aux paiements en espèces. La nouvelle organisation en donne-t-elle les moyens ? Nous ne le pensons pas ; c'est encore une de ces demi-mesures comme on en a tant vu, qui parent au plus pressé, mais ne remédient à rien.

La Bourse d'Amsterdam est un peu lourde en ce qui concerne les fonds nationaux, en raison de l'importance des opérations sur les fonds autrichiens. Le 2 1/2 vaut 63 3/4, le 3 0/0 75 3/4, le 4 0/0 98 13/16. La passive espagnole vaut 17 3/4. Les fonds russes se négocient à 102 3/8 pour le 5 0/0 Hope et 92 3/8 pour la 6e série Stieglitz. Les métalliques d'Autriche valent 48 9/16, et les nationales 57 7/16. On tient le 3 0/0 mexicain à 33 5/16. Le taux de l'escompte est toujours de 3 1/2 0/0 ce qui est comparativement élevé.

A Berlin, on s'occupe surtout des fonds autrichiens, qui sont mieux tenus. On cote le 4 1/2 prussien 102; les métalliques d'Autriche 52, et les nationales 61 3/8. Le Mobilier autrichien vaut 73 3/4.

Les Bourses de Madrid et de Barcelone sont très-fermes. A New-York, transactions lourdes et inquiétudes assez sérieuses.

F. GRIMAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Les transactions sont peu animées sur notre place, et l'argent afflue. Sans accepter complétement les théories que contenait l'*Économiste* en 1857, quand il disait que le taux élevé de l'intérêt est compatible avec la prospérité, proposition qu'à mon sens il étendait trop et qui fut cruellement réfutée à la fin de la même année, on peut dire que le bas cours actuel du loyer de l'argent indique une situation des plus défavorables. L'argent s'offre à 2 1/2 0/0, et c'est à peine si on peut l'employer à 1 0/0 en avances sur titres.

Les rapports officiels sur le commerce du Royaume-Uni, pendant l'année dernière, accusent une grande diminution dans les bénéfices du pays, en raison de la crise américaine, qui a eu pour résultats l'interruption des envois de coton et l'extension du système prohibitif. Notre commerce colonial a été actif et s'élève, pour les exportations, à un tiers des affaires totales du pays. L'Amérique a passé du second rang au quatrième, et c'est à peine si elle nous a pris autant de marchandises que la France. C'est l'Allemagne qui est notre meilleure clientèle, avec les États du Sud de l'Amérique, parmi lesquels le Brésil occupe une place exceptionnelle.

Voici d'ailleurs les chiffres de nos exportations pour les divers pays :

	1860.	1861.
Colonies	43,644,835 l. st.	42,260,970 l. st.
Allemagne	13,591,513	12,937,273
Sud-Amérique.	11,143,888	10,490,574
États-Unis.....	21,667,065	9,058,326
France.....	5,249,980	8,896,282
Hollande.....	6,114,862	6,439,098
Italie.....	4,514,287	5,780,980
Chine.....	2,872,045	3,114,157
Espagne	2,602,657	3,060,122
Russie.....	3,269,079	3,045,902
Turquie.....	4,408,910	2,988,143
Egypte.....	2,179,737	2,278,799

Le total de nos exportations a été de 125,105,133 l. st. en 1861 contre 135,691,227 l. st. en 1860, c'est donc une

diminution de 10,780,000 l. st. environ. La perte est assez sensible pour que le commerce en soit gravement atteint, d'autant plus que le commencement de l'année actuelle ne paraît devoir en rien améliorer cette situation.

Nos relations avec l'Amérique sont de jour en jour plus restreintes. L'adoption du cours forcé des billets de banque, ou plutôt des billets du Trésor, compliquera les difficultés fiduciaires qui étaient déjà assez grandes ; et d'ailleurs les moyens d'échange font défaut : nos manufactures ont peu de chose à vendre aux Américains, faute de matières premières; les Américains, qui ne nous vendent pas de matière première, ont peu de ressources disponibles pour acheter nos objets fabriqués.

La culture du coton dans l'Inde est en conséquence poussée avec une extrême énergie, et nous nous étonnons que la France n'agisse pas de même avec l'Algérie, pays d'approvisionnement situé beaucoup plus près, ce qui permet de regagner les frais de mise en culture sur ceux de transport. Blé, coton, tabac, voilà pour votre grande colonie trois sources de richesses qu'on s'étonne de voir si peu connues, si peu exploitées.

Pour nous, il est vrai, on peut nous recommander d'appliquer à l'Irlande nos principes philanthropiques et colonisateurs. Mais ce n'est pas la famine et la misère de ce pays qui inquiètent beaucoup le Stock-Exchange.

Les fonds étrangers sont aussi calmes que les consolidés. On cotait aujourd'hui :

5 0/0 Brésilien	103 »/»	
4 1/2 Chili	85 3/4	
Emprunt marocain	5 1/8 à 5 1/4	prime.
Mexicains	34 1/4	
Nouvelle Grenade	26 1/8	
4 1/2 Pérou	101	
Portugais	46 1/8	
Passive espagnole	19 3/4	
Certificats	7 3/8	
Turc ancien	80 1/4 à 85 3/4	
— 1858	75 1/4	
Vénézuéla	31 7/8	
5 0/0 Italien (change 25 fr.)	68 1/2	

Le nouvel emprunt italien, assez rapidement souscrit, mais sans enthousiasme, varie de 1/4 de perte à 1/4 de prime, avec peu d'affaires.

On est étonné ici du résultat déjà obtenu pour la conversion de votre rente à 1/2 0/0, et les souscripteurs des fameux 100 millions regrettent de n'avoir pas pu effectuer l'opération à laquelle ils s'étaient prêtés de si bonne grâce. Ce n'est pas la première fois que nos hommes d'affaires trouvent que le *Times* et le *Daily News* auraient dû garder pour eux leur opinion ou du moins ce qu'ils publient pour une opinion.

W. Bunn.

CHANGES

DE PARIS :

Amsterdam, court 213 »/» p., 212 1/2 a.; 90 jours 211 1/8 p., 211 »/» a.
Anvers, court pair p. 1/8 p.
Hambourg, court 188 1/4 p., 188 »/» a.; 90 jours 187 »/» p. 186 3/4 a.
Berlin, 90 jours 372 1/2 p., 371 1/2 a.
Londres, court 25.16 1/2 p., 25.14 »/» a.; 90 jours 25.»» p., 24.97 1/2 a.
Madrid, court, 5.18 p., 5.17 a; 90 jours 5.11 1/2 p.
Barcelone, court 5.19 p., 5.17 1/2 a.; 90 jours 5.12 »/».
Cadix, 90 jours 5.09 »/» a.
Lisbonne, 90 jours 5.43 p. »/» a.
Porto, 90 jours 5.46 p., »/» a.
Gênes, court 99 3/4 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 3/8 p., 98 1/4 a.
Livourne, court 99 1/2 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 1/4 p., 98 1/8 a.
Naples, court 425 »/» p.; 424 a.; 90 jours 420 »/» p., 419 »/» a.
Vienne, court 179 p., 178 a.; 90 jours 176 p., 175 a.
Milan, court 99 5/8 p., 99 1/2 a.
Augsbourg, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Francfort, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Pétersbourg, court »»» p., 347 a.; 90 jours 346 »/» p., 363 »/» a.
Rome, 90 j. 5.23 p. 5.22 »/» a.

SUR PARIS :

Londres, court 25.12 1/2 à 25.17 1/2; 90 jours 25.40 à 25.45 »/».
Cologne, court 80.3 p.; 2 mois 79.6 a.
Vienne, 90 jours 54.15 demandé.; court, 55.» a.
Francfort, court 93 1/4 p., 93 1/4 a.
New-York, 60 jours, 5.20 »/» à » »» »/»; court, »»». à 5.15 »/».
Hambourg, court 189 3/4, 90 jours, 190 3/4.
Amsterdam, court 55 7/8, à 2 mois [illegible] a.
Bruxelles, court pair a.
Anvers, court pair.
Berlin, 2 mois 79 3/8 p.
Madrid, 8 à 8 jours de vue, 5.21.
Turin, 30 jours 100; 90 jours 99.
Christiania, 3 mois, 21.
Gothembourg, 90 jours, 70 1/2.
Stockholm, court 78 50; 90 jours, 70 35.
Riga, court 17 3/8.
Riga, 3 mois, 361 p.
Galatz, 3 31/32.
San Francisco, à vue 4.85 ou 3 0/0; à 30 jours 4.90 ou 2 0/0; 3 60 jours 4.95 ou 1 0/0.
La Havane, 3 mois à 2 et 2 1/2 0/0 prime.

MATIÈRES

Le prix de l'or à Paris est de 1 pour mille de prime, soit 2/10e pour cent plus cher qu'à Londres. Il est à Hambourg de 425 1/2 par marc, soit 2/10e pour cent moins cher qu'à Londres.

Le cours du change et la prime de l'or à New-York laissent un bénéfice aux expéditions d'or des Etats-Unis en Europe.

Or en barre à 1,000/1,000. Le kil. 3,444 fr. 1 fr. à » fr. 0/00 prime.

Argent en barre à 1,000/1,000. Le kil. 218 fr. 89 c., pr. 17 »» à 18 »/».

Pièces de 40 à 20 fr., agio p. 0 à 1/2.
Quadruples espagnols, 83 à 83 50.
Quadruples colombiens et mexicains, 80 75 à 81 »».
Ducats de Hollande et d'Autriche, 11 75 à 11 80.
Piastres à colonnes, 5 35 à 5 45.
Dito mexicaines, 5 40 à 5 42.
Souverains, 25 15 à 25 20.
Bank-note, 25 15 à 25 20.

ASSURANCES.

Incendie.	Dernier revenu.	Cours.
Générale	3,500	805 0/0 b.
Phénix	325	240 0/0 b.
Nationale	900	180 0/0 b.
Union	400	100 0/0 b.
Soleil	900	125 0/0 b.
France	300	76 0/0 b.
Urbaine	400	100 0/0 b.
Providence	225	100 0/0 b.
Aigle	500	125 0/0 b.
Paternelle	27	33 0/0 b.
Confiance	50	12 0/0 b.
Nord	20	»
Maritimes.		
Générale	1,000	175 0/0 b.
Sécurité	»	47 0/0 b.
Union des Ports	170	28 0/0 b.
Lloyd français	200	32 0/0 b.
Océan	141	25 0/0 b.
Chambre d'assurances	»	18 0/0 b.
Mélusine	»	30 0/0 b.
Centrale	130	32 0/0 b.
Vigie	200	50 0/0 b.
Sauvegarde	»	15 0/0 b.
Vie.		
Générale	2,358 75	160 0/0 b.
Nationale	100	41 0/0 b.
Union	75	22 0/0 b.
Phénix	50	22 0/0 b.
Caisse paternelle	5	10 0/0 b.
Conservateur	»	»
Grêle.		
Générale	»	24 0/0 b.

BULLETIN COMMERCIAL.

Ainsi que le prouve le tableau officiel publié par la direction des douanes, tableau que nous avons résumé dans notre dernier numéro, la France, depuis le 1er janvier, a exporté plus qu'elle n'a importé, et bénéficie par conséquent d'un solde métallique dont le chiffre pour le mois de janvier a été assez important. Malgré la crise américaine, le courant commercial s'est donc rétabli, et le traité anglo-français n'a en rien changé notre balance de bénéfices.

Il est cependant encore de mode de récriminer contre cette grande œuvre, et d'accuser le traité des embarras dans lesquels se trouvent diverses grandes industries. Mais la réponse est dans les faits eux-mêmes. Quelle est en ce moment l'industrie la plus souffrante ? Celle des soies, qui a réclamé la levée des prohibitions, qui a applaudi au traité de commerce. Quelle est au contraire la plus florissante, nous dirions presque la seule qui ait échappé aux conséquences de la guerre américaine ? La métallurgie, qui voyait sa ruine dans l'admission des fers anglais.

De semblables résultats ne devraient-ils pas inspirer une certaine circonspection à ceux qui veulent étudier les matières commerciales au point de vue d'un parti, avec l'idée bien arrêtée de blâmer à l'avance les mesures les plus utiles pour jeter dans les esprits l'incertitude et le doute? De ces raisonnements, il reste toujours quelque chose, et c'est ainsi qu'on peut attribuer aux adversaires du traité de commerce une part de responsabilité dans la crise actuelle. Sans les hésitations qu'ils ont fait naître, les approvisionnements n'auraient-ils pas pu être beaucoup plus considérables, pour le coton, par exemple? Si nos manufacturiers de l'Alsace avaient, en se préparant à une lutte qu'ils savent maintenant pouvoir soutenir, acheté de fortes parties de coton aux cours de 1860, n'auraient-ils pas pu pendant un an au moins, fabriquer à des prix modérés, et par conséquent conserver un courant de commandes qui leur fait défaut ?

Il n'en est malheureusement pas ainsi. Le prix élevé du coton brut oblige les fabricants de l'Alsace et du Nord à ralentir leur travail, et il paraît que dans les établissements qui jusqu'ici ont conservé la plus grande partie de leurs ouvriers, on va recourir à la réduction des heures de travail. Les nouvelles de l'Amérique ne prennent pas un caractère décisif; la guerre est conduite avec une lenteur qui ne permet pas de compter sur une paix prochaine, et les énormes dépenses des Etats du Nord exercent une fâcheuse influence sur les commandes commerciales qui viennent encore de New-York.

La situation est donc grave, et c'est parce que nous ne voulons pas en méconnaître la gravité que nous nous félicitons de l'abaissement du taux de l'intérêt, qui permet à la Banque de venir en aide au commerce sans lui faire payer trop cher les services qu'elle lui doit; peut-être eût-il mieux valu commencer dès le mois de septembre, c'est-à-dire ne pas élever le taux de l'escompte à cette époque, pour le diminuer un mois après, et reconnaître ainsi que l'élévation avait été inspirée par une prudence excessive ; mais dans les circonstances présentes, et si l'on tient compte d'une nouvelle réduction imminente, on peut dire que la Banque se met en mesure de secourir autant qu'il est en elle le commerce embarrassé.

Le préfet de la Loire a pris une mesure à la fois sage et humaine. Les ouvriers de Saint-Etienne vendaient leurs métiers à bas prix, pour se procurer de suprêmes ressources ; il a décidé qu'il prêterait sur ces métiers. De cette manière on échappe au danger de voir l'industrie décliner, l'ouvrier habile peut conserver l'outil nécessaire, l'outil auquel il est habitué, et par conséquent après avoir souffert du chômage, profiter de la reprise quand elle se produit. Mais ce fait même prouve la nécessité pour ces grandes industries d'une solidarité plus complète entre le fabricant et l'ouvrier. En dehors d'avantages moraux que nous n'avons pas à apprécier ici, l'organisation qui mettrait l'outillage à la charge du fabricant aurait pour résultat de conserver cet outillage dans de meilleures conditions, et d'amener le fabricant à choisir les ouvriers habiles, au lieu d'être obligé de subir, dans les moments prospères les exigences de ceux qui ont des métiers, plutôt d'intermédiaires qui bénéficient plus du prix de quelques métiers, que l'ouvrier de son travail.

Les nouvelles des récoltes sont jusqu'ici très favorables, et il n'y a plus guère à craindre que pour la vigne et quelques arbres fruitiers, dans le cas où surviendraient des gelées tardives. Toutefois on craint que les insectes nuisibles se multiplient à la faveur de la température rigoureuse; aussi la conservation des oiseaux qui les détruisent sera-t-elle des plus opportunes

CÉRÉALES. — Les blés sont peu offerts, mais il n'y a pas de demandes. Les apparences de la récolte ne sont pas de nature à justifier un mouvement de hausse. L'abstention de la meunerie a fait descendre encore les cours de 1 fr. par 120 kilog. Les blés de choix étaient assez rares, et les qualités qui s'offraient n'auraient trouvé preneurs que de 42 fr. à 43 fr.; les 1res qualités se cotent 41 fr. à 41 fr. 50 c.; les bonnes sortes de 39 fr. à 40 fr., et les inférieures de 37 fr. à 38 fr.

Les seigles restent cotés sans changement comme la semaine dernière. Les premières qualités valent 24 fr. 50 c. les 115 kilog., et les sortes secondaires 14 fr.

Les orges restent aussi sans variation. On cote les belles sortes 19 fr. 50 c. à 20 fr. les 110 kilog., et les qualités ordinaires 18 fr. 50 c.

Les offres sont toujours assez nombreuses sur les avoines; les porteurs d'échantillons demandaient 50 c. de plus qu'il y a huit jours; mais les gros acheteurs sont tellement pourvus qu'ils ne prennent que difficilement aux prix de la semaine dernière.

Choix, 30 fr. à 30 fr. 50 c. les 100 kilog.; 1re qualité Beauce et Brie, 29 fr. 50 c. à 30 fr.; Champagne, 29 fr. à 29 fr. 50 c.; avoines légères, 27 fr. 50 c. à 28 fr.

FARINES. — Les farines ont encore un peu fléchi.

La boulangerie achète toujours avec la plus grande réserve, et les prix restent nominalement les mêmes, de 67 fr. à 71 fr. les 157 kilogrammes.

Malgré les ventes publiques importantes annoncées depuis plusieurs jours, les cours des farines six marques ont repris aujourd'hui un peu de fermeté.

On cote : Courant février, 68 fr. 25 c.; mars, 68 fr. 50 c.; avril, 69 fr. 50 c.; avril et mai, 70 fr. 50 c.; mai et juin, 71 fr.

Les issues n'ont pas varié.

HUILES. — Les huiles de colza continuent leur mouvement de hausse; on met en magasin le peu de disponible qui existe, de façon que la liquidation de mois sera très-laborieuse. Le disponible et le courant de mois sont à 121 fr. les 100 kil., en tous fûts en entrepôt. La graine de colza n'a plus qu'un rôle secondaire; quelques rares petits lots entre les mains de la culture se vendent de 47 50 à 48 fr. les 100 kil., pour des marchandises bien conservées.

MÉTAUX. — Les cuivres tendent à fléchir. On cote: États-Unis, lac supérieur, 265 fr.; Chili brut 230; minerai de corocoro 235; étain des détroits 315; dito anglais 305.

La situation du marché de Saint-Dizier est sans changement; on remarque pourtant que les demandes sont moins suivies depuis une dizaine de jours. Les prix sont très-fermes.

Le cours moyen de la fonte, en janvier, a été fixé à 136 fr. 75. La fonte pour deuxième fusion, n°1, marque Clasmortier, est tenue à 150 fr. Les fers laminés restent à 260 fr. la première classe avec l'écart de 15 fr. par classe. Le prix des fers battus est très-bien soutenu, même avec une propension à la hausse. Certains producteurs font les barres 285 et 290 fr., les essieux ordinaires restent à 300 fr.

LAINES. — La grande vente de laines, au Havre, a commencé le 20 février au milieu d'un bon concours d'acheteurs, et sur 1,800 balles laines de la Plata présentées aux enchères, on a vendu 1,072 balles. Par contre, sur 239 balles peaux de mouton offertes, 38 balles seulement ont été adjugées. Les laines d'autres provenances sont peu voulues, et sur 945 balles Russie et Cap présentées, 22 balles seulement de cette dernière sorte ont trouvé acheteurs. Pour ce qui est des prix, les laines fines de la Plata sont faibles, les moyennes sont bien soutenues, et il y a plutôt plus de fermeté pour les communes.

Il a eu la semaine dernière, à Marseille, quelques arrivages qui ranimeront le marché.

F. GRIMAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

2 mars. — **Chemin de Barcelone à Saragosse.** — A Barcelone, dans une des salles de la Bourse.

3 mars. — **Crédit foncier de France.** — A 2 heures, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19.

5 mars. — **Chemins de fer Guillaume-Luxembourg.** — A 3 heures, boulevard de Strasbourg, 68.

10 mars. — **Mines de houille de la Condemine.** — A 2 heures, passage Saulnier, 7, à Paris.

12 mars. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

13 mars. — **Mines de la Loire.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

21 mars. — **Crédit mobilier autrichien.** — Le lieu de la réunion sera postérieurement indiqué.

29 mars. — **Chemins de l'Ouest.** — A 3 heures 1/2, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

9 avril. — **Chemins de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.** — A 11 heures, à la Société générale, à Bruxelles.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

1er mai. — **Canal de Suez.** — A 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

15 mars. — **Armements maritimes (L.-T. Barbey et Cie).** — 22 fr. 50 par action, dividende 1861.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

28 février au 12 mars. — **Canal d'irrigation de Gap.** — Emission d'actions. (Voir l'avis que nous publions page 138.)

TIRAGES.

1er mars. — **Ports de Marseille.** — Tirage de 460 obligations, à la mairie de Marseille.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 12 au 18 février..	1706	1.185.379 90	694 83	1698	1.204.690 91	709 69	» »	2.06	4.678 91	500 »
Orléans*	12 — 18 — ...	1475	1.124.313 37	762 25	1475	1.160.670 97	787 23	» »	3.15	5.187 63	1370 25
Paris-Lyon-Méditerranée*	12 — 18 — ...	1411	2.179.748 44	1.541 28	1411	2.105.320 11	1.492 08	3.22	» »	11.192 70	1085 »
Ouest*	12 — 18 — ...	1213	849.588 40	700 40	1213	863.845 30	712 15	» »	1.65	4.613 85	835 »
Nord*	12 — 18 — ...	967	1.136.750 32	1.175 54	967	1.113.411 35	1.151 47	2.09	» »	8.318 10	1016 25
Lyon à Genève*	12 — 18 — ...	798	545.810 82	683 97	798	490.975 77	615 26	11.16	» »	4.845 50	730 »
Ardennes*	12 — 18 — ...	231	103.671 12	448 79	231	103.164 03	446 59	» 49	» »	2.088 36	360 »
Dauphiné*	12 — 18 — ...	167	79.298 53	474 85	164	67.586 68	412 11	2.69	» »	2.940 13	387 50
Bességes à Alais*	12 — 18 — ...	134	48 206 80	360 20	134	52.734 53	393 54	» »	9.25	2.408 13	540 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	12 — 18 — ...	33	27.942 75	846 75	33	28.263 40	856 46	» »	1.13	6.650 19	515 »
Autrichiens	12 — 18 — ...	1936	1.089.873 56	562 95	1856	1.038.647 45	709 92	» »	20.70	4.065 56	548 75
Lord à Madrid à Alicante	12 — 18 — ...	1324	736.177 80	556 10	1324	971.037 80	733 51	» »	24.19	3.768 54	503 75
Madrid et Alicante Madrid à Alcazar	12 — 18 — ...	482	257.086 44	533 35	482	256.257 28	531 65	» 32	» »	3.864 11	525 »
Alcazar à Ciudad	12 — 18 — ...	114	17.484 92	153 87	92	12.234 31	132 98	15.33	» »	978 37	»
Madrid à Jadraque	12 — 18 — ...	104	30.492 56	293 20	104	24.758 50	240 37	21.37	» »	2.057 75	»
Nord de l'Espagne	12 — 18 — ...	308	81.669 27	265 09	»	»	»	»	»	2.178 79	435 »
Central suisse	12 — 18 — ...	262	100.250 46	383 03	262	100.214 67	382 49	0.03	» »	2.817 96	463 »
Victor-Emmanuel	12 — 18 — ...	214	133.308 26	622 94	214	127.928 78	597 50	4.20	» »	3.394 84	335 »
Saragosse à Pampelune	12 — 18 — ...	170	36.588 31	203 95	»	»	»	»	»	1.307 84	375 »
Séville-Xérès-Cadix	29 janv. à — ...	169	72.966 08	456 03	131	50.933 43	338 79	17.52	» »	1.816 11	420 »
Ouest suisse	12 au 18 — ...	150	43.892 60	292 61	118	32.055 70	271 65	7.71	» »	1.898 64	160 »
Cordoue à Séville	29 janv. à — ...	131	40.535 25	309 42	131	38.290 20	292 29	5.86	» »	1.443 82	»
Guillaume-Luxembourg	5 au 11 — ...	89	21.806 72	245 01	52	9.737 17	187 25	30.84	»	1.490 56	230 »
Piémontais	5 — 11 — ...	75	12.909 98	172 13	»	»	»	»	»	589 67	365 »

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

REMBOURSEMENTS.

1er mars. — **Ville de Paris** (Emprunts 1855 et 1860). — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er février.

1er avril 1862. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations d'Andrézieux à Roanne, du premier et deuxième ordre, sorties au tirage du 7 novembre.

1er avril. — **Omnibus de Paris.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 13 janvier.

1er juillet. — **Emprunts anglo-autrichiens 1852 et 1859.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 2 janvier.

1er juin, 1er juillet, 1er octobre. — **Chemins de l'Est.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 30 janvier. (Voir la liste des numéros sortis que nous avons publiée dans notre numéro du 8 février.)

F. G.

ACTES OFFICIELS.

Loi relative aux emprunts à faire par les départements, les communes, les hospices et autres établissements.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Les dispositions de la loi du 6 juillet 1860, concernant les prêts que la Société du Crédit foncier de France est autorisée à faire aux départements, aux communes et aux associations syndicales, sont applicables aux hospices et aux établissements publics.

Art. 2. — Les mêmes dispositions sont applicables aux prêts à faire par la Société du Crédit foncier aux établissements religieux et de bienfaisance dûment autorisés, et à tous autres établissements reconnus d'utilité publique, lorsque ces prêts ont pour objet le paiement de la soulte stipulée au profit du Trésor par la loi du 12 février 1862, relative à la conversion du 4 et du 4 1/2 0/0 en rentes 3 0/0.

Art. 3. — Les dispositions de la loi du 19 juin 1857 sont applicables aux dépôts de rentes servant de garantie aux avances faites par le Crédit foncier en vertu des deux articles précédents.

Art. 4. — Les départements, les communes et les établissements désignés à l'article 1er sont autorisés à emprunter les sommes nécessaires au paiement de la soulte stipulée au profit du Trésor, en vertu de la loi du 12 février 1862, relative à la conversion du 4 et du 4 1/2 0/0 en rentes 3 0/0.

Les conditions des traités à passer pour la réalisation de ces emprunts seront soumises à l'approbation des préfets.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Avis aux rentiers.

Les porteurs de certificats de dépôt remis en échange d'inscriptions converties, de quittances visées délivrées avec les titres libérés du 3 0/0 nouveau, de coupons au porteur à 1/2 et à 0/0, ou d'inscriptions nominatives à 1/2 et à 0/0 qui seraient restés en dehors de la conversion, sont prévenus que s'ils veulent avoir l'assurance d'être payés à jour fixe et dès l'ouverture du semestre à échoir le 22 mars prochain, ils devront déposer leurs titres, quel qu'en soit le nombre, à partir du 7 jusqu'au 14 mars, de 9 heures à 2 heures, au Trésor public, dans les bureaux de la galerie des rentes (rue de Luxembourg, 2).

Les arrérages de rentes nominatives se payant au porteur, plusieurs inscriptions à des noms différents peuvent être présentées au dépôt par une même personne.

JURISPRUDENCE.

Les affaires relatives à la validité des associations pour l'exploitation des charges d'agent de change sont soumises à la 1re chambre de la Cour impériale et sont indiquées pour l'audience du vendredi 7 mars.

La nullité des traités a été prononcée par les quatre jugements dont est appel, dont deux émanent du tribunal civil de Paris, aux dates des 12 juin et 6 décembre 1861, et deux du tribunal de commerce de Paris, aux dates des 11 novembre et 16 décembre 1861.

Le jugement du 6 décembre déclare nulle en outre une sous-association ; celui du 11 novembre admet la liquidation de la société de fait ; cette communauté d'intérêts à liquider est repoussée par les jugements des 12 juin et 16 décembre ; enfin, la restitution des sommes versées au titulaire est autorisée par les jugements des 12 juin et 6 décembre, mais rejetée par celui du 16 décembre. On voit que la discussion repose sur des éléments d'une grande importance, et embrasse de nombreux intérêts.

M. Cauthion, propriétaire, rue de la Grange-Batelière, n° 10, est porteur de 490 coupons d'actions de la Caisse générale des chemins de fer ; en cette qualité, il a formé, à la date du 26 octobre 1861, une demande contre MM. Bordeaux et Richardière, liquidateurs judiciaires, en paiement d'une somme de 12,078 fr. 50 c. afférente aux coupons.

Les liquidateurs ayant résisté, un jugement du tribunal de commerce, en date du 22 janvier 1862, les a condamnés à payer, attendu que la Société étant *in bonis*, devait payer ses dettes de quelque nature qu'elles fussent.

C'est de ce jugement que les liquidateurs interjetaient appel et qu'audience leur avait été assignée par M. le premier président, pour le 8 février, devant la 1re chambre.

L'affaire n'a été utilement appelée qu'aujourd'hui. Me Hébert a soutenu l'appel, Me Colmet d'Aage a plaidé dans l'intérêt de M. Cauthion le bien jugé de première instance, s'appuyant surtout de ce fait non contesté que des coupons de même date ont été payés à concurrence de deux millions.

M. le premier avocat général Charins a conclu à l'infirmation, et la Cour a rendu l'arrêt suivant :

La Cour, considérant que la demande de Cauthion a pour objet le paiement des intérêts afférents à des coupons d'actions de la Caisse des chemins de fer ;

Considérant que l'échange de ces coupons antérieurement à la mise en liquidation ne change pas la nature de ces titres et ne les convertit pas en créances ;

Considérant que, dans l'état actuel de la législation et en raison des difficultés qui arrêtent la réalisation de l'actif, il n'est pas certain que le fonds social doive suffire pour assurer le paiement intégral de tous les créanciers ;

Que dans ces circonstances, et encore bien que la Société ne soit pas en faillite, les liquidateurs sont fondés à refuser, quant à présent, le paiement des sommes réclamées par des actionnaires à titre d'intérêt ou de bénéfices, puisque ces paiements auraient pour conséquence de diminuer les ressources destinées avant tout à acquitter les dettes de la Société ;

Considérant que le paiement précédemment opéré d'intérêts de coupons semblables à ceux présentés par Cauthion n'engage pas les liquidateurs ;

Que la répartition de 5 0/0 d'intérêt n'a été autorisée par l'assemblée générale des actionnaires du 28 janvier 1861 que sur la foi de la situation exposée par Mirès et des bénéfices par lui annoncés ;

Que la sincérité des résultats accusés lors de cette assemblée est aujourd'hui sérieusement contestée ;

Considérant que Cauthion ne peut être assimilé au tiers porteur d'un effet de commerce ;

Qu'il a connu la nature et le caractère des titres dont il se trouve détenteur et qu'en quelque qualité qu'il les ait acceptés, il ne peut avoir plus de droits que les actionnaires qui les lui ont cédés ou remis ;

Surseoit à statuer sur l'appel des liquidateurs jusqu'à ce qu'il soit connu, par le résultat des opérations de la liquidation, si l'actif suffira pour payer tous les créanciers ;

Continue, à cet effet, la cause au premier jour, dépens réservés.

SOCIÉTÉ

DU

CANAL D'IRRIGATION DE GAP

SOUS FORME ANONYME

(sauf l'homologation du conseil d'Etat).

SIÉGE SOCIAL : A PARIS.

CONSEIL D'ADMINISTRATION :

MM. le comte d'**Hauterive**, O ✻, ancien député des Hautes-Alpes, demeurant à Paris ; — **Allier**, ancien maire de Gap (membre du conseil municipal) ; — **Amat**, ancien maire de Gap (membre du conseil général des Hautes-Alpes), demeurant à Paris ; — **Augier**, notaire, à Gap ; — **Garnier** (de Gap), propriétaire, demeurant à Paris.

Capital social : 1,600,000 fr.

DIVISÉ EN ACTIONS DE 500 FR.

PAYABLES :

1° **125** fr. en souscrivant ; 2° **125** fr. 15 mai ; 3° **125** fr. 15 août ; 4° **125** fr. 15 novembre.

SUBVENTION DU GOUVERNEMENT

affectée en faveur de l'exécution du canal

500,000 francs.

La ville de Gap est située au milieu d'une vallée dont les terres sont de la nature la plus fertile. Par suite des courants occasionnés par le voisinage des Alpes, les étés sont à Gap d'une sécheresse complète, et les magnifiques campagnes environnantes sont brûlées par le soleil.

Un projet d'irrigation, conçu et approuvé depuis longtemps dans le pays, a été dressé par M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui, par suite d'une résidence de vingt-trois ans dans le département, a acquis l'expérience la plus incontestée des travaux de cette nature. *Ce projet a reçu la sanction du Conseil supérieur des ponts et chaussées et de M. le ministre des travaux publics.*

Il consiste à amener, à l'aide d'un canal, la puissante rivière DU DRAC sur des propriétés situées dans quatorze communes.

La Société a pour but d'être déclarée concessionnaire dudit canal et de l'exécuter elle ne sera pas tenue de fournir un volum d'eau déterminé, mais seulement de construire le canal. Ses sécurités et ses bénéfice sont les suivants :

En échange des dépenses de construction, 4,0 hectares arrosables se sont engagés à paye une annuité de 23 francs par hectare pe dant 50 ans. Ces engagements seront dépos à la préfecture de Gap.

L'obligation de payer les 23 francs par hecta grève le fonds en quelques mains qu'il pas (Art. 6).

Les engagements seront enregistrés et transcr au bureau des hypothèques. (Art. 6.)

La redevance sera exigible par douzièmes

par mois, comme les contributions publiques, d'après les rôles approuvés par le préfet. (*Art.* 8.)

La redevance sera due solidairement.

La Compagnie, une fois déclarée concessionnaire, sera investie du droit de l'expropriation publique.

En outre, elle recevra 500,000 *francs de subvention, que le gouvernement a affectée à l'exécution du canal.* (*Cahier des charges, art.* 1er, *et lettre ministérielle.*)

La construction du canal DURERA MOINS DE QUATRE ANS.

La dépense sera sensiblement inférieure à 1,500.000 francs, quoique le capital demandé soit porté, par prudence, à 1,600,000 francs.

Pendant la durée des travaux, il sera payé semestriellement 4 0/0 aux actionnaires, les 1 avril et 1er octobre.

Aussitôt la réception du canal faite par l'autorité, la redevance annuelle sera exigible : elle s'élève à une somme de 92,000 fr., payable chaque année par les 4,000 hectares arrosés.

Alors les propriétaires, représentés par leur syndicat, se sont engagés à EMPRUNTER au Crédit foncier, d'après les prescriptions de la loi du 6 juillet 1860 (1), le capital de ces 92,000 fr. de rente, soit : 1,556,685 fr. 60 c., somme supérieure au capital-action dépensé en travaux. Cette somme sera remise à la Société du canal.

On procédera immédiatement au remboursement intégral des actions, soit en espèces, soit en obligations communales, au choix des actionnaires.

En outre, l'économie que la Compagnie réalisera sur les devis par suite des traités arrêtés avec des entrepreneurs très-solvables, jointe à la subvention du gouvernement, permettra de distribuer en espèces aux actionnaires, UNE PRIME DE 25 0/0 SUR CHAQUE ACTION, soit de 125 fr. par action de 500 fr.

En résumé, au bout de quatre ans tout sera liquidé ; le capital de la Société, garanti d'une manière infaillible, sera remboursé, et il aura gagné une prime considérable. L'actionnaire touchera donc 625 fr. par chaque action de 500 fr., de sorte que son argent lui aura produit un peu plus de 10 1/4 0/0 par an.

Cette affaire peut donc être classée parmi les meilleures valeurs, puisqu'elle a pour base une cotisation perçue comme l'IMPÔT, et qu'elle est assise sur la PROPRIÉTÉ FONCIÈRE.

LA SOUSCRIPTION SERA OUVERTE DU 28 FÉVRIER AU 12 MARS :

A PARIS, chez les banquiers de la Société, MM. L. DAUCHEZ DE LACHAISE ET Ce, 33, rue Notre-Dame-des-Victoires.

En PROVINCE, verser à leur crédit, aux succursales de la Banque, ou chez leurs correspondants désignés dans les journaux des départements.

(1) *Loi du 6 juillet* 1860. (Extrait.)

Art. 1er. — La Société du Crédit foncier de France est autorisée à prêter, dans les conditions ci-après, aux départements, aux communes et aux ASSOCIATIONS SYNDICALES les sommes qu'ils auraient obtenu la faculté d'emprunter.

Art. 2. — Les prêts sont consentis avec ou sans affectation hypothécaire, et remboursables, soit à long terme par annuités, soit à court terme avec ou sans avertissement.

Art. 3. — Ils sont réalisables en numéraire.

COMPAGNIE D'ARMEMENTS MARITIMES

L.-T. BARBEY ET Ce.

L'assemblée générale annuelle ordinaire des actionnaires a eu lieu samedi 22 février dernier. Après l'exposé de la gérance et le rapport du conseil de surveillance, le bilan de l'exercice 1861 a été approuvé à l'unanimité et le dividende est fixé à 32 fr. 50 c. par action, dont 25 fr. pour les coupons 8 et 9, lesquels devront être rapportés, et 7 fr. 50 c. imputables sur les coupons 10 et 11, qui seront estampillés.

L'assemblée a voté à l'unanimité le remboursement de toutes les obligations de la Compagnie au nombre de 2,410 au lieu de 400 seulement qu'elle était tenue de rembourser.

Le paiement du dividende ci-dessus aura lieu, sous la réduction de 50 centimes pour l'impôt sur les actions au porteur, au siége social, rue de Provence, 46, à Paris, à partir du 15 mars prochain.

Le remboursement des obligations avec les intérêts aura lieu à partir du 1er juin prochain.

AVIS.

Le préfet de la Savoie, commandeur de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, commandeur de l'ordre pontifical de Saint-Grégoire-le-Grand, officier de l'instruction publique, donne avis aux jeunes gens qui voudraient suivre la carrière des ponts et chaussées que vingt-quatre places d'employés secondaires sont vacantes dans le département, et que ceux qui désireraient concourir à l'obtention d'une de ces places devront faire parvenir à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées :

1° Un procès-verbal d'examen subi devant un ingénieur des ponts et chaussées, conformément aux dispositions du décret impérial du 17 août 1853. Ce procès-verbal devra être rédigé dans la forme et avec les annotations prescrites par le programme d'examen à l'emploi de conducteur auxiliaire, et accompagné d'une pièce d'écriture, d'une dictée et d'un dessin ;

2° Une demande d'admission, faisant connaître la date et le lieu de la naissance du candidat et ses antécédents. Cette demande devra être accompagnée des certificats que le candidat jugera convenable d'y joindre. Le tout sera attesté par l'ingénieur qui aura fait subir l'examen.

Les candidats admis seront nommés employés secondaires, conformément aux dispositions de l'article 7 du décret précité. Ils recevront, en outre de leur traitement, des frais de séjour, qui sont fixés à 200 francs par an.

Les pièces à produire devront être adressées à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de la Savoie, à Chambéry, avant le 20 mars prochain.

Chambéry, le 18 février 1862.

Le préfet de la Savoie,
DIEU.

L'exposé critique et pratique des conversions de rentes de 1825 et 1852, des diverses formes d'emprunts publics et des autres mesures financières à l'ordre du jour se trouve, ainsi que les conséquences économiques de ces opérations, soit au point de vue du Trésor, soit au point de vue des particuliers, dans l'ouvrage de M. A. Courtois fils, *Des opérations de bourse*, etc., parvenu à sa quatrième édition.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de 3 0/0. La Société se charge **GRATUITEMENT**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur, président, Marquis G. d'AUDIFFRET.

C'est aujourd'hui samedi, 1er mars, qu'a lieu à 6 heures, au grand hôtel du Louvre, le banquet annuel de la Société helvétique de bienfaisance. Les Suisses qui désirent y assister sont priés de s'inscrire chez M. Delarue, galerie Montpensier, 39, Palais-Royal.

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. BONNEAU, E. LAURENT (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, BARBAL, E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, etc., etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

L'HISTOIRE SECRÈTE DU GOUVERNEMENT AUTRICHIEN, par Alf. MICHIELS, un beau volume de près de 500 pages, moyennant l'envoi de 3 fr. 50 c.

PRIMES GRATUITES.

1° LE DRAME DE LA JEUNESSE, roman par Paul FÉVAL, formant près de 200 pages ;

2° Ce qui a paru de la FEMME DE COEUR, roman par Marc BAYEUX.

Ces deux ouvrages seront envoyés gratuitement et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr. ; six mois, 30 fr. ; un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1860	1861	en 1861	0/0
Janvier...	2,291,150 74	2,578,131 76	286,981 02	12.52
»	»	»	»	»

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1700 kilomètres.
1861. — 1609 —

14e année. — 7me semaine.

Du 12 au 18 février 1862.

128.736 Voyageurs.....	306 993 62
Bagages, Marchandises, etc....	878.386 28
Total.....	1.185.379 90
Recettes antérieures.....	6.796.845 75
Total général.....	7.982 225 65
7e semaine de 1862.....	1 185.379 90
Semaine correspondante de 1861.	1.204.690 91
Différence.....	19.311 01
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7 982 225 65
— — 1861.	8.086.639 95
Différence.....	41.414 30

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 décembre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 déc..1861	49.434.671 83
Du 1er janvier au 31 déc..1860	45.706.371 22
Différence en faveur de 1861.	3.745.300 61

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 déc..1861	20.383.632 16
Du 1er janvier au 31 déc..1860	18.017.259 67
Différence en faveur de 1861.	2.365.372 49
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux.....	6.110.673 10

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 12 au 18 février 1862.

68.770 Voyageurs.....	298.996 08
Bagages, Marchandises, etc....	835.317 29
Total.....	1.134.313 37
Semaine correspondante de 1861.	1.160.870 97
Différence.....	26.557 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7 981.905 49
— — 1861.	8.512.184 50
Différence.....	530.919 01

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 402 kil. — 1862... 902 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 402 kil. — 1862... 902 kil.

18.962 Voyageurs.....	41.470 26
Bagages, Marchandises, etc....	122.442 76
Total.....	163 913 02
Semaine correspondante de 1861	108.927 15
Différence.....	56.985 37
Recettes tot. dep.le 1er janv. 1862.	1.117.347 25
— — 1861.	661.825 90
Différence.....	455 421 35

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 12 au 18 février 1862.

112.806 Voyageurs.....	484.944 95
Bagages et marchandises.....	1.690.803 49
Total.....	2.176.748 44
Semaine correspondante de 1861.	2 105.340 11
Différence.....	69 408 33
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	15.959.660 10
— — 1861.	14.051.099 35
Différence.....	1.908 561 75

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

12.752 Voyageurs.....	38.121 45
Bagages, Marchandises, etc....	65 549 67
Total.....	103 671 12
Période correspondante de 1861.	103.164 08
Différence.....	507 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	691.307 52
— — 1861.	704.041 85
Différence.....	11.644 33

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 580 —

37.066 Voyageurs.....	96.934 35
Bagages et Marchandises.....	373.781 37
Total.....	470 715 72
Semaine correspondante de 1861.	284.372 35
Différence.....	186 443 37
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.313.765 45
— — 1861.	2.072 509 25
Différence.....	1.241.256 20

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 12 au 18 février 1862.

227 804 Voyageurs.....	311.009 60
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	73.473 80
— — Pet. vitesse	464.445 —
Total.....	849.568 40
Semaine correspondante de 1861.	863.845 30
Différence.....	14.256 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5 830.134 35
— — 1861.	5.991.049 85
Différence.....	152 917 50

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau pendant les 11 premiers mois 1861-1860

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

11 mois1861, 900 kilomètres...	46.896.666 94
— 1860, 900 — ...	43.307.551 76
Différence.....	3.589.115 18

RÉSEAU MIXTE.

11 mois1861, 295 kilomètres...	3.997.731 75
— 1860, 288 — ...	3.798.572 41
Différence. 7 — ...	195.159 34

NOUVEAU RÉSEAU.

11 mois1861, 18 kilomètres...	160.935 37
— 1860, 18 — ...	126.595 96
Différence.....	34.350 41
Différence totale : 7 kilom.	3.758.633 93

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 12 au 18 février 1862.

125.378 Voyageurs.....	289.925 67
Bagages, Marchandises, etc....	846 824 65
Total.....	1.136 750 32
Semaine correspondante de 1861.	1.113.411 35
Différence.....	23.338 97
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	8.043 633 65
— — 1861.	7.898.135 97
Différence.....	145.497 68

Section de Paris à Bourg-Lévy et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Maubeuge.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 160 kilomètres

5.052 Voyageurs.....	4.575 15
Bagages, Marchandises, etc....	20.932 05
Total de la semaine...	25.507 20
Semaine correspondante de 1861.	3 786 06
Différence.....	21.721 15
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	182 605 05
— — 1861.	27.044 17
Différence.....	155 560 88

MIDI

Chemin de fer.

De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 730 —

Canal latéral.

De Castets à Montauban et à Toulouse.

Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.

Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 12 au 18 février 1862.

37.501 Voyageurs.....	114 218 12
Bagages, Marchandises, etc....	431.592 70
Total.....	545.810 82
Canaux.....	31.467 26
Totaux réunis.. ..	577.278 08
Semaine correspon- dante de 1861. { Ch. de fer.	490 975 77
{ Canaux...	48.284 03
Total.....	539 259 80
Différence.....	38.018 28
Chemin de fer et canal latéral :	
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.144.517 53
— — 1861.	3.793.528 09
Différence.....	370.989 44

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 104 kilomètres
Janvier 1862.

21.473 Voyageurs.....	32 005 75
Bagages, Marchandises, etc....	52.102 10
Total	84.107 85
Mois correspondant de 1861....	44.611 25
Différence.....	39.496 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	84.107 85
— — 1861.	44.611 25
Différence.....	39.496 60

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Rouvroy, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 197 kilomètres.
1861. — 184 —

Du 12 au 18 février 1862.

11.353 Voyageurs.....	18.250 85
Bagages, Marchandises, etc....	61.047 67
Total.....	79 298 52
Semaine correspondante de 1861.	67.586 48
Différence.....	11.713 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	549.935 78
— — 1861.	462.744 30
Différence.....	87.191 48

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 23 kilomètres.

Du 12 au 18 février 1862.

Voyageurs..	1.772 75
Bagages, Marchandises, etc....	26.170 —
Total.....	27 942 75
Semaine correspondante de 1861.	28.163 40
Différence.....	220 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	219.774 05
— — 1861.	201 950 05
Différence.....	17.793 —

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 12 au 18 février 1862.

11.963 Voyageurs.	19 693 30
Bagages, Marchandises, etc....	28.853 50
Total.....	48.206 80
Semaine correspondante de 1861.	52.734 53
Différence.....	4.469 73
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	33.861 81
— — 1861.	346.497 51
Différence.....	11.635 70

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

10.000 Voyageurs.....	1.730 —
Bagages, Marchandises, etc....	1.517 —
Total.....	3.246 —
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	22.064 —

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1046 kilomètres.
1861. — 1205 —

Du 12 au 18 février 1862.

58.681 Voyageurs.....	191.806 19
Bagages, Marchandises, etc....	729.695 93
Transports militaires.....	53.150 04
Total.....	974 652 16
Semaine correspondante de 1861.	923.984 89
Différence.....	19.667 77

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 330 kilomètres.
1861. — 251 —

22.051 Voyageurs.....	60.477 30
Bagages, Marchandises, etc....	47.167 60
Transports militaires.....	8.396 77
Total.....	115.221 10
Semaine correspondante de 1861.	106.662 70
Différence.....	8.558 30

RECETTES

des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1926 kilomètres.
1861. — 1456 —

En 1862.....	1.089 873 5
En 1861.....	1.033 647 8
Différence.....	56 22611

RECETTES

des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862.....	7.909.259 3
En 1861.....	6 037 350 2
Différence.....	1.871 909 1

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres.
1861. — 117 —

13.925 Voyageurs.....	31 738 5
Bagages, Marchandises, etc....	22 477 2
Transports militaires.....	11.315 6
Total.....	65.501 3
Semaine correspondante de 1861.	64.361 —
Différence.....	1.139 —
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	470.298 —
— — 1861.	403.301 —
Différence.....	67.096 —

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 14 au 18 février 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 482 —

7.775 Voyageurs.....		30.152
Bagages, Marchand.	(Grande vit.)	11 756
—	(Petite vit.).	195.161
Total de la semaine...		237.069

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A ZADARAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

6 364 Voyageurs.	14.935 43	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	2.030 13	30.498
Marchandises. (Petite vitesse) ...	13.527 02	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862 Longueur exploitée : 114 kilomètres.

2.148 Voyageurs..	5.777 14	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	919 18	17.483
Marchandises. (Petite vitesse)....	10.788 60	
Total des trois lignes réunies.		300.045
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862		1.891.033
Total général des recet. en 1862.		2.196.103
— — 1861.		2.102.273
Différence.....		93.830

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 12 au 18 février 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

... Voyageurs	192.565 »»
... quintaux Marchandises	543.612 50
Total	736 177 50
Semaine correspondante de 1861.	971.037 50
Différence	234.860 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.021.877 50
— — 1861.	6.542.515 »»
Différence	1.520.637 50

NORD DE L'ESPAGNE

Longueur exploitée :
Lignes de Burgos et d'Alar..... 308 kilomètres
Ligne de l'Escorial ..... 50 id.

Du 12 au 18 février 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	29 925 27
Marchandises	51.724 »»
Total	81.649 27
Produit annuel par kilomètre	13 820 »»
Recettes antérieures	575.883 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	637.523 84

Ligne de l'Escorial.

Voyageurs	6.001 28
Marchandises	6.550 30
Total	12 551 58
Produit annuel par kilomètre	13.212 »»
Recettes antérieures	82.301 73
Total	94.853 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	732.376 15
— — 1861.	»
Différence	»

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 995 kilomètres.

Du 10 au 23 décembre 1861

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

22.560 Voyageurs	229.769 52
Marchandises	266.833 80
Total	496.603 32
Recettes antérieures en 1861	10.381.839 08

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 16 au 22 février 1862.

27.110 Voyageurs	25 670 »»
Bagages, Marchandises, etc	28.650 »»
Total	54.320 »»
Semaine correspondante de 1861.	53.399 »»
Différence	921 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	392 110 »»
— — 1861.	394.518 »»
Différence	2.408 »»

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 12 au 18 février 1862.

20.953 Voyageurs	37.127 45
Bagages, Marchandises, etc	63.123 01
Total	100 250 46
Semaine correspondante de 1861.	100.214 67
Différence	35 79
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	633.509 80
— — 1861.	609.157 98
Différence	24.351 82

CORDOUE A SÉVILLE

1861. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 29 janvier au 4 février 1862.

5e semaine	28.719 45
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	40.535 25
Semaine correspondante de 1861.	38.290 20
Différence	2.245 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	189 226 55
— — 1861.	153.111 75
Différence	36.114 80

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 12 au 18 février 1862.

9.194 Voyageurs	32.864 22
Marchand., cargaison, équipages	71.145 45
Total	104.009 67
Semaine correspondante de 1861	47.543 39
Différence	56.466 28
Moyenne de la recette kilomét.	14 303 79
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	702.806 16

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 311 kilomètres.
1861. — 311 —

Du 12 au 18 février 1862.

34.728 Voyageurs	67.128 45
Bagages, marchandises, etc	38.914 91
Recettes diverses	1.788 70
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	25.466 20
Total	133.308 26
Semaine correspondante de 1861.	127.928 78
Différence	5.379 48
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	771.106 32
— — 1861.	808.452 86
Différence	37.344 54

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 12 au 18 février 1862.

Voyageurs	16.725 68
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	2 995 11
Marchandises (petite vitesse)	16.787 52
Total	36.508 31

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 118.

Du 12 au 18 février 1862.

10.042 Voyageurs	22.190 20
2.956 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	21.703 40
Total	43.894 60
Semaine correspondante de 1861.	32.055 70
Différence	11.836 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	284 984 46
— — 1861.	208.964 26
Différence	76.020 20

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 180 kilomètres.

Du 29 janvier au 4 février 1862.

21.302 Voyag., Bagag. et March.	72.966 08
Semaine correspondante de 1861.	50.933 45
Différence	22.032 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	304.918 51
— — 1861.	246.194 09
Différence	58.724 42
Diminution kilométrique	17 32 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 69 kilomètres.
1861. — 51 —

Du 5 au 11 février 1862.

3.330 Voyageurs	4.348 10
Bagages, articles de messagerie.	434 63
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	17.023 99
Total de la semaine	21.806 72
Recettes antérieures	110 955 18
Total	132.761 90
Recettes de la semaine en 1862.	21 806 72
Période correspondante de 1861.	9.737 17
Différence	12.069 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	132.761 90
— — 1861.	49.381 41
Différence	83.380 49

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES)

Recettes de janvier 1862	61.192 16
— — 1861	56.408 95
En plus en 1861	4.783 21

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 5 au 11 février 1862.

Voyageurs	8.694 22
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	1.074 33
— (Petite vit.).	3.141 43
Total	12.909 98

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de janvier 1862	14.032 43
— — 1861	16.765 82
Différence	2.733 39

OMNIBUS DE PARIS

Du 19 au 25 février 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris.	Banlieue.
Recettes	287.704 35	76 33	39 73
Semaine correspondante de 1861	280.920 80	74 »»	40 54
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	2.241.774 75	74 23	40 08
Période correspondante de 1861	2.000.679 55	70 95	40 90
Différence	241.095 20	3 28	» 87

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Section nord du réseau,

Rue Neuve-des-Mathurins, 44.

MM. les porteurs d'obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon sont prévenus que le jeudi 20 mars 1862 à midi et demi, il sera procédé publiquement, dans la salle du conseil d'administration, au tirage au sort de 609 obligations de l'emprunt 1855.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort sera remboursé, à raison de 500 francs, au siége de la Compagnie, à partir du 1er avril 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire est convoquée pour le lundi 31 mars courant, à 2 heures précises, rue Richelieu, 100, salle Lemardelay.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de dix actions au moins, déposées au siége de la Société, rue Bergère, 12, à Paris, quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX

MM. les actionnaires propriétaires d'au moins dix actions sont convoqués en assemblée générale pour le mercredi 26 mars courant, à 3 heures précises, à Paris, passage de l'Opéra, 34, salle Beethoven.

Le dépôt des actions donnant droit d'assister à l'assemblée générale, devra être fait cinq jours au moins avant celui de la réunion :

A Paris, au siége social, 16, place Vendôme (de 10 heures à 3 heures);

A Toulouse et à Albi, dans les bureaux de la Société;

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce, King William street.

Dans chacun de ces bureaux, des pouvoirs imprimés sont à la disposition des actionnaires qui sont invités, dans le cas où ils ne pourraient pas se rendre à la réunion, à s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de dix actions au moins.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

Avis aux porteurs d'obligations.

Le coupon (no 6) d'intérêts des obligations de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse échéant le 10 mars 1862, est payable sans frais, dès le 10 mars, savoir :

A Neuchâtel, à la caisse centrale du chemin de fer Franco-Suisse ;

A Paris, à la caisse centrale des chemins de fer de Paris à Lyon et à Méditerranée (section Nord), 44, rue Neuve-des-Mathurins;

A Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Zurich, Soleure, Lucerne, Francfort-sur-Mein et Stuttgart, aux caisses désignées précédemment.

La direction.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le samedi 29 mars 1862, à 3 heures et demie précises de l'après-midi, rue de la Victoire, 48 (salle Herz).

MM. les actionnaires, porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres au porteur et leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives, du 1er au 25 mars prochain, au siége de la Compagnie (bureau des titres), rue Saint-Lazare, 124, à Paris, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Sont également reçues, comme donnant droit d'admission à l'assemblée générale, toutes pièces constatant le dépôt des actions de la Compagnie à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer, ou à la Société générale de Crédit mobilier.

Il sera remis aux déposants un carte d'admission nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Par la vallée du Rhône et le Simplon.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, par suite d'une convention passée le 9 février, à Berne, devant les membres rapporteurs du conseil fédéral, entre le gouvernement du canton du Valais, et les membres du Conseil, tout conflit a cessé d'exister.

Conformément à un article de cette convention, et d'accord avec le gouvernement du Valais, MM. les actionnaires sont convoqués en *assemblée générale extraordinaire*, pour le 31 mars, à 3 heures, *salle Herz*, rue de la Victoire, à Paris.

Les titres devront être déposés quinze jours à l'avance, soit jusqu'au 15 mars à minuit.

Seront admis à cette assemblée générale extraordinaire, les porteurs d'actions entièrement libérées.

Cette assemblée générale extraordinaire a pour but :

1° La ratification de la convention passée avec le gouvernement du Valais ;

2° L'examen des modifications aux statuts qui en résultent.

Dans le cas où des porteurs d'actions non libérées qui n'ont pas été parties dans les sentences et jugements rendus à Genève, le 14 août, le 26 septembre et le 4 novembre 1861, réclameraient le droit de prendre part à cette assemblée générale extraordinaire, celle-ci sera ajournée au 10 mai, pour donner aux porteurs la possibilité de faire juger, dans l'intervalle, leur demande contre le conseil d'administration de la Compagnie, et de faire vider les contestations y relatives, mais ils devront faire le dépôt de leurs titres dans le délai indiqué qui expire au 15 mars à minuit.

Il résulte de la déclaration du conseil, dans l'article 1er de la convention, que le tribunal de commerce de Genève, siége social, est seul compétent pour nommer le tribunal arbitral chargé de prononcer sur ces réclamations.

Il n'y aura pas de nouvelle convocation pour l'assemblée générale extraordinaire ajournée au 10 mai, et les dépôts de titres effectués jusqu'au 15 mars, à minuit, seront seuls valables.

Avis sera donné dans les journaux spéciaux de cet ajournement.

Ce dépôt devra être fait :

A Paris, rue Laffitte, 28;

A Londres, chez MM. Sheppard, Pelly, Allcard et Cᵉ, 28, Threadneedle street ;

A Genève, chez MM. Ph. Rogot et fils ;

A Turin, chez M. Ch. de Fernex;

A Lyon, chez M. Nypels, directeur de la Compagnie lyonnaise des Omnibus, place de la Charité, 6.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE MONTBLANCH A REUS

MM. les porteurs d'obligations de cette Compagnie sont prévenus que le jeudi 6 mars prochain, à midi, il sera procédé, dans la salle des délibérations du conseil d'[illegible]tion, à Madrid, calle del [illegible], 23, en présence du délégué du gouvernement, au tirage au sort des obligations qui doivent être remboursées le 1er avril prochain.

Paris, le 27 février 1862.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

La Compagnie du chemin de fer de Saragosse à Barcelone a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le 2 mars courant, à Barcelone, dans une des salles de la Bourse (Casa Lonja).

Barcelone, le 10 février 1862.

L'administrateur gérant,
JOAQUIN ARIMON.

SOCIÉTÉ ANONYME DES CHEMINS DE FER DE

MONS A HAUTMONT ET DE SAINT-GHISLAIN.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu en l'hôtel de la Société générale, à Bruxelles, le mercredi 9 avril prochain, à 11 heures du matin, conformément à l'art. 34 des statuts.

Pour être admis à l'assemblée générale, tout propriétaire de quinze actions au porteur, devra les déposer, dix jours au moins avant la réunion, chez MM. de Rothschild frères, à Paris, ou à Bruxelles, chez MM. Brugmann fils, et à la Société générale.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

PORTS DE MARSEILLE.

MM. les porteurs d'obligations de la Société anonyme des Ports de Marseille sont prévenus qu'un premier tirage de quatre cent soixante obligations de ladite Société a lieu aujourd'hui 1er mars, à 9 heures du matin, à la mairie de Marseille.

Par ordre et par autorisation du Conseil d'administration.

Le secrétaire général de la Société,
A. LE TELLIER.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition de Mars du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe ; — les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs Illustrés* des Réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales Gares des Chemins de fer, chez les principaux Libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Cᵉ, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

Assemblée générale des actionnaires.

Par décision du conseil d'administration en date du 12 février, l'assemblée générale des actionnaires est convoquée pour le jeudi 1er mai 1862, à 3 heures du soir, salle Herz, 48, rue de la Victoire, à Paris.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires d'au moins vingt-cinq actions (art. 44 et 48 des statuts).

Pour avoir droit d'assister ou de se faire représenter à l'assemblée générale, les actionnaires propriétaires de vingt-cinq actions nominatives ou au porteur doivent justifier, au domicile administratif, place Vendôme, 12, à Paris, du dépôt dans la caisse sociale, ou chez un des correspondants de la Compagnie, en France et l'étranger, de leurs titres libérés à 200 francs.

Cette justification doit être faite au moins cinq jours avant la réunion. Cette disposition est de rigueur.

Les actionnaires ont le droit de se faire représenter à l'assemblée générale par des mandataires. Les pouvoirs et les titres à l'appui doivent être déposés au domicile de la Société cinq jours avant la réunion.

Nul ne peut représenter un actionnaire à l'assemblée générale, s'il n'est lui-même membre de cette assemblée.

Vingt-cinq actions donnent droit à une voix ; le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, quel que soit le nombre d'actions par lui déposées, soit comme actionnaire, soit comme mandataire (art. 51 des statuts).

Les cartes d'admission délivrées aux actionnaires, pour entrer à l'assemblée, sont nominatives et personnelles.

MM. les actionnaires trouveront des modèles de pouvoirs dans les bureaux de l'administration.

Paris, 12 février 1862.

Par ordre du conseil.

Le secrétaire général de la Compagnie,
Paul MERRUAU.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES DE LA LOIRE

MM. les actionnaires, propriétaires d'au moins vingt-cinq actions, sont convoqués en assemblée générale pour le jeudi 13 mars prochain, à 3 heures précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

La réunion est tout à la fois ordinaire, aux termes de l'article 33 des statuts, et extraordinaire, aux termes des articles 31 et 35, pour délibérer sur des modifications desdits statuts, l'une relative à la création d'un fonds de reconstitution du capital social, au moyen d'un prélèvement sur les bénéfices, l'autre tendant à mettre les transferts d'actions réglés par l'article 12 en harmonie complète avec les prescriptions du Code de commerce, art. 36.

Toute assemblée extraordinaire doit, pour être valable, réunir au moins le cinquième des actions.

Pour obtenir les cartes d'admission à l'assemblée ou s'y faire représenter par un autre actionnaire, les actionnaires devront, cinq jours au moins avant celui de la réunion, justifier de leurs titres, soit au siége social, à Paris, rue de Richelieu, 85, soit dans les bureaux de la Société, à Lyon, quai de l'Hôpital, 1, et à Saint-Etienne, place Marengo, soit à Genève, chez MM. Lombard, Odier et Cᵉ. Dans chacun de ces bureaux, des pouvoirs imprimés sont à la disposition des actionnaires, qui sont invités, dans le cas où ils ne pourraient se rendre à la réunion, à s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire de vingt-cinq actions au moins.

COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT

V.-C. BONNARD ET Cᵉ.

MM. les actionnaires du Comptoir central de Crédit V.-C. Bonnard et Cᵉ, rue de la Chaussée-d'Antin, 53, sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le mercredi 2 avril prochain, conformément aux articles 52 et 57 des statuts.

La réunion aura lieu à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures après-midi.

Pour en faire partie, il faut être porteur et propriétaire d'au moins vingt-cinq actions et les avoir déposées au plus tard au siége de la Société, contre récépissé, cinq jours avant l'époque indiquée pour la réunion.

On pourra s'y faire représenter par des fondés de pouvoir ayant eux-mêmes le droit de voter.

Les actions peuvent être déposées dans le même délai de cinq jours

A Marseille, chez MM V.-C. Bonnard et Cᵉ, rue Mission-de-France, 2

N. B. — MM. les actionnaires sont priés de déposer toutes les actions en leur pouvoir, afin d'éviter la remise à quinzaine prévue par l'article 57 des statuts.

Le gérant,
V.-C. BONNARD et Cᵉ.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

EN VENTE

CHEZ GARNIER FRÈRES

6, *rue des Saints-Pères, et 215, Palais-Royal.*

Des opérations de bourse, manuel des FONDS PUBLICS *et des* SOCIÉTÉS PAR ACTION dont les titres se négocient dans les bourses françaises, précédé d'une appréciation des opérations de bourse dites *de jeu* et des rapports de la Bourse avec le crédit public et les finances de l'État, par A. COURTOIS FILS, *membre de la Société libre d'économie politique de Paris*. QUATRIÈME ÉDITION, *complétée et augmentée*.

Prix.... 3 fr. 50 c.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époque jouissance.	Dénomination.	Samedi 22 Comptant.	Samedi 22 Terme.	Lundi 24 Comptant.	Lundi 24 Terme.	Mardi 25 Comptant.	Mardi 25 Terme.	Mercredi 26 Comptant.	Mercredi 26 Terme.	Jeudi 27 Comptant.	Jeudi 27 Terme.	Vendredi 28 Comptant.	Vendredi 28 Terme.
142 500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	**Banque de France**	3060 »	» »	3060 »	» »	3100 »	3110 »	3080 »	» »	3075 »	» »	3080 »	» »
80 000	500	Id.	44 »	Id.	**Comptoir national d'escompte**	640 »	» »	638 75	» »	640 »	» »	637 50	» »	640 »	» »	640 »	» »
30.000	500	250	30 »	Id.	**Crédit foncier de France**	1405 »	1410 »	1402 50	1405 »	1396 »	1405 »	1405 »	1405 »	1400 »	1405 »	1400 »	1407 50
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	495 »	» »	495 »	» »	495 »	» »	485 »	» »	495 »	» »	495 »	» »
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	400 »	» »	400 »	» »	400 »	» »	400 »	» »	400 »	» »	400 »	» »
400.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »
	100	Id.	3 »	Id.	— Id., 3 0/0	90 »	» »	» »	» »	91 25	» »	91 25	» »	91 25	» »	91 25	» »
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1022 50	» »	1022 50	» »	1025 »	» »	1022 50	» »	» »	» »	1020 »	» »
75.000	500	libérés	15 »	Mai-nov.	— Obligations communales, 3 0/0	437 50	» »	430 25	» »	» »	» »	427 50	» »	430 »	» »	430 »	» »
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 10e d'obligations communales	» »	» »	88 75	» »	88 75	» »	» »	» »	88 75	» »	84 75	» »
75.000	500	330	15 »	Mai et nov.	— Nouvelles oblig. communales	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	100	50	3 »	Novembre.	— 10e de nouv. oblig. communales	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	**Crédit industriel et commercial**	500 —	» »	500 »	» »	500 »	» »	505 »	» »	500 »	» »	500 »	» »
120.000	500	libérés	50 »	Id.	**Société gén. de Crédit mobilier**	755 »	701 25	755 »	756 25	760 »	763 75	760 »	765 »	766 25	766 75	747 50	752 50
»	»	»	»	»	**Crédit agricole**	661 25	» »	690 »	» »	692 50	» »	690 »	» »	710 »	» »	715 »	» »
120.000	500	150	30 »	Id.	**Crédit mobilier espagnol**	475 »	475 »	478 75	473 75	482 50	483 75	480 »	481 25	480 »	485 »	477 50	477 50
» 000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	**Banque de l'Algérie**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
100 000	300	Id.	en liq.	»	**Caisse génér. des chemins de fer**	30 »	» »	30 »	» »	» »	» »	30 »	» »	30 »	» »	» »	» »
50 000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	**» -Comptoir des Entrepreneurs**	» »	» »	93 75	» »	» »	» »	91 75	» »	93 75	» »	93 75	» »
40.000	500	375	non dét.	»	**Sous-Comptoir du commerce**	500 »	» »	500 »	» »	500 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	**Crédit colonial**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	»	»	» »	»	**Crédit industriel autrichien**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Marché	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	» »	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	» »	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	» »	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	» »	600	500	»	...	»
C	Comptoir Bonnard	20 25	200.000	100	»	octobre	1 50
C	Caisse Lécuyer	500 »	24.000	500	»	...	25 »
C	Caisse Béchet	400 »	20.000	500	»	janvier juillet	28 05
C	Caisse de l'Industrie	61 »	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Sous-Propriétaires	875 »	6.000	1/10 400	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	865 »	24 000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	» »	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	65 »	[illegible]	100	40	...	néant.
A	Omnibus de Londres	43 75	[illegible]	100	»	...	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	62 50	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	650 »	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	675 »	32.000	500	400	...	5 00
A	Compagnie générale maritime	497 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	323 50	40.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	455 »	»	»	»	...	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	1/2000	»	...	»
A	Touage Basse Seine et Oise	540 »	»	500	»	...	»
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1215 »	60.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	95 »	68.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	980 »	27.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.000	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	860 »	8.000	1.000	»	avril octobre	30 »
A	Trois canaux	» »	10.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7500 »	600	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	775 »	11.250	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1350 »	6.000	1.000	»	janvier juillet	16 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	135 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
»	Ports de Marseille	380 »	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	411 »	21.500	1/2150	»	...	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	535 »	25.000	1/2500	150	...	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	485 »	40.000	500	175	janvier juillet	5 00
»	Docks du Havre	» »	»	»	»	...	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1030 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1050 »	»	»	»	...	»
A	Union des Gaz	77 »	30.000	250	»	janvier	néant.
C	Marseille (et mines de Portes)	280 »	35.000	1/3500	»	avril octobre	15 30
C	Nord (Batignolles)	» »	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	» »	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
C	Bourgogne, Sèvres, etc	» »	500	1.000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2502 »	7 000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1750 »	2.400	1/2400	»	...	77 50
»	Gaz général de Paris	» »	»	»	»	...	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	607 50	30.000	1/30000	»	...	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2800 »	3.[illegible]	3.[illegible]	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	632 50	28.000	500	»	juin décembre	10 »
C	Basse-Indre	» »	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	470 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	700 »	10.000	1/10000	»	...	»
A	Maubeuge (Nord)	» »	6.000	1/[illegible]	»	...	30 »
C	Fourchambault	330 »	50.000	1/[illegible]	»	avril octobre	20 »
C	Marine et chemins de fer	748 75	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »
C	Côte-d'Or	» »	»	500	»	...	néant.
C	Franche-Comté	» »	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	840 »	15.000	1/15000	»	...	60 »
C	[illegible]	275 »	»	250	»	...	20 »
C	Pont-l'Évêque	210 »	»	500	»	...	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1160 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix métallurgique	» »	60 000	375	»	janvier juillet	néant
C	J.-F. Cail et Ce	730 »	14.000	500	»	septemb. mars	75 »

Marché	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1900 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	» »	» »	»	»		» »
A	Grand'Combe	935 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	171 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	140 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	100 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 »
A	Rive-de-Gier	216 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 »
A	Carmaux	395 »	23 000	1/23000	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1275 »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.500	1/3500	»	...	25 »
A	Layon-et-Loire	600 »	1.800	1/1800	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	410 »	»	500	»	...	20 »
A	Quaregnon	150 »	6.720	250	»	...	10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Prés	250 »	3.000	500	»	...	»
Civ.	Centre-du-Flénu	280 »	3.000	1.000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa ... (cuivre)	15 »	60 000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id.	225 »	9.000	1/9000	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	» »	10 [illegible]	1/10000	»	...	néant.
C	Santander ... zinc	» »	10 [illegible]	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	238 75	90 [illegible]	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.[illegible]	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	» »	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	» »	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie ... id.	500 »	5.[illegible]	1.000	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie ... id.	120 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	405 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin ... id.	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Linière ... id.	» »	1.[illegible]	500	»	...	»
A	Pont-Rémy ... id.	878 75	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle ... journal	» »	2 500	1/2500	»	...	127 »
C	Journaux réunis .. id.	» »	6.100	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ... id.	5400 »	100	2.500	»	...	»
A	Saint-Gobain ... glaces	12500 »	3 000	1/3000	»	...	750 »
C	Montluçon ... id.	110 »	24 [illegible]	500	»	...	néant
A	Oignies (Belgique) id.	410 »	22.[illegible]	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	» »	2.[illegible]	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce, Vidanges	» »	24.402	500	»	...	20 »
C	Caoutchouc souple	» »	50.000	100	»	31 mars	20 »
F	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»	...	néant
A	Compagnie générale des Eaux	330 »	80.000	250	»	...	15 »
D	Deux cirques (E. Dejean et Ce)	200 »	8 7500	500	»	5 févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	» »	»	»	»	...	»
	Eaux de Seine purifiées	» »	»	»	»	...	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	270 »	»	»	»	...	»
500	Ce impériale des Voitures de Paris	» »	27 000	125	56	...	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	20.000	500	45	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12 000	500	1570	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1105 »	4 524	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	592 50	11.685	1.250	73	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1 250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	280 25	6.500	500	[illegible]	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	445 »	13.600	500	15	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	» »	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	285 »	20.000	250	92	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	253 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	480 »	2.410	312 50	31	31 juin déc.	25 »
250	— nouvelles	270 25	7.000	500	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	445 »	8.860	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	[illegible]
110	Gaz de Paris	[illegible]	23.500	500	45	janvier juillet	[illegible]
250	Union des gaz	215 »	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	290 »	10.000	300	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	» »	»	»	»	...	»
»	Omnibus de Paris	450 »	12 000	500	»	janvier juillet	25 »
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	250 »	14.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — Cours du 22 au 28 février

Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 22 Compt.	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Compt.	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Compt.	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Compt.	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Compt.	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Compt.	Vendredi 28 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	1382 50	1387 50	1380 »	1382 50	1385 »	1387 50	1385 »	1386 25	1380 »	1385 »	1380 »	1380 »
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	1010 »	»	1010 »	»	»	»	»	»	1014 »	»	»	»
441.247	400	»	65 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	Nord ancien	1017 50	1018 25	1015 »	1012 50	1040 »	1045 »	1011 25	1013 75	1012 »	1014 75	1012 50	»
41.666	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	950 »	»	»	950 »	917 50	950 »	950 »	»	950 »	»	950 »	»
41.667	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	950 »	»	»	»	917 50	»	950 »	»	960 »	»	977 50	»
500.000	500	tout	60 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	588 75	590 »	590 »	592 50	591 25	»	591 50	593 75	595 »	595 »	593 75	590 »
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	300 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
600.000	500	»	63 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1082 50	1081 25	1080 »	1082 50	1083 75	1085 »	1083 75	1083 75	1083 75	1083 75	1080 »	1082 50
291.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	727 50	731 25	727 50	730 »	730 »	735 »	730 »	733 75	730 »	732 50	730 »	732 50
300.000	500	»	37 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	552 50	552 50	555 »	552 50	557 50	»	564 75	»	560 »	555 »	560 »	557 50
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	370 25	390 »	376 25	»	»	»	352 50	357 50	»	360 »	362 50	352 50
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	530 »	»	525 »	»	525 »	530 »	530 »	530 »	530 »	»	»	»
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	390 25	»	390 25	»	388 25	»	»	»	386 25	»	»	»
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	395 »	391 25	388 25	390 »	390 »	»	388 75	»	»	»	»	»
12.000	500	tout	14 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
36.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	Algériens	435 »	»	»	»	435 »	»	»	»	»	»	435 »	»
100.000	500	tout	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	335 »	335 »	331 25	335 »	337 50	336 25	315 »	310 »	300 »	300 »	302 50	301 25
»	...	»	» 0/0		Lyon (Croix-Rousse-Sathonay)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
400.000	500	tout	35 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	505 »	503 75	501 75	500 75	501 75	503 »	502 50	506 25	505 »	505 »	505 »	501 25
736.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	517 50	517 50	518 25	517 50	519 »	518 75	518 75	518 75	518 75	518 75	515 »	513 75
80.000	500	tout	22 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Ouest-Suisse	182 50	»	»	»	»	»	183 75	»	185 »	»	185 »	»
72.500	500	tout	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	485 »	»	480 »	»	480 »	»	480 »	»	»	»	480 »	»
55.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	395 »	»	393 75	»	»	»	»	»	395 »	»	»	300 »
240.000	500	400	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	525 »	525 »	527 50	525 »	525 »	520 25	520 25	520 25	528 75	527 50	525 »	523 75
96.000	525	tout	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	335 »	315 »	320 »	315 »	315 »	310 »	320 »	315 »	320 »	315 »	310 »	315 »
200.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	»	»	430 »	»	»	»	»	430 »	»	430 »	437 50	436 25
36.000	500	tout	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
47.500	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	425 »	»	420 »	»	420 »	420 »	415 »	»	415 »	415 »	420 »	412 »
»	»	»			Grao de Valencia	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»			Montblanch à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	402 50	402 50	402 50	401 25	402 50	402 50	401 25	401 25	401 25	402 50	401 25	401 25
170.000	400	tout	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	200 »	200 »	200 »	197 50	198 75	197 50	200 »	198 75	200 »	200 »	200 »	197 50
50.000	500	tout	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	310 »	»	310 »	»	305 »	315 »	285 »	»	275 »	»	270 »	»
»	»	»			Hainaut et Flandres	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»		janvier, juillet	Portugais	370 »	»	372 50	»	375 »	»	372 50	»	372 50	»	372 50	»
»	»	»			Ligne d'Italie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	22	24	25	26	27	28
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	»	»	1000 »	»	»	»
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	»	»	»	»	»	»
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	»	»	1000 »	»	»	»
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	»	»	»	»	»	»
1842	8.588	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	1040 »	»	»	1080 »	1040 »	»
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	—— 5 0/0	1040 »	1040 »	»	»	»	»
1847—1849	16.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	950 »	»	1025 »	1020 »	»	1035 »
1845	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	965 »	»	1000 »	1000 »	1000 »	»
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1060 »	1000 »	1050 »	1060 »	1000 »	1055 »
1852—1854	31.536	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	»	»	1000 »	1040 »	»	»
1852—1856	308.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	503 75	503 75	505 »	503 75	»	505 »
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	»	»	»	1010 »	»
1852	24.000	»	»	mai	650	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	495 »	»	»	497 50	500 »
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	537 50	537 50	540 »	531 50	537 50	537 »
1851	102.614	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	»	»	»	»	»	506 »
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	305 25	305 »	305 25	305 »	307 50	307 »
1852	63.043	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	306 »	»	»	303 75	305 »	»
1855	265.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	311 25	312 50	312 50	312 50	313 75	315 »
1852—1854	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	308 75	310 »	310 »	310 »	310 »	311 »
1851—1854	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	313 75	313 75	313 »	313 75	313 »	313 »
1857	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	308 25	306 25	306 25	306 25	306 25	»
1857—1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	—— (nouvelles)	305 »	305 »	»	305 »	305 »	»
1851—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	312 50	315 »	325 »	320 »	317 50	[illegible]
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	306 25	307 50	303 25	305 »	305 »	[illegible]
1857	211.900	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	307 50	308 75	310 »	310 »	308 75	»
1850—1861	449.798	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	308 75	308 75	308 75	308 75	308 25	»
1858	23.040	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	291 »	»	295 »	293 25	297 50	»
1857—1864	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	310 25	310 25	333 »	307 50	307 50	305 »
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	305 »	305 »	305 »	305 »	305 »	»
1859	144.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	306 »	304 25	307 50	307 50	308 25	[illegible]
1855—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	308 75	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »
1856—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	270 »	270 »	270 »	270 »	270 »	»
1857—1861	780.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	253 »	253 »	253 »	253 75	255 »	»
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien	215 »	215 »	215 »	215 »	213 »	»
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	250 »	250 »	250 »	250 »	250 »	»
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	250 »	250 »	250 »	250 »	251 25	»
1859	31.578	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	250 »	250 »	»	250 »	250 »	»
1860	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	272 50	273 75	»	275 »	275 »	»
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	245 »	245 »	245 »	245 »	245 »	»
1859—1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	248 75	250 »	248 75	248 75	250 »	»
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	185 »	185 »	185 »	187 50	187 50	185 »
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre	Montblanch à Reus	»	232 »	»	230 »	227 50	»
1856—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	»	»	»	»	»	»
1861	»	»	»	»	500	15 »	»	Chemins portugais	225 75	225 »	225 »	225 »	225 »	225 »
1859	100.500	»	»	»	[illegible]	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	67 50	»	75 »	»	»	75 »

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	Samedi 22 Comptant	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Comptant	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Comptant	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Comptant	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Comptant	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Comptant	Vendredi 28 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	70 15	70 35	70 15	70 15	70 50	70 60	70 55	70 75	70 90	71 »	70 40	70 65
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	100 40	100 50	100 »	100 25	100 40	100 60	100 45	100 75	100 80	101 15	100 25	100 70
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	100 »	»	99 50	»	100 »	»	»	»	100 »	»	»	»
Rentes 4 0/0 id. id.	92 50	»	92 »	»	92 »	»	91 75	»	91 25	»	91 25	»
Obligation^s trentenaires, jouissance juillet 1861	457 50	460 »	458 75	458 75	456 25	460 »	462 50	462 50	463 50	463 75	462 50	461 25
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1115 »	»	»	»	1115 »	»	»	»	»	»	»	»
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	463 75	»	462 50	»	463 75	»	460 »	»	463 »	»	462 50	»
Id. id. id. 1860, id.	450 »	»	451 25	»	451 25	»	451 25	»	450 »	»	452 50	»
Département de la Seine. id. 1857, jouissance juillet 1861	230 »	»	230 »	»	230 »	»	228 75	»	230 »	»	230 »	»
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Lille	100 »	»	100 »	»	100 »	»	100 »	»	100 »	»	98 75	»
Ville de Tourcoing et Roubaix	37 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 3/8	»	93 1/8	»	93 5/8	»	93 5/8	»	93 5/8	»	93 1/8	»
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	72 1/2	»	72 1/2	»	»	»	72 1/2	»	72 1/2	»	»	»
Id. 3 0/0 1859, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	69 30	69 30	69 15	68 90	69 45	69 10	69 20	69 25	69 20	69 15	69 »	»
Id. 3 0/0, id.	»	»	46 »	»	46 »	»	46 »	»	46 »	»	»	»
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	[illegible]	68 85	68 50	68 15	68 50	68 50	68 75	68 85	68 40	68 30	68 25	68 »
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	74 »	»	74 »	»	»	»	74 »	»	74 »	»	74 »	»
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	43 1/2	»	»	»	43 1/2	»	43 1/2	»	»	»	43 1/4	43 1/[illegible]
Id. 3 0/0 intérieur	47 7/8	»	47 7/8	47 7/8	»	»	48 »	»	48 1/2	48 1/2	48 »	48 »
Id. 3 0/0 extérieure 1841	52 3/4	»	»	»	»	»	52 »	»	52 »	»	»	»
Id. 3 0/0 id. 1852-56	50 »	»	50 3/4	»	»	»	50 7/8	»	51 »	»	51 »	»
Id. passive extérieure (sans intérêt)	20 »	»	20 »	»	»	19 3/4	19 7/8	»	»	»	19 1/4	»
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	101 »	»	101 »	»	»	»	101 »	»	101 »	»	»	»
Turquie, 4 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. Obligations ottomanes, emprunt [illegible] 1861	333 50	»	327 50	»	327 »	»	328 25	»	325 »	»	325 »	»
Haïti, annuités	»	»	730 »	»	730 »	»	»	»	»	»	»	»

N° 1192. — 21e ANNEE. — N°. 10 PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 8 MARS 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	16 fr.	8 fr.
DÉPARTEMENTS	18 »	9 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. » »
Aux Annonces	1 fr. 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIEU, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

NOUVELLES

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000 fr.**

Au tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000 francs.**

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné, dont l'abonnement ou réabonnement d'une année sera fait à une époque postérieure au 20 décembre 1861, aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui la demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

RECOUVREMENTS
ET
OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine 145. — La conversion, 146. — Chemins de fer romains, 147. — Chemins de fer de Barcelone à Saragosse, 148. — Chemins de fer Guillaume-Luxembourg, 148. — Crédit foncier de France, 148. — Crédit agricole, 148. — Compagnie d'armements maritimes, 148. — Chronique industrielle, 149. — Marché industriel, 150. — Bourses étrangères, 150. — Bourse de Londres, 150. — Changes, 150. — Matières, 150. — Bulletin commercial, 150. — Crédit foncier de France, 151. — Avis aux actionnaires, 151. — Bulletin des recettes de la semaine, 151. — Chemins de fer romains, rapport, 152. — Crédit foncier, rapport, 154. — Canal d'irrigation de Gap, 155.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Le délai fixé pour la conversion est expiré; l'incident politique qui avait ému les esprits a été terminé spontanément par une lettre de l'Empereur au président du Corps législatif; et à la fièvre qui, le mois dernier, agitait le marché de la rente, a succédé un calme plat. Les désastres de la liquidation ont par avance déblayé la situation, de telle sorte qu'aujourd'hui nous retrouvons la rente en son état normal, c'est-à-dire très-ferme au cours de 70 francs, mais paraissant toutefois plus en veine de hausse que de baisse.

Quant aux valeurs de chemins de fer et aux valeurs industrielles, elles ont en général beaucoup de fermeté, et quelques-unes, sous l'influence de circonstances spéciales, ont vu leurs cours s'élever sensiblement : citons par exemple, le Midi, qui marche vers le cours de 800 francs, soutenu par son dividende; le Victor-Emmanuel, qui négocie avec succès dans le but de faire régler sa situation comme compagnie française, c'est-à-dire de faire accepter par le gouvernement impérial la garantie de 4 1/2 0/0 qui était précédemment accordée aux lignes de Savoie par le gouvernement piémontais, etc., etc.

Voici quelles ont été les principales fluctuations des divers fonds et valeurs :

Le 3 0/0 a été constamment faible pendant la semaine; cependant aujourd'hui il a semblé se réveiller un peu, il ferme à 69 90 au comptant et à 70 10 à terme. Aussitôt la conversion forcée décidée, on verra ce fonds monter et reprendre un niveau plus en rapport avec le crédit de la France.

Le 3 0/0 nouveau ferme à 69 05.

Le 4 1/2, sur lequel on vient de détacher le coupon de 2 25, ferme à 98 20. Quelques demandes feraient facilement monter au-dessus de 100 francs ce fonds aujourd'hui très-raréfié sur la place.

Les obligations trentenaires se tiennent à 455 ».

La Banque de France se maintient facilement au cours du 3,050 à 3,060.

Le Crédit foncier a atteint aujourd'hui le cours de 1,490 ». L'émission des actions nou-

velles, au pair de 500 francs et au profit des porteurs actuels, a été officiellement annoncée à l'assemblée extraordinaire de lundi dernier. Au cours de 1,500 francs les actions actuelles représentent, après le doublement, les actions du Crédit foncier à 1,000 francs.

Le Crédit agricole avait eu un mouvement de hausse précipitée par suite de l'annonce d'une émission d'une seconde série d'actions. Aujourd'hui il a réagi à 730 ». Nous ne saurions trop engager à ne pas précipiter la hausse.

Le Crédit industriel et le Comptoir d'escompte ont peu de mouvement. Le premier reste à 560 » et le second reste à 640 ». On attend les rapports aux assemblées générales de ces deux grands établissements de crédit.

Le Crédit mobilier ferme aujourd'hui à 762 50. Nous croyons que la spéculation ne tient pas suffisamment compte à cette valeur des bénéfices que cette Société a dû réaliser par l'élévation de tous les titres de son portefeuille.

Comme nous l'avions prévu, la faveur de la spéculation revient aux valeurs de chemins de fer.

L'Orléans ferme aujourd'hui à 1390 ». On calcule qu'il y aura le 1er avril à toucher un coupon d'environ 70 francs, et qu'en outre, à l'assemblée générale de la fin du mois, on connaîtra quelque chose de décisif au sujet de l'émission des nouvelles actions au profit des porteurs actuels. C'est donc de la hausse sur cette valeur d'ici la fin du mois.

Le Nord ferme à 1,015. L'opposition de Londres promet pour l'année 1862 une grande augmentation de trafic sur ce réseau.

Le Lyon est solide à 1,090. Il approche du 1er mai, époque à laquelle on détachera un coupon d'environ 50 francs.

Le Midi a eu les honneurs de la hausse, et ferme aujourd'hui à 761 25, très-demandé. On croit que le dividende dépassera 50 francs, et le cours de 800 francs paraît à beaucoup un cours facile à franchir.

Le Genève a eu un peu de reprise, sans causes nouvelles.

L'Ouest est ferme à 557 50.

L'Est un peu faible à 593 75.

Le Gaz est toujours très-ferme, demandé à 1,040; peu d'actions flottantes.

L'emprunt italien ferme à 68, sans beaucoup de fermeté.

Les rentes espagnoles ont donné lieu à peu d'affaires.

Le Victor-Emmanuel a monté à 383 75. Nous avons dit pourquoi.

Les Russes ont été bien tenus à 407 50.

Les Romains restent aujourd'hui demandés à 197 50. La dernière assemblée générale a permis de mieux envisager l'avenir de cette entreprise et a complétement rassuré les nombreux intérêts engagés.

Le Mobilier espagnol ferme à 487 50, mais plus calme.

Peu d'affaires sur les autres chemins étrangers.

Les obligations des chemins français et étrangers ont continué à être demandées et d'un placement facile.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 60, ferme à 70 10.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 99 30, ferme à 98 20, coupon détaché.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	58.»» 0/0
Midi	31.12 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	16.61 0/0
Ouest suisse	13.35 0/0
Séville-Xérès-Cadix	11.02 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	8.93 0/0
Ouest	7.60 0/0
Dauphiné	7.15 0/0
Ardennes	6.41 0/0
Victor-Emmanuel	4.24 0/0
Central Suisse	3.[illegible] 0/0
Nord	2.93 0/0
Cordoue à Séville	1.40 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Bessèges à Alais	1.77 0/0
Est	2.25 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	4.27 0/0
Orléans	4.87 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	8.27 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	10.75 0/0
Autrichiens	12.28 0/0
Nord de l'Espagne	24.48 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	28 février.	7 mars.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 05	70 10	» »»	» 55
Rente 4 1/2 0/0	100 70	98 20	» »»	ex 25
Banque de France	3090 »»	3060 »»	» »»	30 »»
Consolidés	93 4/8	93 3/8	» »»	» 1/8
Crédit foncier	1407 50	1490 »»	82 50	» »»
Crédit agricole	715 »»	732 50	17 50	» »»
Crédit industr. et com.	560 »»	560 »»	» »»	» »»
Crédit mobilier	752 50	760 »»	7 50	» »»
Comptoir d'Escompte	640 »»	640 »»	» »»	» »»
Orléans	1380 »»	1390 »»	10 »»	» »»
Nord	1010 »»	1015 »»	5 »»	» »»
Nord nouveau	930 »»	987 50	» »»	2 50
Est	590 »»	593 75	3 75	» »»
Paris-Méditerranée	1075 »»	1090 »»	15 »»	» »»
Midi	727 50	761 25	33 75	» »»
Ouest	557 50	557 50	» »»	» »»
Genève	352 50	368 75	16 25	» »»
Dauphiné	530 »»	525 »»	» »»	5 »»
Ardennes ancien	391 25	400 »»	8 75	» »»
Ardennes nouveau	390 »»	390 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	501 25	500 25	5 »»	» »»
Victor-Emmanuel	361 25	375 »»	13 75	» »»
Russes	401 25	407 50	6 25	» »»
Romains	197 50	197 50	» »»	» »»
Sud-Autr.-Lombard	545 »»	546 25	1 25	» »»
Saragosse Pampelune	385 »»	385 »»	» »»	» »»
Saragosse-Alicante	523 75	525 »»	1 25	» »»
Saragosse-Barcelone	315 »»	320 »»	5 »»	» »»
Nord-Espagne	428 75	430 »»	1 25	» »»
Séville-Xérès-Cadix	612 50	620 »»	7 50	» »»

LA CONVERSION

Nous n'avons jamais douté du succès de la conversion volontaire, les faits viennent de nous donner raison, et cela quoique cette conversion se soit opérée au milieu d'incidents qui ont singulièrement pesé sur les cours de la rente.

Sur 173,500,000 francs de rentes 4 et 4 1/2 0/0, on estime que 125 millions environ demandent la conversion, ainsi que 450,000 obligations trentenaires.

Ainsi, il ne reste plus que 48 millions de rentes 4 1/2 et 4 0/0 et environ 100,000 obligations trentenaires dont une grande partie est évidemment engagée comme fonds dotaux ou frappés de diverses causes d'immobilisation, placés à l'étranger ou dans les colonies, etc., etc.

Il est difficile d'admettre que le ministre des finances, après avoir fait de si grands et si heureux efforts pour l'unification de la rente, s'arrête au premier pas. Il lui faut achever son œuvre. Il faut, pour répondre à son but, que toute la rente soit unifiée et que ce qui reste de 4 1/2 et d'obligations trentenaires disparaisse par la conversion obligatoire.

Est-elle prochaine ? Personne ne saurait en douter.

Le taux du 3 0/0 n'y fait rien ; il y a plus, c'est qu'il ne montera sérieusement que quand il sera seul.

Mais il faut que le 4 1/2 s'élève au-dessus du pair. Or, les circonstances favorisent cette hausse.

Le peu de rentes 4 1/2 qui n'a pas demandé la conversion volontaire appartient à des porteurs qui n'ont pas pu ou pas voulu réaliser même au cours du 101 50; c'est donc un classement inattaquable, qui n'offre aucune chance de baisse; par contre, la moindre demande sur un fonds aussi court et aussi solidement fixé entre les mains de ses derniers porteurs, se traduirait par une hausse immédiate; enfin l'imminence même de la conversion doit le maintenir rigoureusement au pair, comme cours minimum.

En supposant que chaque titre de 4 fr. 50 c. de rente fût échangé purement et simplement contre un titre de 4 francs en 3 0/0, les porteurs, tout en subissant une réduction de 50 c. soit d'un neuvième, n'auraient pas lieu de se plaindre ; car au taux moyen du 4 1/2 0/0, qui pour ces derniers jours était de 97 75 coupon détaché, 4 fr. de rente ne valaient que 86 fr. 88 c.; en 3 0/0 à 70 10, soit à 69 48 coupon détaché, 4 fr. de rente valent 92 fr. 84 c.

Quant à l'option de remboursement, le Trésor y ferait aisément face sans aucun secours étranger, grâce à ses propres ressources, c'est-à-dire avec son encaisse disponible, les sommes provenant de la soulte, une émission un peu large de bons du Trésor, etc. Il faudrait d'ailleurs éviter de renouveler une faute qui fut commise en 1852; le ministre des finances était alors autorisé à négocier au besoin des rentes nouvelles pour faire face aux demandes de remboursements, et ce avec publicité et concurrence; il n'usa pas, il ne pouvait pas user de cette faculté, et les 78 millions de capital remboursés aux porteurs de 5 0/0 non acceptants furent mis à la charge de la dette flottante. On aurait passé à côté du moyen le plus simple et le plus logique, qui consistait à convertir d'office les rentes rachetées et à les remettre en circulation. Cette opération n'aurait entraîné aucun sacrifice pour le Trésor, loin de là, puisque dès les premiers jours de la conversion le 4 1/2 nouveau était coté au même taux que le 5 0/0.

Cette combinaison, appliquée aux cours actuels, consisterait à autoriser le ministre des finances à négocier en 3 0/0 la totalité des rentes 4 1/2 qu'il aurait remboursées; ai

4 fr. 50 c. de rente remboursés par le Trésor sur le pied de 100 francs négociés en 3 0/0 au cours de 69 fr. 48 c. produiraient 104 fr. 22 c.

De cette manière, la conversion obligatoire pourrait s'effectuer sans aucun recours au crédit ou à des concours toujours incertains ou compromettants. Nous ne savons à quel parti s'arrêtera le ministre des finances; mais il est hors de doute que l'unification définitive de la dette est proche. Nous n'en voulons d'autre preuve que la nécessité de ne pas laisser subsister longtemps côte à côte deux types différents de 3 0/0.

Auguste Vitu.

CHEMINS ROMAINS.

Nous publions aujourd'hui le rapport présenté à la dernière assemblée générale de la Société des chemins romains. Ce rapport est important, principalement par suite des deux mesures qu'il indique, et qui ont été approuvées par la réunion des actionnaires :

1° L'appel de 100 francs pour solde du versement de 500 à opérer sur les actions actuellement libérées de 400 francs;

2° La création de 22,000 actions émises à 410 francs, produisant 30 francs d'intérêt par an, et remboursables à 500 francs en trente années par voie de tirages annuels.

En présence des termes si clairs du rapport, nous avons donné notre complète adhésion à la première mesure qui est entièrement dans l'intérêt des actionnaires et à laquelle, dans les circonstances actuelles, ils ne sauraient se soustraire.

Mais nous croyons nécessaire de nous expliquer sur la création des actions trentenaires et d'en préciser les avantages à nos abonnés.

Préalablement il faut revenir sur la situation de la Société.

Nous avons déjà publié divers articles sur cette situation. Elle est excellente, et le rapport actuel donne complétement raison à nos appréciations.

Le rapport fait à l'assemblée générale du mois de mai 1861 annonçait que le capital nécessaire pour la mise en exploitation complète des lignes appartenant à la Société serait de 230 millions.

Aujourd'hui, le rapport actuel, après les nouveaux traités passés pour compléter l'achèvement du réseau, établit que ce capital est jugé devoir suffire.

Nous pouvons donc asseoir nos calculs sur cette base.

La Compagnie s'est déjà procuré sur ces 230 millions une somme d'environ 150 millions ainsi répartis :

Versement de 400 francs sur 85,000 actions	34,000,000
Subvention du gouvernement italien	5,000,000
Indemnité payée par la Caisse des chemins de fer	8,000,000
Emission à 200 francs de 85,000,000 actions	17,000,000
268,636 obligations ont été placées à 250 francs, soit	67,150,000
36,364 obligations à 210 fr., soit	7,636,450
55,000 obligations environ à 210 francs	11,550,000
Total	150,136,450

Report	150,136,450
En outre, l'appel de 100 francs sur 170,000 actions produira	17,000,000
La création de 22,000 actions trentenaires à 410 fr. donnera	9,020,000
Total	176,356,450
En conséquence, il restera à émettre des obligations pour une somme de	53,643,550
Total	230,000,000

S'il existe quelques inexactitudes dans nos chiffres, elles ne peuvent être que de peu d'importance, car ils sont puisés dans des documents officiels.

A quel prix placera-t-on les obligations? Pour le calculer sur une base raisonnable, il faut, suivant nous, admettre que la Société recueillant actuellement par les versements sur les actions une somme de 26 millions, modérera l'émission des obligations, et permettra à leurs cours de se relever, par la vulgarisation de l'entreprise et la publication des recettes des parties en exploitation. Nous croyons que pour des obligations dont le service d'intérêt et l'amortissement est par le fait garanti par les gouvernements italien et pontifical, on ne saurait pas évaluer à moins de 225 francs leur cours normal dans un délai très-rapproché. Il suffirait alors pour compléter le capital social d'en émettre 238,000 environ.

On n'a pas oublié que les garanties de la Compagnie sont celles-ci :

Garantie de produit net de la ligne de Rome à Bologne.....Fr.	10,000,000
Garantie de produit net du chemin de Rome à Ceprano et à Frascati	1,920,000
Garantie du raccordement dans Rome approximativement.	200,000
Garantie complémentaire de la ligne de Naples à Ceprano	1,000,000
Au total....Fr.	13,120,000

Il faut y ajouter le produit de la ligne de Rome à Civita-Vecchia et de la ligne de Ravenne.

M. Valerio, député au parlement de Turin, évaluait dans son rapport sur la loi de concession les produits de ces lignes à 750,000 francs. Nous ne croyons pas ce chiffre suffisant, surtout si on calcule que la ligne de Civita-Vecchia doit infailliblement être prolongée vers la Toscane, car déjà une maison anglaise a ouvert une souscription pour la partie de la ligne qui se trouve en Toscane, et qu'ainsi elle deviendra le tronçon d'une grande artère européenne partant de Paris et atteignant le golfe d'Otrante.

Nous croyons qu'on peut, en y ajoutant les produits de l'embranchement de Ravenne, le porter à..... 900,000

En outre, la Compagnie est chargée d'exploiter 44 kilomètres des lignes de Cancello à Avellino construites par l'Etat; cette exploitation doit produire, comme bonification, environ... 200,000

Total général.....Fr. 14,220,000

Les charges de la Compagnie sont :

1° Service de 600,000 obligations (y compris les obligations restant à émettre), soit, en tenant compte de l'amortissement, 16 fr. 13 c. par obligation ou.....Fr. 9,678,600

2° Service et amortissement des 22;000 actions trentenaires qui vont être créées (nous calculons l'amortissement à 5 fr. par an et par action)..... 770,000

Soit..... 10,448,600

Si on déduit ces charges du produit annuel, il reste pour les actions un reliquat net de 3,771,400 francs.

Soit par action plus de 22 francs.

Et comme les actions actuellement libérées de 400 francs, ne reviennent en définitive qu'à 300 francs par suite de la possibilité qu'en juin dernier un porteur de chacune des 85,000 actions en circulation a eu d'en souscrire au prix de 200 francs, de nouvelles en même nombre qu'il en possédait, on voit que, après le versement complémentaire de 100 francs, les actions sont assurées d'un beau revenu.

Mais ajoutons que dans nos calculs nous n'avons fait figurer le revenu des lignes garanties par l'Etat que pour le montant des garanties; or, sur la ligne de Rome à Naples, qui comprend 266 kilomètres, la garantie n'est que de 2,620,000 francs, soit environ 10,000 francs net par kilomètre. Est-il admissible qu'une ligne pareille, qui joint les deux villes les plus importantes d'Europe, après Londres et Paris, ne rapporte que 10,000 francs par kilomètre? C'est peu probable. Déjà la section de Naples à Capoue donne, à ce qu'on nous assure, 20,000 francs bruts par kilomètre, avec le seul service des voyageurs.

Le produit de cette ligne peut avec raison et modération être évalué à 20,000 francs net par kilomètre, ce qui produirait un excédant de recettes de 2,660,000 francs à répartir aux actions, ou environ 15 francs par action, ajoutés aux 22 francs indiqués plus haut, soit au total, 37 francs.

La ligne de Civita-Vecchia prolongée vers la Toscane a elle-même un grand avenir, ainsi que nous l'indiquons plus haut.

Quant à celle de Bologne à Ancône, tous ceux qui connaissent le pays peuvent apprécier l'importance commerciale et industrielle du futur tronçon de la grande ligne des Indes.

La situation de l'entreprise des chemins romains est donc entièrement favorable, et les actions de cette Compagnie, dégagées des obstacles et des difficultés qu'elles ont dû traverser, verront leur niveau s'élever facilement.

Nous tenions à expliquer cette situation si rassurante avant d'aborder notre explication sur les actions trentenaires.

Ces actions sont une heureuse création qui devra trouver un placement facile parmi les actionnaires de la Compagnie, auxquels elles sont réservées par préférence. Elles devront compenser pour eux la charge qui résulte de l'appel de fonds de 100 francs.

Leur placement est d'avance assuré, puisque toutes celles qui ne seraient pas réclamées par les actionnaires ont été par avance souscrites par M. de Salamanca.

Nous comprenons facilement l'empressement de cette souscription anticipée par les avantages que présentent ces actions.

Elles sont émises à 410 francs.

Elles produisent 30 francs d'intérêt par an, c'est-à-dire près de 7 1/2 0/0 sur le prix d'émission. En outre, elles sont amortissables par des tirages annuels à 500 francs, et dans une courte période de trente années. Cet avantage d'obtenir dans un délai rapproché le remboursement à 500 francs de ce qui n'aura coûté que 410 francs, peut être évalué à 1 0/0, ce qui porte réellement le produit de ces actions à près de 8 1/2 0/0.

Voici des avantages bien séduisants pour les capitalistes déjà intéressés dans l'entreprise des chemins romains.

Ajoutons que les garanties d'intérêt profiteront surtout à ces actions, et donneront sécurité à leurs souscripteurs.

Nous avons vu, par notre exposé qui précède, que les garanties du gouvernement s'élèvent à 13,120,000 francs.

Le service des intérêts et l'amortissement des obligations ne peuvent, d'après nos calculs, atteindre 10 millions. Il restera donc une garantie bien supérieure à ce qui est nécessaire pour le service des intérêts et l'amortissement des actions trentenaires, lesquelles sont privilégiées sur les autres actions, et constituent pour celles-ci une véritable dette.

Enfin, chacun des porteurs d'actions pourra demander la quantité qu'il désirera, et ne sera réduit que proportionnellement aux demandes des autres actionnaires.

Nous reviendrons sur cette émission dans le prochain numéro.

E. Bonnaud.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

Assemblée générale du 3 mars.

Nos correspondances particulières nous annoncent que l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Barcelone à Saragosse a eu lieu le 3 du mois courant à Barcelone.

L'avis officiel de cette réunion et les documents qui ont été soumis à l'approbation de l'assemblée ne nous sont pas encore parvenus; mais nous espérons être en mesure de publier dans l'un de nos plus prochains numéros tous les renseignements qui peuvent intéresser les actionnaires.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Cette réunion extraordinaire, présidée par M. le marquis d'Albon, président du Conseil d'administration, a été tenue au siége social, le 5 de ce mois, 68, boulevard de Strasbourg.

Il s'agissait de soumettre à cette assemblée une proposition relative à l'émission d'une nouvelle série de 10,000 obligations, au même prix et dans les mêmes conditions que les 32,000 déjà émises.

Le rapport, que nous publierons dans notre prochain numéro, expose les raisons qui ont déterminé le Conseil à recourir à ce nouvel emprunt et en fait connaître la destination. Nous nous bornons aujourd'hui à annoncer que l'assemblée a approuvé les résolutions qui lui ont été présentées par le Conseil d'administration.

F. Grimaud.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE

Assemblée générale extraordinaire du 3 mars 1862.

La loi du 26 février a autorisé le Crédit foncier à avancer aux communes, aux établissements publics, etc., le montant de la soulte à verser au Trésor par suite de la conversion de leurs rentes 4 1/2 0/0; l'article 1er de cette même loi comble une lacune plusieurs fois signalée, en admettant les établissements publics dûment autorisés à profiter des avantages accordés aux départements, communes et associations syndicales. Ces diverses extensions d'attributions devaient être ratifiées par les actionnaires du Crédit foncier; tel a été l'objet de l'assemblée extraordinaire du 3 mars.

M. le conseiller d'État gouverneur a saisi cette occasion toute naturelle de repousser publiquement les critiques irréfléchies dont l'administration du Crédit foncier avait été l'objet dans le sein du Corps législatif. Il n'y a rien à répondre aux explications si précises et si claires contenues dans son rapport. On trouvera plus loin ce document qui se distingue par une forme simple, élégante et concise.

Avant de lever la séance M. le gouverneur a annoncé aux actionnaires que le Conseil avait décidé l'émission d'une série d'actions nouvelles. Cette mesure réclamée par le développement considérable que prennent les affaires du Crédit foncier recevra son exécution dans un délai plus ou moins prochain. Au surplus, à l'assemblée générale ordinaire du mois d'avril cette question sera présentée dans le rapport sur l'ensemble des opérations de l'exercice 1861 avec tous les développements qu'elle comporte. L'assemblée a accueilli cette communication avec des marques d'approbation.

F. Grimaud.

CRÉDIT AGRICOLE.

Dans nos derniers numéros nous avons fait pressentir l'avenir de cette grande entreprise; les faits viennent aujourd'hui confirmer nos appréciations: déjà les opérations du Crédit agricole se sont développées à ce point que l'on va émettre une seconde série d'actions égale en nombre à celles aujourd'hui en circulation. On ajoute que le dividende de l'année 1861 s'élèvera, y compris l'intérêt, à 8 ou 9 francs, à raison de 100 francs seulement versés par action.

Ce sont là de beaux résultats et qui font entrevoir de belles perspectives pour cette grande institution de crédit.

Aussi, depuis l'apparition de cette valeur sur la cote officielle, c'est-à-dire depuis un mois, elle a donné lieu à un grand courant d'affaires, et l'action s'est élevée de 610 francs au cours de 750 francs qu'elle a touché; elle a un peu réagi et ferme aujourd'hui à 732 fr. 50 offert.

Nous ne nous étonnons pas de ce petit mouvement rétrograde, la hausse a un peu trop précipitamment escompté l'avenir du Crédit agricole. En effet, tout en se rendant compte de l'expansion que doit prendre cette Société, il ne faut pas oublier que si, pour l'exercice 1861, les 100 francs versés produisent 8 francs, quand les actions seront doublées, pour atteindre le même produit, on devra avoir fait le double d'opérations. Nous croyons qu'on y arrivera.

Mais 8 à 9 francs de revenu pour un versement de 100 francs n'expliquent peut-être pas suffisamment les cours actuels.

Tout en maintenant les espérances que nous avons fait concevoir sur le Crédit agricole, précisément parce que des premiers, nous avons signalé l'excellence de cette valeur à nos lecteurs, nous croyons devoir les mettre en garde contre une exagération de prix. La hausse des actions doit suivre le développement et ne pas trop anticiper.

Nous comprenons le Crédit foncier à 1,500 francs quand nous le voyons en pleine expansion d'opérations et de patronages; nous comprenons un peu moins pour le moment les cours auxquels on a porte en quelques jours les actions du Crédit agricole. C'est pourquoi nous croyons nécessaire de recommander la prudence.

E. Bonnaud.

COMPAGNIE D'ARMEMENTS MARITIMES
I.-T. BARBEY ET Cie.

Assemblée générale annuelle du 22 février.

Samedi 22 février a eu lieu l'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie d'armements maritimes I.-T. Barbey et Cie.

M. Barbey, l'un des gérants, a donné lecture d'un rapport sur les opérations de l'exercice 1861, qui présentent un bénéfice net de 975,875 fr. 49 c., soit un revenu de 32 fr. 50 c. par action ou 6 1/2 0/0 du capital engagé. C'est une augmentation de 12 fr. 50 c. par action sur le revenu de 1860. La Compagnie Barbey semble donc avoir triomphé, ainsi que nous l'avions prévu dans nos comptes rendus des assemblées précédentes, des difficultés qu'avait créées pour elle la crise maritime de 1857 et et 1858 et être entrée dans la voie normale de son exploitation.

Après l'exposé des gérants, M. le président du Conseil de surveillance a donné lecture, au nom du Conseil, du rapport sur les affaires générales de la Société. Dans ce travail, on trouve un examen détaillé de toutes les branches du service important qui constituent une entreprise maritime. Nous en donnons un résumé succinct.

Le compte d'*assurances* se solde par un bénéfice net de 671,935 fr. 59 c. Les *avaries* et les *sinistres* ont été de peu d'importance, puisqu'on ne compte pas un seul navire détruit, lorsque la statistique maritime a constaté la perte de 2,171 navires sur 27,700 inscrits au *Veritas*. Ce fait est une preuve nouvelle du bon entretien des navires de la Compagnie, de la solidité de leur construction et de l'habileté des marins qui les commandent.

Le compte d'*intérêt* a produit, en 1861, 102,416 fr. 15 c.

La *voilerie*, les magasins d'armement et apparaux présentent un bénéfice net de 48,105 fr. 35 c.

La *maison du Havre* a donné un produit net de 119,595 fr. 24 c. Les prélèvements faits sur les produits bruts (6 0/0) pour la dépréciation du matériel naval se sont élevés à 908,200 fr.

Les écritures ainsi que tous les faits qui se rattachent à la comptabilité ont été reconnus exacts par le Conseil, qui en a exprimé sa satisfaction dans son rapport.

La question des obligations a reçu une solution définitive. Le Conseil ayant la faculté de libérer ces titres en 1862, et profitant de la bonne situation financière de la Société, a décidé, d'accord avec la gérance, le remboursement des 2,410 qui restaient à amortir. Les fonds devant servir à cet amortissement ayant

une origine spéciale (prélèvement sur les produits pour le compte de dépréciation), les bénéfices à partager n'ont point à en souffrir, et comme ces fonds sont disponibles entre les mains des gérants, et que l'intérêt qu'ils produisent est toujours inférieur à 5 0/0, le Conseil a cru faire un acte de bonne administration en les appliquant au remboursement intégral de l'emprunt, et de donner ainsi au crédit de la Compagnie des bases plus solides et plus larges.

L'assemblée a écouté avec une grande attention la lecture des documents que nous venons de résumer, et approuvé à l'unanimité les résolutions suivantes :

« L'assemblée générale des actionnaires de la Société d'armements maritimes, valablement convoquée, procédant au nom de l'universalité des intéressés, conformément aux statuts,

» Approuve les comptes présentés par les gérants, l'inventaire et le bilan qui lui sont soumis;

» Quitte et décharge le Conseil de surveillance de toute responsabilité et de tout recours pour l'exercice écoulé;

» Arrête qu'il sera distribué, le 15 mars prochain, à chaque action, la somme de Fr. 32 50 (sous déduction de l'impôt sur les titres au porteur), dont :

Fr. 25 » pour acquit, et contre la remise des deux coupons nos 8 et 9;

7 50 à-compte des coupons nos 10 et 11, qui seront présentés pour être estampillés.

» Arrête, en outre, que le solde des obligations sera remboursé le 1er juin prochain. »

F. Grimaud.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

CANAL DE GAP. — On annonce que la souscription ouverte pour la construction du canal d'irrigation de Gap marche très-bien, et tout semble faire espérer qu'elle aura un plein succès.

CHEMINS DU MIDI. — Par décision ministérielle du 25 février courant, la Compagnie du chemin de fer du Midi a été autorisée à livrer à la circulation publique la portion de la voie de gauche de la ligne de Bordeaux à Cette, qui vient d'être construite en rails à double champignon, entre la station d'Agde et celle de Villeneuve.

SERVICE TRANSATLANTIQUE. — Le service transatlantique entre Saint-Nazaire, les Antilles et le Mexique paraît réglé. La Compagnie générale transatlantique s'en chargerait, moyennant quelques modifications aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la loi du 3 juillet 1861, et il commencerait dès le mois d'avril prochain. Ce service consistera dans l'exécution régulière, une fois par mois, d'un voyage aller et retour de Saint-Nazaire à la Vera-Cruz, avec escale à la Martinique, à San-Yago de Cuba et à Cienfuegos. Quatre bâtiments à hélice, nouvellement construits et soigneusement aménagés, seront spécialement affectés à ce service, qui mettra désormais la France en communication directe avec notre corps expéditionnaire au Mexique.

(*Courrier de Marseille.*)

CHEMINS ITALIENS. — MM. Hambro et fils ont fait des propositions pour un emprunt italien de 1,338,000 liv. st. à 5 0/0, qui doit être émis au prix de 74. Cette somme est demandée pour l'achèvement du chemin de fer qui doit relier Livourne à Chiavone sur la frontière romaine, et le budget de l'Italie contient déjà des dispositions pour le paiement de l'intérêt.

Outre les engagements généraux de l'Etat, les obligations, qui sont de 20 liv. st. chacune, emporteront une hypothèque spéciale sur la ligne.

Les travaux, qui sont entre les mains de M. Brassey, doivent être finis et le chemin ouvert au printemps de l'année prochaine. Il ne faudra alors qu'un court prolongement d'environ 30 milles sur Civita Vecchia (en tenant compte des autres travaux qui seront terminés dans l'intervalle) pour établir une communication entre Turin, Rome et Naples.

La souscription a dû être close mardi. Le premier paiement a été de 15 0/0, les autres versements étant répartis sur un intervalle de six mois, jusqu'au 27 août. L'intérêt court à partir du 1er du mois dernier, et l'on accordera un escompte de 5 0/0 aux paiements anticipés.

Aux obligations seront joints des certificats donnant aux porteurs droit à la moitié des produits nets de la ligne, déduction faite des frais généraux de construction et d'exploitation d'un fonds de réserve pour les éventualités, et des avances du gouvernement pour l'intérêt et les fonds d'amortissement.

Le rachat de l'emprunt doit être effectué au pair par des remboursements annuels, portant sur un espace de quatre-vingt-dix-neuf ans, et les coupons seront payables à Londres en livres sterling, à la maison de banque de MM. Hambro.

L'emprunt total est de 1,782,000 liv. st., mais sur cette somme l'Italie a pris 444,000 liv. st.

BELGIQUE. — L'entreprise du chemin de fer de Namur à Dinant vient d'être mise en régie et reprise par l'administration du chemin de fer du Nord. Mais, sur la ligne de Dinant à Givet, les travaux marchent avec une grande activité; le tunnel de Moniat, d'une longueur de 140 mètres, vient d'être achevé.

— Dans la séance de la Chambre des représentants du 30 janvier, M. le ministre des finances a déposé un projet de loi allouant au département des travaux publics un crédit de 5,699,000 fr. pour l'extension et l'amélioration du matériel du chemin de fer et la construction de deux ponts sur la Sambre, entre Charleroi et Namur.

CHEMIN SOUTERRAIN DE LONDRES. — Nous croyons utile de donner quelques détails sur la construction du chemin de fer souterrain de Londres, connu sous le nom de *Métropolitan-Railway*. Ce travail touche à sa fin, et les efforts de M. John Fowler seront bientôt couronnés de succès, quoique quelques difficultés en aient retardé la réalisation.

Quoique ce curieux et unique chemin de fer passe sous terre pour la moitié de son étendue, il est si bien construit, éclairé et ventilé que les tunnels, au lieu d'être étroits, sombres et infects, sont larges, clairs et inodores : il semble que l'on traverse le soir un passage de Londres. Le chemin de Paddington à Victoria street station, d'une longueur d'environ trois milles, est à peu près achevé. La ligne se raccorde avec les Great-Western et Northern railways.

Le chemin de fer souterrain commence à Paddington, et se continue presque en ligne droite, coupant Edgware-road à angle droit, ainsi que Lisson Grove-road et Upper Kaker street; puis il court, toujours sous terre, jusqu'à l'extrémité sud de Regent's Park. Ensuite il passe du côté oriental de Park Crescent sous des maisons qui ont un peu souffert de l'ébranlement, continue sous Tottenham-Court-road en New-road, et tourne au King's Cross, afin d'effectuer son raccordement avec le Great-Northern railway. De King's Cross à Victoria street, le chemin est à ciel ouvert, excepté sur une longueur d'environ 600 mètres.

Les difficultés que devait rencontrer l'ingénieur de la ligne étaient complexes : il fallait s'entendre avec les paroisses, les compagnies d'éclairage et des eaux, dont la mauvaise volonté eût pu faire avorter l'entreprise. D'ailleurs les difficultés matérielles étaient elles-mêmes assez rebutantes : il fallait revêtir la voûte d'une armature de fer transformant le tunnel en une sorte de pont métallique, faire reposer ces disques de fer sur des massifs en briques capables de les porter, et ne pas compromettre dans ces divers travaux la sécurité des habitants dont les maisons s'élèvent au-dessus de la voie.

Mais la plus grande difficulté n'était pas encore là, elle reposait dans la construction d'une locomotive puissante brûlant sa fumée et ne laissant pas échapper de vapeur; M. Fowler a construit une locomotive qui remplit ces conditions. A ciel ouvert, elle fonctionne comme une locomotive ordinaire; mais aussitôt qu'elle entre sous le tunnel elle cesse de fumer, et la vapeur condensée par un appareil spécial ne s'échappe plus en nuage. Un essai qui a eu lieu récemment en présence de la corporation de la Cité, du bureau des travaux publics, a complétement réussi.

(*Journal des mines.*)

DETTE PASSIVE ESPAGNOLE. — En Espagne, un pas important vient d'être fait dans l'intérêt de la consolidation du crédit public. Au lieu de fixer le type de la dette passive à racheter d'après le cours moyen de la Bourse de Madrid, on a pris pour la première fois le cours le plus élevé auquel la dette passive de l'Espagne se négocie à Paris; on l'augmente de la différence du change entre les capitales d'Espagne et de France. Grâce à cette modification, le type de la rente a pu être établi avec un avantage de 3 francs sur le type du mois passé. C'est une preuve nouvelle que le gouvernement espagnol ajoute à tant d'autres données depuis quelque temps qu'il tient à cœur d'améliorer la situation de ses créanciers; le cours de ses fonds publics ne peut que s'en ressentir de la façon la plus avantageuse.

EMPRUNT TURC. — Le nouvel emprunt turc a décidément pour contractants MM. Ch. Devaux et Cie de Londres. Mais rien ne transpire dans le public des projets de cette maison. On n'est pas fixé d'une manière plus précise sur la somme totale à lever, sur le chiffre capital, sur le nom des banquiers anglais et français qui donneront leur concours direct ou indirect à cette opération financière. L'opinion générale est cependant que l'emprunt sera de 10 millions sterling (250 millions de francs) au capital de 65, avec des versements échelonnés à de longues dates. Vraisemblablement, la semaine prochaine ne se passera pas sans la publication du prospectus des contractants dont, comme toujours, le *Times* aura la primeur.

EMPIRE OTTOMAN. — Le plan financier de Fuad pacha doit être soumis dans huit jours à la décision souveraine. On annonce comme combinaison pour le rétablissement de l'équilibre du budget, qui se publiera chaque année, de nouveaux impôts sur le sel et le tabac, ce qui doit créer des ressources suffisantes pour payer les emprunts étrangers. Le marquis de Pleuc fait partie de la commission nommée pour rechercher les voies et moyens propres à la création d'une caisse destinée à l'amortissement des emprunts d'Europe.

Malgré les bruits répandus par les agioteurs, le change des monnaies n'a pas haussé. Le bruit du voyage de Fuad pacha en Europe est faux; les offres d'emprunts par des maisons de Londres et de Paris ne seront acceptées qu'après la publication du plan financier.

Autre correspondance. — Le paquebot de Constantinople est arrivé en avance de vingt-quatre heures. Les lettres du 19 portent que le gouvernement a contracté avec la maison Devaux, de Londres, un emprunt de 10 millions sterling, en commission. Il affecte comme garanties de nouveaux impôts et plusieurs anciens; il s'engage à refondre les monnaies, à limiter les dépenses et à accepter le contrôle d'une commission européenne pour l'emploi des fonds.

F. Grimaud.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Si la spéculation s'est montrée très-hésitante sur le marché de la rente et le marché des chemins de fer, par contre le marché industriel a conservé toute sa fermeté de cours et les transactions ont même repris plus d'importance; seulement les variations ont été très-limitées surtout pour les obligations des chemins de fer Français. Les obligations des chemins de fer étrangers ont un peu plus progressé en raison de leurs bas cours, conséquemment en raison du taux avantageux de capitalisation qu'elles offrent, mais l'écart entre elles et les obligations françaises est toujours considérable, ce qui s'explique du reste par la différence existant entre les garanties offertes par les diverses Compagnies.

Les variations de cours ont été pour les valeurs industrielles, presque aussi limitées que celles des obligations. Il faut faire exception toutefois pour les gaz dont la progression ascendante se poursuit sans réaction et pour les omnibus de Paris très-fermes à 840, et la Compagnie immobilière à 137.50.

N. DENTRIBAUD.

BOURSES ÉTRANGÈRES

Nous sommes obligés de constater partout la même inaction que nous signale notre correspondance de Londres. En Autriche, les nouvelles combinaisons ne paraissent pas appelées à obtenir un grand succès, si l'on en juge par l'impression qu'elles ont produites. En Italie, on espère beaucoup du nouveau ministère; M. Sella inspire une grande confiance; toutefois, il serait injuste d'oublier que M. Bastogi a rendu d'immenses services que quelques erreurs ne doivent pas faire oublier. La souscription à Londres du nouvel emprunt a produit un bon effet et a ranimé le marché.

Les places allemandes restent dans la même situation.

En Amérique, on se débat toujours contre les difficultés financières.

La Russie et la Turquie sont dans une position aussi peu favorable que précédemment; on parle néanmoins de mesures qui ont déjà amélioré la situation monétaire.

F. GRIMAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Les transactions sont nulles sur nos fonds publics; cependant les prix se maintiennent avec une fermeté que ne troublent pas les brusques fluctuations de votre Bourse: nous conservons toujours le cours de 93 1/4 pour les Consolidés.

Quant aux fonds étrangers, ils ne sont pas beaucoup plus favorisés. On s'est occupé exceptionnellement de la dette de la Nouvelle-Grenade; les titres de la dette active ont un peu monté. C'est le résultat d'un décret du général Mosquera, décret dont les dispositions ne donnent cependant qu'un avantage assez insignifiant aux créanciers.

Quant à l'emprunt italien pour les chemins de fer la souscription en est terminée dans des conditions assez défavorables, puisque l'on négocie les titres avec 1 à 3/4 pour cent de perte.

Les fonds coloniaux sont bien tenus: 6 0/0 Canada, 109 1/2 à 110 1/2; 5 0/0, 90 3/4 à 90 7/8. Nouvelle-Galles du Sud 5 0/0 98; 6 0/0 Victoria 107 1/2.

Le commerce est toujours dans l'inertie, et par conséquent le taux de l'argent est faible, d'autant plus que les arrivages métalliques sont abondants. On conçoit des inquiétudes au sujet du *City-of-Baltimore*, qui est en retard d'une semaine.

Nous sommes, comme vous le voyez, dans l'expectative, et rien ne fait prévoir que nous soyons prêts d'en sortir.

W. BURN.

CHANGES

DE PARIS :

Amsterdam, court 213 »/» p., 212 1/8 a.; 90 jours 211 1/8 p., 211 »/» a.
Anvers, court pair p. 1/8 p.
Hambourg, court 188 1/4 p., 188 »/» a.; 90 jours 187 »/» p. 186 3/4 a.
Berlin, 90 jours 372 1/2 p., 371 1/2 a.
Londres, court 25.16 1/2 p., 25.14 »/» a.; 90 jours 25.»» p., 24.07 1/2 a.
Madrid, court, 5.18 p., 5.17 a; 90 jours 5.11 1/2 p.
Barcelone, court 5.19 p., 5.17 1/2 a.; 90 jours 5.12 »/».
Cadix, 90 jours 5.09 »/» a.
Lisbonne, 90 jours 5.43 p. »/» a.
Porto, 90 jours 5.46 p., »/» a.
Gênes, court 99 3/4 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 3/8 p., 98 1/8 a.
Livourne, court 99 1/2 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 1/4 p., 98 1/8 a.
Naples, court 425 »/» p.; 424 a.; 90 jours 420 »/» p., 419 »/» a.
Vienne, court 179 p., 178 a.; 90 jours 176 p., 175 a.
Milan, court 99 5/8 p., 99 1/2 a.
Augsbourg, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Francfort, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Pétersbourg, court »»» p., 347 a.; 90 jours 344 »/» p., 343 »/» a.
Rome, 90 j. 5.23 p. 5.22 »/» a.

SUR PARIS :

Londres, court 25.12 1/2 à 25.17 1/2; 90 jours 25.40 à 25.45 »/».
Cologne, court 80.3 p.; 2 mois 79.6 a.
Vienne, 90 jours 54.15 demandé.; court, 55.» a.
Francfort, court 93 1/8 p., 93 1/4 a.
New-York, 60 jours, 5.20 »/» à » »» »/»; court, »»». à 5.15 »/».
Hambourg, court 188 3/4, 90 jours, 190 3/4.
Amsterdam, court 55 7/8, à 2 mois 56 3/8 a
Bruxelles, court pair a.
Anvers, court pair.
Berlin, 2 mois 79 3/4 p.
Madrid, à 8 jours de vue, 5.21.
Turin, 30 jours 100; 90 jours 99.
Christiania, 3 mois, 21.
Gothembourg, 90 jours, 70 1/2.
Stockholm, court 78 50; 90 jours, 79 35.
Brême, court 17 3/8.
Riga, 3 mois, 361 p.
Galatz, 3.31/40.
San Francisco, à vue à.85 ou 3 0/0; à 30 jours 4.99 ou 2 0/0; à 60 jours à.95 ou 1 0/0.
La Havane, 3 mois à 2 et 2 1/2 0/0 prime.

MATIÈRES

Le prix de l'or à Paris est de 1 pour mille de prime, soit 2/10e pour cent plus cher qu'à Londres. Il est à Hambourg de 425 1/2 par marc, soit 2/10e pour cent moins cher qu'à Londres.

Le cours du change et la prime de l'or à New-York laissent un bénéfice aux expéditions d'or des Etats-Unis en Europe.

Or en barre à 1,000/1,000. Le kil. 3,444 fr. 1 fr. à » fr. 0/00 prime.
Argent en barre à 1,000/1,000. Le kil. 218 fr. 80 c., pr. 17 »» à 18 »/».
Pièces de 40 à 20 fr., agio p. 0 à 1/2.
Quadruples espagnols, 83 à 83 50.
Quadruples colombiens et mexicains, 80 75 à 81 ».
Ducats de Hollande et d'Autriche, 11 75 à 11 80.
Piastres à colonnes, 5 35 à 5 45.
Dito mexicaines, 5 40 à 5 42.
Souverains, 25 15 à 25 20.
Bank-note, 25 15 à 25 20.

BULLETIN COMMERCIAL.

Le cours des farines semble, depuis quelques jours, se raffermir à Paris. Pourtant les transactions sont toujours très-limitées, et pour qu'il y eût une reprise sérieuse, il faudrait que les marchandises achetées ne restassent pas en magasin.

On a remarqué, il est vrai, quelques acheteurs de province sur le marché de Paris; mais ces achats sont trop peu considérables pour opérer un effet durable.

Quant aux blés, ils ne sont guère plus offerts que par le passé; cependant les meuniers montrent si peu d'empressement que les prix ont un peu fléchi.

Nous lisons dans l'*Echo agricole* que le gouvernement anglais vient de publier le tableau des importations de blés et farines faites pendant l'année 1861 et comparées à celles de l'année 1860.

L'espace nous manque pour donner à nos lecteurs ce tableau, nous nous bornerons à le résumer.

Les importations ont été plus considérables en 1861 qu'en 1860, contrairement à l'opinion généralement émise. La différence est de 1,438,264 quarters de blé.

Cependant, si l'on divisait ces années en deux périodes, savoir: du 1er janvier au 31 juillet et du 1er août au 31 décembre, il en résulterait une différence beaucoup plus considérable en faveur de la seconde période appartenant à l'année 1860-1861, soit 1,921,567 quarters de blé. L'opinion ne s'était donc pas trompée sur les importations pendant la seconde période de 1861.

Le commerce des soieries est toujours languissant, les transactions ne se sont pas ranimées. On remarque pourtant qu'à Lyon le nombre des ouvriers qui travaillaient dans les chantiers publics diminue peu à peu depuis que les opérations reprennent dans la fabrique lyonnaise, qui du reste reçoit toujours quelques commandes des pays étrangers. Malgré cela, nos fabriques sont loin d'être dans une situation prospère, car Tarare, Roanne, Rouen, Laval, Lille se plaignent toujours; sans compter que les villes de Sedan, d'Elbœuf, etc., souffrent de la crise américaine.

Il n'en est pas de même de la métallurgie, qui est une des branches du commerce les plus favorisées. Les ateliers sont généralement occupés, les hauts-fourneaux produisent beaucoup. Enfin, il y a du travail dans toutes les forges. Toutefois, il ne faut pas se faire illusion, les prix peuvent ne pas s'élever car cette activité ne semble s'attacher qu'à livrer la plus grande somme de produits dans le plus bref délai et le meilleur marché possible.

CÉRÉALES. — Les offres des cultivateurs sont assez rares. Les porteurs d'échantillons demandent 1 50 à 2 fr. de hausse; mais les affaires, traitées jusqu'à présent, ne constituent guère que 1 fr. de faveur dans certaines parties du marché; dans d'autres, on a obtenu 1 50 sur les blés de choix.

On cote: choix, 43 50 à 44 50 les 120 kil.; premières qualités, 42 à 43 fr.; bonnes sortes, 40 à 41 fr.; inférieures, 38 à 39 fr.

En blés de commerce indigènes, les offres se bornaient à quelques lots de la Bourgogne et des environs de Montereau. On en demandait 41, 42 et 43 fr., mais nous ne connaissons pas d'affaires traitées au-dessous de 41 fr.

Les échantillons de la Lorraine faisaient à peu près défaut.

En blés étrangers, il s'est traité quelques blés de printemps d'Amérique de 38 à 38 50 les 120 kil.; de Hongrie, 39 à 39 50; des blés anglais blancs premier choix, 44 50 et, dit-on, 45 fr.

Les seigles sont un peu plus faibles, de 23 50 à 24 les 115 kil.

Les orges restent sans variation de 19 à 20 fr.

Les avoines étaient un peu moins offertes que la semaine dernière, et l'on peut coter 50 c. de hausse par 150 kil.

On a payé: choix, par petits lots, 30 50 à 31 fr.; premières qualités, Beauce et Brie, 30 à 30 50; Champagne, 29 à 30; avoines légères, 28 à 28 50.

A tous ces prix les acheteurs montrent peu d'empressement.

FARINES ET ISSUES. — La meunerie tient les farines très-fermes, mais la boulangerie achète toujours très-peu; elle paraît croire difficilement à la durée de la reprise actuelle.

On cote: choix, 73 fr.; première sorte, 71 à 72 fr.; autres sortes, de 68 à 70 fr.

Hausse de 1 fr. sur les sons et recoupettes, et de 50 c. sur les remoulages.

Son seul de 15 à 15.50; dito par petit lots de 15 à ». — Recoupettes fines 14.50 à 15; dito ordinaires 14.50 à ». — Remoulage ordinaire 14.50 à 15; gros blanc 16 à 17.50; dito extra 18.50 à 20.50. — Son fin à la mesure (les 335 litres) 10.50 à 11; dito par petits lots 12.

MÉTAUX. — *Cuivre*. Affaires presque nulles et prix moins fermes. Chili but 227.50 à 230, cuivre des Indes supérieurs 265, minerai Corocoro 235. On écrit de Londres que les fondeurs font des offres au-dessous des prix fixés.

Etain. A l'exception de l'étain Banca, les autres se sont tenues moins fermement. Banca 330, des Détroits 315, anglais 305.

Plomb. Article complétement délaissé sur place au prix de 54 à 54.50. Plomb laminé 58 à 60 fr.

Zinc. — On est sans demandes tant en zinc brut qu'en zinc laminé; les cours sont néanmoins maintenus

dans l'espoir que la reprise des travaux de bâtiment donnera prochainement au marché une meilleure allure.

(*Ancre de Saint-Dizier.*)

BOIS. — Stagnation, affaires presque nulles, opérations isolées qui ne peuvent être considérées comme une reprise.

La charpente ordinaire se maintient, lisons-nous dans un journal spécial; quant à la belle charpente de choix, elle devient de plus en plus rare; le prix se débat de 95 à 100 fr. sur le canal.

N. Desterbaud.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 28 février 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.		
Au 31 décembre 1861....	288,006,064	»
Du 1er au 31 janvier 1862.	9,623,400	»
Du 1er au 28 février.....	5,804,700	»
PRÊTS COMMUNAUX.		
Au 31 décembre 1861....	44,071,130	12
Du 1er au 31 janvier 1862.	11,378,589	82
Du 1er au 28 février.....	641,400	»
Total.....	360,025,283	94
A déduire:		
Remboursements anticipés.	26,355,625	34
Reste....fr.	333,669,658	60

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

10 mars. — **Mines de houille de la Condemine.** — A 2 heures, passage Saulnier, 7, à Paris.

12 mars. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.**— A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

13 mars. — **Mines de la Loire.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

26 mars. — **Société des mines et chemin de fer de Carmaux.** — A 3 heures, salle Beethoven, passage de l'Opéra, 34.

29 mars. — **Chemins de l'Ouest.** — A 3 heures 1/2, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

31 mars. — **Chemin de Bességes à Alais.** — A 2 heures, rue Richelieu, 100.

31 mars. — **Chemins de la ligne d'Italie.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

2 avril. — **Comptoir Bonnard.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

9 avril. — **Chemins de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.** — A 11 heures, à la Société générale, à Bruxelles.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

1er mai. — **Canal de Suez.** — A 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

15 mars. — **Armements maritimes (L.-T. Barbey et Cie).** — 22 fr. 50 par action, dividende 1861.

Service des Obligations.

10 mars. — **Chemin franco-suisse.**— Paiement du coupon n° 6 des obligations.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

28 février au 12 mars.— **Canal d'irrigation de Gap.** — Emission d'actions. (Voir l'avis que nous publions page 155.)

TIRAGES.

20 mars. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Tirage de 600 obligations 3 0/0 de l'emprunt 1855 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon.

REMBOURSEMENTS.

1er avril 1862. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations d'Andrézieux à Roanne, du premier et deuxième ordre, sorties au tirage du 7 novembre.

1er avril. — **Omnibus de Paris.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 13 janvier.

1er juillet. — **Emprunts anglo-autrichien 1858 et 1859.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 2 janvier.

1er juin, 1er juillet, 1er octobre. — **Chemins de l'Est.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 30 janvier. (Voir la liste des numéros sortis que nous avons publiée dans notre numéro du 5 février.)

F. G.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*.....	Du 19 au 25 février..	1706	1.218.230 56	714 10	1698	1.240.515 37	730 57	»,»»	2.25	5.393 01	592 50
Orléans*.....	19 — 25 — ...	1475	1.205.145 07	817 05	1475	1.260.679 37	858 90	»,»»	4.87	6.004 68	1387 50
Paris-Lyon-Méditerranée*.....	19 — 25 — ...	1411	2.277.686 39	1.614 24	1411	2.094.939 54	1.481 88	8.93	»,»»	12.806 93	1665 »»
Ouest*.....	19 — 25 — ...	1213	900.896 80	742 70	1213	837.011 05	690 05	7.60	»,»»	5.556 55	537 50
Nord*.....	19 — 25 — ...	907	1.179.106 22	1.219 34	967	1.145.278 26	1.184 36	2.95	»,»»	9.547 44	1015 »»
Midi*.....	19 — 25 — ...	798	569 464 41	713 62	798	433.300 05	544 24	31.12	»,»»	5.930 21	730 »»
Lyon a Genève*.....	19 — 25 — ...	331	110.889 80	480 05	331	107.176 27	463 96	»,»»	»,»»	3.468 30	360 »»
Ardennes*.....	19 — 25 — ...	187	80.834 82	432 27	164	60.617 55	486 29	0.41	»,»»	3.872 42	386 25
Dauphiné*.....	19 — 25 — ...	134	54 079 55	403 57	134	50.468 61	376 63	7.15	»,»»	2.091 70	530 »»
Bességes a Alais*.....	19 — 25 — ...	33	26.092 35	790 67	33	26.564 55	804 98	»,»»	1.77	7.449 86	515 »»
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*.	19 — 25 — ...	1936	1.152.129 32	595 10	1456	970.830 16	666 70	»,»»	10.75	4.680 66	648 75
Autrichiens.....	19 — 25 — ...	1324	809.767 50	611 69	1324	923.170 »»	696 98	»,»»	12.23	4.400 23	505 »»
Ximid à Madrid a Alicante.....	19 — 25 — .	482	269.531 12	559 20	482	293.813 06	609 57	»,»»	8.27	4.423 41	526 22
Saragosse à Alcazar a Ciudad.....	19 — 25 — ...	114	17.249 66	151 32	92	14.540 39	158 05	»,»»	4.27	1.129 60	»
à Alicante Madrid a Jadraque.....	19 — 25 — ...	104	27.985 98	269 10	104	23.768 53	230 76	10.61	»,»»	2.326 85	»
Nord de l'Espagne.....	19 — 25 — ...	359	98.116 16	274 00	308	111.781 32	362 92	»	24.48	2.452 85	435 »»
Central suisse.....	19 — 25 — ...	262	97.536 68	373 23	262	93.838 92	358 16	3.92	»,»»	2.780 10	490 »»
Victor-Emmanuel.....	19 — 25 — ...	214	128.699 10	601 40	214	123 461 51	576 93	4.24	»,»»	4.196 25	336 25
Saragosse a Pampelune.....	19 — 25 — ...	170	38.985 17	217 23	»	»	»	»	»	1.525 07	375 »»
Séville-Xérès-Cadix.....	5 — 11 — ...	160	69.367 75	433 54	131	54.197 73	360 18	11.02	»,»»	2.249 05	423 »»
Ouest suisse.....	19 — 25 — ...	150	45.550 70	303 »»	118	31.646 50	268 19	13.35	»,»»	2.202 64	160 »»
Cordoue a Séville.....	5 — 11 — ...	131	41.800 70	319 15	131	41.231 95	314 74	1.40	»,»»	1.761 97	»
Guillaume-Luxembourg.....	12 — 18 — ...	89	25.590 75	287 53	62	9.462 76	151 97	58.»»	»	1.778 08	245 »»
Portugais.....	12 — 18 — ...	75	10.766 93	143 55	»	»	»	»	»	733 22	370 »»

* Remboursement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud

SOCIÉTÉ
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.

RAPPORT
PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 28 février 1862.

EXPOSÉ GÉNÉRAL.

Messieurs,

Le nouveau Conseil d'administration des chemins romains, en se présentant pour la première fois devant vous, désire, avant de vous exposer la situation présente de l'affaire, vous rappeler brièvement l'état dans lequel il l'a prise; il tient à vous faire connaître les raisons qui l'ont déterminé à se charger d'une tâche qui n'était pas sans périls, et dans laquelle il y avait à prendre de graves engagements personnels.

Quand un grand désastre financier, encore présent à toutes les mémoires, éclata sur la place de Paris, la Société des chemins romains vit son sort compromis par une solidarité à laquelle elle ne pouvait se soustraire. Cet événement avait jeté dans votre entreprise une perturbation d'autant plus grande qu'il survenait au moment où les travaux étaient partout en cours d'exécution. Fallait-il, cependant, désespérer si promptement d'une affaire dans laquelle de si grands intérêts étaient irrévocablement engagés? Fallait-il l'abandonner sans avoir fait aucune tentative pour la relever, et par conséquent sacrifier les capitaux considérables que déjà elle avait absorbés? N'avait-elle point en elle-même assez de ressources, assez d'éléments de succès pour inspirer à ceux qui l'avaient commencée le courage de faire de nouveaux sacrifices? Telle était la question que nous avions à examiner et à résoudre.

Une étude sérieuse de l'affaire nous a donné la conviction que le discrédit momentané dont elle était l'objet ou la victime ne venait que d'une cause accidentelle et étrangère, et que ses éléments constitutifs, ses conditions de succès, n'en restaient pas moins certains. D'autre part, en considérant la masse des intérêts déjà engagés dans l'exécution des chemins romains, nous sommes arrivés aussi à cette conviction que si l'entreprise pouvait être sauvée et relevée, elle devait l'être par les efforts réunis des plus forts intéressés. Les entrepreneurs, qui, en même temps, étaient les premiers créanciers de la Compagnie, avaient passé tous les marchés et avaient partout commencé les travaux; les usines les plus importantes de France avaient déjà, soit exécuté, soit préparé des commandes de matériel représentant un capital très-considérable. Ainsi, non-seulement toutes les promesses de l'avenir, mais tous les fruits du passé étaient perdus, si on ne faisait pas résolûment face aux exigences du présent; les travaux accomplis, le matériel exécuté, le capital avancé par les actionnaires, tous ces intérêts communs étaient sacrifiés si on ne parvenait pas à réorganiser la Compagnie et à rétablir son crédit dans le public et auprès des gouvernements. C'est cette tâche, Messieurs, que nous avons entreprise et menée à bonne fin, au milieu de circonstances dont nous vous laissons apprécier les difficultés.

Ainsi qu'il vous a été dit dans le précédent rapport, le principal entrepreneur, M. de Salamanca, en raison même de sa situation, s'est trouvé naturellement le centre des nouvelles combinaisons.

La première chose à faire, c'était d'assurer la marche des travaux, dont l'interruption exposait la Compagnie à la déchéance : 6,000 tonnes de rails appartenant à M. de Salamanca furent immédiatement expédiées d'Angleterre pour Ancône, et, aussi sur sa garantie personnelle, les usines, qui avaient arrêté leurs livraisons, se décidèrent à les reprendre et à continuer leur fabrication.

En même temps, divers banquiers avancèrent sur nantissements de titres des sommes qui servirent à faire face aux échéances les plus pressantes.

De notre côté, Messieurs, nous entrions dans cette affaire après l'avoir soigneusement étudiée et après avoir vu prendre par M. de Salamanca et les grandes usines françaises l'engagement de reviser, d'accord avec nous, les marchés passés entre eux et la Société. Décidés à donner notre concours tout entier et sans réserve à l'œuvre que nous avions entreprise, nous parvînmes à procurer à la Compagnie, sur notre garantie personnelle, une avance de 2,500,000 francs par mois destinés aux travaux, et à obtenir pour ces avances la garantie du gouvernement italien.

Grâce à ces efforts énergiques et à ces ressources nouvelles, rien ne fut arrêté.

Vous vous rappelez aussi que par suite d'une convention faite avec les liquidateurs de la Caisse des chemins de fer, la Compagnie était rentrée en possession de 85,000 actions, en recevant une indemnité de 8 millions de francs, et que M. de Salamanca s'était engagé à reprendre, avec une prime de 25 francs, celles des actions qui ne seraient point reprises par vous.

Nous devons dire dès à présent que la révision des traités a été faite de la manière la plus honorable pour tous et la plus satisfaisante pour vos intérêts. Les modifications consenties par M. de Salamanca ont surtout eu une grande importance : il devait recevoir une avance de 12,500,000 francs par semestre, soit 25 millions par an, et il exploitait à son profit les sections construites au fur et à mesure de leur mise en exploitation. Par suite de nouveaux arrangements, dont nous vous donnons plus loin le détail, la Compagnie, au lieu d'être obligée, comme par l'ancien contrat, à faire pour 25 millions de travaux par an, a recouvré le droit de proportionner ses dépenses à ses ressources; de plus, elle a cessé de faire les avances de fonds à l'entrepreneur, qui désormais les fait lui-même. C'est ainsi que M. de Salamanca s'est trouvé constamment en avances pour la Compagnie, et qu'à une certaine époque la somme qui lui était due s'élevait à plusieurs millions. Il a de plus donné à la Société le plus large contrôle sur l'exécution de ses travaux. Enfin la Compagnie a repris à de certaines conditions, et elle fait pour son propre compte l'exploitation des lignes ouvertes.

Les facilités que nous avons trouvées auprès de M. de Salamanca, nous les avons trouvées aussi chez les grands établissements industriels avec lesquels la Compagnie avait passé des contrats. Nous vous rappellerons seulement que les marchés pour le matériel fixe et roulant représentaient une dépense obligatoire d'environ 22 millions de francs, que la Compagnie devait solder en deux années. Nous avons pu, Messieurs, obtenir des signataires de ces contrats des résiliations partielles, dont le chiffre total représente près de 10 millions et demi et une réduction de prix de 3 0/0 sur les commandes faites ou à faire.

Nous sommes heureux d'avoir à constater aussi que les actionnaires ont apprécié les efforts et partagé la confiance des administrateurs, puisque sur les 85,000 actions dont la répartition leur était offerte, M. de Salamanca n'a eu à en reprendre que 1,087 avec la prime de 25 francs à laquelle il s'était engagé.

Le résultat de ce long et difficile travail, Messieurs, a été la réorganisation de votre Société, et le premier résultat de cette réorganisation a été non-seulement de confirmer, mais de développer les concessions de votre réseau.

Le gouvernement italien, en trouvant en face de lui une Compagnie sérieusement reconstituée, en voyant le courage avec lequel elle traversait une crise aussi violente, en voyant la confiance et l'empressement avec lesquels des hommes habitués aux affaires lui apportaient leur concours, n'a point hésité à traiter avec elle sur de nouvelles bases, et c'est ainsi qu'au lieu de la déchéance dont elle était menacée, la Compagnie a vu s'augmenter à la fois et ses concessions et les garanties que le gouvernement y a jointes.

Ce témoignage rendu par le gouvernement italien à votre Société réorganisée et à son crédit rétabli, l'a été ensuite par le gouvernement français, qui vient de nous accorder la naturalisation dont jouissaient déjà plusieurs Compagnies étrangères.

Nous vous présenterons tout à l'heure un exposé plus développé de l'état de vos affaires; nous avons voulu commencer par vous dire sommairement ce que nous avions fait pour rétablir le crédit de la Compagnie et quels résultats nous avions déjà obtenus. Cette œuvre doit être continuée, comme elle a été entreprise, avec le concours de tous. Nous n'avons point ménagé le nôtre, et nous croyons avoir quelque droit de compter aujourd'hui sur le vôtre.

I. — CONCESSIONS NOUVELLES.

Nous allons entrer avec plus de développement dans l'examen des divers points que nous venons d'aborder.

Avant de consentir à confirmer et même à étendre les concessions de la Compagnie, le gouvernement italien avait voulu acquérir la preuve qu'elle était en état de les exécuter. Il fallait, de toute nécessité, trouver des fonds pour ne pas interrompre les travaux. Dans ce but, les administrateurs de la Société s'adressèrent à des capitalistes qui leur assurèrent leur concours actif; et, avec cette assurance, ils se présentèrent devant le gouvernement dont ils réclamèrent l'intervention. Ce fut, en effet, avec l'intervention du ministre des travaux publics, M. Peruzzi, qu'une convention fut conclue entre la Compagnie d'alors et un des administrateurs actuels, agissant en son nom et au nom de ses mandataires.

Les nouveaux négociateurs s'engagèrent à une fourniture de fonds qui ne devait pas être moindre de 2 millions et demi par mois, et vous apprécierez ce qu'un pareil engagement avait de grave dans les circonstances où la Compagnie se trouvait malheureusement placée.

Nous sommes heureux de pouvoir dire que le gouvernement sut, de son côté, reconnaître l'initiative prise par nous pour rétablir le crédit de la Compagnie et remplir nos premiers engagements.

Il attachait un grand prix à l'exécution la plus prompte du chemin de Bologne à Ancône qui traverse des contrées si riches et si peuplées, et il comprit qu'il devait seconder les efforts pour la réorganisation immédiate de la Compagnie. Il consentit donc à garantir les avances qui seraient faites, à la condition que les fonds seraient employés exclusivement aux travaux, à l'approvisionnement et au matériel, spécialement en ce qui concerne la ligne d'Ancône.

Le gouvernement fit plus, il nous accorda de nouvelles concessions, accompagnées de nouvelles garanties.

Jusque-là, le réseau de la Compagnie avait compris :

Ligne de Rome à Civita-Vecchia,	73	kilom.
— de Rome à Ancône,	283	—
— d'Ancône à Bologne,	206	—
— Embranchement de Ravenne,	40	—
— Rome à Frascati,	11	—
— Rome à Ceprano,	122	—
Raccordement dans Rome,	10	—
En tout,	745	kilom.

A toutes ces lignes il était garanti un revenu net annuel de 12 millions 120,000 francs.

Voici quelles furent les modifications apportées à cette situation par une convention conclue à Turin, le 13 mai 1861, entre S. Exc. M. Peruzzi, ministre des travaux publics, et MM. J. de Salamanca et consorts.

La Compagnie obtint l'autorisation de ne faire l'embranchement de Ravenne que pour une seule voie, et la garantie annuelle de 500,000 francs affectée à cette ligne fut remplacée par une subvention de 5 millions, ce qui avait pour avantage de fournir immédiatement de l'argent. Le délai de construction fut prolongé de six mois.

Quant à la ligne de Bologne à Ancône, la Compagnie maintenait son engagement de la terminer au 31 décembre 1861, et la garantie de 20,000 francs par kilomètre devait recevoir son effet à partir du jour où la ligne serait ouverte à l'exploitation. Vous savez que cette condition est déjà accomplie.

Par suite des événements politiques survenus depuis deux années en Italie, événements qui ont changé profondément les possessions territoriales, le gouvernement de S. M. le roi Victor-Emmanuel a eu à examiner la situation du chemin de fer de Rome à Naples, et il a apporté dans l'état de nos concessions une modification beaucoup plus importante que celles dont nous venons de parler. La ligne qui, de Rome, se dirigeait vers le royaume de Naples, s'arrêtait à la frontière, et, arrivés à ce point, nous avions à compter avec l'État italien, qui était propriétaire de la ligne, à partir de la frontière de Naples.

Aujourd'hui, Messieurs, cette division de notre réseau méridional n'existe plus, et, par la convention dont nous avons parlé, le gouvernement italien nous a donné la concession de toutes les lignes du territoire napolitain qui appartenaient à l'État.

Cette concession comprend la ligne de Naples à Capoue, déjà exploitée depuis longtemps. La Compagnie, en outre, a pris à ferme l'exploitation des embranchements de Cancello à Sarno, à San Severino et à Avellino.

Nous avons acquis la ligne de Ceprano à Naples moyennant un prix dont l'évaluation sera fixée par des experts; le remboursement de ce prix devant avoir lieu en quinze annuités, dont la première ne sera exigible que dix années après l'ouverture de toute la ligne, et seulement dans le cas où le revenu du réseau dépasserait la garantie de l'État. A ce prix, nous sommes entrés en possession, d'abord de la ligne de Naples à Capoue, ensuite de la gare centrale de Naples et, enfin, d'un matériel considérable acquis dans de bonnes conditions et qui nous permettra de faire de notables économies de service.

Comme complément de ces avantages, il a été accordé au réseau napolitain une garantie annuelle de 1 million de francs, ce qui porte à 13,120,000 francs la garantie totale assurée au capital social.

Votre dernière assemblée générale s'était réunie le 18 mai 1861. Le 20 du même mois la convention était signée, et le 31 juillet suivant elle était sanctionnée par une loi.

Les concessions de la Compagnie se sont donc trouvées augmentées de ce fait de 140 kilomètres, et notre réseau comprend aujourd'hui 885 kilomètres.

Si maintenant, Messieurs, vous voulez bien envisager l'ensemble de ce réseau, vous verrez qu'il en est peu qui puissent présenter de plus sûres conditions de succès. La ligne qui de Civita-Vecchia va rejoindre Rome, et de Rome se prolonge sur Ancône, met en communication la Méditerranée et l'Adriatique. La ligne de Rome à Naples réunit d'abord deux villes dont le nom seul est éloquent : Rome est le rendez-vous du monde entier; Naples est, en population, la troisième ville de l'Europe; elle vient im-

médiatement après Londres et Paris. Cette ligne, combinée avec celle de Civita-Vecchia à Rome, sera de plus l'une des sections principales de la grande ligne qui, parcourant tout le rivage de la Péninsule, se prolongera de Marseille à Otrante.

La ligne de Bologne à Ancône, dont le prompt achèvement était depuis longtemps si ardemment réclamé par les populations, est appelée à prendre une place plus grande encore. Elle complète, dans le nord de l'Italie, la communication directe de l'Europe occidentale avec l'Adriatique, et devient la communication la plus prompte et la plus directe avec le Levant.

Et quand nous vous signalons le développement que peuvent prendre nos chemins par les rapport qu'ils sont destinés à établir entre les points les plus riches et les plus commerçants du globe, nous n'oublions point les sources de produit qu'ils sont appelés à trouver en eux-mêmes et sur leur parcours local. C'est là que, à nos yeux, réside le plus sûr fondement de leur prospérité, et c'est sur le pays lui-même, sur le développement de ses ressources naturelles, de son commerce, de son industrie, que nous fondons nos plus légitimes espérances.

II. — RÉVISION DES TRAITÉS.

(L'abondance des matières nous oblige à renvoyer au prochain numéro la publication de ce passage du rapport.)

III. — SITUATION DES TRAVAUX.

Avant d'entrer dans des détails sur le degré d'avancement des travaux de chaque ligne, nous croyons devoir vous rappeler sommairement la composition de notre réseau et la répartition de son développement entre les sections exploitées et les sections en construction.

La longueur totale des lignes concédées à notre Société est de 895 kilomètres, savoir :

Ligne de Civita-Vecchia à Rome (moins le raccordement dans Rome compté plus loin),		73 kil.
Ligne de Rome à Naples. — Première section. — Rome à Ceprano (ancienne frontière napolitaine),	122	
Deuxième section. — Ceprano à Naples,	140	262
Ligne de Rome à Naples. — Embranchement de Frascati,		11
Ligne de Rome à Ancône (moins le raccordement dans Rome),		283
Ligne d'Ancône à Bologne,		206
Embranchement de Castel Bolognèse à Ravenne,		40
Raccordement dans Rome,		10
Total égal,		885 kil.

La longueur des sections exploitées est de 500 kilomètres, savoir :

Rome à Civita-Vecchia,	73 kil.
Rome à Ceprano (inaugurée le 27 janvier, à ouvrir très-prochainement),	122
Embranchement de Frascati,	11
Presenzano à Naples,	88
Ancone à Bologne,	206
Total égal,	500 kil.

Il reste pour la longueur des lignes concédées, actuellement en construction, 385 kilomètres.

Nous rappelons également, pour mémoire, qu'indépendamment des lignes mentionnées ci-dessus, la Société exploite à ferme depuis le 1er septembre dernier et pour un délai qui ne peut être inférieur à huit années, l'embranchement de Cancello à San Severino dont la longueur est de 54 kilomètres.

(Nous ajournons au prochain numéro la publication de la suite de ce chapitre.)

IV. — SITUATION FINANCIÈRE.

Lors de la dernière assemblée générale, le Conseil d'administration qui nous a précédés vous a indiqué que l'ensemble de la dépense pour l'établissement et la mise en état d'exploitation de la totalité du réseau s'élèverait à environ 330 millions.

En égard aux marchés existants, aux réductions que nous avons pu faire sur le matériel, et à supposer que les travaux soient terminés dans le courant de 1864, comme nous devons l'espérer s'il n'y a pas de temps d'arrêt dans la réalisation des ressources de la Compagnie, nous n'avons pas, quant à présent, de raison de croire que ce chiffre variera d'une manière sensible.

Les dépenses faites au 28 février 1861 s'élevaient, ainsi que je constate le rapport du 18 mai, au chiffre de 94,648,000 fr. 81 c.

Depuis cette époque jusqu'au 31 décembre, nous avons exécuté des travaux pour une somme d'environ 51 millions, sur laquelle nous avons payé dans le même délai 33,838,217 fr. 58 c., savoir :

Administration, services centraux, intérêts des actions et des obligations, etc.	5,127,353 17
Ligne de Rome à Civita-Vecchia et de Rome à Naples (non compris l'entreprise Salamanca),	184,223 84
Ligne de Rome à Ancône et à Bologne (non compris l'entreprise Salamanca),	15,124,913 32
Paiements faits à M. de Salamanca et dépenses à répartir,	13,370,782 70
Études pour embranchements divers,	21,944 55
Total,	33,838,217 58

L'importance de ces chiffres témoigne de la vigoureuse impulsion qui a été donnée aux travaux et des efforts qu'il a fallu faire pour nous procurer les ressources nécessaires.

Vous vous rappellerez à ce sujet, Messieurs, que non-seulement la caisse était vide par suite des événements survenus, mais que la précédente administration avait dû recourir, en attendant votre réunion, à des emprunts provisoires pour faire face aux exigences de la situation. Mais, d'un autre côté, elle nous avait laissé à recouvrer, ainsi que son rapport l'indiquait :

1° La créance existant sur la liquidation de la Caisse des chemins de fer, et notamment les 8 millions stipulés dans la transaction du 2 avril, comme indemnité de la résiliation des traités des 6 août 1856 et 15 septembre 1859 ;

2° La partie exigible du remboursement des cautionnements versés entre les mains du gouvernement pontifical ;

3° La subvention de 5 millions accordée par le gouvernement italien pour la ligne de Ravenne ;

4° Le produit de la cession des 85,000 actions qui étaient rentrées entre les mains de la Société, par suite de la résiliation des traités avec la Caisse générale des chemins de fer, cession qui devait s'opérer conformément à votre décision du 14 mai.

Nos comptes ne sont pas encore entièrement apurés et réglés avec la liquidation de la Caisse générale des chemins de fer. Depuis le 31 décembre dernier, pour ne pas attendre indéfiniment le paiement intégral en espèces de notre grosse créance, et préoccupés de nous mettre à l'abri des éventualités, nous n'avons pas hésité, afin de nous couvrir et de hâter le remboursement, à consentir à recevoir une partie importante de ladite créance en valeurs diverses.

Les valeurs dont nous parlons se trouvent réalisées aujourd'hui, à la seule exception de l'immeuble connu sous le nom de passage Mirès. En définitive, la liquidation de la Caisse générale des chemins de fer est libérée vis-à-vis de nous à l'heure qu'il est jusqu'à concurrence de 9,015,315 francs.

Le solde sera payé aussitôt après le règlement définitif, qui n'est plus retardé que par la fin du travail de vérification des nombreuses pièces à l'appui de ce compte.

Nos négociations relatives aux cautionnements déposés entre les mains du gouvernement romain, ont amené le remboursement de la partie de ces cautionnements pour laquelle nous étions en instance ; une somme de 710,500 écus romains, correspondante à 3,805,162 fr. 95 c., nous a été remboursée en rentes, au cours de 70.

La subvention de 5 millions afférente à la ligne de Ravenne, qui devait nous être payée par le gouvernement italien par sixièmes de mois en mois, à compter du mois de juillet 1861, nous a été régulièrement payée à chaque échéance. Le dernier terme a été encaissé au mois de décembre dernier.

Quant aux 85,000 actions rentrées de la liquidation de la Caisse générale des chemins de fer, le placement en était assuré à l'avance : il ne reste plus à encaisser que quelques versements en retard, montant à ce jour à la somme de 62,000 francs.

Aux réalisations dont nous venons de parler, il faut ajouter la négociation de 55,000 obligations qui restaient encore disponibles sur les 300,000 obligations dont l'émission avait été antérieurement autorisée par Son Exc. M. le ministre des finances.

C'est au moyen de ces diverses ressources que nous avons fait face aux dépenses énumérées plus haut, jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle elles se trouvent liquidées. En regard des capitaux antérieurement réalisés et de ceux que nous allons réaliser, et des ressources qu'il conviendra de créer ultérieurement pour compléter l'entreprise, vous avez le minimum de produit net garanti, tant par le gouvernement pontifical que par le gouvernement italien. Ces garanties s'élèvent, ainsi que le dernier rapport le signalait, à la somme de 13,120,000 francs ; à laquelle il convient d'ajouter les produits des lignes non garanties et dont l'exploitation tient un compte séparé. — Ces lignes sont celles de Castel-Bolognèse au port de Ravenne sur l'Adriatique, et de Rome à Civita-Vecchia ; leur développement, ensemble, est de 120 kilomètres. L'ouverture de la ligne de Bologne à Ancône, celle de Rome à Ceprano et celle de Ceprano à Naples, sur laquelle nous comptons pour le mois de juillet prochain, vont nous mettre, dès cette année, en jouissance de :

5,120,000	francs	pour la ligne de Bologne à Ancône.
1,620,000	—	— de Rome à Ceprano.
300,000	—	pour l'embranchement de Frascati.
1,000,000	—	pour la ligne de Ceprano à Naples.
7,040,000	francs,	ensemble.

Veuillez remarquer que la garantie de 13,120,000 francs n'est elle-même qu'un minimum, et que nous ne vous présentons ici que des chiffres certains.

Rien ne nous défendrait de placer à côté de ces produits certains des produits probables ; il n'y aurait aucune exagération à y omettre un avenir prospère à un réseau de chemins de fer qui, pour l'abondance et la fécondité des contrées qu'il traverse, pour la richesse et l'industrie des populations qu'il dessert, et pour les grandes communications internationales qu'il établit, ne le cède à aucun de ceux du continent.

Vous apprécierez comme nous ces grands avantages naturels qu'il ne nous reste plus qu'à faire fructifier.

V. — CAPITAL SOCIAL.

Nous vous avons exposé les mesures déjà prises ; il en reste à prendre d'autres sur lesquelles nous appelons toute votre attention.

Il y a une nécessité qui, pour vous comme pour nous, prime toutes les autres, c'est celle de recouvrer une situation légale et de rentrer dans les statuts qui sont constitutifs de notre Société. La première chose que nous ayons à faire, c'est de reconstituer notre capital social dans les termes de nos statuts, et le seul moyen de la faire, c'est d'appeler les 100 francs qui doivent compléter la libération des actions.

Nous ne croyons pas nécessaire de revenir longuement sur les circonstances dans lesquelles l'administration qui a précédé la nôtre avait cru pouvoir opérer la libération des actions à 400 francs. Ce que nous pouvons vous dire, c'est qu'il n'a pas dépendu de nous de ne pas donner suite à cette combinaison ; mais nos efforts n'ont pas eu plus de succès que n'en avaient eu ceux de nos prédécesseurs, et ils ont échoué devant des raisons de force majeure, la lettre même des statuts et la volonté des gouvernements de la maintenir.

La tentative faite pour libérer les actions à 400 francs avait eu pour cause, vous vous le rappelez, le décret du 23 mai 1858 portant que les obligations émises par les sociétés étrangères ne pourraient être négociées et cotées en France que lorsque les actions de ces Compagnies au capital de 500 francs seraient entièrement libérées. Ce décret fermant tout à coup le marché français aux valeurs de la Société, on crut pouvoir y parer par la mesure que vous connaissez. Mais cette mesure était par elle-même une grave modification apportée aux statuts, et elle était nécessairement subordonnée à la sanction du gouvernement pontifical qui avait autorité la Société.

Bien que la libération des actions se fût opérée, et bien que l'admission des titres à la cote des Bourses françaises eût paru donner une sorte de sanction tacite à cette opération, la sanction première, la plus indispensable, et la seule ayant un caractère légal, manquait toujours, et votre assemblée générale, en 1860, avait bien le sentiment de cette position puisqu'elle avait autorisé son Conseil à poursuivre les négociations auprès du gouvernement pontifical, et puisqu'elle avait même pris certaines dispositions en prévision du refus de ce gouvernement. Nous croyons utile de vous remettre sous les yeux le texte même de ces résolutions :

« L'assemblée générale donne tous pouvoirs au Conseil d'administration :

« 1° De continuer les négociations auprès du gouvernement pontifical à l'effet d'obtenir, en exécution du traité passé avec MM. Mirès et Cie le 14 septembre 1859, et conformément à la délibération de l'assemblée générale du 15 septembre 1859, l'autorisation de transformer 17 millions de francs en obligations ; dans ce cas, d'établir le capital actions à 66 millions de francs effectifs, et le capital obligations à 139 millions effectifs ;

« 2° *Dans le cas où les autorisations nécessaires ne pourraient être obtenues, rétablir le capital actions à 85,000,000 francs effectifs, soit au moyen de la création de 17,000,000 francs d'actions libérées à 400 francs, semblables à celles qui existent actuellement, soit en adoptant une combinaison qui permette d'élever à 500 francs le capital libéré des actions, soit enfin par tout autre moyen que le Conseil jugerait utile aux intérêts de la Société.* »

Comme vous le voyez, l'issue de la question était prévue, nous ne dirons pas comme probable, mais comme possible, et il est incontestable que sous ce rapport la situation légale de la Société n'avait jamais été ni clairement définie ni définitivement réglée. Ce n'est point, Messieurs, que nous ayons à désavouer les efforts faits par ceux qui nous ont précédés, pour régulariser cette situation ; nous nous y sommes associés, nous les avons continués, mais les circonstances étaient moins bonnes, et nous n'avons pas mieux réussi. Et le gouvernement pontifical, loin de nous accorder l'autorisation que nous demandions, nous a, en dernier lieu, notifié son refus dans les termes suivants :

« Le capital actions ne doit pas être de 68 millions, mais bien de 85, en conformité de l'article 7 des statuts du 15 août 1856 et de l'article 4 du rescrit du 7 mars 1860. Par conséquent, on ne peut admettre la demande pour l'émission de 17 millions en obligations. »

Telle a été la réponse ; elle ne permettait plus aucune tentative nouvelle, et ne nous laissait plus qu'une seule marche à suivre : exécuter les statuts et faire un appel de 100 francs par action. Votre Conseil, usant de son pouvoir, a décidé cet appel de fonds.

Ce n'est point seulement le gouvernement pontifical, c'est aussi le gouvernement français qui réclame l'exécution de cette condition.

Nous avions à demander l'approbation et l'autorisation du gouvernement français pour deux facultés qui nous sont également indispensables : celle de pouvoir ester en justice, en France, et celle de continuer l'émission de nos obligations.

Vous vous rappelez à quel point l'absence de la naturalisation, en France, avait été préjudiciable à la Compagnie, lorsqu'elle avait voulu reprendre possession de ses titres, et que le tribunal de commerce de la Seine, le 11 mars 1861, avait refusé de l'admettre au bénéfice de la loi du 30 mai 1857. Il était d'une extrême importance pour nous que cette situation fût régularisée, et que la Compagnie fût admise aux priviléges dont jouissent déjà plusieurs compagnies étrangères. Or, à toutes nos demandes le gouvernement français a constamment répondu en réclamant de nous l'exécution pleine et entière de nos statuts et la reconstitution complète de notre capital social.

C'est à la condition que nous nous conformerions sans délai à cette invitation et que nous accomplirions nos engagements que le gouvernement français a bien voulu, par un décret tout récent, puisqu'il est du 5 février courant, nous accorder la naturalisation et nous admettre à ester en justice.

Toutefois, Messieurs, en réclamant de vous ce versement complémentaire, nous ferons en sorte d'entourer l'exécution de cette mesure de toutes les dispositions qui pourraient la faciliter. Ainsi, cet appel de 100 francs sera divisé en deux portions ; les actionnaires auxquels il ne conviendra pas de faire le versement intégral pourront, en versant 50 francs, obtenir une avance de 50 autres francs pour six mois, au taux de l'intérêt statutaire de 5 0/0.

CRÉATION D'ACTIONS PRIVILÉGIÉES.

Le versement de 100 francs par action était une des conditions indispensables pour que la Société rentrât dans les termes du décret du 22 mai 1858, relatif à l'émission, en France, des obligations des sociétés étrangères ; mais il en est une autre qui est la conséquence du même décret, c'est la reconstitution, au moyen d'une émission d'actions privilégiées ou de préférence, de la partie du capital social perdue dans la liquidation de la Caisse des chemins de fer.

En effet, les 85,000 actions reprises de la liquidation en vertu du traité signé avec M. le comte de Germiny, le 2 avril 1861, étaient libérées de 400 francs et ont été réparties entre vous, Messieurs, au prorata de vos actions, au taux de 200 francs. Le déficit était donc de 200 francs par action, soit 17 millions, et si l'on en déduit 8 millions versés par la Caisse Mirès, il reste un déficit de 9 millions.

Pour le couvrir, nous vous proposons la création d'actions privilégiées trentenaires, jusqu'à concurrence de 9 millions, et cette combinaison a été acceptée par le gouvernement français. Chacune de ces actions privilégiées trentenaires serait au capital de 500 francs, portant intérêt à 6 0/0, soit 30 francs par action, 15 francs par semestre, et le capital de 500 francs serait remboursé par amortissement en trente ans.

L'intérêt et l'amortissement seraient prélevés, par préférence et privilége sur les actions ordinaires, sur les produits nets de l'exploitation ou sur les fonds provenant des garanties des États italiens, après, toutefois, avoir assuré le service des obligations.

Les actions privilégiées trentenaires ne viendraient pas en partage avec les actions actuelles et n'auraient droit à aucun dividende en sus de l'intérêt à 6 0/0 et de l'amortissement du capital de 500 francs.

Ces actions seraient mises à la disposition de MM. les actionnaires au prix de 410 francs, et comme le nombre des titres à créer pour réaliser 9 millions est de 22,000, chaque actionnaire aurait le droit de souscrire 1 action 1/3 privilégiée par 10 actions. Chaque actionnaire aurait, en outre, le droit de demander un plus grand nombre d'actions privilégiées, et la répartition en serait faite au prorata du nombre des actions déposées.

Les actions privilégiées qui ne seraient pas souscrites par les actionnaires pourraient être remises au public ; mais pour en assurer le placement, nous avons conclu avec M. de Salamanca un traité par lequel il s'oblige envers la Société à prendre celles qui seraient libres.

Vous remarquerez, Messieurs, qu'au taux de 410 fr. les actions privilégiées trentenaires jouiraient d'un intérêt de 7.30 0/0 par an, et, en outre, d'une prime d'amortissement de 90 francs, qui, répartie sur vingt années, formant la durée moyenne de l'amortissement, donne à fr. 50 c. par an, soit encore plus de 1 0/0 du capital à verser.

Quant aux versements, il a été entendu que vous auriez les mêmes facilités que pour les versements, conséquence de l'appel de 100 francs.

Les deux opérations que nous venons de vous indiquer, c'est-à-dire l'appel de 100 francs, exigé d'ailleurs par les statuts et par le gouvernement pontifical, et la création d'actions privilégiées trentenaires, sont les conditions imposées par le gouvernement français à la Société, pour qu'elle soit admise à jouir des priviléges accordés aux autres sociétés étrangères.

Déjà elle a été reconnue et admise à ester en justice par décret du 5 février courant ; sous le bénéfice de votre décision, elle sera admise à émettre et à faire coter en France une nouvelle série d'obligations.

Elle s'est assurée déjà pour leur négociation à l'étranger du concours de plusieurs maisons de banque importantes.

Messieurs, nous vous avons exposé sans réserve la situation de la Compagnie ; nous ne vous avons dissimulé aucune de ses difficultés. Mais nous croyons pouvoir nous rendre cette justice que les difficultés présentes ne sont rien auprès de celles dont vous avez été menacés dans un passé qui est encore bien près de nous. Ce passé est liquidé, il n'existe plus pour nous que comme un souvenir, et comme un encouragement à compléter l'œuvre que nous avons reprise.

La confiance que nous avons rendue aux gouvernements avec lesquels nous avions à traiter, et au public qui est la source et le soutien du crédit, il faut que vous sachiez l'avoir aussi en vous-mêmes. Nous avons accompli avec zèle et dévouement, nous osons dire avec succès, notre part dans la résurrection de votre Compagnie ; c'est à vous, de votre côté, à accomplir la vôtre.

Nous avons relevé la Société des chemins romains, c'est à vous qu'il appartient de la faire marcher. Nous vous soumettons nos actes et nous attendons les vôtres avec une confiance à laquelle nous sommes sûrs que vous répondrez.

RÉSOLUTIONS.

I.

L'assemblée générale approuve le rapport qui vient d'être lu et les comptes qui y sont annexés.

II.

L'assemblée générale approuve, ratifie et accepte la convention définitive réglée par la loi du 31 juillet 1861, portant, entre autres stipulations, concession du chemin de Castel-Bolognèse à Ravenne, du chemin de Ceprano à Naples, et bail à ferme du chemin de Cancello à Sarno, San Severino et Avellino.

III.

L'assemblée générale approuve, ratifie et accepte, en tant que de besoin, les nouvelles conventions passées avec M. de Salamanca pour la révision du traité de construction du 16 mai 1860, et la construction de la ligne de Ceprano à Naples.

Elle approuve aussi, en tant que de besoin, la résiliation partielle des traités de fourniture de matériel passés avec les principales usines de France.

IV.

Il est créé vingt-deux mille actions privilégiées au porteur, au capital de 500 francs, portant intérêt à 6 0/0 (soit 30 francs par action), avec amortissement en trente ans.

L'intérêt et l'amortissement du capital de 500 francs sont prélevés par préférence et privilége sur les actions ordinaires, sur les produits nets de l'exploitation ou sur les fonds provenant des garanties des états italiens, après avoir assuré, toutefois, le service des obligations. Les actions privilégiées ne viendront pas en partage avec les actions ordinaires, et n'auront droit à aucun dividende en sus de l'intérêt à 6 0/0 et de l'amortissement du capital de 500 francs.

L'assemblée décide que ces titres seront mis à la disposition des actionnaires dans un délai fixé par le Conseil d'administration, au prix de 410 francs par action, avec jouissance du 1er avril 1862.

Chaque actionnaire aura droit à 1 1/3 action privilégiée pour 10 actions actuelles ; il aura, en outre, le droit de demander un plus grand nombre d'actions privilégiées, la répartition des titres se faisant toujours au prorata des actions déposées.

L'assemblée générale donne tous pouvoirs au Conseil d'administration pour l'accomplissement de cette mesure et pour le règlement de tous les détails d'exécution.

V.

L'assemblée générale accepte la démission donnée par M. Buffarini, et, conformément à l'article 40 des statuts, confirme les nominations provisoires faites par le Conseil d'administration, de MM. Lebeuf de Montgermont et Fernand Delahante.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 3 mars 1862.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

sur l'extension des opérations autorisée par la loi du 26 février 1862, par M. L. Fremy, *conseiller d'État en service extraordinaire, gouverneur.*

Messieurs,

Vous savez quel est l'objet de cette réunion extraordinaire ; nous venons vous entretenir de l'extension de nos opérations, autorisée par la loi du 26 février dernier.

Il n'est pas permis à une institution aussi importante que la vôtre de s'isoler des intérêts généraux et de se dérober à une tâche jugée utile, lorsque d'ailleurs cette tâche rentre dans la nature de ses attributions, qu'elle ne dépasse ni ses ressources, ni ses moyens d'action, et ne peut porter préjudice à ses autres entreprises.

On a pensé qu'un grand nombre d'établissements publics ou d'utilité publique, un grand nombre de ces personnes morales qui ne meurent point, auraient intérêt à se procurer la soulte de conversion à l'aide d'emprunts à long terme contractés pour vingt, trente et même cinquante ans. Réparti sur une longue période, le poids de cet emprunt serait léger, presque insensible, et la soulte de conversion pourrait être acquittée sans aucune aliénation de capital. Les intérêts de l'avenir seraient ainsi garantis et sauvegardés.

Quand il s'agit de prêt à long terme ou à terme indéfini, il est naturel, Messieurs, que l'on songe à votre Société. Avant elle, le prêt à long terme demeurait le privilége de l'État, des grandes villes ou des grandes compagnies financières : il n'était pas à la portée de tous ; aux plus solvables le crédit n'offrait que des capitaux exigibles à époque fixe et à bref délai. C'est vous qui avez donné au public tout entier le bienfait de ces emprunts toujours remboursables et jamais exigibles, qui présentent les avantages de la rente perpétuelle sans en avoir les inconvénients, et qui s'éteignent graduellement par le paiement d'annuités modérées. Pour se procurer le montant de la soulte, les établissements publics devraient contracter des emprunts de ce genre. C'est donc à vous que le gouvernement, leur tuteur, s'est adressé pour les mettre en mesure de réaliser cette pensée.

Il est vrai que vos statuts exigent avec grande raison des gages d'une solidité incontestable. Mais, dans le cas particulier dont il s'agissait, pour le paiement de la soulte, un gage solide était facile à fournir : c'était la rente elle-même, ou du moins une fraction suffisante de la rente à couvertir.

On vous a demandé de prêter à long terme sur gage aux établissements publics et d'utilité publique, de consacrer à ces prêts une partie des fonds obtenus par la négociation des obligations communales. Pour garantie de l'obligation communale, émise en représentation de ce genre de prêt, vous aurez, outre l'engagement de l'établissement public emprunteur, l'affectation spéciale et prolongée pendant toute la durée de l'emprunt, d'un titre de rente sur l'État qui vous sera donné en nantissement dans les formes les plus protectrices et les plus sûres.

Il a paru à votre Conseil d'administration qu'une garantie de ce genre ne pouvait que fortifier le crédit assuré à vos obligations communales, et il s'est empressé de concourir ainsi à l'exécution de la loi sur la conversion facultative.

Mais en même temps il lui a semblé que cette occa

devrait être saisie pour combler une lacune que présentaient les dispositions de la loi du 6 juillet 1860.

Cette loi, vous le savez, a autorisé la Société du Crédit foncier à prêter, avec ou sans hypothèque, aux départements, aux communes et aux associations syndicales. Mais, à côté des communes et des départements, elle a omis de faire figurer des établissements communaux ou départementaux qui forment des personnes civiles, capables de posséder, d'acquérir, d'emprunter, dont l'existence est perpétuelle, dont l'administration et les budgets sont, comme l'administration et les budgets des communes, soumis à des règles fixes et précises, à la surveillance étroite, à la tutelle efficace de l'autorité publique. Tels sont notamment les hospices, les bureaux de bienfaisance, les fabriques. A diverses reprises, ces établissements s'étaient plaints de l'oubli dans lequel ils avaient été laissés. La nomenclature de la loi du 6 juillet 1860 est aujourd'hui complétée, et votre Conseil d'administration pourra, dans certains cas et en connaissance de cause, dispenser les établissements publics, comme les communes, de la nécessité de fournir toutes les garanties immobilières qui sont demandées aux particuliers; il pourra se borner à exiger des sûretés équivalentes qui suppléent ou complètent les garanties hypothécaires.

Le caractère public et perpétuel de ces institutions explique et légitime un tel privilége, qui, grâce à la prudence de votre Conseil, ne sera jamais un péril, et qui nous permettra d'accueillir un certain nombre d'affaires sûres pour vous et utiles aux pays.

Je vais, Messieurs, vous donner lecture de la loi votée par le Corps législatif et le Sénat, qui approuve cette modification : la loi du 6 juillet 1860, dans laquelle vous distinguerez, comme je viens d'avoir l'honneur de l'indiquer, une portion permanente, — relative aux hospices et aux établissements publics, — et une portion transitoire, — n'ayant trait qu'à l'opération de la conversion facultative, qui embrasse aussi tous les établissements d'utilité publique.

(Nous avons publié le texte de cette loi dans notre dernier numéro, page 138.)

Nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter l'extension des opérations résultant des dispositions de cette loi.

Nous terminerions ici, Messieurs, le rapport que nous avons à vous présenter, si, tout en ajournant à votre prochaine assemblée générale ordinaire, fixée comme toujours au mois d'avril, des explications plus étendues sur l'ensemble de vos opérations de l'année 1861, nous ne croyions pourtant pas utile d'entrer dès aujourd'hui dans des éclaircissements que rendent nécessaires quelques-unes des paroles qui ont été prononcées à l'occasion de la loi dont nous vous proposons d'accepter le bénéfice.

Confondant deux branches de vos opérations, qui sont entièrement distinctes, quelques personnes ont pensé que c'était à l'aide des dépôts faits par le public, en compte courant à votre caisse de service, que vous faisiez vos prêts à long terme, et l'on s'est récrié contre l'extrême imprudence qui caractériserait une telle opération. Est-il donc nécessaire de répéter une fois de plus qu'aucune des sommes déposées en compte courant n'entre dans vos prêts à long terme; que l'emploi des sommes déposées en compte courant est strictement défini par nos statuts dans leur article 2; que la moitié de ces sommes doit être déposée en compte courant au Trésor; que l'autre moitié ne peut être engagée que pour 90 jours au plus, et qu'elle est exclusivement consacrée à des avances sur rentes et sur obligations, ou à l'achat de bons du Trésor; de telle sorte que les fonds que le public a déposés dans nos caisses sont sans cesse disponibles et peuvent toujours être rapidement dégagés.

Les fonds que nous consacrons aux prêts à long terme sont d'une autre nature. Nous prêtons pour cinquante années, mais en livrant à nos emprunteurs des obligations qui ne sont pas elles-mêmes remboursables dans un plus court délai. Il existe donc entre nos dettes et nos créances un équilibre parfait, non pas seulement au point de vue des sommes, mais, ce qui n'est pas moins important, au point de vue des termes et de la durée. C'est là la base et le principe de nos opérations; c'est ce qui en fait la sûreté, c'est ce qui les légitime aux yeux de la plus sévère prudence.

Le but de nos opérations n'est pas plus exactement connu et apprécié que leur mécanisme. On nous reproche de ne pas nous être spécialement consacrés à l'agriculture, et l'on oublie que, d'après nos statuts, ce n'est pas directement à l'agriculture que nous devons prêter, mais à la propriété foncière. « La Société a pour objet, » porte l'article 1er des Statuts, « de prêter sur hypothèque aux propriétaires d'immeubles. » Il s'en faut de beaucoup que tous les agriculteurs soient propriétaires d'immeubles, et c'est pour venir en aide à l'agriculture proprement dite, au moyen de prêts qui puissent s'étendre aux agriculteurs non propriétaires que, l'année dernière, vous avez fondé le Crédit agricole. « Son objet spécial, » ainsi que le dit l'article 2 de ses statuts, « est » de procurer des capitaux ou des crédits à l'agriculture » et aux industries qui s'y rattachent. » Le Crédit foncier a donné et il continue son appui à cette Société nouvelle, dont nous vous dirons bientôt les heureux commencements; mais il a dû garder, en ce qui le concerne, son caractère propre et sa destination spéciale. La propriété immobilière : voilà son champ d'action, son domaine et sa limite. L'on ne prétendra pas sans doute que la propriété immobilière urbaine en doive être exclue. Pour nous, nous ne faisons aucune distinction entre les diverses sortes de propriétés foncières, et, en prêtant à la propriété urbaine aussi bien qu'à la propriété rurale, nous croyons remplir également notre mission. Nous n'avons pas vis-à-vis de l'une de sévérités plus grandes que vis-à-vis de l'autre : à toutes deux nous demandons les garanties qu'exigent nos statuts; si notre impartialité se dément quelquefois, c'est toujours en faveur des propriétés rurales et des prêts de faibles sommes.

Pourtant, l'on a cru pouvoir vous reprocher de n'être utiles qu'à la spéculation. Vos quatre mille emprunteurs à long terme ne seraient tous que des spéculateurs. Veut-on dire par là que tous ont cherché, en vous empruntant, à améliorer leur condition, à faire un emploi fructueux et sensé des capitaux que vous leur avez confiés depuis dix ans? A coup sûr, rien n'est plus exact. Chacun d'eux a voulu faire une affaire profitable, et, autant que nous en pouvons juger par l'exactitude parfaite avec laquelle les annuités sont payées, le plus grand nombre a réussi. Si l'on voulait dire, au contraire, que vos emprunts ne sont recherchés que par les gens aventureux qui, en vue de grands profits, s'exposent imprudemment à des risques plus grands encore, par ces gens qui recherchent les émotions et le péril du jeu, et qu'on signale à l'opinion publique sous le nom de spéculateurs, nous protesterions dans ce cas contre une telle qualification; nous rappellerions que les propriétés qui servent d'aliment ou de prétexte aux opérations de ce genre, les terrains nus et sans produits, sont exclus du nombre des gages que votre Société peut admettre, et qu'enfin la multiplication sans cesse croissante, le progrès continu de vos prêts à long terme, attestent que leurs avantages sont appréciés par le public tout entier. L'éminent organe du gouvernement devant le Corps législatif, M. le président Vuitry, a bien voulu le rappeler : de 26 millions, en 1859, vos prêts hypothécaires à long terme se sont élevés, en 1860, à 48 millions, et, en 1861, à 87 millions. Ils ont en quelque sorte suivi une progression géométrique, et cela au moment où nous inaugurions les prêts aux communes, qui s'élèvent aujourd'hui à 57 millions.

Nous dépendons sans doute, comme tout le monde, des fluctuations du marché. D'un autre côté, les capitaux qui se donnent à long terme exigent une rémunération plus élevée que ceux qui s'engagent pour quelques jours : les avantages inestimables de la sécurité et de la durée veulent être achetés par un léger sacrifice, et nous serons toujours obligés de tenir compte, dans nos prêts, du prix auquel nous obtiendrons nous-mêmes les fonds qui les alimentent. Mais, sous cette seule réserve, nous sommes en mesure de continuer à satisfaire, concurremment, aux demandes des propriétaires fonciers, soit des villes, soit des campagnes, et aux demandes des départements et des communes. Des craintes ont été exprimées à cet égard, avec une grande bienveillance d'ailleurs, au sein du Corps législatif. Confiants dans la force que vous ont acquise dix années d'efforts soutenus et de sagesse persévérante, nous croyons pouvoir dissiper ces craintes et rappeler que vos opérations diverses, loin de se nuire réciproquement, se sont jusqu'à ce jour prêté un mutuel concours, ont grandi ensemble et marché du même pas. Nous ne négligerons rien pour maintenir cette harmonie et continuer ces progrès.

RÉSOLUTION.

L'assemblée générale approuve à l'unanimité l'extension des opérations de la Société, autorisée par la loi du 26 février 1862, relative aux emprunts à faire par les départements, les communes, les hospices et autres établissements.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES		AUGMENTATION	
	1861	1862	en 1862	0/0
Janvier...	2,291,150 74	2,578,131 76	286,981 02	12.52
»	»	»	»	»

SOCIÉTÉ
DU
CANAL D'IRRIGATION DE GAP
SOUS FORME ANONYME

Capital social : 1,600,000 fr.

125 fr. en souscrivant.

SUBVENTION DU GOUVERNEMENT
500,000 francs.

1° Capital garanti d'une manière infaillible par la redevance due hypothécairement et solidairement par 4,000 hectares, laquelle est perçue, comme les contributions publiques, à l'aide de rôles approuvés par le préfet.

2° Remboursement de l'action de 500 fr. à 625 au bout de quatre ans, en espèces ou en obligations communales.

3° Intérêts et prime cumulés : 10 1/4 0/0 par an.

Clôture de la souscription le 12 mars.

A Paris, chez les banquiers de la Société, MM. L. DAUCHEZ DE LACHAISE ET Cie, 32, rue Notre-Dame-des-Victoires.

En Province, verser à leur crédit, aux succursales de la Banque, ou chez les correspondants.

(Voir, pour les détails, notre précédent numéro, page 138.)

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS
(Établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois.....	3 1/2 0/0
Ceux de 6 à 11 mois.....	4 0/0
Ceux de 12 à 23 mois.....	4 1/2 0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus	5 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France fait des avances sur ces bons, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,
FERDINAND LE ROY.

AVIS.

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1698 —

11e année. — 8me semaine.

Du 19 au 25 février 1862.

147.785 Voyageurs	316 160 »
Bagages, Marchandises, etc.	904.099 56
Total	1.218.259 56
Recettes antérieures	7.984.225 65
Total général	9.200.485 21
8e semaine de 1862	1 218.259 56
Semaine correspondante de 1861.	1.240.515 37
Différence	22.255 81
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	9 200 485 21
— — 1861.	9.267.155 32
Différence	66.670 11

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 décembre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 déc. 1861	49.451.671 83
Du 1er janvier au 31 déc. 1860	45.706.371 23
Différence en faveur de 1861.	3.745.300 61

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 déc. 1861	20.383.032 16
Du 1er janvier au 31 déc. 1860	18.017.259 67
Différence en faveur de 1861.	2.365.372 49
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux	6.110.673 10

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 19 au 25 février 1862.

75.302 Voyageurs	327.628 29
Bagages, Marchandises, etc.	877.516 78
Total	1.205.145 07
Semaine correspondante de 1861.	1.266.879 37
Différence	61.734 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	8 886.350 56
— — 1861.	9.779.003 87
Différence	892.653 31

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 482 kil. — 1862... 698 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 482 kil. — 1862... 698 kil.

21.620 Voyageurs	47.200 85
Bagages, Marchandises, etc.	134.722 49
Total	181 923 34
Semaine correspondante de 1861	101.720 97
Différence	80.202 37
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.299.170 59
— — 1861.	763.546 87
Différence	535.623 72

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 19 au 25 février 1862.

149.720 Voyageurs	585.031 85
Bagages et marchandises	1.712.655 11
Total	2.277.686 30
Semaine correspondante de 1861.	2 091.939 34
Différence	186 746 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	18.237.346 49
— — 1861.	16.144.037 89
Différence	2 [illegible] 60

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 211 kilomètres
1861. — 211 —

13.390 Voyageurs	37.363 60
Bagages, Marchandises, etc.	73.546 20
Total	110 909 80
Période correspondante de 1861.	107.174 27
Différence	3.713 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	803.287 32
— — 1861.	811.218 12
Différence	7 930 80

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 386 —

42.979 Voyageurs	111.897 90
Bagages et Marchandises	370.956 34
Total	482 854 24
Semaine correspondante de 1861.	273.264 80
Différence	209.589 44
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.786 619 69
— — 1861.	2.345.774 05
Différence	1.440.845 64

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1212 kilomètres.
1861. — 1213

Du 19 au 25 février 1862.

246.501 Voyageurs	338.747 20
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	71.208 10
— — Pet. vitesse	490.943 50
Total	900.808 80
Semaine correspondante de 1861.	837.011 05
Différence	63.897 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.740.031 15
— — 1861.	6.829.060 90
Différence	89.029 75

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau pendant les 12 premiers mois 1861-1860

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

12 mois 1861, 900 kilomètres...	50.736.274 92
— 1860, 900 — ...	46.770.296 98
Différence	3.965.977 94

RÉSEAU MIXTE.

12 mois 1861, 295 kilomètres...	4.313.793 41
— 1860, 288 — ...	4.017.276 97
Différence. 7 — ...	296.516 44

NOUVEAU RÉSEAU.

12 mois 1861, 18 kilomètres...	171.287 84
— 1860, 18 — ...	135.506 58
Différence	35.781 26
Différence totale : 7 kilom.	4.298.275 64

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 19 au 25 février 1862.

131.585 Voyageurs	312.913 97
Bagages, Marchandises, etc.	866.192 25
Total	1.179 106 22
Semaine correspondante de 1861.	1.145.278 26
Différence	33.827 96
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	9.222 729 87
— — 1861.	9.043.404 23
Différence	179.325 64

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 100 kilomètres

5.185 Voyageurs	4.532 10
Bagages, Marchandises, etc.	20.985 40
Total de la semaine	25.817 50
Semaine correspondante de 1861.	3 586 15
Différence	22.231 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	215.422 55
— — 1861.	30.630 32
Différence	184 792 23

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 799 kilomètres.
1861. — 799 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 19 au 25 février 1862.

51.377 Voyageurs	133 595 45
Bagages, Marchandises, etc.	435.868 96
Total	569.464 41
Canaux	45.966 13
Totaux réunis	615.430 54
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	434.300 05
{ Canaux	44.641 41
Total	478 941 46
Différence	136.489 08

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.779.948 07
— — 1861.	4.270.469 55
Différence	509.478 52

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 164 kilomètres
Janvier 1862.

21.472 Voyageurs	30 005 75
Bagages, Marchandises, etc.	54.102 10
Total	84.107 85
Mois correspondant de 1861.	44.611 25
Différence	39.496 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	84.107 85
— — 1861.	44.611 25
Différence	39.496 60

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862 Longueur exploitée : 147 kilomètres.
1861. — 104 —

Du 19 au 25 février 1862.

12.407 Voyageurs	20.535 94
Bagages, Marchandises, etc.	60.298 88
Total	80 834 82
Semaine correspondante de 1861.	66.617 55
Différence	14.217 27
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	630.760 60
— — 1861.	529.361 85
Différence	101.398 75

BESSÈGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 19 au 25 février 1862.

Voyageurs	2.200 »
Bagages, Marchandises, etc.	23.893 35
Total	26.092 35
Semaine correspondante de 1861.	26.561 55
Différence	472 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	245.846 40
— — 1861.	228 523 60
Différence	17.322 80

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 19 au 25 février 1862.

12.065 Voyageurs	21.767 20
Bagages, Marchandises, etc.	34.312 35
Total	56.079 55
Semaine correspondante de 1861.	50.468 61
Différence	5.610 94
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	388.941 36
— — 1861.	306.960 12
Différence	8.024 76

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

»»»» Voyageurs	1.973 »
Bagages, Marchandises, etc.	1.899 »
Total	3.872 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	25.936 »

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1205 —

Du 19 au 25 février 1862.

58.785 Voyageurs	195.186 31
Bagages, Marchandises, etc.	765.089 33
Transports militaires	72.300 51
Total	1.024.376 16
Semaine correspondante de 1861.	863 637 47
Différence	160.738 69

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 320 kilomètres.
1861. — 254 —

32.537 Voyageurs	64 903 10
Bagages, Marchandises, etc.	58 961 08
Transports militaires	3.920 36
Total	127.732 9[illegible]
Semaine correspondante de 1861.	107 212 [illegible]
Différence	20 510 2[illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine

1862. Longueur exploitée : 1936 kilomètres.
1861. — 1456 —

En 1862	1.151.129 [illegible]
En 1861	970.850 [illegible]
Différence	131.279 [illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	9.061 398 [illegible]
En 1861	7 008.705 [illegible]
Différence	2.052.644 [illegible]

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 194 kilomètres.
1861. — 147 —

13.185 Voyageurs	33 375 7[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	29.130 [illegible]
Transports militaires	9 350 [illegible]
Total	71 856 [illegible]
Semaine correspondante de 1861.	58.463 [illegible]
Différence	13 392 [illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	543 235 [illegible]
— — 1861.	461.234 [illegible]
Différence	80.999 [illegible]

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 19 au 25 février 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 455 —

8.318 Voyageurs	56 711
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	17 180
— (Petite vit.)	195 370
Total de la semaine	269.331

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

6 892 Voyageurs.	15.118 40	27.065
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.869 04	
Marchandises. (Petite vitesse)	10.078 40	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862. Longueur exploitée : 114 kilomètres.

2.599 Voyageurs	7.321 93	17.248
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.121 64	
Marchandises. (Petite vitesse)	8.804 12	

Total des trois lignes réunies.	314 766
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	2.196.105
Total général des recet. en 1862.	2.510.871
— — 1861.	2.434.331
Différence	76.471

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1314 —

Du 19 au 25 février 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	226.342 50
[illegible] quintaux Marchandises	583.425 »»
Total	809 767 50
Semaine correspondante de 1861	922 570 »»
Différence	112.802 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	5.831.645 »»
— — 1861	7.463.085 »»
Différence	1.633.440 »»

NORD DE L'ESPAGNE

1862 Longueur exploitée : 254 kilomètres.
1861. — 308 —

Du 19 au 25 février 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	27 929 15
Marchandises	56.628 11
Total	84.557 26
Produit annuel par kilomètre	14 313 »»

Ligne de l'Escurial.

Voyageurs	6.560 76
Marchandises	6.996 12
Total	13.556 88
Produit annuel par kilomètre	14.148 »»
Total de la semaine	98.114 14
Semaine correspondante de 1861	111.781 32
Différence	13.667 18
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	850.500 29
— — 1861	743.078 24
Différence	107.422 05

CHEMINS RUSSES.

Lignes exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 985 kilomètres.

Du 10 au 23 décembre 1861

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

[illegible] Voyageurs	229.769 52
Marchandises	266.833 80
Total	496.603 32
Recettes antérieures en 1861	10.381.839 68

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 23 février au 1er mars 1862.

26.000 Voyageurs	28.020 »»
Bagages, Marchandises, etc.	33.770 »»
Total	61.790 »»
Semaine correspondante de 1861	54.911 »»
Différence	6 879 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	453 900 »»
— — 1861	449.429 »»
Différence	4.471 »»

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 19 au 25 février 1862.

24.898 Voyageurs	38.356 30
Bagages, Marchandises, etc.	59 170 38
Total	97 526 68
Semaine correspondante de 1861	93.838 63
Différence	3 688 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	731.036 48
— — 1861	702.996 61
Différence	28.039 87

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 5 au 11 février 1862.

6e semaine	29.993 90
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	41.809 70
Semaine correspondante de 1861	41.231 95
Différence	577 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	231 036 25
— — 1861	194.343 70
Différence	36.692 55

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 19 au 25 février 1862.

10.839 Voyageurs	38.915 58
Marchand., cargaison, équipages	88.684 16
Total	127.599 74
Semaine correspondante de 1861	42.659 19
Différence	84.940 55
Moyenne de la recette kilomét.	17.548 80
Recettes depuis le 1er janv. 1862	830.405 91

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 19 au 25 février 1862.

32.466 Voyageurs	55.946 90
Bagages, marchandises, etc.	43.000 11
Recettes diverses	4.262 04
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	23.800 04
Total	128.009 10
Semaine correspondante de 1861	123.461 51
Différence	5.237 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	899.807 42
— — 1861	931.914 37
Différence	32.106 95

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 19 au 25 février 1862.

Voyageurs	15.654 16
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	2 301 15
Marchandises (petite vitesse)	20.929 86
Total	38 885 17

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 120.
1861. Kilomètres exploités : 114.

Du 19 au 25 février 1862.

20.009 Voyageurs	23.919 05
3.685 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	21.661 65
Total	45.580 70
Semaine correspondante de 1861	31.646 51
Différence	13.934 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	330.565 16
— — 1861	240.610 77
Différence	89.954 39

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 100 kilomètres.

Du 5 au 11 février 1862.

20.670 Voyag., Bagag. et March.	69.367 75
Semaine correspondante de 1861	51.197 73
Différence	18.170 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	374.196 26
— — 1861	297.301 82
Différence	76.894 44
Augmentation kilométrique	11.02 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 80 kilomètres.
1861. — 85 —

Du 12 au 18 février 1862.

2.962 Voyageurs	3.569 50
Bagages, articles de messagerie	463 57
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	21.558 66
Total de la semaine	25.500 75
Recettes antérieures	132.761 90
Total	158 332 65
Recettes de la semaine en 1862	25 500 75
Période correspondante de 1861	9.463 76
Différence	16.127 99
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	158.352 65
— — 1861	58.844 17
Différence	99.508 48

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES)

Recettes de janvier 1862	61.192 16
— — 1861	56.408 95
En plus en 1861	4.783 21

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Du 5 au 11 février 1862.

Voyageurs	15.096 71
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	1.563 86
— (Petite vit.)	5.448 56
Total	22.009 13

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de janvier 1862	14.032 43
— — 1861	16.765 82
Différence	2.733 39

OMNIBUS DE PARIS

Du 26 février au 4 mars 1862.

		Par journée d'omnibus en Paris.	Par journée d'omnibus en Banlieue.
Recettes	278.698 30	73 90	46 00
Semaine correspondante de 1861	269.858 25	76 53	41 86
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	2.580.473 05	74 18	40 04
Période correspondante de 1861	2.270.537 80	71 57	41 01
Différence	249.935 25	2 61	» 97

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale annuelle et extraordinaire pour le lundi 31 mars, à 2 heures et demie, dans l'hôtel de l'administration, rue de Londres (?), 19.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'inscription nominative, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, ils doivent déposer dans les bureaux du service central, avant le 28 mars, soit leurs actions, soit leurs certificats.

Sont également reçues, comme donnant droit d'admission à l'assemblée, toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie, à quelque titre que ce soit, à la Banque de France ou au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Les titres ou pièces pourront être déposés à partir du 11 mars, rue de [illegible], 19, où des cartes personnelles d'admission seront remises en échange à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs ; ces derniers, qui doivent être eux-mêmes actionnaires, auront à déposer, en outre, une procuration spéciale dont le modèle est, dès à présent, délivré dans les bureaux du service central.

Il sera soumis, dans cette réunion, à MM. les actionnaires, des propositions sur lesquelles les décisions ne peuvent, aux termes des statuts, être prises que dans une assemblée réunissant au moins *le cinquième du fonds social*, soit soixante mille actions ; ils sont donc instamment priés d'y assister ou de s'y faire représenter.

Le directeur,
C. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Section nord du réseau,

44, rue Neuve-des-Mathurins.

MM. les porteurs d'obligations de l'ancienne Ce de Paris à Lyon (emprunts 1852 et 1855) sont prévenus que les intérêts de ces titres échéant le 1er avril prochain, seront payés à la caisse centrale, 44, rue Neuve-des-Mathurins, sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit 0 fr. 68 c. par coupon d'obligation (emprunt 1852 5 0/0), et 0 fr. 20 c. par coupon d'obligation (emprunt 1855 3 0/0).

MM. les porteurs d'obligations d'Andrézieux à Roanne (1er et 2e ordre) de l'ancienne Compagnie du Bourbonnais sont également prévenus que les intérêts de ces titres échéant le 1er avril prochain seront payés à la même caisse, sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit pour le premier ordre 0 fr. 27 c. par coupon, et pour le deuxième ordre, 0 fr. 25 c.

Les intérêts des titres nominatifs seront payés, sans déduction, à partir du 1er avril, sur la présentation de ces titres.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus, à partir du jeudi 20 mars, de 10 heures à 2 heures.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Section nord du réseau,

Rue Neuve-des-Mathurins, 44.

MM. les porteurs d'obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon sont prévenus que le jeudi 20 mars 1862 à midi et demi, il sera procédé publiquement, dans la salle du conseil d'administration, au tirage au sort de 609 obligations de l'emprunt 1855.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort sera remboursé, à raison de 500 francs, au siége de la Compagnie, à partir du 1er avril 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire est convoquée pour le lundi 31 mars courant, à 2 heures précises, rue Richelieu, 100, salle Lemardelay.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires de dix actions au moins, déposées au siége de la Société, rue Bergère, 12, à Paris, quinze jours au plus tard avant l'époque fixée pour la réunion.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 27 des statuts, aura lieu le samedi 29 mars 1862, à 3 heures et demie précises de l'après-midi, rue de la Victoire, 48 (salle Herz).

MM. les actionnaires, porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres au porteur ou leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives, du 1er au 25 mars prochain, au siége de la Compagnie (bureau des titres), rue Saint-Lazare, 124, à Paris, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Sont également reçues, comme donnant droit d'admission à l'assemblée générale, toutes pièces constatant le dépôt des actions de la Compagnie à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer, ou à la Société générale de Crédit mobilier.

Il sera remis aux déposants un carte d'admission nominative et personnelle.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

Avis aux porteurs d'obligations.

Le coupon (n° 6) d'intérêts des obligations de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse échéant le 10 mars 1862, est payable sans frais, dès le 10 mars, savoir :

A Neuchâtel, à la caisse centrale du chemin de fer Franco-Suisse ;

A Paris, à la caisse centrale des chemins de fer de Paris à Lyon et à Méditerranée (section Nord), 44, rue Neuve-des-Mathurins;

A Bâle, Berne, Genève, Lausanne, Zurich, Soleure, Lucerne, Francfort-sur-Mein et Stuttgart, aux caisses désignées précédemment.

La direction.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait sur les actions, conformément aux statuts, un dernier appel de 100 francs par action, exigibles du 1er au 15 avril prochain.

Tout actionnaire qui n'aura pas effectué le versement de 400 francs au 15 avril prochain, sera passible d'un intérêt de retard de 5 0/0 l'an, conformément à l'article 15 des statuts. Cet intérêt courra à dater du 1er avril, jour de l'appel de fonds.

Les versements seront reçus :

A Paris, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée-d'Antin ;

A Rome, à la Banque des Etats pontificaux.

Le coupon de 40 francs par action échéant le 1er avril prochain, viendra en déduction du versement à effectuer.

Afin de faciliter ce versement, la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour qu'une avance de 50 fr. soit faite, pour 6 mois ou pour un délai moindre, à leur volonté, à ceux de MM. les actionnaires qui le désireront.

Ils pourront, en conséquence, en faisant un versement de 40 francs, coupon déduit, demander dans le même bureau une avance de 50 fr. par action contre le dépôt de leurs titres.

Cette avance sera faite au taux de 5 0/0 l'an.

Paris, le 25 février 1862.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,

C. JUNÉ DE LA PERRELLE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ANVERS A GAND

PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

Le conseil d'administration porte à la connaissance des intéressés que le coupon de dividende pour 1861 sera payé à raison de 23 francs, à partir du 15 mars :

A la Banque de Belgique, à Bruxelles ;

Chez M. Joseph Oppenheim, rue au Choux, 3 *bis*, à Bruxelles ;

Au bureau de la direction du chemin de fer, à Saint-Nicolas ;

Et chez M. Léopold-S. Kœnigswarter, rue de Provence, 34, à Paris.

Les 35 actions privilégiées, qui seront amorties en 1862, portent les numéros suivants : 434, 483, 879, 948, 983, 1320, 1512, 1601, 1783, 2162, 2148, 3275, 3402, 3466, 3557, 4903, 5179, 5280, 5561, 5693, 6158, 6285, 6378, 6440, 6509, 6630, 6722, 7677, 7685, 7834, 7884, 8060, 8245, 8281 et 9228.

Elles seront remboursables au pair de 500 francs chacune, à partir du 31 décembre prochain.

Conformément à l'article 34 des statuts les comptes de la Société, avec les pièces à l'appui, seront déposés à l'inspection des actionnaires, au local de la Compagnie, rue aux Choux, 3 *bis*, depuis le 1er jusqu'au 30 avril.

COMPAGNIE

D'ARMEMENTS MARITIMES

L.-T. BARBEY et Cie.

MM. les actionnaires sont informés que le dividende de 32 fr. 50 c. par action sera payé, sous déduction de 50 c. d'impôt *pour les actions au porteur*, à partir du 15 mars courant, au siége social, 46, rue de Provence, contre la remise des coupons 8 et 9, et sur la présentation des coupons 10 et 11, qui seront rendus estampillés.

Le conseil d'administration de la **Banque générale suisse** a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'à-compte de dividende sur l'exercice 1861-1862 sera payé, à dater du 1er avril prochain, à raison de 5 francs, par action entièrement libérée, contre la remise du coupon n° 10 :

Au siége social, à Genève;

A l'Agence, à Paris, 8, rue de Choiseul ;

A l'Agence, à Londres, 2, Royal Exchange Buildings.

HAUTS-FOURNEAUX DE LA COTE-D'OR

Baisse de mise à prix.

Etude de Me Jules ROGER, avoué à Dijon, rue Chabot-Charny, 64.

L'adjudication définitive des hauts-fourneaux et forges de la Côte-d'Or, dépendant de la Société Thoureau et Ce, en faillite, aura lieu en la chambre des notaires de Dijon, le mercredi 26 mars 1862, à 1 heure après-midi, par le ministère de Me Blondel et Virely, notaires à Dijon, sur les mises à prix ci-après :

1° L'usine de Velars, mise à prix réduite ..... 250,000 fr.

2° L'usine de Veuvey, mise à prix réduite.... 45,000

3° Le haut-fourneau de Dienay, mise à prix réduite..... 45,000

4° Les usines de Villecomte, mise à prix réduite 25,000

5° Les mines de Tarsul avec moulin et 43 hectares de près, mise à prix réduite..... 70,000

S'adresser, pour tous les renseignements, à Me Blondel et Viroly, notaires, et à Me Roger, avoué à Dijon.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition de Mars du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe ; — les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs Illustrés* des Réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales Gares des Chemins de fer, chez les principaux Libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

L'OPINION NATIONALE

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef, GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), Ch. Sauvestre, V. Meunier, Barr, E. About, F. Sarcey, Levallois, etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS moyennant l'envoi de 1 fr. 50 par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

L'HISTOIRE SECRÈTE DU GOUVERNEMENT AUTRICHIEN, par Alf. Michiels, un beau volume de près de 400 pages, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c.

PRIMES GRATUITES.

1° Le DRAME DE LA JEUNESSE, roman, par Paul FÉVAL, formant 2 vol. de 200 pages ;

2° Ce qui a paru de la FEMME, roman par Marc BAYEUX.

Ces deux ouvrages seront donnés gratuitement et *franco* à tout nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 6 fr., six mois, 30 fr., un an, 50 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet sur Paris, à l'ordre de M. LAURENT, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

EN VENTE

CHEZ GARNIER F

6, *rue des Saints-Pères*, et 21 *Royal*.

Des opérations de bourse DES FONDS PUBLICS ET DES PAR ACTION dont les titres cient dans les bourses précédé d'une appréciation rations de bourse dites de rapports de la Bourse avec public et les finances de A. COURTOIS FILS, *membre cière libre d'économie politiq* QUATRIÈME ÉDITION, *compl mentée.*

PRIX.... 3 fr. 50

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époque jouissance	Dénomination	Samedi 1 comptant	Samedi 1 terme	Lundi 3 comptant	Lundi 3 terme	Mardi 4 comptant	Mardi 4 terme	Mercredi 5 comptant	Mercredi 5 terme	Jeudi 6 comptant	Jeudi 6 terme	Vendredi 7 comptant	Vendredi 7 terme
182.500	1000	libérés	150 »	Janv.-juillet	Banque de France	3060 »	[illegible]	3050 »	[illegible]	3050 »	[illegible]	3050 »	[illegible]	3050 »	[illegible]	3090 »	[illegible]
[illegible]	500	id.	44 »	id.	Comptoir national d'escompte	640 »	[illegible]	640 »	[illegible]	640 »	[illegible]	640 »	[illegible]	640 »	[illegible]	640 »	[illegible]
[illegible]	500	250	30 »	id.	Crédit foncier de France	1460 »	1375 »	1460 »	1410 »	1410 »	1425 »	1435 »	1445 »	1475 »	1470 »	1467 50	1490 »
	500	libérés	20 »	id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	485 »	[illegible]	485 »	[illegible]	485 »	[illegible]	485 »	[illegible]	485 »	[illegible]	485 »	[illegible]
400.000	500	id.	15 »	id.	— id. id. 3 0/0	460 »	[illegible]	460 »	[illegible]	460 »	[illegible]	460 »	[illegible]	455 »	[illegible]	460 »	[illegible]
	100	id.	4 »	id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]
	100	id.	3 »	id.	— id., 3 0/0	91 25	[illegible]	91 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	91 25	[illegible]	92 50	[illegible]	91 25	[illegible]
»	»	»	» »	id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	1031 »	[illegible]	1020 »	[illegible]	1020 »	[illegible]	1020 »	[illegible]	1020 »	[illegible]
75.000	500	libérés	15 »	Mai-nov.	— Obligations communales, 3 0/0	430 »	[illegible]	431 »	[illegible]	430 »	[illegible]	430 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	431 »	[illegible]
»	100	id.	3 »	Novembre	— 10e d'obligations communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
75.000	250	250	15 »	Mai et nov.	— Nouvelles obligat. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	88 75	[illegible]	88 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	100	50	3 »	Novembre	— 10e de nouv. oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	libérés	30 »	id.	Société gén. de Crédit mobilier	767 50	768 75	751 25	757 50	750 »	752 50	752 50	755 »	752 50	[illegible]	760 »	762 50
»	»	»	»	»	Crédit agricole	722 50	[illegible]	735 »	[illegible]	740 »	[illegible]	737 50	[illegible]	735 »	[illegible]	712 50	[illegible]
[illegible]	500	150	20 »	id.	Crédit mobilier espagnol	473 75	472 50	475 »	480 »	485 »	480 75	480 »	483 75	483 75	485 »	485 »	487 50
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	[illegible]	[illegible]	30 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	27 50	[illegible]	31 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	id.	4 50	Janv. juillet	Comptoir des Entrepreneurs	91 75	[illegible]	83 75	[illegible]	92 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	91 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	[illegible]	[illegible]	465 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	[illegible]	[illegible]	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	[illegible]	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	[illegible]	[illegible]	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	[illegible]	[illegible]	500	»		»
	Comptoir Bonnard	38 75	200.000	100	»	octobre	1 80
	Caisse Lécuyer	620 »	24.000	500	»		35 »
	Caisse Bechet	400 »	21.000	500	»	janvier juillet	22 50
	Caisse de l'Industrie	40 »	[illegible]	100	»	juillet	5 »
	Su-Propriétaires	875 »	6.000	1.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	925 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	65 »	60.000	100	1[illegible]		néant.
A	Omnibus de Londres	15 »	250.000	100	»		néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	61 25	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	850 »	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
A	— (actions nouvelles)	675 »	32.000	500	100		5 [illegible]
A	Compagnie générale maritime	487 50	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Cie	202 50	40.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Bonn-Fraissinet et Cie	435 »	»	»	»		»
A	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	1.250	»		»
A	Touage Basse Seine et Oise	500 »	»	500	»		»
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1215 »	69.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	96 »	68.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	960 25	27.200	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.900	»	»	juin	12 50
A	Aries à Bouc	960 »	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Trois canaux	[illegible]	19.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7300 »	600	5.000	»	février août	411 25
A	Sambre à l'Oise	750 »	11.550	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1500 »	6.000	1.000	»	janvier juillet	35 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	137 50	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	380 »	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	415 »	21.500	1.250	»		18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	131 50	25.000	1.250	150		»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	465 »	40.000	500	175	janvier juillet	5 00
»	Docks du Havre	[illegible]	»	»	»		»
	GAZ.						
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1665 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1650 »	»	»	»		»
A	Union des Gaz	81 25	20.000	250	»	janvier	néant.
C	Bessèges et mines de Portes	262 50	30.000	1/30000	»	avril octobre	18 30
C	Gaz Batignolles	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
C	Avignon, Nevers, etc.	[illegible]	500	1.000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2570 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1750 »	3.600	1/2400	»		87 50
A	Gaz général de Paris	[illegible]	»	»	»		»
C	Comp. Centrale, Lebon et Cie	400 »	6.000	500	»	janvier juillet	21 30
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	600 »	30.000	1/30000	»		30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Fives Lille (Nord)	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
A	Creusot Saône-et-Loire	663 50	28.000	500	»	juin décembre	10 »
A	Saône-Loire	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre	20 »
A	Châtillon et Commentry	470 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	[illegible]	700 »	10.000	1/10000	»		»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	6.000	1/6000	»		30 »
A	Fourchambault	330 »	50.000	1/50000	»	avril octobre	20 »
A	Forges et chemins de fer	718 75	51.000	1/51000	»	mai novembre	70 »
A	Jura-d'Or	[illegible]	»	500	»		néant.
A	Franche-Comté	[illegible]	42.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	840 »	16.000	1/16000	»		60 »
A	[illegible]	255 »	»	250	»		22 »
A	Forges [illegible] Liège	210 »	»	500	»		»
A	Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1100 »	5.500	1.000	»	septembre	60 »
A	Phénix métallurgique	[illegible]	80.000	375	»	janvier juillet	néant.
A	J.-F. Cail et Cie	710 »	11.000	500	»	septemb. mars	75 »

	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1800 »	2.[illegible]	1.2[illegible]	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»		[illegible]
A	Grand'Combe	[illegible]	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	[illegible] 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	137 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	1[illegible] 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	211 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	19 »
A	Carmaux	[illegible]	13.200	1/13200	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	12[illegible] »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	[illegible]	3.550	1/3550	»		20 »
A	Loyen-et-Loire	[illegible]	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	»	500	»		20 »
A	Quartzeton	152 »	8.720	250	»		10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»		»
A	Centre-du-Flenu	280 »	5.600	1.000	»	mai	20 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef Oum-Theboul id.	225 »	9.000	1/9000	»		»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1/10000	»		néant.
C	Santander zinc	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	280 »	90.000	80	»	mai novembre	10 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	[illegible]	60.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée id.	[illegible]	60.000	375	»	octobre	néant.
A	Westphalie id.	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie id.	120 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	450 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cabin id.	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière id.	[illegible]	4.400	500	»		»
A	Pont-Rémy id.	378 75	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle journal	[illegible]	2.500	1/2500	»		125 »
C	Journaux réunis id.	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit id.	5400 »	100	2.500	»		»
A	Saint-Gobain glaces	13200 »	2.400	1/2400	»		750 »
A	Montluçon id.	110 »	24.000	500	»		néant.
A	Oignies (Belgique) id.	110 »	22.000	500	»	septembre	11 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	100 »	1.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie, Vidanges	[illegible]	24.402	500	»		30 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	20 »
A	Chollet et Cie	21 25	40.000	100	»		néant.
C	Compagnie générale des Eaux	325 »	80.000	250	»		10 »
»	Deux cirques (L. Dejean et Cie)	203 »	8.7500	250	»	5 févr. juillet	25 »
»	Tuileries impériale de [illegible]	[illegible]	»	»	»		»
	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»		»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Émises à	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	270 »	»	»	»		»
100	Cie impériale des Voitures de Paris	[illegible]	27.600	125	50		5 »
[illegible]	Ports de Marseille	405 »	20.000	500	15	janvier juillet	21 »
[illegible]	Messageries impériales (services marit.)	531 50	12.000	500	180	avril octobre	21 »
»	Loire, anciennes	1105 »	4.528	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	982 50	11.685	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	8.000	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	291 25	6.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	445 »	13.000	500	10	janvier juillet	25 »
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	216 »	25.000	500	90	avril octobre	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	251 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	480 »	2.110	312 50	30	30 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	226 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	41[illegible] »	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	460 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
280	Union des gaz	265 »	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	290 »	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	201 25	»	»	»		»
»	Omnibus de Paris	462 50	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	250 »	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — Cours du 1er au 7 mars

Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 1 Compt.	Samedi 1 Terme	Lundi 3 Compt.	Lundi 3 Terme	Mardi 4 Compt.	Mardi 4 Terme	Mercredi 5 Compt.	Mercredi 5 Terme	Jeudi 6 Compt.	Jeudi 6 Terme	Vendredi 7 Compt.	Vendredi 7 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	1390 —	1377 50	1375 —	1380 —	1375 —	1382 50	1381 25	1387 50	1380 —	1385 —	1384 25	1390 —
15.600	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1000 —	—
141.767	400	»	65 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	Nord ancien	1017 50	—	1010 —	1007 50	1000 —	1005 —	1017 50	1010 —	1010 —	1015 —	1016 25	1015 —
41.096	400	300	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	945 —	—	945 —	—	—	—	942 25	—	955 —	—	947 50	—
41.667	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	960 —	—
500.000	500	tout	40 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	592 50	590 —	590 —	590 —	591 25	590 —	585 —	590 —	592 50	591 25	586 —	593 75
»	»	»	26 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
683.000	500	»	63 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1073 75	1075 —	1075 —	1085 —	1077 50	1082 50	1080 —	1083 75	1083 75	1085 —	1083 —	1080 —
250.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	730 —	—	725 —	730 —	730 —	735 —	735 75	745 —	737 50	737 50	738 75	741 25
300.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	552 50	—	555 —	—	553 —	—	565 —	557 50	557 50	557 50	557 50	557 50
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	—	—	355 75	357 50	352 50	—	366 25	366 25	367 50	367 50	367 50	368 75
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	—	—	525 —	—	—	—	525 —	—	525 —	525 —	525 —	525 —
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	—	—	—	—	387 50	—	388 75	—	391 50	—	400 —	—
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350 —	—
12.000	500	tout	12 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	»	»	Algériens	435 —	—	430 —	—	—	—	—	—	—	—	430 —	—
100.000	500	tout	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	360 —	360 —	353 75	354 75	361 50	365 —	370 —	375 —	370 —	378 75	374 75	375 —
»	—	»	» 0/0		Lyon (Croix-Rousse) Sathonay	—	—	—	—	—	—	250 —	—	—	—	250 —	—
400.000	500	tout	25 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	500 —	502 50	502 50	505 —	502 50	503 75	505 —	505 —	501 75	503 75	505 —	506 25
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	540 —	543 75	540 —	543 75	540 —	543 75	543 50	545 —	543 75	545 —	543 75	545 —
80.000	500	oui	22 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Ouest-Suisse	165 —	—	165 —	—	165 —	—	—	—	160 —	—	162 50	—
72.500	500	tout	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	—	—	490 —	—	488 75	—	488 75	—	—	—	—	—
55.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	365 —	—	—	—	—	—	366 —	—	—	—	—	—
248.000	500	400	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	527 50	—	525 —	527 50	520 —	—	526 25	525 —	527 50	526 25	528 25	525 —
90.000	525	tout	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	320 —	—	310 —	—	315 —	—	310 —	315 —	320 —	313 —	315 —	320 —
200.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	430 —	—	430 —	—	430 —	427 50	430 —	430 —	430 —	—	430 —	430 —
36.000	500	tout	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47.500	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	415 —	—	420 —	—	420 —	—	420 —	417 50	415 —	420 —	420 —	421 —
»	»	»			Grao de Valencia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»			Montblanch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	405 —	403 75	403 75	—	403 75	403 75	403 75	403 75	403 75	405 —	406 25	407 50
170.000	450	tout	5 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	193 75	195 —	191 25	193 75	192 50	194 25	191 25	192 50	191 25	195 —	197 50	197 50
50.000	500	tout	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	250 —	—	250 —	—	250 —	—	240 —	—	242 50	—	242 50	—
»	»	»			Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»		janvier, juillet	Portugais	372 50	—	370 —	—	370 —	—	370 —	—	372 50	—	370 —	—
»	500	»			Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	1	3	4	5	6	7
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1839–1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	1000 —	—	—	—	—	—
1842–1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1848	12.131	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	— 5 0/0	—	—	—	1010 —	—	—
1847–1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 —	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	—	—	1015 —	—	1010 —	—
1845	15.000	»	»	février	1.250	50 —	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1052 50	—	1052 50	—	1052 50	1053 —
1852–1854	31.538	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	1000 —	—	1000 —	1000 —	1000 —	—
1852–1856	309.000	»	»	mai	650	25 —	juin, décembre	Est, 5 0/0	505 —	503 25	505 —	505 —	505 —	505 —
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 —	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	24.000	»	»	mai	625	25 —	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	500 —	506 —	500 —	500 —	500 —	500 —
1852	130.000	»	»	mars	625	25 —	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	537 50	537 50	537 50	537 50	537 50	537 50
1851	102.614	»	»	décembre	625	25 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	—	—	—	511 25	511 25	511 —
1849	5.000	»	»	décembre	1.250	60 —	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	1100 —	—	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 —	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	306 25	306 25	305 —	305 —	306 25	306 —
1851	63.643	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	—	—	—	305 —	—	—
1855	265.020	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	315 —	312 50	312 50	313 75	313 75	313 —
1852–1861	1.450.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	310 —	310 —	310 —	310 —	310 —	308 —
1851–1861	880.000	»	»	mai	500	15 —	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	313 75	315 —	315 —	315 —	315 —	315 —
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	—	305 —	305 —	305 —	306 25	—
1857–1860	137.003	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	— (nouvelles)	305 —	305 —	303 75	305 —	305 —	—
1853–1857	250.000	»	»	mars	500	15 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	318 75	318 75	318 75	317 50	318 25	317 —
1856–1861	1.359.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	307 50	305 —	306 25	307 50	303 —	307 —
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	310 —	310 —	308 75	310 —	310 —	310 —
1856–1861	449.788	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	305 —	307 50	307 50	308 —
1858	22.010	»	»	décembre	500	15 —	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	297 50	295 —	—	297 50	297 50	297 —
1857–1861	900.000	»	»	mai	500	15 —	juin, décembre	Est, 3 0/0	305 —	305 —	306 25	306 25	306 25	305 —
1859	150.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	302 50	303 50	303 75	302 50	303 75	305 —
1859	145.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	305 —	303 75	305 —	305 —	305 —	300 —
1858–1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	310 —	310 —	308 75	310 —	308 75	310 —
1858–1861	618.375	»	»	»	500	15 —	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 ... gar. par le gouv. autrich.	262 50	262 50	262 50	262 50	262 50	262 —
1857–1861	700.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	255 —	255 —	253 —	255 —	255 —	255 —
1858	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien	215 —	215 —	215 —	215 —	215 —	215 —
1860	»	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	251 25	250 —	250 —	250 —	—	250 —
1858–1861	100.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	260 —	261 25	261 25	261 25	261 25	261 —
1859	24.576	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	—	250 —	250 —	—	—	250 —
1859	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	270 —	270 —	271 50	272 50	275 —	272 —
1861	»	»	»	»	500	15 —	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	243 75	245 —	245 —	245 —	245 —	245 —
1858–1861	200.000	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	250 —	250 —	250 —	250 —	250 —	250 —
1860	62.500	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	—	190 —	187 50	187 50	187 50	190 —
»	»	»	»	»	»	—	avril, octobre	Montblanch à Reus	227 50	227 50	227 50	225 —	227 50	225 —
1858–1861	32.000	»	»	octobre	500	15 —	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 —	»	Chemins portugais	225 —	221 75	225 —	225 —	225 —	225 —
1858	109.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	75 —	75 —	75 —	75 —	—	—

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	Samedi 1 Comptant	Samedi 1 Terme	Lundi 3 Comptant	Lundi 3 Terme	Mardi 4 Comptant	Mardi 4 Terme	Mercredi 5 Comptant	Mercredi 5 Terme	Jeudi 6 Comptant	Jeudi 6 Terme	Vendredi 7 Comptant	Vendredi 7 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	70 60	70 15	70 10	70 15	69 65	70 —	69 70	69 90	69 40	69 75	69 90	70 [illegible]
Rentes 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	68 65	68 40	68 —	69 10	68 80	68 90	68 80	68 85	68 65	68 75	68 90	69 [illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	99 —	99 30	99 75	99 70	99 80	99 70	99 70	100 —	99 50	99 85	97 75	98 [illegible]
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	—	—	—	—	99 —	—	—	—	90 —	—	—	—
Rentes 4 0/0 id. id.	92 —	—	92 —	—	91 —	—	92 50	—	—	—	—	—
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	453 75	452 50	453 75	—	457 50	456 25	456 25	455 25	454 25	—	455 —	—
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	—	—	1115 —	—	1115 —	—	1115 —	—	1110 —	—	—	—
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	457 50	—	455 —	—	455 —	—	455 —	—	452 50	—	450 —	—
Id. id. id. 1860, id.	—	—	450 —	—	450 —	—	450 —	—	450 —	—	450 —	—
Département de la Seine. Id. 1857, jouissance juillet 1861	230 —	—	228 75	—	230 —	—	230 —	—	231 —	—	230 —	—
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Lille	—	—	98 25	—	—	—	98 —	—	98 25	—	98 25	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	38 75	—	37 50	—	38 —	—	—	—	37 50	—	37 50	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 1/8	—	93 3/8	—	93 3/8	—	93 3/8	—	93 3/8	—	93 3/8	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	—	—	72 1/2	—	72 1/2	—	73 —	—	73 —	—	—	—
Id. 5 0/0 1852 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	68 75	68 35	68 60	68 25	68 50	—	68 60	68 35	68 50	68 60	68 75	68 [illegible]
Id. 3 0/0, id.	—	—	—	—	46 —	—	—	—	44 —	—	—	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	67 50	67 30	67 80	68 10	67 70	67 95	67 75	68 —	67 75	68 05	68 05	68 [illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	71 1/4	—	72 —	—	—	—	71 —	—	71 —	—	72 —	—
Espagne, différée convertie, jouissance juin 1861	—	—	—	—	42 1/4	—	42 1/4	—	—	—	42 1/2	—
Id. 3 0/0 intérieure	48 —	48 —	47 3/4	47 3/4	49 —	—	49 —	—	48 —	48 —	—	—
Id. 3 0/0 extérieure 1841	—	—	—	—	51 —	—	—	—	—	—	—	—
Id. 3 0/0 id. 1856-58	51 —	—	51 —	—	51 —	—	51 —	—	50 1/2	—	51 —	—
Id. passive extérieure (sans intérêt)	19 1/8	—	—	—	19 1/4	—	—	—	—	—	19 1/8	19 [illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	101 —	—	101 1/2	—	—	—	—	—	101 —	—	—	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	327 50	—	327 50	—	327 —	—	326 25	—	325 25	—	325 —	—
Haïti, annuités	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, 20

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1198. — 21e ANNÉE. — N° 11. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 15 MARS 1863

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	16 fr.	8 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

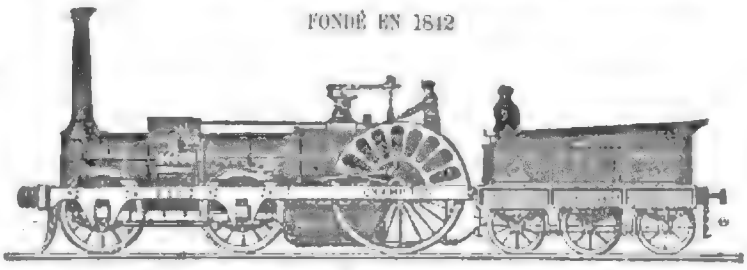
	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	1 fr. 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.



L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

RECOUVREMENTS
ET
OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 161. — Les chemins de fer et l'année 1863, 162. — Chemins romains, 163. — Chemin de Barcelone à Saragosse, 163. — Le budget de 1863, 163. — Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, 163. — Marché industriel, 164. — Bourses étrangères, 164. — Bourse de Londres, 164. — Changes, 164. — Matières, 164. — Bulletin commercial, 164. — Crédit foncier de France, 165. — Avis aux actionnaires, 165. — Bulletin des recettes de la semaine, 165. — Conversion. Rapport à l'Empereur, 166. — Chemins de fer romains, rapport, 166. — Chemins de fer Guillaume-Luxembourg, rapport, 168. — Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, rapport, 169. — Etc., etc.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Les résultats de la conversion sont connus : sur 174,151,366 fr. de rentes à convertir, 131,257,750 ont accepté la conversion ; sur 675,160 obligations trentenaires, 602,575 ont été converties ; il ne reste donc plus que 42,893,616 fr. de rentes 4 1/2 et 4 0/0, et que 72,585 obligations trentenaires. On trouvera plus loin le rapport à l'Empereur où S. Exc. M. Achille Fould a consigné les principaux détails de cette grande opération, qui fournit au Trésor une ressource d'environ 155 millions en atténuation de la dette flottante.

Le ministre des finances annonce, dans ce document, qu'il publiera prochainement les mesures propres à faire disparaître du grand-livre le solde des rentes non converties, et à compléter ainsi l'unification de la dette. Il est présumable qu'un projet de loi sera dans ce but soumis au Corps législatif avant la fin de sa session ; le gouvernement, muni d'avance des pouvoirs suffisants, pourrait ainsi préparer à loisir l'exécution de la mesure, et la réaliser au moment opportun.

Le succès de la conversion aura, pour le marché des fonds publics, des conséquences, qui, bien qu'elles ne se soient pas encore développées, n'en sont pas moins inévitables. L'abondance des capitaux disponibles est extraordinaire ; les receveurs généraux refusent tous les jours des fonds qui s'offrent au plus modique intérêt, mais dont ils n'auraient pas l'emploi. C'est ce que nous avions prévu : beaucoup de rentiers, qui ont craint la conversion par un motif quelconque, ont vendu leurs titres et n'ont pas encore replacé leur argent. Qu'attendent-ils ? Une baisse sur le 3 0/0 ? Cette baisse n'est pas probable ; mais au contraire, pour peu qu'un mouvement de reprise se dessine, l'argent disponible se précipitera sur la rente et déterminera une hausse sérieuse.

Le bilan de la Banque de France, publié aujourd'hui, est, pour ainsi dire, la démonstration mathématique de l'exactitude de nos prévisions. L'encaisse métallique a augmenté de 61 millions ; le compte courant créditeur du Trésor s'est accru de 84 millions et atteint le chiffre formidable de 170 millions, c'est-à-dire que le semestre du 4 1/2 une fois payé, le Trésor aura encore un solde disponible de 83 millions, sans compter l'impôt direct dont le recouvrement commence fin mars, les échéances de la soulte, etc.

Le gros chapitre, c'est celui des avances sur effets publics, qui s'est accru de 103 millions. La signification de cet article est claire : la spéculation, ou si l'on veut l'acheteur mystérieux dont on s'est tant occupé, a acheté des rentes, et sur ces rentes a emprunté 100 millions à la Banque ; en somme, voilà ce qui représente le déclassement dont on s'effrayait :

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 9 Janvier 1862.....	307	675	24	46	30	762	76	176
Au 13 Février.....	354	662	47	56	30	797	86	217
Au 13 Mars.....	**415**	**638**	**150**	**63**	**30**	**838**	**170**	**235**
Augmentation.....	61	»	103	7	»	41	84	18
Diminution.....	»	24	»	»	»	»	»	»

3 ou 4 millions de rente tout au plus; ce n'est pas cela qui renversera le marché.

Voici, du reste, le mouvement général exprimé par le bilan de la Banque.

Rentrées :

Par diminution de portefeuille 24 millions, des avances sur lingots et monnaies 2 millions, par augmentation du compte courant du Trésor 84 millions, des comptes courants particuliers 18 millions, ensemble 128 millions.

Sorties :

Par augmentation d'avances sur effets publics 103 millions, sur actions et obligations 7 millions.

L'excédant des rentrées est donc de 18 millions; plus 2 millions de diminution des chapitres divers à l'actif, ensemble 20 millions. La circulation des billets s'étant augmentée de 41 millions, le numéraire s'est accru d'autant, ensemble 61 millions représentés par l'accroissement de l'encaisse métallique.

Nous retrouvons, à peu de différence près, les mêmes cours que vendredi dernier.

Le 3 0/0, après avoir réagi jusqu'à 69 60, ferme aujourd'hui à 69 85.

Le 3 0/0 nouveau ferme à 68 90.

Le 4 1/2 0/0 ferme à 98 20. Nous ne pensons pas qu'il puisse rester longtemps dans ces cours. La conversion forcée doit nécessairement le ramener au pair.

Les obligations trentenaires sont très-fermes ; leur dernier cours du jour a été 460 ».

Les fonds espagnols sont toujours bien tenus, surtout la passive qui continue à être recherchée.

Les fonds italiens ont eu un peu de réaction; ils terminent aujourd'hui à 67 30.

Les établissements de crédit ont été très-fermes pendant toute la semaine.

La Banque de France a monté à 3,110 ; elle ferme aujourd'hui à ce cours.

Le Crédit foncier a été constamment recherché ; il ferme aujourd'hui à 1,495 fr., on voit qu'on touche au cours de 1,500 fr. que nous avions indiqué.

Le Crédit agricole ferme aujourd'hui à 695 fr. On voit que, comme nous le laissions pressentir dans notre dernier numéro, cette valeur a subi un peu de réaction. Nous n'avons jamais douté du grand succès de cet établissement, mais il ne faut pas trop l'escompter à l'avance, aussi nous préférons que la spéculation se soit arrêtée et que ces actions aient été ramenées aux cours actuels.

Le Comptoir industriel et le Comptoir d'escompte sont solides à leurs cours de 565 et de 637 50.

Les affaires sur les chemins de fer n'ont pas été nombreuses ; mais généralement ces valeurs sont bien tenues, surtout en raison des dividendes qui seront fixés aux prochaines assemblées générales.

Le chemin d'Orléans a faibli tout à coup à 1,365 fr. sur le bruit que des difficultés auraient surgi pour l'émission des actions nouvelles. Il peut s'agiter la question du nombre d'actions à émettre, et, par suite, de leur taux d'émission, mais nous croyons que, quelle que soit la forme adoptée, les intérêts des actionnaires seront réservés d'une façon complète. Ajoutons que le dividende est définitivement fixé à 100 francs, sur lesquels 30 francs seulement ont été payés ; on détachera donc, le 1er avril, comme nous l'annoncions dans le dernier numéro, un coupon de 70 francs; en outre, 2 millions sont pris sur l'exercice pour être portés à la réserve : c'est la valeur de 7 fr. 50 c. par action. De pareils résultats répondent victorieusement à toutes les attaques.

Le chemin du Nord est solide à 1,012 50.

Le Lyon est demandé à 1,088 75. Si on évalue à 55 fr. environ son prochain coupon à détacher le 1er juillet et ses augmentations de recettes, on peut certainement prévoir la hausse sur cette valeur.

L'Est ferme à 597 50.

Le Midi continue à approcher du cours de 800 fr., il ferme à 760 ».

L'Ouest, à l'annonce de son dividende a monté, il ferme à 576 25.

Le Dauphiné reste oublié au cours de 525.

Les actions de la Compagnie du gaz, dont l'assemblée générale a eu lieu jeudi dernier, ferment à 1,055 ».

Parmi les chemins étrangers, peu de mouvement ; nous devons cependant signaler les actions des chemins portugais, qui ont été recherchées à 370. On commence à s'occuper de cette entreprise, qui marche rapidement à son but. Le prix de revient kilométrique de ces lignes est tellement inférieur aux prix ordinaires qu'il promet de grands avantages aux actionnaires. On sait, en outre, que pendant la construction, au moyen d'une combinaison avec l'entrepreneur général, il est servi 40 francs d'intérêts aux actionnaires, c'est-à-dire plus de 10 0/0 aux prix actuels.

Les obligations françaises et étrangères ont continué à être recherchées, surtout celles dont les cours assurent 7 0/0 d'intérêt.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 95, ferme à 69 85.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 98 60, ferme à 98 20, coupon détaché.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	66.73 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	32.50 0/0
Cordoue à Séville	22.10 0/0
Midi	21.12 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	10.31 0/0
Ouest suisse	15.[illegible] 0/0
Victor-Emmanuel	13.71 0/0
Ouest	9 10 0/0
Ardennes	6.36 0/0
Central Suisse	6.23 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	5.75 0/0
Dauphiné	5.54 0/0
Nord	1 27 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Est	1 65 0/0
Lyon-Genève	3 00 0/0
Barcelone à Saragosse	4.27 0/0
Bermeo à Alsasua	5.34 0/0
Séville-Xérès-Cadix	6.31 0/0
Autrichiens	7.19 0/0
Orléans	7.78 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	15.70 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	29.04 0/0
Nord de l'Espagne	30.75 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	7 mars.	14 mars.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 10	69 85	» »	» 25
Rente 4 1/2 0/0	98 20	98 20	» »	» »
Banque de France	3060 »	3110 »	50 »	» »
Consolidés	93 3/8	93 6/8	» 3/8	» »
Crédit foncier	1490 »	1495 »	5 »	» »
Crédit agricole	732 50	695 »	» »	37 50
Crédit industr. et com	560 »	565 »	5 »	» »
Crédit mobilier	760 »	767 50	7 50	» »
Comptoir d'Escompte	640 »	637 50	» »	2 50
Orléans	1390 »	1372 50	» »	17 50
Nord	1015 »	1012 50	» »	2 50
Nord nouveau	947 50	952 50	5 »	» »
Est	593 75	597 50	3 75	» »
Paris-Méditerranée	1090 »	1088 75	» »	1 25
Midi	761 25	760 »	» »	1 25
Ouest	557 50	576 25	18 75	» »
Genève	368 75	360 »	» »	8 75
Dauphiné	525 »	525 »	» »	» »
Ardennes ancien	400 »	405 »	5 »	» »
Ardennes nouveau	390 »	403 75	13 75	» »
Ch. Autrichiens	500 25	505 »	» »	1 25
Victor-Emmanuel	375 »	395 »	» »	20 »
Russes	407 50	403 75	» »	3 75
Romains	197 50	192 50	» »	5 »
Sud-Autr.-Lombard.	566 25	563 75	» »	2 50
Saragosse Pampelune	385 »	385 »	» »	» »
Saragosse-Alicante	525 »	520 »	» »	5 »
Saragosse-Barcelone	320 »	327 50	7 50	» »
Nord-Espagne	430 »	430 »	» »	» »
Séville-Xérès-Cadix	420 »	422 50	2 50	» »

LES CHEMINS DE FER ET L'ANNÉE 1865.

Après avoir établi, par une série d'hypothè fondées sur des calculs minutieux, l'effet probl des conventions en 1865, nous croyons utile reprendre et de coordonner ces calculs s une forme nouvelle. Les comparaisons et déductions qui vont suivre aboutissent à résultats sensiblement égaux à ceux que n avions obtenus par une autre voie, et elles confirment ainsi en les complétant sur quelq points.

Au 1er janvier 1865, on peut conjecturer le nombre de kilomètres du nouveau rés livrés à l'exploitation sera :

				Garan à 4.6
Orléans	894 kil.	estimés environ	337 mill.,	15,67
P. L. M.	1037	—	477 —	21,18
Nord ..	251	—	84 —	3,90
Midi ..	825	—	132 —	6,13
Ouest .	600	—	166 —	7,71
Est....	895	—	446 —	20,73

On sait que la garantie de l'Etat doit diminuée :

1° Du montant des recettes nettes de l'exploitation ;

2° De l'excédant des recettes de l'ancien réseau sur le revenu maximum réservé aux actions.

Le tableau suivant indique la comparaison de ce revenu maximum pour l'année 1865, avec les revenus probables tels que nous les avons calculés précédemment :

(Par kil. Fr.)	Revenu réservé.	Revenu probable.	Excédant reversable.	En moins.
Orléans 25,000	44,100,000	55,000,000	11,000,000	—
Lyon 35,400	64,923,600	80,000,000	15,076,400	—
Nord 37,400	36,165,800	41,000,000	4,834,200	—
Midi 19,500	15,561,000	19,700,600	4,229,400	—
Ouest 26 000	30,992,000	30,000,000	—	992,000
Est.. 27,800	27,383,000	30,000,000	2,617,000	—

Les excédants calculés ci-dessus, réunis aux recettes nettes du nouveau réseau, atténuent d'autant la garantie de l'Etat, et la réduisent aux proportions suivantes :

	Garantie de l'Etat.	A déduire : Excédant reversable A. R.	A déduire : Recettes nettes N. R.	Total.	Garantie effective.
Orléans.....	15,670,500	11,000,000	6,258,000	17,258,000	—
P.-L.-M.....	21,180,500	15,076,400	26,713,000	31,789,400	—
Nord.....	3,906,000	4,834,200	3,102,000	7,906,200	—
Midi.....	6,135,000	4,229,400	5,907,700	10 137,100	—
Ouest.....	7,719,000	—	1,660,000	1,660,000	6,059,000
Est	20,739,000	2,617,000	12,000,000	14,617,000	6,122,000
Total de la garantie effective de l'Etat telle qu'on peut la prévoir pour 1865.... Fr.					12,181,000

Ainsi le reversement de l'ancien réseau et les recettes du nouveau présentent, pour chaque Compagnie, les résultats ci-après, comparés à la garantie de l'Etat :

	Reversem' A. R. et recettes N. R.	Garantie de l'Etat.	Excédant	Insuffisance
Orléans.....	17,258,000	15,670,500	1,587,500	»
Paris-Lyon-Méditerranée	51,789,400	21,180,500	30,608,900	»
Nord.....	7,906,200	3,906,000	4,000,200	»
Midi.....	10,137,100	6,138,000	3,999,100	»
Ouest.....	1,660,000	7,719,000	»	6,059,000
Est.....	14,617,000	20,739,000	»	6,122,000

D'après les prévisions qui ont fait l'objet de nos études, le nouveau réseau de chaque Compagnie présentera pour l'exercice 1865, défalcation faite de ses recettes, un déficit que la garantie de l'Etat atténuerait dans les proportions suivantes :

	Déficit du N. R.	Garantie de l'Etat.	A la charge de l'A. R.
Orléans.....	13,000,000	»	13,000,000
Paris-Lyon-Médit.	2 817,000	»	2,817,000
Nord.....	1,651,000	»	1,651,000
Midi.....	1,689,300	»	1 689,300
Ouest.....	8,046,000	6,059,000	1,987,000
Est.....	13,000,000	6,122,000	6,878,000
Totaux.....	40,203,300	12,181,000	28,022,300
Somme égale.....		40,203,300	

Appliquons maintenant ces données aux recettes de l'ancien réseau :

	Déficit du N. R. à la charge de l'A. R.	Excédant reversable de l'A. R.	Insuffisance	Excédant libre
Orléans	13,000,000	11,000,000	2,000,000	»
P.-L.-M	2,817,000	15,076,400	»	12,259,400
Nord .	1,651,000	4,834,200	»	3,183,200
Midi .	1,689,300	4,229,400	»	2,540,100
Ouest.	1,987,000	»	1,987,000	»
Est....	6,878,000	2,617,000	4,261,000	»
Totaux.	28,022,300	37,757,000	8,248,000	17,982,700
		9,734,700		9,734,700
Égalité.		28,022,300		

Ce qui constitue définitivement les revenus de l'ancien réseau pour 1865 aux environs des chiffres suivants :

	Revenu réservé.	Excédant libre.	Insuffisance	Total net
Orléans	44,100,000	»	2,000,000	42,100,000
P.-L.-M	64,923,600	12,259,400	»	77,183 000
Nord. .	36,165,800	3,183,200	»	39,349,000
Midi. .	15,561,000	2,540,100	»	18 101,000
Ouest..	30,000,000	»	1,987,000	28,013,000
Est. . .	27,383,000	»	4,261,000	23,122,000
Totaux	218,133,400	17,982,700	9,248,000	227,868,100
		9,734,700		
		218,133,400		
Égalité.		227,868,100		

Enfin, de ce résultat définitif si l'on dégage, d'après les bases admises jusqu'à présent, les sommes nécessaires au service des emprunts de l'ancien réseau, on obtient comme bénéfice probable à répartir pour l'exercice 1865 :

	Revenu net.	Service des emprunts.	Bénéfice net.
Orléans	42,100,000	17,000,000	25,100,000
Paris-Lyon-Méd.	77,183,000	25,273,995	51,909,005
Nord	39,349,000	11,000,000	28,349,000
Midi	18,101,100	4,740,000	13,361,100
Ouest	28,013,000	18,000,000	10,013,000
Est	23,122,000	4,000,000	19,122,000
Totaux . . .	227,868,100	80,013,995	147,854,105
		Égalité.	227,868,100

Ce qui correspond aux dividendes suivants :

1° *Orléans* : 25,100,000 francs divisés par 300,000 actions : 83 f. 66 par action. (Une émission d'actions nouvelles ne diminuerait ce chiffre que d'une fraction minime, puisque chaque somme de 100 francs émise en actions diminue de 5 fr. 75 le service des obligations de l'ancien réseau.

2° *Paris - Lyon - Méditerranée* ; 52.000,000 francs divisés entre 725,000 actions, représentent 71,70 par action. (Même observation que pour l'Orléans au sujet des actions à émettre.)

3° *Nord* : 28,349,000 francs divisés par 595,000 actions, donnent fr. 54 par action.

4° *Midi* : 13,361,100 francs divisés par 236,000 actions donnent fr. 56.61 par action. (Même observation que pour l'Orléans et le Lyon.)

5° *Ouest* : 10,013,000 francs divisés par 300,000 actions donnent fr. 33,37 par action.

6° *Est* : 19,122,000 francs divisés par 500,000 actions donnent fr 38.24 par action.

Nous croyons que les chiffres qui précèdent, et auxquels nous n'attribuons d'autre valeur que celle d'une approximation consciencieuse, ne seront pas sérieusement modifiés par la réalité ; néanmoins nous ne perdrons aucune occasion de confronter nos prévisions avec les faits acquis, et nous nous rectifierons nous-même, s'il y a lieu, avec la plus entière bonne foi. Déjà nous avons dû, d'après l'expérience, modifier quelques-uns de nos aperçus, mais sans qu'il en ressorte de variations bien sensibles quant aux résultats essentiels.

AUGUSTE VITU.

CHEMINS ROMAINS.

Nous publions aujourd'hui l'annonce de l'ouverture de la souscription aux 22,000 actions privilégiées, émises par cette Société, et remboursables par amortissements annuels en trente années.

Nous avons montré dans notre précédent numéro les avantages exceptionnels réservés à ces actions.

Nous ne doutons pas que la souscription ne soit bientôt couverte.

DE BIRAGUE.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

Dans notre dernier numéro, nous avons annoncé, sur la foi d'une correspondance privée, que l'assemblée générale avait eu lieu le 3 mars à Barcelone. La convocation a effectivement eu lieu, mais le nombre d'actions représentées ayant été reconnu insuffisant, la réunion n'a pu être valablement constituée et a été ajournée au 22 de ce mois.

F. GRIMARD.

LE BUDGET DE 1863.

Le Corps législatif a été saisi cette semaine du projet de loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1863.

Conformément au sénatus-consulte du 31 décembre 1861, ce projet de budget ne comprend que les dépenses ordinaires et les recettes ordinaires de l'Etat. Une loi spéciale, en ce moment soumise à l'examen du Conseil d'Etat, et qui sera présentée prochainement au Corps législatif, aura pour objet d'autoriser les dépenses extraordinaires de 1863 dans la limite des ressources qui pourront être affectées à ces dépenses.

Le budget ordinaire des dépenses de 1863 s'élève en totalité à 1,729,897,877 francs, et se divise en quatre parties : dette publique et dotation ; services généraux des ministères ; frais de régie et de perception ; remboursement et restitution.

Les recettes ordinaires sont évaluées à 1 milliard 745,506,733 francs, présentant aussi sur les dépenses un excédant de 15,608,856 francs.

F. GRIMARD.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 12 mars 1862.

Mercredi 12 mars, les actionnaires de la

Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz se sont réunis en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, sous la présidence de M. Vincent Dubochet, président du Conseil d'administration.

Après la constitution du bureau, il a été donné lecture du rapport présenté par le Conseil d'administration sur l'exercice 1861.

Nous publions plus loin ce document où nos lecteurs trouveront les développements les plus complets sur tous les services de cette grande entreprise industrielle.

Le fait le plus saillant du rapport et que nous devons signaler, c'est l'accroissement vraiment prodigieux de la vente du gaz, qui a plus que doublé, si l'on compare les produits de 1855 et de l'année suivante avec ceux de 1861. Il en est résulté que le capital actions porté de 42 à 84 millions n'a fait subir aucune diminution dans les revenus, puisque la répartition de l'exercice courant qui s'étend sur toutes les sommes versées du nouveau capital, a donné un dividende de 70 fr., le même qu'en 1860 qui ne s'appliquait qu'au capital primitif. Cette prospérité semble devoir se continuer et encore progresser, si, comme tout semble l'indiquer, la production de la Compagnie continue sa marche ascendante. L'assemblée a écouté avec un vif intérêt l'exposé qui lui a été fait sur la situation générale de l'entreprise et a manifesté sa satisfaction en votant, par acclamation, des remercîments à son Conseil d'administration et en particulier à M. Vincent Dubochet, qui préside ce Conseil depuis la fondation de la Compagnie.

M. Morisot, référendaire à la Cour des comptes, rapporteur de la commission chargée de la vérification des comptes, a lu le rapport de cette commission. Ce travail, qui est une sorte de commentaire du rapport du Conseil d'administration, se distingue par une grande lucidité et par un examen consciencieux et approfondi de tous les faits relevant de la comptabilité générale de l'exploitation.

On a procédé ensuite au vote des diverses résolutions, qu'on trouvera à la fin du rapport. Toutes ces résolutions ont été ratifiées à l'unanimité.

MM. Dassier, le baron Roger, Dubochet (Jacques) et Bixio, membres sortants du Conseil d'administration, ont été réélus par acclamation.

Le général Moreau, démissionnaire pour cause de santé, a été remplacé par M. Doazan, ancien agent de change, comme membre de la commission de vérification des comptes.

Le solde du dividende pour l'exercice 1861, soit 45 francs par action ancienne et 5 francs par action nouvelle sur 100 francs versés, sera payé à partir du 6 avril prochain.

P. Grimard.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 13 mars 1862.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	148,865,054	94
Numéraire dans les succursales	268,340,231	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	999,786	58
Portefeuille de Paris, dont 74,768,895 fr. 92 c. provenant des succursales	352,050,160	10
Portefeuille des succursales, effets sur place	285,744,064	»
Avances sur lingots et monnaies	12,333,733	50
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	2,030,700	»
Avances sur effets publics français	141,933 000	»
Avances sur effets publics français dans les succursales	8,079,000	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	42,041,400	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	20,706,200	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	216,700	»
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales	193,000	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	30,000,000	»
Rentes de la réserve	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	29,872,390	26
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000	»
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	5,918,755	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	645,491	60
Divers	20,491,802	53
	1,185,996,019	54

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Capital nouveau	91,250,000	»
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	2,316,503	57
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	838,195,925	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	9,000,062	71
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	8,071,938	»
Compte courant du Trésor, créditeur	189,676,322	74
Comptes courants de Paris	200,563,060	82
Comptes courants dans les succursales	34,373,303	»
Dividendes à payer	1,926,841	75
Arrérage des valeurs transférées ou déposées	1,571,836	35
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	8,066,836	54
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	2,727,525	79
Divers	1 310,313	10
	1,185,996,019	54

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte Ch. de Germiny.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les tendances de ce marché sont plutôt pour la hausse; les offres sont très-limitées, et si les demandeurs ne débattaient pas les cours pied à pied comme ils le font, et montraient un peu plus d'énergie, le marché industriel reprendrait son activité. Les obligations des chemins de fer français sont un peu en hausse cette semaine, celles des chemins étrangers sont restées calmes. Sur les valeurs industrielles proprement dites, nous avons à signaler les Petites-Voitures, qui, par leurs mouvements, ont attiré l'attention du public. On croit savoir que la Compagnie a obtenu de l'administration satisfaction des demandes qu'elle avait faites, car après avoir baissé à 56 fr. 25, les actions de cette valeur ont repris facilement le cours de 60 francs. Il ne resterait plus qu'une question de tarif à débattre, qui ne saurait entraver la solution qui est attendue depuis si longtemps du public. On parlait aussi que l'échange de terrains fait par la Compagnie lui laissait un beau bénéfice.

Rien d'important à faire remarquer sur les autres valeurs qui restent cotées comme suit : Le Bonnard 38 75 ; le Rivoli 136 25 ; les Omnibus de Londres 45 fr.; les actions au porteur, les nominatives étaient offertes à 42 50 ; le chemin de Hainaut et Flandres de 240 à 245 francs. Les obligations de ce chemin étaient demandées à 268 75 ; le Furnes est sans affaires ; la Caisse Mirès reste à 28 75.

N. Destribaud.

BOURSES ÉTRANGÈRES

Les opérations des Bourses étrangères sont assez peu importantes en ce moment ; nous nous bornerons donc à donner les principaux cours.

Berlin.	4 1/2 prussien	101 5/8 à 101 3/4
	5 0/0 anglo russe	99 1/4
	5 0/0 russe 6e stieglitz	97 1/4
	5 0/0 métalliques	51 1/4
	5 0/0 nationales	61 à 61 1/4
Vienne.	Métalliques	70 15
	Monitor	201 80
	Chemins autrichiens	276 50
	Change sur Paris	54 35 à 54 40
Amsterdam.	Intégrales 2 1/2	63 3/8
	— 3 0/0	75 1/4
	— 4 0/0	99 15/16
	Société commerciale	138 5/8
	5 0/0 russe 6e stieglitz	93
	Métalliques	46 11/16
	Nationales	56 1/2

A New-York, l'argent se paie 7 0/0. Le change sur Londres est à 114 1/2, et sur Paris à 4 97 1/2 et à 99 3/4.

Les principales valeurs se cotent comme suit :

6 0/0 Etats-Unis	91 7/8
5 0/0 id.	85 à 85 1/4
7 3/10 bons du Trésor	99 1/3 à 99 1/4
0/0 Virginie	64
6 0/0 Missouri	56
6 0/0 Nord-Caroline	73
6 0/0 Tennessée	64
7 0/0 Californie	57

F. Grimard.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Notre Bourse semble depuis quelque temps atteinte de consomption. Cependant les actions de chemins de fer ont donné lieu à des transactions animées, en raison de la liquidation qui aura lieu au moment où vous recevrez cette lettre. On traite avec une grande faveur les Calédoniens, les Great-Western, les South-Eastern et les Eastern-Counties. La hausse du South-Eastern montre que nous apprécions les résultats de l'exposition universelle, pour notre ligne de France, comme vous les apprécierez vous-mêmes pour votre chemin de fer du Nord.

Un fait qui peut donner une idée des espérances que nous concevons d'un prochain arrangement des difficultés américaines, c'est qu'on demande beaucoup les actions du chemin de Lancashire and Yorkshire, c'est-à-dire du chemin de Liverpool et Manchester.

L'argent est depuis quelques jours un peu plus recherché : on paie 2 3/8 à 2 1/2. C'est donc le taux de la Banque : mais le marché libre est encore assez abondamment approvisionné pour que la Banque reçoive peu de bordereaux d'escompte. En revanche, l'or australien y afflue toujours.

Permettez-moi maintenant de vous dire comment notre place a accueilli le rapport de votre ministre des finances relativement à la conversion. Malgré les publications officielles qui nous permettaient de juger de la marche de cette grande opération, on a été surpris du résultat obtenu, et les capitalistes qui avaient voulu y prendre part regrettent qu'on ne leur ait pas laissé toute liberté d'action. Nos journaux ne réfléchissent pas, en effet, assez souvent à la nature des opérations financières, et oublient quelquefois qu'en pareille matière l'opinion d'un banquier vaut au moins celle d'un écrivain, quand ce dernier mêle à ses appréciations économiques une opinion politique plus ou moins caractérisée. Il est évident que la conversion a obtenu un succès inespéré, et que maintenant votre dette est unifiée comme la nôtre. La conséquence en sera probablement, comme pour nous, une élévation du crédit public.

Les fonds américains ont donné lieu à des affaires très-suivies en hausse. Voici les cours, au change de 4 sh. 6 d. par dollars :

6 0/0 des Etats-Unis	82 à 84
5 0/0 —	76 à 77
6 0/0 Virginie	57 à 53
5 0/0 Massachusetts	93 à 95
Illinois central action	80
New-York central 6 0/0 oblig.	84 à 85

Les fonds étrangers nos cours s'établissent comme suit :

Emprunt turc 1858	69 3/4 à 70 1/4 ex. c
— 1854	84 1/2 à 85
Mexicains	24 à 24 1/8
3 0/0 Italien	66 7/8 à 67 1/8
— Chemins de fer	1 3/4 perte.
4 1/2 Pérou	98 5/8 ex. d.
Passive espagnole	19 1/4 à 19 3/8
Emprunt marocain	4 3/4 à 5 1/4 prim

W. Bean.

BULLETIN COMMERCIAL.

Les succès qui viennent d'être obtenus par les Américains du Nord sur les confédérés, donnent aux négociants l'espoir d'une solution prochaine de la guerre qui sépare les deux Amériques, qui entrave depuis si longtemps le commerce entre les deux mondes.

Nous l'espérons aussi ; mais nous craignons bien que cette solution, qui pour nous ne fait que doter à l'horizon, n'arrive pas aussi vite que désirent les parties intéressées.

Une question d'une pareille gravité ne pe

heureusement, se résoudre immédiate-
ès quelques combats, surtout quand on
toutes les ressources de la diplomatie.
ts de l'Amérique du Sud sont trop en-
ir qu'elle ne résiste pas jusqu'au dernier
C'est ce qui nous fait croire que les
nts se font illusion lorsqu'ils prévoient
cette guerre dans un temps très-rap-

nt cela, nous ne voulons pas effrayer le
, ni entraver les transactions qui sem-
aine avec un peu plus de facilité que
sé; nous voulons seulement éviter une
à ceux qui se seraient exagéré l'espoir
e prochaine; déception qui serait d'au-
sensible que l'illusion aurait été grande.
ché des soies et cotons a présenté cette
semaine une amélioration que nous nous empres-
sons de signaler. Les ventes s'effectuaient avec
beaucoup de facilité, et on nous annonce une re-
prise sensible dans les cours.

Les affaires sont toujours très-limitées sur les céréales, il y a beaucoup de froid dans les transactions. La meunerie persiste à attendre un mouvement de baisse pour opérer ses achats. Les marchés des départements offrent à peu près la même physionomie.

Les forges possèdent la même activité que la semaine dernière, les demandes augmentent toujours, les achats se multiplient, ce qui met les laminoirs dans une position très-difficile, ne pouvant augmenter le prix des fers et étant forcés de subir la hausse de la fonte.

CÉRÉALES. — Les affaires en farine de consommation sont toujours très-difficiles et très-restreintes. Les prix sont tenus de 67 à 71 fr. le sac de 157 kil., selon mérite.

Ce serait une baisse de 2 fr. par sac sur les prix de la semaine dernière.

Les déclarations à la Caisse de service indiquent les prix extrêmes de fr. 66 à 72.

BLÉS. — Les offres de la culture sont très-réduites. Les prix demandés établiraient encore de la faveur sur les cours de la semaine dernière; mais la meunerie ne veut rien prendre en hausse, et son abstention est presque complète au delà des prix suivants :

Choix fr. 43 50 à 44 50; 1re qualité 42 à 43; bonnes sortes, 40 à 41 fr.; inférieures et ordinaires, de 38 à 39 fr. Le tout par 120 kil.

Peu d'affaires jusqu'ici, et quoi qu'il arrive, celles qui se termineront ne changeront pas les cours ci-dessus.

Les blés de commerce indigènes, les offres étaient moins rares. On voyait des blés de Bourgogne, d'au delà de Dijon, tenus 41 et 41 fr. 50; des provenances de Saint-Florentin tenues 40 et 41 fr. 50; des Joigny 41 et 41 fr. 50; des Sens et Montereau 41 50 et 42 fr. La Lorraine montrait aussi quelques échantillons tenus 43 fr.; mais pour toutes ces sortes la meunerie paraît peu disposée à traiter et ne le ferait qu'avec une différence de 50 c. à 1 fr., que les détenteurs semblent peu disposés à accorder.

Les échantillons des blés étrangers ne manquaient pas non plus. On offrait des Californie de 45 50 à 46 fr.; des blés blancs anglais de 44 à 45 fr.; des rouges de 43 à 44 fr.; des blés de la Baltique rouges de 42 à 43 fr.; de bigarrés de 43 à 44 fr.; des Franconie de 41 à 42 fr.

Pour ces sortes comme pour les blés indigènes, la meunerie est peu disposée à traiter aux conditions actuelles.

Pour livraisons au printemps, on offrait des blés bigarrés de la Baltique à 26 fr. les 80 kil. coût et fret pour le Havre.

SEIGLES. — Les seigles restent tenus dans les prix de la semaine dernière, soit 24 fr. les 50 kil. pour les premières qualités, et 23 fr. 50 les sortes courantes.

AVOINES. — Les offres d'avoine sont largement suffisantes pour remplir les besoins. Les porteurs d'échantillons demandaient aujourd'hui 50 c. de faveur sur les prix de la semaine dernière; mais la graineterie et les gros consommateurs étant bien approvisionnés ne veulent pas subir de hausse.

On peut coter :

Avoines noires de choix, de 30 50 à 31 fr.; les premières qualités de Beauce et de Brie, de 30 à 30 fr. 50; les avoines de Champagne, de 29 à 30 fr., et les sortes légères, de 28 à 28 fr. 50 c. Le tout réglé à 150 kil.

Les vendeurs ne veulent pas s'engager à livrer.

N. Desthuaux.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 10 mars 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.	
Au 31 décembre 1861....	288,006,064 »
Du 1er janvier au 28 février 1862.....	15,428,100 »
Du 28 février au 10 mars.	1,139,500 »
PRÊTS COMMUNAUX.	
Au 31 décembre 1861....	44,071,130 12
Du 1er janvier au 10 mars 1862.....	12,519,989 82
Total.....	361,164,783 94
A déduire :	
Remboursements anticipés.	26,570,975 89
Reste....fr.	334,593,808 05

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

10 mars. — **Mines d'Aix-la-Chapelle.** — A midi, rue de Berlin, 21.

25 mars. — **Entrepôts et magasins généraux de Paris.** — A 3 heures, place Vendôme, 15.

26 mars. — **Société des mines et chemin de**

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*.....	Du 26 février au 4 mars.	1700	1.223.948 40	717 44	1698	1.238.790 50	721 56	»,»»	1.65	6.110 45	590 »»
Orléans*.....	26 — 4 — ...	1475	1.176.913 27	797 90	1475	1.275.666 97	865 99	»,»»	7,78	6.802 58	1382 50
Paris-Lyon-Méditerranée*.....	26 — 4 — ...	1411	2.252.357 76	1.596 28	1411	2.130.075 56	1.509 62	5.74	»,»»	14.405 21	1082 50
Ouest*.....	26 — 4 — ...	1213	938.165 75	773 50	1213	959.395 45	709 »»	9.10	»,»»	6.329 95	555 »»
Nord*.....	26 — 4 — ...	967	1.151.253 22	1.190 56	967	1.136.757 55	1.175 55	1.27	»,»»	10.727 98	1005 »»
Midi*.....	26 — 4 — ...	798	602.913 40	755 53	798	489.633 44	613 58	21.12	»,»»	6.314 76	735 »»
Lyon à Genève*.....	26 — 4 — ...	231	119.827 83	518 73	231	125.387 22	542 81	»,»»	3.90	3.067 12	366 25
Ardennes*.....	26 — 4 — ...	187	80.965 39	432 97	164	66.758 20	407 06	6.36	»,»»	3.803 34	388 75
Bretenay*.....	26 — 4 — ...	134	56 591 83	422 32	134	53.711 17	400 82	5.56	»,»»	3.324 02	525 »»
Bessèges à Alais*.....	26 — 4 — ...	33	28.257 15	856 27	33	20.853 35	904 65	»,»»	5.34	8.300 13	515 »»
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*.	26 — 4 — ...	1930	1.122.716 21	579 91	1456	990.082 71	680 61	»,»»	14.79	5.200 57	545 »»
Asturiennes.....	26 — 4 — ...	1324	849.002 50	641 31	1324	914.707 50	690 97	»,»»	7.19	5.041 56	505 »»
Royal à Madrid à Alicante.....	20 — 4 — ..	482	259.375 82	538 12	482	324.356 96	672 94	»,»»	20.04	4.961 53	525 »»
Saragosse à Alcazar à Ciudad.....	26 — 4 — ...	114	13.581 87	163 »»	92	12.568 50	130 62	19.31	»,»»	1.202 69	»
à Séville Madrid à Jadraque.....	26 — 4 — ...	104	33.208 24	319 31	104	24.821 32	240 96	32.50	»,»»	2.040 16	»
Barcelone à Saragosse.....	26 — 4 — ...	366	116.124 20	317 27	183	60.655 25	331 45	»,»»	4.27	»	»
Nord de l'Espagne.....	26 — 4 — ...	558	96.537 56	275 30	308	132.455 33	397 58	»	30.75	2.728 15	430 »»
Central suisse.....	26 — 4 — ...	202	107.630 09	414 01	262	102.264 95	390 32	6.23	»,»»	3.204 85	488 75
Victor-Emmanuel.....	26 — 4 — ...	214	131.789 08	615 86	214	115 894 45	541 58	13.71	»,»»	4.812 08	336 25
Saragosse à Pampelune.....	26 — 4 — ...	170	36.336 93	203 »»	»	»	»	»	»	1.728 07	375 »»
Séville-Xérès-Cadix.....	12 — 18 février ..	160	60.818 07	380 11	131	52.983 34	404 45	»,»»	6.31	2.629 76	285 »»
Ouest suisse.....	26 — 4 mars....	150	51.345 14	342 30	118	35.115 67	297 59	15.»»	»,»»	2,544 84	165 »»
Cordoue à Séville.....	12 — 18 février ..	131	40 073 85	305 90	131	32.807 65	250 44	22.10	»,»»	2.067 87	»
Guillaume-Luxembourg.....	19 — 25 — ...	80	27.343 05	307 22	52	9.591 75	184 26	66.73	»	2.085 36	305 »»
Portugais.....	19 — 25 — ...	75	6.935 34	»»» »»	»	»	»	»	»	733 22	370 »»

* Produit net fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

fer de Carmaux. — A 3 heures, salle Beethoven, passage de l'Opéra, 34.

29 mars. — **Chemins de l'Ouest.** — A 3 heures 1/2, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

31 mars. — **Chemin d'Orléans.** — A 2 heures 1/2, rue de Clichy, 19.

31 mars. — **Chemin de Bességes à Alais.** — A 2 heures, rue Richelieu, 100.

31 mars. — **Chemins de la ligne d'Italie.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

2 avril. — **Comptoir Bonnard.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

9 avril. — **Chemins de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.** — A 11 heures, à la Société générale, à Bruxelles.

15 avril. — **Chemin de Hainaut et Flandres.** — A midi, salle Kevers, rue du Parchemin, à Bruxelles.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

1er mai. — **Canal de Suez.** — A 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

F. G.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris le 9 mars 1862.

Sire,

Conformément aux prescriptions de la loi du 12 février 1862 et du décret de Votre Majesté, j'ai pris les mesures nécessaires pour que les déclarations de conversion des porteurs de rentes à 1/2, à 0/0 et des obligations trentenaires du Trésor, fussent reçues à Paris et dans les départements depuis le 15 février jusqu'au 6 mars à minuit.

Le montant du 4 1/2 était de 173,310 437 francs de rentes.

Il y a lieu de déduire de cette somme 1,257,921 fr. appartenant à la caisse d'amortissement, et qui peuvent être annulés.

Le chiffre réel des rentes à 1/2, susceptibles d'être converties, n'était donc que de 172,062,516 francs.

Sur ce chiffre, une somme de 129,695,901 francs a été présenté à la conversion, et il ne reste plus aujourd'hui que 42,366,615 francs de rentes à 1/2 0/0.

Si l'on examine comment se composait l'ensemble de ce fonds au début de l'opération, on s'explique parfaitement qu'une partie de ces rentes n'ait pas pu profiter de la faculté d'échange offerte par l'Etat.

En effet, les rentes dotales, soumises à des conditions spéciales de remploi, les rentes des mineurs, interdits ou héritiers bénéficiaires, les rentes des absents, celles appartenant à des successions vacantes ou possédées par indivis, ont été pour la plupart retenues dans un état d'immobilité presque forcée par des obstacles légaux.

Je n'estime pas ces dernières catégories à moins de 30 millions de rentes.

Si l'on tient compte, en outre, des rentes possédées par les habitants de nos colonies, par les étrangers et les français résidant hors de France et pouvant encore réclamer la conversion dans les délais fixés par la loi, on voit que les rentes libres non converties doivent ne représenter qu'une faible partie de la somme de 42 millions de rentes qui n'ont pas été échangées.

Les grandes compagnies financières ont presque sans exception converti leurs rentes. Il en a été de même des communes, des établissements publics et religieux et des hospices, auxquels la loi du 26 février 1862 et les mesures prescrites par mon administration ont facilité le paiement de la soulte.

Le concours du public n'a pas été moins empressé, car plus de 588,000 rentiers, porteurs d'un nombre de titres beaucoup plus considérable, sont venus donner à la conversion un véritable caractère d'unanimité. Ce résultat est particulièrement digne de remarque si l'on compare aux conditions de la loi du 12 février dernier celles faites aux rentiers par le décret sur la conversion en 1852. A cette époque, l'abstention des rentiers était considérée comme un consentement aux offres du gouvernement, tandis que, pour l'opération dont je rends compte à Votre Majesté, il fallait que les porteurs vinssent non-seulement déclarer leur adhésion, mais encore prendre l'engagement de payer la soulte.

Le succès obtenu est une preuve nouvelle et bien éclatante des sentiments du pays pour Votre Majesté et un témoignage de la sécurité avec laquelle la nation met tous ses intérêts sous la sauvegarde de l'Empereur.

La conversion du 4 0/0 n'a pas donné un résultat moins satisfaisant que celle du 4 1/2.

Sur 2,068,650 francs de rentes, après déduction de 23,165 francs possédés par la caisse d'amortissement, et par conséquent susceptibles d'être annulés, 1,561,849 fr. de rentes ont été présentés à la conversion par 1,701 porteurs, de sorte que le solde du 4 0/0 n'ayant pas été converti s'élève seulement à la somme de 527,001 francs.

En résumé le montant des rentes 4 1/2 d'ancienne et de récente création, et les rentes 4 0/0 s'élevaient à un total de 174,451,366
sur lesquelles 131,257,750

de rentes ont été converties ; restent 42,893,616
en 4 et 4 1/2 0/0.

Quant aux obligations trentenaires, il en avait été émis 700,000 en vertu de diverses lois ; mais l'amortissement en avait réduit le chiffre à 675,160. Sur ce nombre, 602,575 ont été converties, ce qui réduit à 72,585 le chiffre de celles qui restent encore en circulation.

Le but que se proposait votre gouvernement, Sire, est donc atteint, car un grand pas est fait vers l'unification de la dette, et le Trésor a réalisé en même temps un capital considérable. Bien que ce dernier résultat n'ait qu'une importance secondaire, eu égard au premier, il est satisfaisant de penser que la dette flottante du Trésor sera allégée de plus de 155 millions.

Elle se trouvera ainsi ramenée à des proportions auxquelles on l'a vu s'élever plusieurs fois sans inquiétude dans ces dernières années, et si le gouvernement a encore le devoir de chercher à en diminuer le chiffre, il pourra du moins y travailler à l'abri de toute préoccupation.

J'attends que les comptes définitifs de la conversion soient apurés pour me livrer à l'étude des mesures que j'aurai ultérieurement à soumettre à l'Empereur, dans le but de faire disparaître définitivement du grand-livre de notre dette nationale les rentes à 1/2 et à 0/0, dont l'existence n'est plus aujourd'hui qu'une exception plus apparente que réelle à l'unité de nos fonds publics.

Permettez-moi, Sire, avant de terminer ce rapport, de me féliciter du concours intelligent et dévoué que m'ont prêté les fonctionnaires et agents de mon département et de l'administration en général. Tous ont compris l'importance du but qu'il s'agissait d'atteindre, et se sont efforcés par leur zèle et par leur activité de contribuer à son succès.

Je suis avec respect,

Sire,

De Votre Majesté

Le très-humble et très-dévoué sujet,

ACHILLE FOULD.

NOMINATIONS.

Par décret de Sa Majesté Impériale en date du 26 février dernier, M. Michelin (Antoine-François-Emile) a été nommé agent de change près la Bourse de Paris en remplacement de M. Norzy, démissionnaire.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 28 février 1862.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION (1)

II. — RÉVISION DES TRAITÉS.

Nous vous avons dit que nous avions procédé à la révision des traités passés par la Compagnie avec les entrepreneurs et les fournisseurs.

Par la sixième résolution que vous aviez votée dans votre dernière assemblée, vous nous aviez autorisés particulièrement à reviser le contrat de construction de M. de Salamanca, en date du 16 mai 1860, et M. de Salamanca avait d'avance consenti à cette révision à la condition que son traité d'entreprise serait étendu aux nouvelles concessions qu'il apportait à la Compagnie.

Nous allons vous rappeler ici les principales stipulations du traité du 16 mai 1860, afin qu'il vous soit possible de mieux apprécier les changements qui y ont été apportés.

D'après ce traité, M. de Salamanca s'engageait à construire et à mettre en état d'exploitation le réseau entier dont la Compagnie était concessionnaire à cette époque, moyennant un prix à forfait de 83,300,000 fr.

M. de Salamanca déposait un cautionnement en titres et en valeurs se montant à 12,500,000 francs. D'un autre côté, la somme de 83,300,000 francs lui était due par la Compagnie à raison de 12,500,000 francs par semestre payés d'avance, ou 25 millions par an ; et par une convention que chacune des deux parties pouvait également regarder comme favorable selon les circonstances, les travaux devaient être achevés dans une période qui n'excéderait pas trois années, c'est-à-dire avant le 16 mai 1863. Enfin, M. de Salamanca devait jouir seul des profits résultants de l'exploitation des sections antérieurement ouvertes et de celles qui seraient construites par lui jusqu'à l'achèvement du réseau.

Ces conditions, Messieurs, qui jusqu'aux premiers mois de l'année avaient été régulièrement remplies de part et d'autre à l'avantage commun des deux parties, étaient, par suite de la situation nouvelle, devenues onéreuses pour la Compagnie. Elle se trouvait, en effet, hors d'état de fournir à l'entrepreneur les 25 millions par an que son marché lui assurait pendant les trois ans de la construction.

Nous vous l'avons dit, M. de Salamanca se montra tout prêt à donner l'exemple, et il accepta une révision du traité de 1860.

La sixième résolution de l'assemblée générale, relative à cette révision, est ainsi conçue :

« L'assemblée générale confirme en tant que de besoin les pouvoirs que le Conseil tient des statuts pour traiter au mieux des intérêts de la Société avec M. de Salamanca, de l'entreprise des nouvelles lignes concédées, et pour reviser au besoin le traité en date du 16 mai 1860. »

Par un nouveau traité signé le 26 septembre 1861, l'engagement pris par la Compagnie de dépenser par semestre une somme de 12,500,000 francs, a été annulé, et la Compagnie s'est réservé la faculté de régler la marche de ses travaux suivant ses ressources.

La présentation des projets, ainsi que la réception des travaux, se traitaient directement entre l'entreprise et le gouvernement, sans intervention efficace de la Société. La garantie de M. Salamanca, pour ses travaux, n'était pas définie. Nous avons stipulé que les projets des travaux à exécuter seraient arrêtés d'accord entre la Société et M. de Salamanca, avant d'être soumis aux gouvernements ; nous avons réservé aux agents de la Société un contrôle étendu sur les travaux de l'entreprise. Enfin, nous avons stipulé que la réception serait faite simultanément par les commissaires du gouvernement et par les administrateurs délégués à cet effet par le Conseil, et nous avons stipulé et défini la responsabilité de l'entreprise vis-à-vis de la Société pour les réserves faites au moment de la réception.

Le temps pendant lequel M. de Salamanca garantit la bonne exécution de ses travaux a été fixé à une année à partir de la mise en exploitation.

Le prix total de 83,300,000 francs à forfait a été, après examen approfondi, reconnu satisfaisant pour les intérêts de la Société, et a été maintenu pour les travaux à exécuter sur les concessions anciennes. Ce prix doit être payé d'après des états de situation mensuels et non plus par avances semestrielles de 12,500,000 fr., comme au premier traité.

Le cautionnement de M. de Salamanca, qui n'avait plus de raison d'être depuis que la Compagnie ne lui faisait plus l'avance de 12,500,000 francs par semestre, a été remplacé par une retenue d'un dixième, à titre de garantie de la bonne exécution des travaux, jusqu'à concurrence de 3 millions.

En outre, M. de Salamanca a renoncé à l'exploitation exclusive, à son profit, de la ligne de Rome à Civita-Vecchia et des sections successivement ouvertes de Rome à Ceprano et de Rome à Ancône, dont la gestion et le bénéfice lui étaient assurés par le premier traité. Comme compensation, il recevra, jusqu'à la livraison au public de la dernière section construite, une indemnité annuelle de 5,000 francs par kilomètre exploité sur ces mêmes lignes. Nous avons repris nous-mêmes l'exploitation que nous ferons pour le compte de la Compagnie à l'aide d'une régie intéressée placée sous le contrôle de nos agents ; et comme il y a grand intérêt et pour la construction et l'exploitation à ce que ces deux sections soient réunies dans la même main pendant la durée des travaux, M. de Salamanca restera régisseur de cette exploitation sous la direction de la Société moyennant une remise sur les produits nets, fixée à un cinquième pour les lignes de Rome à Civita-Vecchia, de Rome à Ancône et de Rome à Ceprano ; et à un dixième sur la ligne d'Ancône à Bologne et de Ceprano à Naples.

La somme totale payée par la Société à M. de Salamanca pour l'indemnité et la régie sur les lignes dont l'exploitation lui avait été concédée par le traité du 16 mai 1860, ne devra, dans aucun cas, dépasser le montant total de la recette nette sur l'ensemble desdites lignes.

Par un deuxième traité avec M. de Salamanca, daté du 6 novembre 1861, nous l'avons chargé de terminer la ligne de Rome à Naples dans la partie compri

(1) Voir notre numéro du 8 mars.

entre Ceprano et Capoue, moyennant un prix à forfait de 14 millions.

L'entreprise prend les travaux, bâtiments et ouvrages de toute nature et le matériel fixe de la ligne, dans l'état où le gouvernement italien les a cédés à la Société au 1er septembre dernier, et elle se charge de terminer la ligne et de la mettre en exploitation.

En ce qui concerne les délais d'exécution, la ligne est divisée en sections qui doivent être ouvertes, savoir:

La section de Capoue à Presenzano, le 15 novembre 1861; celle de Rocca d'Evendro à la Melfa, le 31 janvier 1862; la ligne entière de Capoue à Ceprano, le 31 juillet 1862.

Le forfait comprend les constructions et bâtiments provisoires, les primes d'accélération, en un mot tous les frais nécessaires pour que tout soit terminé dans les délais indiqués ci-dessus. L'entreprise reste soumise pour le contrôle et la réception des travaux, pour toutes les conditions générales en un mot, aux clauses du traité du 26 septembre.

En dehors de l'entreprise à forfait, restent les travaux de la gare centrale de Naples.

D'après la loi du 31 juillet 1861, la moitié des frais d'établissement de cette gare centrale est à la charge de l'Etat, l'autre moitié à notre charge.

Les projets doivent être arrêtés en commun par les ingénieurs de l'Etat et par ceux de la Société; ils ne le sont pas encore.

Nous avons dû laisser aussi en dehors du traité à forfait les travaux à faire, suivant état, à arrêter d'accord avec le gouvernement, sur les lignes déjà en exploitation de Capoue à Naples et de Cancello à San Severino: travaux dont les projets n'ont pas encore été arrêtés par le gouvernement, qui doit rembourser plus tard la plus grande partie de la dépense.

Une troisième convention, formant traité pour l'exploitation en régie pendant l'exécution des travaux, a été conclue avec M. de Salamanca, le 21 novembre 1861.

D'après son traité primitif, il avait tous les bénéfices de l'exploitation des lignes dont il était l'entrepreneur; il n'a plus aujourd'hui qu'un bénéfice limité sur les produits, et une régie intéressée sous l'autorité et le contrôle de la Compagnie.

Les tarifs et la marche du service de l'exploitation, ainsi que l'organisation du personnel, seront déterminés par le Conseil d'administration, sur la proposition de M. de Salamanca.

Les dispositions réglementaires sont tout à fait conformes à celles qui sont usitées dans des traités semblables.

Les règlements généraux, les tableaux relatifs à la marche des trains, à la taxe, les états du personnel et la nomination des agents dont les appointements dépassent 2 000 francs, sont soumis à l'approbation du Conseil d'administration.

Il en est de même pour les marchés dont le montant dépasse 20,000 francs.

Très-bien, Messieurs, les nouveaux arrangements dans lesquels nous sommes entrés avec M. de Salamanca, et nous ne pouvons que nous féliciter d'avoir vu l'entreprise de tout notre réseau rester dans des mains aussi actives, aussi puissantes, aussi résolues.

RÉVISION DES TRAITÉS POUR LE MATÉRIEL FIXE ET ROULANT.

Les traités passés pour le matériel fixe et roulant créent également à la Société une situation difficile et qui devait attirer toute notre attention.

Ces traités, en date du 7 janvier 1860, ayant pour objet la fourniture du matériel fixe et roulant nécessaire aux lignes de Rome à Ancône, Ancône à Bologne et à l'embranchement de Ravenne, et dont il vous a été rendu compte dans le rapport du 25 juillet 1860, représentaient un ensemble de dépenses s'élevant à 21,300,000 francs.

Mais les fournisseurs se fondaient sur les embarras nouveaux de la Compagnie pour ralentir ou refuser la livraison des fournitures les plus urgentes. Ils se plaignaient surtout avec vivacité de l'obligation qui leur avait été imposée de prendre, à concurrence de 25 0/0 de leurs fournitures, des actions de la Société au taux fixe de 500 francs. La dépréciation de ces valeurs leur paraissait une cause suffisante pour réclamer la résiliation, ou tout au moins la révision de leurs marchés.

Plusieurs de ces raisons paraissaient fondées. Il ne pouvait pas nous convenir d'ailleurs de soutenir contre MM. Schneider, André Koechlin, Parent et Schacken, Cail, de Bussières, Benoist d'Azy, de Bouchaut, Léonce Reynaud un procès qui aurait beaucoup compliqué les embarras de la Société; car pendant tout le cours des procédures, les travaux eussent été nécessairement suspendus ou exécutés par voie judiciaire dans les conditions les plus défavorables. Ces messieurs, d'ailleurs, se sont montrés très-disposés à accepter la révision de leurs traités dans des termes simples et avantageux pour la Compagnie.

D'un autre côté, par suite de l'organisation nouvelle des travaux, la Société avait intérêt à diminuer dans une proportion notable l'importance des livraisons immédiates et à se réserver le bénéfice du temps et des réductions de prix.

Après en avoir délibéré, votre Conseil a donc pensé qu'une transaction était indispensable.

Il a admis en principe que les entrepreneurs seraient réglés en argent pour la totalité de leurs fournitures, et il a consenti à reprendre les actions affectées éventuellement à leur paiement.

Mais en même temps il a exigé et obtenu :

1° Une réduction sur l'importance des fournitures de 21,000,000 francs à 11,952,000 francs.

2° Une bonification de 3 0/0 sur le montant des fournitures, ce qui représente pour la Société une économie de 358,000 francs environ.

En comparant les prix anciens à ceux qui seraient obtenus aujourd'hui, il en résulte une nouvelle économie d'environ 1,500,000 francs.

Vous pouvez dès lors apprécier, Messieurs, le mobile qui a dirigé votre Conseil, les résultats qu'il a obtenus, et nous n'hésitons pas à croire qu'il obtiendra sur ce point, comme sur les autres, votre complète approbation.

III. — SITUATION DES TRAVAUX.

LIGNE DE ROME A CIVITA-VECCHIA.

Les travaux complémentaires dont l'exécution avait été confiée à M. de Salamanca sont presque terminés.

Le service de l'exploitation a été installé dans les bâtiments définitifs de la gare de Civita : cette gare, indépendamment des constructions nécessaires au trafic, contient des ateliers assez importants pour la réparation du matériel roulant d'une partie des lignes aboutissant à Rome.

A l'exception du passage de la Magliana sur les bords du Tibre, à 7 kilomètres de Rome, dont les tassements ne sont pas encore arrêtés, la ligne de Civita était arrivée à son état normal, lorsqu'elle a été interceptée sur plusieurs points par l'ouragan du 30 octobre dernier qui a causé de si nombreux dégâts dans cette partie de l'Italie. L'exploitation, interrompue pendant quelques jours, a dû être rétablie au moyen de constructions provisoires; l'importance des avaries a été évaluée à 200,000 francs, dont moitié environ a été dépensée d'urgence.

Nous devons ajouter que l'ouragan du 30 octobre a présenté des conditions tout à fait exceptionnelles; plusieurs routes anciennes ont souffert autant que notre chemin.

RACCORDEMENT DANS ROME DES LIGNES DE CIVITA VECCHIA, DE NAPLES ET D'ANCÔNE.

Les acquisitions de terrains sont terminées; il en est de même des terrassements, à l'exception de la tranchée de Fiorelli et du grand remblai de la rive gauche du Tibre.

Les ouvrages d'art courants, au nombre de trente-quatre, sont très-avancés. Il ne reste à terminer à cet égard que la traversée des murs d'enceinte de Rome, les passages sous le chemin d'Albano et sous l'aqueduc Felice; enfin, les ponts de San Lorenzo et de San Bibiana.

L'ouvrage principal de la traversée de Rome est le pont sur le Tibre, dont l'ouverture totale est de 105 mètres. Ce travail a été retardé par suite de difficultés survenues relativement à l'emplacement de la travée mobile qui doit être réservée à la navigation. Les fondations exécutées dans le système dit tubulaire sont commencées et sont assez avancées.

L'emplacement adopté pour la gare centrale de Rome est, comme vous le savez, celui de la villa Massimo, près des bains de Dioclétien. Situé convenablement par rapport à la ville, cet emplacement satisfera, nous l'espérons, à tous les besoins de notre exploitation. La plate-forme et les murs de soutènement sont terminés; mais les bâtiments de la gare ne pourront pas être achevés en même temps que les travaux de raccordement : nous devrons, dans le principe, réunir les différentes lignes qui partent de Rome dans une construction provisoire.

LIGNE DE ROME A CEPRANO.

Les travaux entre Rome et Ceprano ont été terminés à la fin de 1861, conformément aux engagements pris par la Société.

La ligne, parcourue les 30 et 31 décembre par MM. les ingénieurs du gouvernement, a été inaugurée officiellement le 27 janvier dernier; elle sera livrée au public aussitôt que quelques travaux accessoires complémentaires seront achevés : ce qui aura lieu très-prochainement.

C'est en mai 1860 que la ligne de Rome à Ceprano a été remise à l'entreprise générale. A cette époque, la section de Rome à Albano était ouverte à l'exploitation : mais les travaux étaient à peine commencés au delà de ce point.

De mai 1860 à fin décembre 1861, l'entreprise a exécuté :

2,400,000 mètres cubes de terrassements;
141 petits ouvrages d'art de 1 à 4 mètres d'ouverture;
55 ouvrages moyens de 4 à 10 mètres d'ouverture;
10 grands ouvrages, parmi lesquels nous citerons le pont de Terentino sur le Sacco et le grand viaduc de Santa Anatolia, près de Velletri, de 150 mètres de longueur et de 30 mètres de hauteur.

Les stations sont au nombre de sept; elles sont toutes terminées.

LIGNE DE CEPRANO A NAPLES.

1re *section. — De Ceprano à Capoue (96 kilomètres).*

Entre Ceprano et Capoue, la ligne traverse un pays de montagnes dont le relief accidenté donne lieu à des mouvements de terre considérables et à la construction d'un grand nombre d'ouvrages d'art, parmi lesquels plusieurs viaducs d'une importance tout à fait exceptionnelle.

La plupart de ces travaux avaient été exécutés par le gouvernement napolitain avant la prise de possession par la Société, notamment entre Presenzano et le Volturne, près de Capoue. Mais la plate-forme n'avait été établie en général que dans les parties faciles; il restait encore, à cette époque, beaucoup à faire pour mettre la ligne entière en exploitation.

En ce qui concerne les terrassements, nous citerons particulièrement la tranchée de la Conca, entre Presenzano et Mignano, qui donne lieu à un déblai de 370,000 mètres cubes; et, parmi les ouvrages d'art, les viaducs de Provitolo, de la Liscia et du Volturne dont les fondations étaient à peine commencées. Nous devons mentionner également deux redressements de tracé à exécuter à San-Germano et à Capoue.

Le pont sur le Volturne faisait l'objet d'un marché passé antérieurement et montant à un million, avec un délai de trois ans pour l'exécution. D'accord avec le gouvernement, désireux comme nous d'accélérer l'ouverture de la ligne, nous nous sommes décidés à faire construire sur ce fleuve un pont provisoire qui, est compris dans les travaux de l'entreprise générale, et dont l'Etat paiera la moitié.

En résumé, au 1er septembre dernier, époque de la prise de possession par la Société, il restait à exécuter plus ou moins complétement entre Ceprano et Capoue :

1,300,000 mètres cubes de terrassement;
40 ouvrages moyens;
14 grands ouvrages ou viaducs,
Et 14 stations.

Par suite de l'absence de carrières de gravier dans le pays, le ballast devait être composé en grande partie de pierres cassées, ce qui constitue un travail assez considérable.

Du 1er septembre au 31 décembre, l'entreprise générale a exécuté le tiers environ des travaux nécessaires pour la mise en exploitation de la ligne; sur tous les points les chantiers ont reçu la plus vive impulsion.

Aux termes du marché intervenu entre la Société et M. de Salamanca, et dont nous avons rendu compte plus haut, la section de Capoue à Presenzano devait être livrée le 15 novembre 1861 au plus tard; la section de la Rocca d'Evandro à la Melfa, le 31 janvier 1862, et enfin, le complément de la ligne le 31 juillet suivant.

Le délai pour la section de Presenzano à Capoue a été devancé; cette partie de la ligne a été ouverte le 7 novembre dernier.

La section de la Rocca d'Evandro à la Melfa aurait pu être prête à la date indiquée; mais son ouverture partielle nous aurait obligés, pour l'exploitation, à un double transbordement de Ceprano à la Melfa et de la Rocca d'Evandro à Presenzano.

Il nous a paru préférable de retarder un peu la section de la Rocca d'Evandro à la Melfa, et d'accélérer les travaux de complément de la ligne de manière à l'ouvrir sur toute sa longueur en une seule fois, sans lacune. C'est ce qui a été convenu avec M. de Salamanca, et tout nous porte à penser que la ligne entière de Rome à Naples sera ouverte dans les premiers jours de juin prochain.

Nous n'avons pas besoin d'insister de nouveau sur les avantages qui résulteront, pour le crédit de notre Société, de la mise en exploitation d'une ligne aussi importante.

1re section. — De Capoue à Naples (44 kilomètres).

Sur la section en exploitation de Capoue à Naples, la Société a complété quelques travaux d'aménagement dans les gares, et continué sur la voie les réparations déjà commencées par le gouvernement. Ces réparations consistent dans le remplacement d'anciennes traverses hors de service, et l'augmentation du nombre des points d'appui des rails par l'addition de nouvelles traverses.

Aux termes des arrangements intervenus entre la Société et le gouvernement, la gare centrale de Naples doit être construite par la Société, l'Etat remboursant la moitié de la dépense.

Le projet définitif des bâtiments n'est pas arrêté ; le travail s'est borné jusqu'ici à l'achat des terrains et à l'établissement de la plate-forme de la gare.

LIGNE DE CANCELLO A SAN SEVERINO.

L'article 5 de la convention du 29 mai 1861 concède à la Société, à titre de fermage, l'exploitation des lignes de Cancello à Sarno et à San Severino.

La première partie de cette ligne, comprise entre Cancello et Sarno, sur 27 kilomètres, a été livrée au public, il y a quinze ans, en juin 1846 ; l'état de la voie et des stations nécessite des réparations dont les projets sont à l'étude ; cette dépense sera remboursée à la Société par le gouvernement.

LIGNE DE ROME A L'ADRIATIQUE.

La situation des travaux de cette ligne n'a pas été modifiée sensiblement depuis le rapport du 18 mars dernier, en ce qui concerne le nombre des chantiers ouverts ; ces chantiers ont seulement été augmentés de divers ateliers de terrassement, sur 10 kilomètres environ, dans les dernières sections de la ligne.

La construction du souterrain de Balduini, entre Terni et Foligno, dont la longueur est de 1,660 mètres, a marché avec activité. Les revêtements de la voûte sont terminés ; l'exécution des pieds-droits est très-avancée ; cet ouvrage pourra être achevé dans le courant de cette année. Nous devons ajouter que les terrains traversés par le tunnel de Balduini sont moins bons, dans toutes leurs parties, qu'on ne l'avait espéré. L'entreprise générale aura à exécuter des travaux plus considérables que ceux qui avaient été prévus.

Les travaux du souterrain de Fossato ont également été continués avec activité ; les deux tiers de la voûte sont ouverts en pleine section ; il reste environ 250 mètres de galerie centrale à percer.

Comme vous l'annonçait le dernier rapport, les projets des sections comprises entre Foligno et Fossato ont été soumis au gouvernement ; jusqu'ici il n'a pas été pris de décision.

LIGNE D'ANCONE A BOLOGNE.

Aux termes de l'article 1er de la convention intervenue le 20 mai 1861 entre la Société et le gouvernement italien, la ligne de Bologne à Ancône devait être ouverte au service de la grande vitesse avant le 31 décembre 1861, et au service des marchandises au plus tard le 31 mars 1862.

Ces délais ont été devancés pour le service de la grande vitesse, et ils le seront également en ce qui concerne la petite vitesse. En effet, les différentes parties de la ligne ont été livrées au service des voyageurs, savoir :

De Bologne à Forli, le 1er septembre 1861 ;

De Forli à Rimini, le 5 octobre 1861 ;

De Rimini à Ancône, le 17 novembre 1861.

Et nous avons la certitude que tous les travaux concernant le service de la petite vitesse seront terminés pour fin février.

Nous rappelons sommairement que les travaux les plus importants exécutés sur la ligne d'Ancône à Bologne sont :

1° Le souterrain de la Cattolica, d'un développement de 1,000 mètres de longueur ;

Des ponts sur les grands torrents traversés par la ligne et dont le débouché linéaire s'élève ensemble à 1,600 mètres.

Enfin, des murs de défense contre la mer, à la sortie d'Ancône, sur 6 kilomètres de longueur.

Le nombre total des stations, y compris Bologne, qui est en service commun avec la Compagnie de l'Italie centrale, est de dix-neuf. Les constructions définitives sont terminées partout, excepté à Ancône. A ce dernier point, nous avons dû établir des bâtiments provisoires, à cause de l'incertitude du tracé du prolongement de la ligne sur le Tronto.

Indépendamment des dix-neuf stations d[illegible] nous venons de parler, et pour répondre aux indications du gouvernement, nous faisons desservir par nos trains, à titre d'essai, au moyen des maisons de garde, un certain nombre de localités intermédiaires.

Nous devons signaler à votre attention l'importance de la population des villes traversées par la ligne d'Ancône à Bologne. Pour nos sept stations principales, le nombre des habitants est de 26,000 en moyenne, variant de 12 à 85,000.

LIGNE DE CASTEL-BOLOGNÈSE A RAVENNE.

Les projets que nous avions soumis au gouvernement ayant reçu son approbation, la Société est en mesure de commencer immédiatement les travaux. Nous ne devons pas perdre de vue qu'aux termes de la convention du 29 mai, la ligne entière doit être livrée à l'exploitation le 1er juillet 1863.

La contrée traversée par l'embranchement de Ravenne présente, en général, des conditions faciles. Cependant il y aura des ouvrages importants à exécuter à la traversée du Senio et du Lamone. Ces deux fleuves sont, en effet, enfermés entre des digues très-élevées au-dessus des terrains environnants, et ne pourront être franchis qu'au moyen de grandes travées, avec des levées considérables aux abords.

L'exécution du ballastage présentera également des difficultés au point de vue des délais, parce que tout le ballast doit être pris dans le Santerno, près d'Imola, à 6 kilomètres de la tête de l'embranchement du côté de Bologne.

L'emplacement de la gare de Ravenne n'est pas arrêté d'une manière définitive.

MATÉRIEL FIXE ET ROULANT.

Le matériel roulant existant sur nos lignes, au 31 décembre dernier, était composé comme il suit :

Locomotives,	85
Voitures de luxe,	3
— de 1re classe,	63
— mixtes,	28
— de 2e classe,	68
— de 3e classe,	184
Wagons à bagages,	26
— Ecuries,	10
Trucks à équipages,	11
Wagons couverts,	300
— à houille,	64
— plats,	179
— à ballast,	157
— bergeries,	1
— pour le transport des prisonniers,	1

A cette époque, il restait encore à livrer par les constructeurs et à expédier :

6 locomotives ;
35 voitures de 3e classe ;
18 wagons à bagages ;
8 — écuries ;
20 — couverts ;
50 — à houille ;
16 — plats.

Ces machines et véhicules sont en cours de livraison ; leur expédition, qui sera terminée fin avril, portera, en résumé, la totalité de notre matériel roulant à :

91 locomotives ;
381 voitures ;
et 861 wagons.

Les constructeurs signataires au traité du 7 janvier 1860 se tiennent prêts à nous livrer 514 véhicules, comme complément de la partie non résiliée de leur marché.

Nous pourrons ainsi augmenter notre matériel roulant suivant les besoins de l'exploitation.

SOCIÉTÉ ROYALE GRAND-DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Sixième assemblée générale des actionnaires, tenue à Paris le 5 mars 1862.

(Assemblée extraordinaire.)

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée extraordinaire à l'effet de vous demander l'autorisation de procéder à l'émission d'une nouvelle série de 10,000 obligations semblables aux 32,000 obligations déjà émises.

Cette assemblée n'ayant pas d'autre but, et se trouvant si rapprochée de l'époque de vos assemblées ordinaires, nous nous dispenserons de traiter tout autre objet que celui qui a motivé votre réunion.

Des communications que nous vous avons faites dans nos précédents rapports, il résulte que vous n'ignorez pas les poursuites que nous avons dû exercer à l'égard d'un certain nombre d'actionnaires qui s'étaient refusés à opérer leurs versements. Malgré tout ce que nous avons pu faire, et tout ce que nous ne cessons de faire pour activer la solution de ce litige, les décisions définitives de la justice ne sont point encore intervenues.

Nous éprouvons, de ce chef, dans les ressources de la Société, un déficit d'un peu plus de 2 millions de francs.

D'un autre côté, le gouvernement grand-ducal, aux termes de la convention intervenue le 8 décembre 1860, au sujet de l'exécution du prolongement de la ligne du Nord, peut retenir, à titre de cautionnement, une somme de 500,000 francs sur la première subvention de 3 millions de francs.

Les deux causes ci-dessus énoncées nous privent donc momentanément, ensemble, d'une somme de 2 millions et demi de francs environ, et c'est pour tenir lieu de ce déficit que nous avons résolu d'émettre une nouvelle série de 10,000 obligations.

En même temps que nous venons soumettre cette mesure à votre approbation, nous avons à stipuler quelques conditions accessoires qui y sont relatives.

Ces conditions ont pour but de donner une entière sécurité aux porteurs d'obligations, et si nous n'avons pas hésité à vous les proposer, c'est que nous avons cru qu'elles étaient, en tous points, compatibles avec l'intérêt bien entendu de la Société, tant au point de vue présent qu'au point de vue de l'avenir.

En conséquence de ce qui précède, nous avons l'honneur, Messieurs, de vous proposer :

1° De décider qu'il sera créé une nouvelle série de 10,000 obligations semblables aux 32,000 déjà émises, et amortissables, comme celles-ci, jusqu'en 1959 ;

2° De décider, en outre, que, pour mieux assurer aux 42,000 obligations des trois émissions, les sommes nécessaires pour le service des intérêts et de l'amortissement, par le fait du produit du réseau actuel d'une longueur de 125 kilomètres environ, c'est-à-dire de tout le réseau de la Société, à l'exception du prolongement de la ligne du Nord au delà d'Ettelbruck, la Société s'oblige à ne pas émettre de nouvelles obligations ou titres analogues, jusqu'à ce qu'il soit constaté, pendant deux années, que le produit net d'une année d'exploitation dépasse 8,000 fr. par kilomètre exploité, tous frais généraux et d'exploitation déduits ;

3° De décider que la Société pourra néanmoins, et éventuellement, émettre de nouvelles obligations pour la construction de la section de son réseau comprise entre Ettelbruck et la frontière belge du Nord, mais sous l'observation des conditions suivantes :

A. Que le montant total des obligations à émettre ne pourra excéder le nombre de 26,000 au maximum ; ces obligations seront de 500 francs, et il sera stipulé pour elles les mêmes conditions d'intérêt et d'amortissement que pour les émissions précédentes, cette limite ne préjudiciant toutefois pas à la faculté déjà exprimée de émissions ultérieures, lorsque le produit de l'exploitation sera supérieur à 8,000 fr. par kilomètre ;

B. Que cette émission ne pourra se faire qu'après que l'exécution du prolongement de la ligne du Nord sur le territoire belge sera assurée par des actes de l'autorité publique compétente.

4° De décider que, jusqu'à la même époque, la Société ne pourra pas commencer les travaux sur le prolongement de la ligne du Nord, ni procéder à l'expropriation des terrains ;

5° Enfin, de donner au Conseil d'administration tous pouvoirs à l'effet d'émettre ou de vendre les 10,000 obligations nouvelles, et éventuellement, les 26,000 obligations applicables au prolongement de la ligne du Nord au mieux des intérêts de la Société, et de prendre, en cette occasion, toutes mesures nécessaires pour assurer l'exécution des présentes résolutions.

En adoptant ces résolutions, Messieurs, vous mettrez votre Conseil à même d'assurer la marche de votre entreprise, dont le succès est l'objet de ses incessants efforts et de sa plus entière sollicitude.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

L'assemblée consultée :

1° Décide qu'il sera créé une nouvelle série de dix mille obligations semblables aux trente-deux mille déjà émises, et amortissables, comme celles-ci, jusqu'en dix-neuf cent cinquante-neuf ;

2° Décide, en outre que, pour mieux assurer aux quarante-deux mille obligations des trois émissions, le

sommes nécessaires pour le service des intérêts et de l'amortissement par le fait du produit du réseau actuel d'une longueur de 125 kilomètres environ, c'est-à-dire de tout le réseau de la Société, à l'exception du prolongement de la ligne du Nord au delà d'Ettelbruck, la Société s'oblige à ne pas émettre de nouvelles obligations ou titres analogues, jusqu'à ce qu'il soit constaté, pendant deux années, que le produit net d'une année d'exploitation dépasse huit mille francs par kilomètre exploité, tous frais généraux et d'exploitation déduits ;

3° Décide que la Société pourra néanmoins, et éventuellement, émettre de nouvelles obligations pour la construction de la section de son réseau comprise entre Ettelbruck et la frontière belge du Nord, mais sous l'observation des conditions suivantes :

A. Que le montant total des obligations à émettre ne pourra excéder le nombre de vingt-six mille au maximum ; ces obligations seront de cinq cents francs chacune, et il sera stipulé pour elles les mêmes conditions d'intérêt et d'amortissement que pour les émissions précédentes ; cette limite ne préjudiciant toutefois pas à la faculté déjà exprimée des émissions ultérieures, lorsque le produit de l'exploitation sera supérieur à huit mille francs par kilomètre ;

B. Que cette émission ne pourra se faire qu'après que l'exécution du prolongement de la ligne du Nord, sur le territoire belge, sera assurée par des actes de l'autorité publique compétente ;

4° Décide que, jusqu'à la même époque, la Société ne pourra pas commencer les travaux sur le prolongement de la ligne du Nord, ni procéder à l'expropriation des terrains ;

5° Enfin l'assemblée donne au Conseil d'administration tous pouvoirs à l'effet d'émettre ou de vendre les dix mille obligations nouvelles, et, éventuellement, les vingt-six mille obligations applicables au prolongement de la ligne du Nord, au mieux des intérêts de la Société, et de prendre, à cette occasion, toutes les mesures nécessaires pour assurer l'exécution des présentes résolutions.

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 12 mars 1862.

RAPPORT

Messieurs,

Nous venons vous rendre compte des résultats de notre entreprise pendant l'année qui vient de s'écouler, et vous exposer la situation de la Compagnie au 31 décembre 1861.

Ces résultats sont le fruit de la première année de pure exploitation étendue aux nouvelles limites de Paris, sous le régime de notre dernier traité avec la ville, et ils empruntent à cette transition du régime ancien au régime nouveau une importance que vous ne manquerez pas d'apprécier.

Dans ce traité, la Compagnie déclarait qu'elle était devenue propriétaire des intérêts et des droits de la Compagnie du Nord, qui éclairait les communes de Batignolles, Montmartre, la Chapelle, Clichy et Saint-Denis, et de la Compagnie de l'Est, qui éclairait les communes de Charonne, Saint-Mandé, Vincennes, Bercy, Charenton, Maisons-Alfort et Saint-Maurice.

Nous vous avons entretenus de nos conventions avec ces deux Compagnies ; tous comptes sont désormais terminés avec elles. Toutefois, en 1860, l'exploitation des divers périmètres qu'elles desservaient était restée l'objet d'une comptabilité distincte, et leurs produits avaient été réservés pour être confondus avec ceux de 1861.

Les comptes dont nous allons vous présenter l'analyse sommaire comprennent aujourd'hui le service de l'ancien Paris et de la zone annexée, ainsi que celui des communes suburbaines.

Quand nous sollicitions votre approbation pour le nouveau traité avec l'administration municipale, nous avions la confiance qu'il concilierait les intérêts des deux parties contractantes. Une année d'application a dégagé l'inconnu et mis en évidence cette réciprocité d'intérêts qui doit être la base et la condition essentielles de tout traité.

Vous savez, Messieurs, que l'une des stipulations fondamentales du nouveau traité est la garantie d'un revenu minimum de 10 0/0 au capital engagé pour le service de la zone annexée.

Ce capital est déterminé d'après les bases convenues avec l'administration municipale.

Il s'élevait, au 1er janvier 1861, tant pour les usines que pour la canalisation, à 8,313,906 fr. 60 c.

Le compte spécial d'exploitation de la zone annexée, réglé d'après les bases stipulées au traité, était donc débiteur, au 31 décembre dernier, de 10 0/0 de ce capital, soit 831,390 65

Dans le courant de 1861, l'extension des usines et de la canalisation représente un capital de 1,246,259 fr., valeur 1er juillet, qui, à 10 0/0 l'an, donne 63,312 45

Enfin, nous avons fabriqué, pour le service de la zone annexée, 11,736,207 mètres cubes de gaz, dont le coût, au prix conventionnel de 14 centimes le mètre cube, est de 1,643,068 98

Total du débit, 2,537,772 08

D'un autre côté, les recettes provenant de la vente du gaz se sont élevées, pour une consommation de 9,906,757 mètres cubes, à 2,424,970 31

Le solde en perte incombant à la Ville pour le service de la zone annexée se réduit ainsi à 112,801 77

dont elle a été débitée dans un compte spécial qui figure au bilan sous le titre de : *Ville de Paris, compte de compensation*.

Une autre condition essentielle du nouveau traité a été de mettre fin à toute appréciation arbitraire du pouvoir éclairant. L'administration municipale vérifie tous les soirs, aux termes de notre traité, le pouvoir éclairant et l'épuration du gaz que nous livrons à la consommation.

Ces vérifications ont lieu, hors des usines, dans des locaux choisis d'accord avec l'administration municipale ; elles constatent que le gaz fourni est conforme aux prescriptions du traité. Tout sujet de plainte de ce chef se trouve ainsi écarté.

En ce qui touche l'éclairage municipal, nous vous disions, l'an dernier, que le remplacement du bec à fente étroite par un bec à fente large augmentait sensiblement la puissance de la lumière.

Un document officiel, émané de l'administration municipale, est venu dans l'intervalle confirmer notre assertion. Dans son rapport, en date du 18 novembre 1861, au Conseil municipal, M. le préfet de la Seine a signalé l'amélioration considérable apportée à l'éclairage de la Ville par suite du remplacement de l'ancien brûleur à fente étroite par un brûleur à fente large. Dans ce document, M. le préfet reconnaît que, par la seule substitution aux anciens brûleurs d'un brûleur uniforme à fente large consommant 140 litres de gaz à l'heure, l'intensité de la lumière a plus que triplé, et qu'il a suffi d'une augmentation de dépense de 8 0/0 pour obtenir un accroissement de lumière de 300 0/0 !

Nous nous félicitons d'une solution qui a pour effet, tout à la fois, de tarir la source d'amendes arbitraires, de donner à la Ville une lumière bien supérieure à ce qu'elle était précédemment, et de démontrer à l'administration municipale que les engagements de notre Compagnie sont loyalement exécutés.

Le progrès des consommations de gaz provoqué d'abord par la réduction de prix et développé ensuite par une cause plus permanente, l'extension et les embellissements de Paris, reçoit une impulsion nouvelle de l'application du gaz au chauffage et à divers usages industriels.

Le tableau que nous mettons sous vos yeux constate ce progrès.

La fabrication du gaz, en comprenant celle de toutes les usines qui, depuis 1855, sont devenues la propriété de la Compagnie Parisienne,
avait été en 1855 de 40,774,400 m. c.

		augmentation.
Elle a été en 1856 de	47,335,475	6,561,075 m. c.
— 1857	56,042,640	8,707,165
— 1858	62,159,300	6,116,660
— 1859	67,628,116	5,468,816
— 1860	75,518,922	7,890,806
— 1861	84,230,676	8,711,754

Ainsi pendant les six premières années, l'augmentation a été de 43,456,276 m. c.

Soit 106 0/0.

Et il est essentiel de faire remarquer que la dernière année est celle dont le chiffre d'accroissement est le plus élevé.

Le nombre de nos abonnés qui, au 31 décembre 1860, était de	47,628		
S'est élevé, en 1861, à	51,586	augmentation	3,958
En 1860, le nombre des becs de gaz particuliers était de	396,004		
En 1861, de	462,875	—	66,871
Enfin le nombre des becs d'éclairage public qui, à la fin de 1860, était de	17,538		
A été porté, en 1861, à	20,807	—	3,269

Cette progression si considérable entraînait nécessairement une augmentation proportionnelle des moyens de production.

Voici les dépenses liquidées qu'elle a occasionnées :

DÉPENSE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Terrains.

Le développement à donner à quelques-unes de nos usines, en vue des consommations de gaz présumées, a nécessité l'acquisition en 1861 de 47,134 mètres carrés de terrains ; c'est surtout à Saint-Mandé que nos acquisitions ont été importantes : le prix de ces terrains est de 1,122,073,29.

Usines.

Les dépenses faites en 1861, pour le développement de la puissance des usines, et liquidées au 31 décembre, s'élèvent à 3,807,008 fr. 08 c.

Les chiffres principaux qui entrent dans la composition de cette somme, sont :

A la Villette : Pour le raccordement des voies ferrées de l'usine avec les chemins du Nord et de Ceinture, et pour l'établissement d'une briqueterie, d'une gare de charbons et d'un chantier à coke, etc., de Fr. 522,822 70

A Vaugirard : Pour la construction de deux cuves et d'une cloche de gazomètre, d'une salle d'épuration et de trois batteries de huit fours doubles et accessoires, de 1,313,061 33

A Saint-Mandé : Pour la construction de deux cuves de gazomètres et de leurs cloches, d'une salle d'épuration et de trois batteries de huit fours doubles, citernes et réservoirs à goudrons. 1,634,139 82

Dans les autres usines, il n'a été fait que des travaux complémentaires qui n'ont relativement que peu d'importance.

Canalisation.

Pendant l'année 1861, la canalisation a été développée, soit pour satisfaire aux demandes de l'administration municipale, conformément à notre traité, soit pour conduire le gaz chez de nouveaux abonnés.

Sa longueur totale qui, au 31 décembre 1860, était de	750 kilom.	05 mèt.
se trouvait portée le 31 décembre 1861 à	817	575
C'est une augmentation de	61 kilom.	510 mèt.

La dépense a été de 1,685,960 fr. 91 c.

Entre autres travaux importants, on doit citer :

L'établissement d'une troisième conduite de sortie de 70 centimètres de diamètre, destinée à envoyer le gaz de l'usine de la Villette jusque dans le nouveau quartier de l'Opéra ;

Le prolongement de la grosse conduite de quai de Gèvres vers l'Hôtel de ville, ayant pour but de mettre en communication les usines de Passy et de Saint-Mandé ;

L'établissement, sur le boulevard Saint-Germain, de grosses conduites mettant en communication les usines de Vaugirard et d'Ivry.

En outre de ce développement de la canalisation, il a été pourvu au remplacement de conduites dont le diamètre était devenu insuffisant pour donner passage à tout le gaz qu'exige une consommation toujours croissante. Dans cette catégorie, nous nous bornons à citer le remplacement des conduites de la rue Richelieu et de la rue du Faubourg-Saint-Antoine.

L'ensemble de nos dépenses de premier établissement pendant l'année 1861 et liquidées au 31 décembre, se résume comme suit :

Usines des goudrons de la Villette et d'Ivry,	562,000 »
Dépenses immobilières et frais d'établissement,	319,553 02
Liquidation des usines du Nord et de Saint-Mandé,	94,493 56
Acquisition de terrains,	1,122,073 29
Constructions aux usines,	3,807,008 08
Développements de la canalisation,	1,685,960 91
Branchements et compteurs en location,	820,870 45
Matériel affecté aux charrois,	58,992 72
Matériel d'outillage,	62,700 80
Total,	8,533,652 83

Les travaux de premier établissement, compris dans ces dépenses, et quelques travaux complémentaires moins importants suffiront, pour un certain nombre d'années, à tous les besoins prévus.

Notre actif immobilier de premier établissement était, au 31 décembre, de 84,202,581 78

D'un autre côté, notre capital :

En actions étant de	84,000,100	»
En obligations, de	20,211,000	»
Ensemble,	104,211,000	»
Sur lequel il reste à recouvrer	18,082,862	85

La somme du capital réalisé est de 86,128,137 15

Conséquemment, elle excède encore notre actif de premier établissement de 1,925,655 37

Traités avec les communes de Pantin, Choisy-le-Roi et Saint-Maurice.

Notre sollicitude s'attache à élargir le réseau de notre exploitation, lorsque nous en trouvons l'occasion favorable. C'est ainsi que nous avons conclu, les 29 juin et 10 août 1861, et sauf votre approbation, avec les communes de Pantin et Saint-Maurice des traités d'éclairage, dont la durée coïncide avec celle de la concession de l'éclairage de Paris, et n'expire conséquemment qu'au 31 décembre 1905. Ces traités ont reçu la sanction de l'autorité supérieure.

Un troisième traité attend encore l'approbation de M. le préfet de la Seine; c'est celui passé avec la commune de Choisy-le-Roi.

Ces divers traités reposent sur des bases communes. A part les conditions particulières relatives aux canalisations que la Compagnie se charge d'établir à ses frais, et dont l'importance varie suivant les ressources des localités éclairées, les conditions de prix, d'entretien et de service sont uniformes, et l'économie générale des conventions est identique.

Le prix de l'éclairage municipal est fixé à raison de 20 centimes le mètre cube.

Celui du gaz fourni aux particuliers est fixé, quant à présent, à 40 centimes le mètre cube. Ce prix, à la vérité, n'est pas invariable et pourra être réduit dans des proportions déterminées d'avance à mesure du progrès de la consommation.

L'indemnité d'entretien est de 5 centimes par jour et par appareil en place, c'est-à-dire d'un centime en plus que pour Paris. Ce prix est invariable.

Quant aux conditions générales, elles assurent à la Compagnie :

D'une part, une exonération complète de toute charge d'octroi ou autre, en dehors des prescriptions particulières du contrat;

Et, d'autre part, en ce qui touche l'obligation qui lui incombe de poser des conduites, la garantie d'une consommation, soit publique, soit particulière, produisant une recette annuelle de 60 francs par 10 mètres courants de conduites, recette suffisante pour couvrir la Compagnie de ses premiers déboursés.

Acquisition de l'usine de Boulogne.

Enfin nous avons acquis également, sauf votre approbation et l'autorisation de l'administration municipale, l'usine de Boulogne et les concessions qui forment son périmètre.

Présentation des comptes de l'exploitation.

Après cette rue générale de la situation de la Compagnie, et l'exposé des principaux actes du Conseil d'administration, nous allons vous soumettre les résultats de l'exploitation.

Charbons.

Nous signalerons d'abord une nouvelle économie dans le prix des charbons. Leur coût a été de 2 0/0 moins élevé que la précédente année.

Main-d'œuvre.

D'un autre côté, le prix de la main-d'œuvre a éprouvé un renchérissement qui s'est étendu à toutes les exploitations industrielles.

Coke.

L'emploi du coke, tant pour les usages industriels que pour le chauffage domestique, se généralise de plus en plus.

Bien que la production se soit accrue, la quantité de coke en magasin est moins considérable que l'année dernière.

Les appareils de chauffage que nous faisons établir très-économiquement et que nous cédons à prix coûtant, continuent à se répandre.

En 1859, il n'en avait été fourni que,	382
En 1860, le chiffre s'est élevé à	1,264
En 1861, il a été de	2,103

Sur les ventes de coke effectuées dans Paris, le droit d'octroi payé à la ville s'est élevé à 570,000 francs.

Produits chimiques.

La fabrication des produits ammoniacaux, en 1861, n'a pas été aussi satisfaisante que les précédents années. Ce résultat a été l'effet de la baisse générale du prix des produits chimiques.

RÉSUMÉ DES COMPTES D'EXPLOITATION.

DÉPENSES.

Fabrication.

Charbons distillés pour la production du gaz,	7,902,712	25
Coke, charbon pour le chauffage des fours et cornues,	1,629,914	»
Gaz en magasin le 1er janvier 1861.	13,210	80

Service des usines.

Personnel et main-d'œuvre,	1,090,985	53
Entretien des usines, des fours, des cornues et du matériel,	928,786	64
Frais accessoires de la distillation et frais divers,	631,085	62

Service de l'éclairage et de la canalisation.

Personnel, ingénieurs et agents,	391,579	79
Entretien des conduites,	325,131	99
Contentieux, frais judiciaires, impressions,	65,936	95

Administration centrale.

Personnel,	445,573	02
Frais de bureaux, chauffage, etc.,	109,808	48
Loyers et assurance,	76,079	85
Accidents et secours,	35,366	30
Études et prises de brevets, expériences agglomérées,	182,139	20
Intérêts de fonds et service de caisse,	1,031,007	71
Caisse des retraites,	25,500	»
Caisse de prévoyance,	49,386	04

Charges municipales.

Droit de deux centimes par mètre cube de gaz,	1,479,415	50
Location du sous-sol,	200,000	»
Allumage, extinction et entretien des appareils d'éclairage public,	167,441	25

Charges envers l'État.

Impositions,	102,237	17
Subvention,	8,000	»
Abonnement pour timbres des titres,	38,164	05
Total,	16,928,372	13

PRODUITS.

Le produit de la vente du gaz livré par les usines, s'est élevé à	19,777,234	90
Gaz restant en magasin le 1er janvier 1862,	5,713	60
Coke de cornues,	4,781,270	17
Coke de fours,	886,952	31
Goudrons,	688,453	29
Locations de compteurs, branchements, entretien des robinets, etc,	623,451	39
Briqueterie,	129,205	81
Produits chimiques,	64,253	»
Travaux divers pour les abonnés,	112,716	37
Solde de la liquidation de la zone annexée,	112,801	77
Total,	27,161,914	61
Les dépenses étant de	16,928,372	13
Le bénéfice de l'exercice 1861 est de	10,232,642	48
Et les bénéfices reportés des exercices antérieurs sont de	617,031	01
Total,	10,859,693	49

Nous vous proposons de fixer le dividende de l'exercice 1861 à 70 francs par action, tant ancienne que nouvelle, sous déduction, en ce qui concerne les nouvelles, de 20 francs par action pour intérêts à 5 0/0 des sommes non versées.

Nous avons payé, en octobre dernier, un à-compte de 25 francs par action, réduit, ainsi qu'il vient d'être expliqué, à 5 francs pour les actions nouvelles, ci 3,100,000

Solde à répartir, le 6 avril prochain, 45 francs par action, ci pour 168,000 actions, 7,560,000 10,660,000

Le solde restant des bénéfices sera donc de 199,693 49

Enfin, les bénéfices divers non liquidés et comprenant les intérêts sur immeubles sont de 864,324 86

Il reste donc à reporter un solde de 664,018 35

Ces chiffres, de même que le bilan de la Compagnie au 31 décembre, ont été vérifiés par votre commission des comptes.

Actions nouvelles.

Les actions nouvelles ont été souscrites avec un empressement que vous vous expliquez. Il y avait cependant parmi les propriétaires des actions anciennes, des mineurs, des femmes mariées sous le régime dotal et d'autres personnes frappées d'incapacité légale, à l'égard desquels la Compagnie s'est conformée aux dispositions de l'article 6 des statuts. Les actions nouvelles non souscrites par les ayants droit ont été vendues à leur profit à la Bourse de Paris par le syndic des agents de change.

Obligations nouvelles.

La souscription aux 22,700 obligations dont la création a été autorisée par vos précédentes délibérations, a été ouverte du 6 au 25 avril dernier. Vous vous souvenez, Messieurs, que les obligations étaient exclusivement réservées aux actionnaires dans la proportion d'une obligation pour sept actions. Tous les actionnaires n'ont pas usé du droit qui leur était réservé, et, le 31 décembre, il restait encore à la disposition du Conseil d'administration 2,740 obligations qui ont été vendues depuis au-dessus du prix d'émission.

Immeubles à réaliser.

Les projets de voies publiques qui doivent traverser nos immeubles dans Paris ont été soumis à l'enquête; quelques-unes de ces voies sont même autorisées, mais nulle part il n'y a eu encore un commencement d'exécution. Ce n'est cependant qu'à ce moment que nous pourrons obtenir de ces terrains le prix que nous sommes en droit d'en espérer. Une solution définitive ne doit plus se faire longtemps attendre.

Cependant, après avoir obtenu l'alignement de deux rues, dont l'ouverture est autorisée dans les terrains de l'ancienne usine de Trudaine, nous avons mis ces terrains en vente.

Un premier, de 3,000 mètres de superficie, a été vendu à la Chambre de commerce de Paris, qui nous a donné en échange un terrain de 1,000 mètres attenant aux nôtres, situé au coin de la rue des Martyrs, et nous a payé une soulte de 201,000 francs.

La vente du surplus a été confiée à des entrepreneurs qui nous garantissent un prix convenable; mais la Compagnie aura à supporter le montant des expropriations à faire pour l'ouverture des rues.

Pour réaliser cette vente totale ou partielle, il est nécessaire que vous complétiez les pouvoirs que vous avez donnés précédemment au Conseil d'administration. Une résolution vous sera proposée à cet égard.

Nous avons dit, l'année dernière, que les terrains compris dans les apports des anciennes compagnies, et ne pouvant plus être utilisés pour l'exploitation, figuraient dans notre actif de premier établissement, au 1er janvier 1856, pour une somme de 5,793,459 francs que l'on avait suppléé à ce capital, provisoirement immobilisé, par un emprunt équivalent, dont les intérêts avaient grevé, depuis 1856, l'exploitation, et réduit d'autant les dividendes; qu'à mesure de la vente de ces immeubles, et sur leur plus-value réalisée, ces intérêts seraient restitués à l'exploitation.

Ces intérêts, réglés au 31 décembre 1861, s'élevaient à 480,443 fr. 46 c., qui se trouvent compris au bilan dans la somme des bénéfices divers non liquidés.

Voici dans quelles circonstances et à quelles conditions :

A l'expiration de la société chargée de l'éclairage de communes de Boulogne, Sèvres, Suresnes et Saint-Cloud, l'usine à gaz de Boulogne a été mise en vente à la Chambre des notaires.

Le président de votre Conseil d'administration, agissant et se portant fort pour la Compagnie, s'est rendu adjudicataire de cet immeuble au principal de 700,000 francs.

Les traités d'éclairage avec les communes de Boulogne, de Sèvres, de Suresnes et de Saint-Cloud, dont la Compagnie se trouve en possession comme conséquence de cette acquisition, ont les durées suivantes :

Commune de Boulogne, jusqu'au	23 juillet	1873.
— Saint-Cloud,	1er janvier	1875.
— Sèvres,	10 avril	1881.
— Suresnes,	31 décembre	187

Nous avons exploité l'usine de Boulogne au compte de la Compagnie à partir du 1er septembre 1861. Les bénéfices de ces quatre mois se sont élevés à 5[illegible],121 fr.

Malgré l'évidence de ces avantages, cette acquisition ne pouvant être définitive pour la Compagnie qu'avec votre approbation, l'usine de Boulogne n'a pas été incorporée à notre réseau; elle est restée l'objet d'une comptabilité distincte en attendant votre décision à laquelle toute liberté vous est laissée.

Caisse de prévoyance.

La caisse de prévoyance a pour but de donner à nos employés et ouvriers malades ou blessés dans l'exercice de leurs fonctions les secours médicaux et pharmaceutiques dont ils ont besoin, et la moitié de leurs appointements pendant la durée de la maladie. Huit médecins sont chargés de ce service. Ils ont, en 1861, traité à domicile 2,514 malades, dont la durée moyenne de la maladie a été de neuf jours.

La dépense de ce service s'est élevée à	80,258 35
Le produit de la retenue de 1 0/0 sur les appointements du personnel, l'allocation égale à cette retenue accordée par la Compagnie et le montant des amendes, ont donné,	100,355 67
Les ressources ont donc excédé les besoins, et le solde créditeur reporté à l'exercice prochain s'élève à	20,107 32

Caisse des retraites.

Cette Caisse ne doit commencer à servir des retraites qu'à dater du 1er janvier 1881; mais son règlement permet qu'il soit prélevé sur ses ressources quelques secours temporaires en faveur d'anciens employés devenus incapables de remplir leurs fonctions.

Ces secours pour 1861 se sont élevés à. . 1,672 fr.

Les fonds provenant de la dotation ou des dons particuliers ont été placés, conformément aux délibérations du Conseil d'administration, sur actions et obligations de la Compagnie. Cette caisse possédait au 31 décembre 1861 :

9 actions libérées, 155 actions de nouvelle émission, 116 obligations, et 11,218 francs en argent.

En résumé, Messieurs, notre Compagnie est restée dans un état prospère tout en pourvoyant largement à tous les besoins de l'important service dont elle est chargée. Nos usines vont atteindre une puissance de production annuelle de cent millions de mètres cubes de gaz, et la canalisation présente un développement de 817 kil., sur lequel le gaz est livré à 52,000 abonnés et alimente 20,807 lanternes publiques.

Notre service, sur cette vaste étendue, a lieu avec régularité et satisfait à toutes les exigences.

Le progrès ne s'arrête pas, et nos ressources ne lui feront pas défaut. Quand il s'agit d'immobilisations de fonds sollicitées par les besoins de la consommation, notre industrie a cet avantage que la seule nécessité de la dépense en garantit le revenu.

Notre entreprise est désormais solidement assise. Grâce aux améliorations et aux économies que nous nous sommes efforcés d'introduire dans toutes les branches du service, les résultats obtenus ont assuré au capital ces rémunérations progressives qui ont élevé de 15 à 45 fr. par action le dividende complémentaire excédant l'intérêt du capital versé, et permettent que ce même dividende de 45 fr., réparti l'année dernière à 110,000 actions, soit acquis cette année à 168,000.

Comme démonstration de prospérité, ces chiffres n'ont pas besoin de commentaires.

Mais ce n'est pas seulement à la Compagnie que notre exploitation devait profiter; la Ville aussi en recueille de grands avantages. Par son traité elle obtient à moitié prix le gaz de l'éclairage municipal, éclairage considérable, alimenté, comme vous l'avez vu, par 20,800 lanternes, qui répandent dans toutes les voies publiques de Paris une abondante lumière. Puis, en attendant la période de sa participation à nos bénéfices, elle réalise au profit de la caisse municipale, à titre de location de sous-sol, de redevance sur le gaz et de droit d'octroi sur le coke, des perceptions dont l'ensemble, pour l'année 1861, s'est élevé à 2,249,000 fr.

Tandis qu'à son prix réduit le gaz de l'éclairage municipal ne représente qu'une dépense de 1,052,000 fr.

Ces chiffres vous permettent d'apprécier maintenant le double intérêt du lien formé entre la Ville et la Compagnie.

Aux termes des statuts, le Conseil d'administration doit être renouvelé par cinquième chaque année.

Les membres sortant sont désignés par le sort et ensuite par rang d'ancienneté. Ils sont rééligibles.

Cette année, les membres sortant, désignés par le sort, sont :

MM. Dassier,
Baron Roger,
J. Dubochet,
Bixio.

Vous aurez, Messieurs, à pourvoir à leur réélection ou à leur remplacement.

Nous vous proposons d'adopter les résolutions suivantes :

RÉSOLUTIONS.

Première résolution.

Les comptes et inventaires de l'exercice 1861 sont approuvés.

Deuxième résolution.

Le dividende de l'exercice 1861 est fixé à 70 fr. par action, sous déduction, en ce qui concerne les actions nouvelles, de 20 francs par action pour intérêts à 5 0/0 des sommes non versées.

En conséquence, déduction faite de 25 francs payés en octobre dernier aux actions anciennes, et de 5 francs aux actions nouvelles, le solde du dividende est de 45 francs par action, à répartir au 6 avril prochain.

Troisième résolution.

Les traités pour l'éclairage et le chauffage par le gaz des communes de Choisy-le-Roi, Pantin et Saint-Maurice sont approuvés.

Quatrième résolution.

L'acquisition faite par le président du Conseil d'administration, agissant et se portant fort pour la Compagnie parisienne de l'usine de Boulogne et des droits attachés à son exploitation est approuvée.

Cinquième résolution.

Comme conséquence de l'autorisation accordée au Conseil d'administration, par la délibération du 29 mars 1848, de vendre les immeubles qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation, l'assemblée ratifie les ventes déjà faites des terrains provenant de l'ancienne usine Trudaine, et autorise spécialement le Conseil d'administration à procéder à la vente du surplus desdits terrains, ainsi que de ceux dépendant des anciennes usines Poissonnière, de la Tour, de Batignolles, et de l'immeuble de la Chopinette, de la rue de Malte et du quai Valmy.

Renouvellement partiel du Conseil d'administration.

Nomination de la commission de vérification des comptes.

Toutes les résolutions portées au rapport qui précède ont été adoptées à l'unanimité par l'assemblée.

Les membres sortant du Conseil d'administration ont été réélus.

Les membres de la commission de vérification des comptes ont été réélus à l'exception du général Moreau, démissionnaire, pour cause de santé, qui a été remplacé par M. Doazan.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Dans sa séance de ce jour, le Conseil a décidé qu'il proposerait à l'assemblée générale des actionnaires de fixer à cent francs le revenu afférent à l'exercice de 1861.

Le Conseil proposera également de porter à un compte de réserve exceptionnelle une somme de deux millions, indépendamment de la réserve statutaire.

Paris, 14 mars 1862.

Le directeur, C. DIDION.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Dans sa séance du 13 mars, le Conseil d'administration a décidé qu'il proposerait à l'assemblée générale des actionnaires, qui doit se réunir le 29 mars courant, de fixer à 42 fr. 50 c. par action le revenu total de l'exercice 1861, sur lequel 17 fr. 50 c. ont déjà été distribués pour intérêts le 1er octobre dernier.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

11e *tirage des obligations foncières* 5 0/0.

Le 11e tirage semestriel des obligations foncières 5 0/0 aura lieu le 22 mars, à 2 heures.

Les obligations sorties seront remboursées au pair.

37e *Tirage des obligations foncières* 3 *et* 4 0/0.

Le trente-septième tirage semestriel des obligations 3 et 4 0/0 aura lieu le 22 mars, à 2 heures 1/2.

Le premier numéro sortant gagnera un lot de	100,000 fr.
Le deuxième numéro sortant gagnera un lot de	50,000
Le troisième numéro sortant gagnera un lot de	20,000
Total	170,000 fr.

Les obligations qui sortiront ensuite seront remboursées, les 4 0/0 au pair, et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0.

Dans ce tirage, les titres de 1,000 francs et les promesses ont droit à la totalité du lot; les titres de 500 francs, à la moitié, et les coupures de 100 francs, au dixième.

1er *tirage des obligations communales* 5 0/0.

Le 1er tirage semestriel des obligations communales 5 0/0 aura lieu le 22 mars, à 3 heures.

Les obligations sorties seront remboursées au pair.

3e *Tirage des obligations communales* 3 0/0.

Le deuxième tirage semestriel des obligations communales 3 0/0 aura lieu le 22 mars, à 3 heures et demie.

Le premier numéro sortant gagnera un lot de	100,000 fr.
Le deuxième, le troisième, le quatrième, le cinquième, un lot de 10,000 francs chacun, soit ensemble	40,000
Les dix numéros suivants, un lot de 1,000 francs chacun, soit ensemble	10,000
Total	150,000 fr.

Les obligations qui sortiront ensuite seront remboursées au pair, sous la déduction des versements non effectués.

Dans ce tirage, les obligations de 500 francs ont droit à la totalité du lot, et les coupures de 100 francs, au cinquième.

MM. les porteurs d'obligations communales 3 0/0 sont prévenus que ceux d'entre eux qui n'auront pas effectué les versements exigibles, avant le 22 mars, ne participeront pas au bénéfice de ce tirage.

CRÉDIT COLONIAL.

2e *emprunt de* 3 *millions* 5 0/0, *avec lots*, en obligations de 500 francs et en coupures de 100 francs, remboursables en vingt années, par voie de tirages au sort.

INTÉRÊT.

25 *fr. par obligation de* 500 *fr.*;
5 *fr. par coupure de* 100 *fr.*

payables par semestre au Comptoir d'escompte à Paris.

LOTS.

20 LOTS DE 10,000 FR., UN PAR ANNÉE;
20 LOTS DE 2,000 FR., UN PAR ANNÉE;
202 LOTS DE 500 FR.; 358 LOTS DE 250 FR.,

distribués par échelle progressive sur les vingt tirages.

Prix de la souscription au comptant :

500 FR. PAR OBLIGATION; 100 FR. PAR COUPURE,

avec jouissance du 1er février 1862.

On souscrit à Paris : au *Comptoir d'escompte* et chez MM. *Emile Erlanger et Ce*, 21, rue de la Chaussée-d'Antin.

Transmettre les fonds par lettre chargée.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de 3 0/0. La Société se charge **GRATUITEMENT**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur, président, Marquis G. d'AUDIFFRET.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1696 —

14e année. — 9me semaine.

Du 26 février au 4 mars 1862.

160.820 Voyageurs	346.105 35
Bagages, Marchandises, etc.	877.843 05
Total	1.223.948 40
Recettes antérieures	9.200.485 21
Total général	10.424.433 61
9e semaine de 1862	1.223.948 40
Semaine correspondante de 1861	1.238.790 59
Différence	14.842 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	10.424.433 61
— — 1861	10.505.945 91
Différence	81.512 30

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 décembre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 déc. 1861	49.451.671 83
Du 1er janvier au 31 déc. 1860	45.706.371 22
Différence en faveur de 1861	3.745.300 61

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 déc. 1861	20.382.632 16
Du 1er janvier au 31 déc. 1860	18.017.259 67
Différence en faveur de 1861	2.365.372 49
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux	6.110.673 10

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 4175 kil. — 1862... 4175 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 4175 kil. — 1862... 4175 kil.

Du 26 février au 4 mars 1862.

82.[illegible] Voyageurs	356.664 75
Bagages, Marchandises, etc.	820.248 52
Total	1.176.913 27
Semaine correspondante de 1861	1.275.866 97
Différence	98.953 70
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	10.063.263 83
— — 1861	11.054.870 84
Différence	991.607 01

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 401 kil. — 1862... 692 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 401 kil. — 1862... 692 kil.

22.954 Voyageurs	50.927 16
Bagages, Marchandises, etc.	117.981 32
Total	168.908 48
Semaine correspondante de 1861	101.201 14
Différence	67.707 34
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.467.979 07
— — 1861	864.748 01
Différence	603.231 06

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 26 février au 4 mars 1862.

170.069 Voyageurs	550.535 60
Bagages et marchandises	1.701.822 16
Total	2.252.357 76
Semaine correspondante de 1861	2.130.075 56
Différence	122.282 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	20.489.701 25
— — 1861	18.272.113 45
Différence	2.217.590 80

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

16.270 Voyageurs	39.581 10
Bagages, Marchandises, etc.	80.246 73
Total	119.827 83
Période correspondante de 1861	125.389 22
Différence	5.561 39
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	923.115 15
— — 1861	936.607 34
Différence	13.492 19

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 325 —

46.129 Voyageurs	119.876 45
Bagages et Marchandises	387.761 10
Total	507.637 55
Semaine correspondante de 1861	346.142 60
Différence	161.494 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.304.277 24
— — 1861	2.691.936 65
Différence	1.612.340 59

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1313 kilomètres.
1861. — 1313

Du 26 février au 4 mars 1862.

273.117 Voyageurs	390.036 95
Marchandises, etc. — Gr. vitesse	73.880 15
— — Pet. vitesse	474.248 65
Total	938.165 75
Semaine correspondante de 1861	859.995 45
Différence	78.170 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	7.678.196 90
— — 1861	7.689.056 35
Différence	10.859 45

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 décembre 1861-1860

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

Année 1861, 900 kilomètres	50.736.274 94
— 1860, 900 —	46.770.296 98
Différence	3.965.977 96

RÉSEAU MIXTE.

Année 1861, 295 kilomètres	4.313.793 41
— 1860, 288 —	4.017.276 97
Différence. 7 —	296.516 44

NOUVEAU RÉSEAU.

Année 1861, 18 kilomètres	171.287 84
— 1860, 18 —	135.506 58
Différence	35.781 26
Différence totale : 7 kilom.	4.298.275 64

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 26 février au 4 mars 1862.

155.362 Voyageurs	352.942 75
Bagages, Marchandises, etc.	798.310 97
Total	1.151.253 72
Semaine correspondante de 1861	1.136.757 55
Différence	14.496 17
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	10.373.983 59
— — 1861	10.180.161 78
Différence	193.821 81

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 160 kilomètres

5.135 Voyageurs	8.870 30
Bagages, Marchandises, etc.	26.860 85
Total de la semaine	35.731 15
Semaine correspondante de 1861	3.574 80
Différence	32.156 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	251.153 70
— — 1861	34.205 12
Différence	216.948 58

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 795 kilomètres.
1861. — 790 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 26 février au 4 mars 1862.

54.448 Voyageurs	149.492 05
Bagages, Marchandises, etc.	453.421 35
Total	602.913 40
Canaux	44.361 58
Totaux réunis	647.274 98
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer	489.633 44
— Canaux	43.359 05
Total	532.992 49
Différence	114.282 49

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	5.427.223 05
— — 1861	4.803.462 04
Différence	623.761 01

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 164 kilomètres
Février 1862.

21.239 Voyageurs	31.849 09
Bagages, Marchandises, etc.	44.158 48
Total	76.007 57
mois correspondant de 1861	40.419 31
Différence	35.588 26
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	160.115 42
— — 1861	85.030 54
Différence	75.084 88

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 187 kilomètres.
1861. — 184 —

Du 26 février au 4 mars 1862.

14.267 Voyageurs	23.249 17
Bagages, Marchandises, etc.	57.717 21
Total	80.966 38
Semaine correspondante de 1861	66.759 19
Différence	14.207 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	711.725 99
— — 1861	596.120 03
Différence	115.605 96

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.

Du 26 février au 4 mars 1862.

Voyageurs	2.156 35
Bagages, Marchandises, etc.	26.100 80
Total	28.257 15
Semaine correspondante de 1861	29.853 35
Différence	1.596 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	274.103 55
— — 1861	258.376 95
Différence	15.726 60

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 26 février au 4 mars 1862.

14.952 Voyageurs	25.252 70
Bagages, Marchandises, etc.	31.339 13
Total	56.591 83
Semaine correspondante de 1861	53.711 17
Différence	2.880 66
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	445.523 19
— — 1861	450.677 29
Différence	4.154 10

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

n'ont Voyageurs	2.192 »»
Bagages, Marchandises, etc.	1.863 »»
Total	4.055 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1862	29.991 »»

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1286 —

Du 26 février au 4 mars 1862.

64.098 Voyageurs	206.710 32
Bagages, Marchandises, etc.	720.302 22
Transports militaires	69.300 51
Total	996.313 05
Semaine correspondante de 1861	885.150 28
Différence	110.162 77

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 390 kilomètres.
1861. — 364 —

33.215 Voyageurs	66.850 10
Bagages, Marchandises, etc.	54.850 76
Transports militaires	4.702 29
Total	126.403 15
Semaine correspondante de 1861	105.032 42
Différence	21.370 73

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1936 kilomètres.
1861. — 1650 —

En 1862	1.122.716 21
En 1861	990.982 71
Différence	131.733 50

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	10.181.104 91
En 1861	7.999.683 21
Différence	2.181.421 70

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 194 kilomètres.
1861. — 147 —

13.919 Voyageurs	34.996 30
Bagages, Marchandises, etc.	29.474 67
Transports militaires	10.103 90
Total	78.477 97
Semaine correspondante de 1861	57.910 48
Différence	15.667 49
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	615.713 23
— — 1861	519.094 90
Différence	96.618 33

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 26 février au 4 mars 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

9.221 Voyageurs	61.605 91
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	12.663 11
— (Petite vit.)	185.106 64
Total de la semaine	259.375 66

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

7.522 Voyageurs	17.422 60	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	2.272 54	33.208 2
Marchandises. (Petite vitesse)	13.513 01	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1861 Longueur exploitée : 114 kilomètres.

2.801 Voyageurs	7.700 58	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.536 37	18.581 [illegible]
Marchandises. (Petite vitesse)	9.344 92	

Total des trois lignes réunies	311.165 [illegible]
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	2.510.872 [illegible]
Total général des recet. en 1862	2.822.038
— — 1861	2.796.141
Différence	25.897

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1314 kilomètres.
1861. — 1314 —

Du 26 février au 4 mars 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	258.575 »»
[illegible] quintaux Marchandises.	590.427 50
Total	849.002 50
Semaine correspondante de 1861.	914.717 50
Différence	65.715 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6 690.647 50
— — 1861.	8.379.802 50
Différence	1.689.155 »»

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 251 kilomètres.
1861. — 301 —

Du 26 février au 4 mars 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	35 012 96
Marchandises	49.981 50
Total	84.993 85
Produit annuel par kilomètre	14 390 »»

Ligne de l'Escurial.

Voyageurs	7.607 58
Marchandises	5.956 13
Total	13 563 71
Produit annuel par kilomètre	14.145 »»
Total de la semaine	98.557 56
Semaine correspondante de 1861	122.455 33
Différence	23.897 77
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	949.057 85
— — 1861.	865.533 57
Différence	83.524 28

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novgorod.

Longueur exploitée totale, 885 kilomètres.

Du 22 au 28 janvier 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

12 8[illegible]5 Voyageurs	93.089 24
Marchandises	138.247 30
Total	231.336 54
Recettes antérieures en 1862	891.943 34

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 2 au 8 mars 1862.

29 910 Voyageurs	29 550 »»
Bagages, Marchandises, etc.	28.690 »»
Total	58.240 »»
Semaine correspondante de 1861.	51.315 »»
Différence	6.925 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	512.140 »»
— — 1861.	500.744 »»
Différence	11.396 »»

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 263 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 26 février au 4 mars 1862.

30.580 Voyageurs	44.919 90
Bagages, Marchandises, etc.	62.716 79
Total	107 636 69
Semaine correspondante de 1861.	102.264 95
Différence	5 371 74
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	838 673 17
— — 1861.	805.261 56
Différence	33.411 61

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 134 kilomètres.

Du 12 au 18 février 1862.

7e semaine	28.258 05
Subvention annuelle, 630.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	40 073 85
Semaine correspondante de 1861.	32.867 65
Différence	7.206 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	271 110 10
— — 1861.	227.151 35
Différence	43.958 75

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 395 kilomètres.

Du 26 février au 4 mars 1862.

11.493 Voyageurs	44.917 49
Marchand., cargaison, équipages	71.206 72
Total	116.124 20
Semaine correspondante de 1861	60.655 25
Différence	55.468 95
Moyenne de la recette kilomét.	16 543 83
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	946.530 13

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 26 février au 4 mars 1862.

33.725 Voyageurs	59.320 30
Bagages, marchandises, etc.	39.628 43
Recettes diverses	4.344 78
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis	28.505 57
Total	131.799 08
Semaine correspondante de 1861.	115.898 45
Différence	15 900 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.031.596 50
— — 1861.	1.047.812 82
Différence	16.216 32

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 170 kilomètres.

Du 26 février au 4 mars 1862.

Voyageurs	17.806 97
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	2 450 90
Marchandises (petite vitesse)	16.078 98
Total	36 336 85

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 450.
1861. Kilomètres exploités : 418.

Du 26 février au 4 mars 1862.

20.786 Voyageurs	24.367 »»
4.319 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	26.978 14
Total	51.345 14
Semaine correspondante de 1861.	35.115 67
Différence	16.229 47
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	381.910 30
— — 1861.	275.726 44
Différence	106.183 86

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 109 kilomètres.

Du 12 au 18 février 1862.

18.061 Voyag., Bagag. et March.	60.818 97
Semaine correspondante de 1861.	52 983 34
Différence	7.835 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	435.105 23
— — 1861.	350.375 16
Différence	84.730 07
Augmentation kilométrique	6.31 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 89 kilomètres.
1861. — 31 —

Du 19 au 25 février 1862.

3.130 Voyageurs	3.375 61
Bagages, articles de messagerie.	440 68
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	23.497 76
Total de la semaine	27.313 05
Recettes antérieures	158 352 65
Total	185 665 70
Recettes de la semaine en 1862.	27 313 05
Période correspondante de 1861.	9.581 74
Différence	17.731 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	185.665 70
— — 1861.	68.425 91
Différence	117.239 79

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de février 1862	13.195 04
— — 1861	19.739 66
Différence	6.544 62

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Du 19 au 25 février 1862.

Voyageurs	6.409 55
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	355 78
— (Petite vit.).	2.170 01
Total	8.935 34

ANVERS A GAND

Février 1862	56.292 62	2 mois 1862	116.171 57
Id. 1861	62.195 53	Id. 1861	106.050 90
Différence	5.902 91		10.120 67

OMNIBUS DE PARIS

Du 5 au 11 mars 1862.

		Par journée d'omnibus en Paris.	Banlieue.
Recettes	208.214 70	79 13	41 06
Semaine correspondante de 1861	201.084 50	79 61	44 74
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	2.818.687 75	76 08	40 14
Période correspondante de 1861	2.551.622 30	72 37	41 20
Différence	267.065 45	2 31	1 24

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Paiement du vingtième coupon des actions.

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le solde du dividende de l'exercice 1861 sera payé à la caisse centrale, à partir du 1er avril prochain, sous déduction pour les titres au porteur de l'impôt qui est fixé comme suit :

90 centimes pour les actions entières ;

60 centimes pour les actions de dividende.

Comme d'ordinaire, les coupons d'actions au porteur et les certificats d'inscription d'actions nominatives seront reçus, dès le 15 mars courant, de 10 à 2 heures, dans les bureaux de la Compagnie, rue de Clichy, 19. Il sera délivré aux déposants un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il s'agit de titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Le directeur,
C. DIDION.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

A partir du 25 mars courant, les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843), seront admis à déposer leurs titres, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, pour le paiement du coupon d'intérêts n° 38, qui aura lieu à partir du 1er avril.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Assemblée générale des actionnaires.

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire le 29 avril prochain, à 3 heures précises, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quarante actions de la Compagnie devront, conformément à l'article 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, du 1er au 12 avril, de 11 *heures à 3 heures*, pour faire le dépôt de leurs titres, soit en actions au porteur (coupon de mai détaché), soit en certificats de dépôt à la Banque de France, au Comptoir d'escompte, au Crédit mobilier, et retirer leurs cartes d'admission. Les cartes seront aussi délivrées sur la présentation de certificats d'inscriptions nominatives.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

SECTION SUD DU RÉSEAU,

rue Laffitte, 17.

Obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée (emprunt de 60 millions).

Le semestre d'intérêts échéant le 1er avril 1862 sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille, à raison de :

12 fr. 50 c. par obligation nominative ;

12 fr. 16 c. par coupon d'obligation au porteur (déduction faite de l'impôt).

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 24 mars courant, de 10 heures à 2 heures, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 17.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Section sud du réseau,

Rue Laffitte, 17.

Il sera procédé le vendredi 21 mars courant, à 2 heures de l'après-midi, dans une des salles de l'administration, au tirage au sort :

1° De 416 obligations de l'emprunt 5 0/0 de soixante millions de l'*ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée* ;

2° De 43 obligations créées en représentation des actions de l'*ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille*.

Les obligations désignées par le sort seront remboursées, à raison de 625 francs chacune, à partir du 1er avril prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE SARAGOSSE A PAMPELUNE

MM. les porteurs d'obligations du chemin de fer de Saragosse à Pampe-

lnne sont prévenus que le coupon n° 4 échéant le 1er avril prochain, sera payé, à dater dudit jour, à raison de 7 fr. 50 c. par coupon :

A Paris, chez M. L. de Cuadra, banquier, rue Taitbout, 59 ;
A Madrid, chez M. J. de Salamanca;
A Lyon, A Toulouse, A Bordeaux, A Marseille, } au syndicat des agents de change.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Emission de 22,000 actions privilégiées.

Le Conseil d'administration de la Compagnie, conformément aux résolutions adoptées par l'assemblée générale des actionnaires en date du 28 février dernier, a décidé qu'il serait procédé à l'émission de 22,000 actions privilégiées au porteur, au capital de 500 francs, portant intérêt à 6 0/0 (soit 30 francs par action) payable par semestre le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, avec amortissement en trente ans.

L'intérêt et l'amortissement du capital de 500 francs sont prélevés (par préférence et privilége sur les actions ordinaires) sur les produits nets de l'exploitation, ou sur les fonds provenant des garanties des gouvernements, après avoir assuré, toutefois, le service des obligations. Les actions privilégiées n'auront droit à aucun dividende, en sus de l'intérêt à 6 0/0 et de l'amortissement du capital de 500 francs.

L'émission de ces actions privilégiées est faite au prix de 410 francs, payable comptant en souscrivant, chacune avec jouissance du 1er avril 1862. Afin de faciliter ce paiement, la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour qu'une avance fût faite à ceux de MM. les actionnaires ou souscripteurs qui le désireront. Ils pourront en conséquence, en faisant un premier versement de 410 francs, demander dans le même bureau une avance de 300 francs, sur dépôt de leurs titres, remboursable par tiers, de trois mois en trois mois. Cette avance sera faite au taux de 6 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires qui auront droit à une action 1/3 privilégiée pour 10 actions actuelles présentées.

Chaque actionnaire aura le droit de demander un plus grand nombre d'actions privilégiées, la répartition se faisant toujours au prorata des actions actuelles présentées.

Le public est admis à souscrire en même temps pour le cas où la souscription ne serait pas entièrement couverte par les actionnaires.

Il devra être fait un versement provisoire de 40 francs par chaque action souscrite éventuellement, soit par les actionnaires, en sus de leur droit, soit par le public : le surplus du versement étant exigible lors de la répartition définitive et dans les conditions énoncées ci-dessus pour la souscription par les actionnaires.

Les porteurs d'actions de Frascati ouront des mêmes droits, dans la proportion [illegible] actions de la Société générale des chemins de fer Romains, qui leur sont attribuées, soit une action 1/3 privilégiée pour 27 actions de Frascati.

La souscription sera ouverte du 1er au 15 avril inclusivement.

On souscrit :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, n° 72;

A Rome, à la Banque des Etats pontificaux.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

MM. les porteurs d'actions et obligations de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er avril prochain, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir :

A raison de 7 fr. 50 c. pour les obligations;
Et de 15 fr. » c. pour les actions ;

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse générale de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Garcia, 23.

Paris, 12 mars 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'actions et obligations (premier emprunt) de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er avril prochain, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c. :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 12 mars 1862.

CHEMIN DE FE RDE

BARCELONE A SARAGOSSE

L'assemblée générale du 2 courant, ne s'étant pas trouvée en nombre suffisant pour délibérer, a été remise au 22 de ce mois.

Les actionnaires porteurs de dix actions au moins qui voudraient y assister, peuvent déposer leurs titres jusqu'au 15 courant inclusivement, de 10 heures à 3 heures, chez MM. *Ad. Marcuard et Cie*, 48, rue Bergère, à Paris.

Il leur sera délivré en échange des récépissés qui leur serviront de carte d'admission.

Barcelone, le 4 mars 1862.

L'administrateur gérant,
JOAQUIN ARIMON.

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres que l'assemblée générale ordinaire se réunira le 15 avril prochain, à Bruxelles, salle Kevers, rue du Parchemin, 8, à midi.

Pour être admis à cette assemblée, il faut être porteur de quinze actions au moins, et les avoir déposées au moins dix jours à l'avance.

A Bruxelles, chez MM. Trumper et Maërtens, 4, rue Parchemin ;

A Gand, à l'agence commerciale de la Compagnie, 39, rue Comte de Flandres;

A Paris, chez MM. G. de Blonay et Ce, 30, rue Drouot.

Nota. Après l'assemblée générale, il sera procédé en séance publique au tirage au sort des obligations à amortir cette année, conformément au tableau annexé aux titres.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE PARIS

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le lundi 31 mars 1862, à 3 heures, rue de la Victoire, 48, salle Herz, à l'effet de statuer : 1° sur l'approbation des comptes de 1861; 2° sur l'annulation d'obligations anciennes de la Compagnie jusqu'à concurrence de 2,000, et leur remplacement par un même nombre d'obligations nouvelles, dans le but de répartir, aussi également que possible, les charges de l'amortissement sur toute la durée de la concession.

MM. les actionnaires porteurs de six actions au moins, qui désireraient assister à l'assemblée, devront déposer leurs titres avec leurs procurations, s'ils sont mandataires, ou présenter leurs certificats de propriété nominatifs délivrés par la Compagnie, avant le 25 mars, à la caisse de la Société de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 11 heures à 2 heures. Il leur sera donné récépissé des titres déposés, et il leur sera remis une carte d'admission nominative.

Les tableaux à l'appui des comptes seront remis au secrétariat général de la Compagnie, rue Saint-Honoré, 155, à partir du vendredi 28 mars, à ceux de MM. les actionnaires qui en feront la demande, et sur la représentation de leurs cartes d'admission.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES

DE COMMENTRY

ET DES FORGES ET FONDERIES

DE FOURCHAMBAULT,

Montluçon, Imphy, Torteron et La Pique.

MM. les actionnaires de la Société Boignes, Rambourg et Ce, sont convoqués en assemblée générale ordinaire le samedi 5 avril prochain, à 3 heures, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour délibérer et statuer, conformément aux dispositions de l'acte de société, articles 23, 24 et 27.

Pour faire partie de l'assemblée, il faut posséder cinquante actions. Les titres au porteur devront être déposés, et les certificats d'actions nominatives présentés du 20 au 30 mars :

A Paris, au siége social, place Vendôme, 16, ou à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, et chez MM. Ve Morin, Pons et Morin.

Il sera remis en échange une carte nominative et personnelle.

Avis aux actionnaires.

CHARBONNAGE DE QUIROS

EN ASTURIE (Espagne).

La Société qui est formée en commandite pour l'exploitation de ce charbonnage, sera administrée par le gérant actuel de la *Compagnie des mines et fonderies de la province de Santander*, laquelle s'intéresse dans l'exploitation de Quiros pour 550,000 francs.

Sur le capital social de 1,000,000 de francs, il ne reste à souscrire que 200,000 francs, représentés par 400 actions de 500 francs, et d'après une condition des apports sociaux, il revient, pour prime, une action libérée de 500 francs, par cinq actions qui seront souscrites.

MM. les actionnaires de la *Compagnie des mines et fonderies de la province de Santander* ont droit de préférence pour la souscription des 400 actions, et pour la prime y attachée jusqu'au 10 avril 1862, jour fixé pour la clôture de la souscription.

S'adresser, pour souscrire et pour tous renseignements préliminaires, à M. Bernière, gérant, à Paris, rue Saint-Georges, 2 *bis*, de midi à quatre heures.

HAUTS-FOURNEAUX DE LA COTE-D'OR

Baisse de mise à prix.

Etude de Me Jules ROGER, avoué Dijon, rue Chabot-Charny, 61.

L'adjudication définitive des haut fourneaux et forges de la Côte d'O dépendant de la Société Thoureau Ce, en faillite, aura lieu en la chambre des notaires de Dijon, le mercre 26 mars 1862, à 1 heure après-mi par le ministère de Me Blondel Virely, notaires à Dijon, sur l mises à prix ci-après :

1° L'usine de Velars, mise à pr réduite 250,000

2° L'usine de Veuvey, mise à prix réduite.... 45,000

3° Le haut-fourneau de Blenay, mise à prix réduite..... 45,000

4° Les usines de Villecomte, mise à prix réduite 25,000

5° Les mines de Tarsul avec moulin et 13 hectares de près, mise à prix réduite 70,000

S'adresser, pour tous les renseignements, à Me Blondel et Vin notaires, et à Me Roger, avou Dijon.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époque jouissance	Dénomination	Samedi 8 Comptant	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Comptant	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Comptant	Mardi 11 Terme	Mercredi 12 Comptant	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Comptant	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Comptant	Vendredi 14 Terme
182.500	1000	libérés	100 »	Janv.-juillet	**Banque de France**	3090 —	—	3090 —	3100 —	3040 —	3046 —	3105 —	3110 —	3100 —	—	3110 —	—
40.000	500	Id.	44 »	Id.	**Comptoir national d'escompte**	610 —	—	610 —	—	638 75	—	637 50	615 —	610 —	—	637 50	—
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	**Crédit foncier de France**	1195 —	1195 —	1186 —	1190 —	1190 —	1175 —	1175 —	1182 50	1190 —	1185 —	1185 —	1185 —
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	485 —	—	483 75	—	485 —	—	485 —	—	485 —	—	483 75	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	460 —	—	460 —	—	460 —	—	460 —	—	460 —	—	460 —	—
400.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10es d'obligations, 4 0/0	97 50	—	97 50	—	97 50	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—
	100	Id.	3 »	Id.	— id., 3 0/0	91 25	—	91 25	—	91 25	—	91 25	—	91 25	—	91 25	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	—	—	1020 —	—	1020 —	—	1020 —	—	1020 —	—	1020 —	—
25.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales, 0 0/0 t. payé	433 75	—	425 —	—	425 —	—	427 50	—	427 50	—	430 —	—
»	100	Id	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	98 75	—	—	—	98 75	—	98 75	—	98 —	—	—	—
25.000	500	250	15 »	Mai et nov	— Oblig. commun. 250 fr. payé	—	—	430 —	—	430 —	—	428 75	—	428 75	—	430 —	—
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	**Crédit industriel et commercial**	560 —	—	560 —	—	560 —	—	565 —	—	565 —	565 —	—	565 —
120.000	500	libérés	50 »	Id.	**Société gén. de Crédit mobilier**	762 50	762 50	766 25	770 —	763 50	772 50	760 —	761 —	767 25	767 50	767 50	767 50
»	»	»	»	».	**Crédit agricole**	735 —	—	727 50	—	725 —	—	720 —	—	705 —	—	665 —	—
120.000	500	150	20 »	Id	**Crédit mobilier espagnol**	485 —	485 —	485 —	482 50	483 50	482 50	480 —	482 50	—	477 50	—	—
4.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	**Banque de l'Algérie**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100.000	500	Id.	en liq.	»	**Caisse génér. des chemins de fer**	—	—	—	—	28 75	—	28 75	—	27 50	—	—	—
50.000	100	Id.	1 30	Janv.-juillet	**S.-Comptoir des Entrepreneurs**	—	—	93 75	—	92 50	—	93 75	—	—	—	92 50	—
60.000	500	375	non dét.	»	**Sous-Comptoir du commerce**	495 —	—	—	—	495 —	—	495 —	—	—	—	495 —	—
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	**Crédit colonial**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	**Crédit industriel autrichien**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
— de la Martinique	530 —	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
— du Sénégal	—	600	500	»		»
Comptoir Bonnard	38 75	200.000	100	»	octobre	4 80
Caisse Lécuyer	530 —	21.000	500	»		25 »
Caisse Béchet	400 —	20.000	500	»	janvier juillet	20 65
Caisse de l'Industrie	40 —	50.000	100	»	juillet	5 »
Les Propriétaires	671 —	6.000	1/6.000	»	juin décembre	62 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	817 —	34.000	500	»	janvier juillet	47 —
— act. de jouissance	—	»	»	»	juillet	22 —
Omnibus de Lyon	65 —	40.000	100	40		néant
Omnibus de Londres	15 —	50.000	100	»		néant.
Ce impériale des Voitures de Paris	60 —	400.000	100	»	avril octobre	néant.
Messageries impériales (Service marit.)	815 —	48.000	500	»	janvier juillet	60 —
— (actions nouvelles)	835 —	32.000	500	100		5 0/0
Compagnie générale maritime	397 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant
Bazin, L. Gay et Ce	202 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
Marc-Fraissinet et Ce	435 —	»	»	»		»
Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 —	20.000	1/20000	»		»
Touage Basse Seine et Oise	540 —	»	500	»		»
CANAUX.						
4 Canaux, actions de capital	1215 —	40.130	1.000	»	avril octobre	50 —
— actions de jouissance	85 —	50.000	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	880 25	27.200	1.000	»	avril octobre.	50 —
— act. de jouissance	110 —	27.200	»	»	juin	12 50
Arles à Bouc	900 —	6.000	1.000	»	avril octobre.	50 —
[illegible]	—	19.000	1.000	»	avril octobre	50 —
[illegible]	7500 —	800	5.000	»	janvier août.	611 25
Sambre à l'Oise	750 —	11.550	1.000	»	juin décembre	30 —
[illegible] française coalisée	1500 —	6.000	1.000	»	janvier juillet	16 —
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	132 50	250.000	100	»	janvier juillet	10 —
Ports de Marseille	390 —	»	»	»	août octobre.	»
Rue impériale de Lyon	415 —	21.500	1/21500	»		18 50
Entrepôts et Magasins généraux de Paris	532 50	25.000	1/25000	150		»
Docks et Entrepôts de Marseille	485 —	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
Docks du Havre	—	»	»	»		»
GAZ.						
Cie par écl. et de chauffage par le gaz	1055 —	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 —
— actions nouvelles	1085 —	»	»	»		»
[illegible]	81 25	20.000	250	»	janvier	néant.
[illegible] de Portes	262 50	36.000	1/36000	»	avril octobre	12 50
[illegible]	—	8.000	500	»	juin décembre	25 —
[illegible]	—	1.500	500	»	mars septemb.	25 —
[illegible] Sèvres, etc.	—	200	1.000	»	1er juin	50 —
Lyon	2600 —	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 —
La Guillotière, Vaise et Lyon	1780 —	2.400	1/2400	»		77 50
[illegible] de Paris	—	»	»	»		»
Comp. centrale, Lebon et Ce	490 —	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	680 —	30.000	1/30000	»		30 —
Decazeville (Aveyron)	2000 —	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
Alais (Gard)	450 —	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 —
Creusot (Saône-et-Loire)	613 75	28.000	500	»	juin décembre	40 —
Basse-Indre	—	5.000	500	»	avril octobre	20 —
Châtillon et Commentry	470 —	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
Horme	700 —	10.000	1/10000	»		»
Maubeuge (Nord)	—	6.000	1/6000	»		20 —
[illegible] Fourchambault	230 —	50.000	1/50000	»	avril octobre	20 —
Marine et chemins de fer	718 75	51.000	1/51000	»	mai novembre	70 —
[illegible]	—	»	500	»		néant.
Franche-Comté	—	10.000	500	»	mai novembre	»
Méditerranée (forges et chantiers)	805 —	16.000	1/16000	»		80 —
[illegible]	240 25	»	250	»		23 —
[illegible] d'Afrique	210 —	»	500	»		»
Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	575 —	10.000	500	»	avril octobre	45 —
Providence (Belgique)	1160 —	5.500	1.000	»	septembre	90 —
[illegible] métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant
J.-F. Cail et Ce	710 —	14.000	500	»	septemb. mars	75 —

Nature des actions	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1007 —	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	—	—	—	»		—
A	Grand'Combe	835 —	24.000	1/24000	»	janvier juillet	40 —
A	Loire	171 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 —
A	Montrambert	138 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 —
A	Saint-Étienne	138 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	211 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 —
A	Carmaux	260 —	21.000	1/21000	»	mai novembre	20 —
A	[illegible]	1275 —	1.700	1/1700	»	septembre	néant
A	Chazotte	300 —	3.700	1/3700	»		25 —
A	[illegible] et Loire	400 —	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	410 —	»	500	»		20 —
A	Quarégnon	150 —	6.750	250	»		10 —
A	Charbonnages belges	415 —	30.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Prodo	270 —	3.000	500	»		»
Cav	Centre-du-Flénu	290 —	3.000	1/3000	»	mai	20 —
C	Mouzaïa (cuivre)	15 —	60.000	100	»	août	néant
A	Kef-Oum-Theboul id.	225 —	9.000	1/9000	»		»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	16.000	1/16000	»		néant
C	Santander zinc	—	16.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	310 —	90.000	—	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id	725 —	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60 —
A	Stolberg privilégiée id	—	45.000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiée, id	—	45.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie id	500 —	5.000	1.000	»	janvier juillet	10 —
A	Silésie id	420 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	450 —	8.000	500	»	septembre	45 —
C	Cohin id	560 —	10.000	500	»	janvier juillet	25 —
C	Société Lainière id	—	1.400	500	»		»
A	Pont-Rémy id	338 75	5.000	1/5000	»	30 avril	33 —
C	Siècle journal	—	2.500	1/2500	»		120 —
C	Journaux réunis id	—	6.000	500	»	janvier juillet	45 —
C	Droit id	5400 —	100	2.500	»		»
A	Saint-Gobain glaces	1300 —	3.000	1/3000	»		120 —
C	Montluçon id	117 —	24.000	500	»		néant
A	Oignies (Belgique) id	410 —	22.000	500	»	septembre	31 —
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id	400 —	2.000	375	»	1er octobre	néant
C	Richer et Ce. Vidanges	—	15.000	500	»		20 —
C	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	20 —
C	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»		néant
A	Compagnie générale des Eaux	337 50	80.000	500	»		11 —
C	Deux cirques E. Dejean et Ce	200 —	8.750	500	»	5 févr. juillet	25 —
»	Joaillerie impériale de diamants	—	»	»	»		»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»		»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Taux d'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Tirages	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	270 —	»	»	»		»
400	Cie impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	56		6 —
500	Ports de Marseille	405 —	30.000	500	15	janvier juillet	30 —
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	1861	avril octobre.	30 —
»	Loire, anciennes	1165 —	4.520	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	982 50	11.000	1.250	75	février août	50 —
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 —	4.400	1.250	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1010 —	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages	296 25	6.500	500	60	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	445 —	13.000	500	14	janvier juillet	25 —
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.000	500	50	janvier juillet	30 —
270	Compagnie générale des Eaux	296 —	20.000	500	90	avril octobre.	15 —
250	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 —
175	Horme, anciennes	480 —	2.410	312 50	33	30 juin déc.	25 —
285	— nouvelles	276 25	7.000	300	60	31 mars sept.	15 »
40	J.-F. Cail et Ce	415 —	6.500	450	11	janvier juillet	20 —
»	Rue impériale de Lyon	535 —	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
410	Gaz de Paris	400 —	23.500	500	65	janvier juillet	25 —
220	Union des gaz	215 —	22.727	250	25	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	272 50	40.400	500	»	janvier juillet	15 —
»	Docks du Havre	211 25	»	»	»		»
»	Omnibus de Paris	400 —	17.000	500	»	janvier juillet	25 —
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	242 50	10.000	250	30	janvier juillet	15 —

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. Cours du 8 au 14 mars

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 8 Compt.	Terme.	LUNDI 10 Compt.	Terme.	MARDI 11 Compt.	Terme.	MERCREDI 12 Compt.	Terme.	JEUDI 13 Compt.	Terme.	VENDREDI 14 Compt.	Terme.
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	1360 —	1365 —	1367 50	1372 50	1365 25	1372 50	1370 —	1373 50	1372 50	1373 75	1370 —	[illegible]
15.180	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	1000 —	—	[illegible]	—
441.707	400	»	65 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	Nord ancien	1010 50	1015 —	1015 —	1015 —	1013 75	1012 50	1012 50	1010 —	1018 75	1019 —	[illegible]	1012 —
41.608	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	945 —	—	947 50	—	—	—	950 —	—	950 —	—	[illegible]	—
41.607	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	980 —	—	982 50	—	983 50	—	983 50	—	—	—	[illegible]	—
580.000	500	tout	40 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	590 —	592 50	593 75	592 50	593 75	595 —	595 —	595 —	594 25	593 75	597 50	[illegible]
»	»	»	25 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
663.000	500	»	83 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1085 —	1087 50	[illegible]	1091 —	1087 50	1087 50	1078 75	1085 —	1087 50	1087 50	[illegible]	—
250.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	755 —	753 75	761 25	762 50	763 75	763 75	752 50	757 50	761 25	758 75	761 25	[illegible]
300.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	557 50	560 —	557 50	557 50	558 75	560 —	560 —	560 —	562 —	561 25	557 50	[illegible]
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	368 25	368 75	366 25	366 25	367 50	366 25	362 50	363 75	365 —	363 75	[illegible]	—
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	—	530 —	[illegible]	—	532 50	527 50	522 50	—	522 50	—	[illegible]	—
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	430 —	—	410 —	—	412 50	—	—	—	418 —	—	401 50	[illegible]
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	395 —	400 —	—	395 75	395 —	400 —	401 50	402 50	402 50	[illegible]	—
12.000	500	tout	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	»	»	Algériens	435 —	—	—	—	—	—	—	—	435 —	—	—	—
100.000	500	tout	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	372 50	377 50	370 —	370 —	367 50	365 —	352 50	355 —	355 —	352 50	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» 0/0		Lyon (Croix-Rousse) Sathonay	—	—	—	—	255 —	—	—	—	—	—	—	—
400.000	500	tout	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	543 75	546 —	542 50	542 50	541 75	540 75	541 75	542 50	544 25	545 —	546 —	[illegible]
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	540 25	545 —	542 50	543 75	543 75	543 75	540 —	540 —	541 25	542 50	[illegible]	[illegible]
80.000	500	tout	22 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Ouest-Suisse	185 —	—	188 75	—	187 50	—	174 50	—	170 —	—	[illegible]	—
72.500	500	tout	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	488 75	—	488 75	—	485 —	—	—	—	—	—	[illegible]	—
55.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
240.000	500	400	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	535 —	535 —	522 50	526 —	535 —	—	520 —	518 75	522 25	—	[illegible]	—
90.000	535	tout	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	330 —	330 —	317 50	315 —	317 50	—	313 —	315 —	330 —	330 —	[illegible]	[illegible]
200.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	430 —	430 —	—	—	430 —	—	—	425 —	430 —	425 —	[illegible]	—
26.000	500	tout	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47.500	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	450 —	—	490 —	—	418 75	—	410 —	—	432 50	490 —	[illegible]	—
»	»	»			Grao de Valencia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»			Montblanch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	416 25	—	405 —	—	405 —	—	405 25	405 —	403 75	—	[illegible]	—
170.000	400	tout	5 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	201 25	200 —	197 50	197 50	193 50	193 50	193 75	187 50	193 50	194 25	[illegible]	—
50.000	500	tout	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	245 —	—	242 50	—	245 —	—	243 —	—	—	—	[illegible]	—
»	»	»			Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»		janvier, juillet	Portugais	365 —	—	370 —	—	—	—	370 —	—	370 —	—	—	—
»	»	»			Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES des tirages.	PRIX de rembourse-ment.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	8	10	11	12	13	14
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	1000 —	—	—	—	[illegible]	—
1842—1849	12.030	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	—	1050 —	—	—	—	—
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	— 5 0/0	1010 —	—	—	1010 —	—	[illegible]
1847—1849	20.250	»	»	novembre	1.250	50 —	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	—	—	—	—	1001 —	[illegible]
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 —	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	—	1000 —	—	—	1001 —	—
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1155 —	1155 —	—	[illegible]	—	—
1852—1854	31.536	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	1000 —	1030 —	1060 —	1040 —	—	—
1852—1856	300.000	»	»	mai	650	25 —	juin, décembre	Est, 5 0/0	501 25	501 25	506 25	506 25	506 25	[illegible]
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 —	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	24.000	»	»	mai	625	25 —	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	500 —	[illegible]
1852	120.000	»	»	mars	625	25 —	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	537 50	—	—	535 —	—	[illegible]
1854	102.611	»	»	décembre	625	25 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	511 25	—	—	—	—	—
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 —	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	—	1100 —	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 —	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	306 25	307 50	307 50	307 50	307 50	[illegible]
1852	63.661	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	307 50	—	—	310 —	—	—
1855	255.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	315 —	320 —	318 75	317 50	[illegible]	[illegible]
1852—1860	1.490.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	308 75	314 —	310 —	310 —	310 —	[illegible]
1851—1864	900.000	»	»	mai	500	15 —	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	315 —	313 75	313 75	315 —	316 25	[illegible]
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	308 25	305 25	—	305 —	305 —	[illegible]
1857—1860	137.003	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	(nouvelles)	305 —	305 —	—	305 —	305 —	[illegible]
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	317 50	311 50	318 75	[illegible]	—	[illegible]
1855—1860	1.350.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	305 —	307 50	306 25	307 50	307 50	[illegible]
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	307 50	310 —	308 75	310 —	[illegible]	—
1853—1860	417.789	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	308 25	307 50	308 75	308 75	[illegible]	[illegible]
1858	22.610	»	»	décembre	500	15 —	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	297 50	297 50	297 50	—	[illegible]	[illegible]
1852—1860	900.000	»	»	mai	500	15 —	juin, décembre	Est, 3 0/0	308 25	307 50	308 25	307 50	[illegible]	[illegible]
1860	170.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	305 —	305 —	305 —	305 —	[illegible]	—
1859	[illegible]	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	305 —	306 25	306 25	306 25	[illegible]	—
1858—1861	1.350.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	310 —	310 —	[illegible]	310 —	310 —	[illegible]
1859—1861	619.375	»	»	»	500	15 —	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	262 50	262 50	263 75	262 50	262 50	[illegible]
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	255 —	255 —	255 —	255 —	[illegible]	—
1858	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. Italien	215 —	211 75	213 —	215 —	[illegible]	—
1860	»	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	250 —	250 —	248 75	250 —	[illegible]	—
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	261 —	261 25	261 25	261 25	[illegible]	[illegible]
1859	21.570	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	250 —	250 —	270 —	250 —	[illegible]	—
1859	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	272 50	274 50	270 —	270 50	270 —	—
1861	»	»	»	»	500	15 —	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	245 —	245 —	245 —	245 —	245 —	—
1859—1861	200.000	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	254 25	252 50	252 50	252 50	252 50	[illegible]
1860	62.500	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	190 —	190 —	190 —	190 —	—	[illegible]
»	»	»	»	»	»	» »	avril, octobre	Montblanch à Reus	230 —	230 —	230 —	230 —	230 —	[illegible]
1858—1861	38.000	»	»	octobre	500	15 —	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 —	»	Chemins portugais	225 —	223 75	225 —	223 75	223 75	[illegible]
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendu	Graissessac à Béziers 3 0/0	—	73 75	75 —	75 —	75 —	—

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 8 Comptant.	Terme.	LUNDI 10 Comptant.	Terme.	MARDI 11 Comptant.	Terme.	MERCREDI 12 Comptant.	Terme.	JEUDI 13 Comptant.	Terme.	VENDREDI 14 Comptant.	Terme.
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	68 80	68 95	68 80	69 10	68 85	70 —	68 65	68 60	68 65	68 75	68 80	[illegible]
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	68 90	69 15	68 85	69 —	68 85	69 65	68 80	68 75	68 75	68 85	[illegible]	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	96 45	96 60	96 —	95 40	97 75	98 10	97 50	97 85	97 30	97 95	97 85	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	97 20	—	—	—	97 50	—	—	—	—	97 —	97 30	—
RENTES 4 0/0 id. id.	—	—	91 —	—	91 —	—	91 —	—	—	—	91 —	—
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	457 50	—	456 25	—	456 25	456 75	457 50	—	460 —	460 —	460 —	—
Ville de Paris, Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1110 —	—	1110 —	—	1110 —	—	1110 —	—	1110 —	—	1115 —	—
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	—	—	455 —	—	457 50	—	457 50	—	457 50	—	457 50	—
Id. id. id. 1860, id.	455 —	—	450 —	—	455 75	—	450 —	—	—	—	450 —	—
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	231 25	—	230 —	—	230 —	—	230 —	—	231 —	—	230 —	—
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Lille	96 25	—	97 50	—	96 25	—	97 50	—	96 25	—	96 25	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	38 75	—	—	—	38 75	—	—	—	—	—	38 75	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 1/8	—	93 5/8	—	93 5/8	—	93 5/8	—	93 5/8	—	[illegible]	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	73 n/a	—	73 [illegible]	—	73 1/2	—	73 1/2	—	73 [illegible]	—	73 1/2	—
Id. 3 0/0 1852 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	68 50	68 40	68 45	68 15	68 90	68 35	68 —	67 75	68 —	67 90	68 —	—
Id. 3 0/0, id.	—	—	45 —	—	—	—	—	—	45 —	—	—	—
Id. 5 0/0 emprunt italien, jouissance juillet 1861	67 75	67 90	67 90	67 90	67 85	67 80	67 25	67 20	67 25	67 30	67 55	[illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	72 n/a	—	72 n/a	—	71 1/4	—	71 1/2	—	71 n/a	—	71 n/a	—
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	43 1/2	—	42 5/8	—	43 [illegible]	—	42 5/8	—	43 [illegible]	—	43 n/a	—
Id. 3 0/0 intérieur	48 n/a	—	—	48 n/a	[illegible]	—	47 7/8	—	—	—	—	—
Id. 3 0/0 extérieur 1841	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. 3 0/0 id. 1856	51 1/8	—	51 [illegible]	—	51 3/4	—	51 1/4	—	51 1/8	—	51 1/4	—
Id. passive extérieure (sans intérêt)	20 n/a	—	—	—	19 1/4	—	—	—	—	—	—	—
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	—	19 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	101 1/4	—	—	—
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	395 —	—	330 —	—	330 —	—	330 —	—	345 —	—	[illegible]	—
Haïti, annuités	715 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

N° 1194. — 21e ANNÉE. — N° 12. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 22 MARS 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

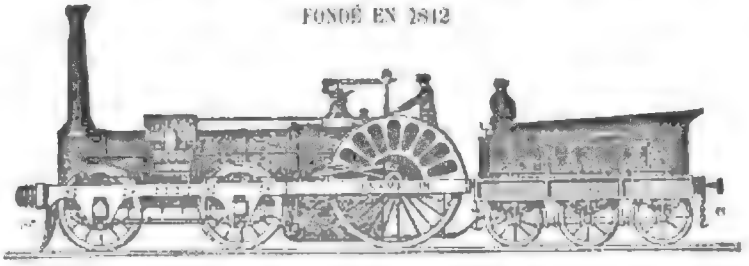
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	12 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. » c.
Aux Réclames	1 fr. 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

44, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence Publicité DELIEV, DAVIES ET Cº, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

NOUVELLES

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 400 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné, dont l'abonnement ou réabonnement d'une année sera fait à une époque postérieure au 20 décembre 1861, aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10ᵉᵐᵉ de l'obligation de 1,000 fr. ou 5ᵉᵐᵉ de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — *L'Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire.— Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

AVIS AUX ABONNÉS

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 *mars 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai,* AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 177. — Le 3 0/0 et les obligations de chemins de fer, 179. — Chemins de fer d'Orléans, 180. — Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante, 180. — Chemins de fer portugais, 181. — Chemins de fer de l'ouest de l'Autriche, 181. — Obligations communales du Crédit foncier, 181. — Mines de la Loire, 181. — Comptoir d'escompte de Paris, bilan, 181. — Chronique industrielle, 181. — Marché industriel, 183. — Bourses étrangères, 183. — Bourse de Londres, 185. — Changes, 183. — Matières, 183. — Bulletin commercial, 184. — Avis aux actionnaires, 184. — Bulletin des recettes de la semaine, 184. — Ports de Marseille, 185. — Crédit agricole, 185. — Avis. — Recettes des chemins de fer, 186-187. — Annonces, 187. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 191 Cours des actions et obligations industrielles, 191. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 192.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Les débats très-animés de l'adresse au Corps législatif ont pesé toute cette semaine sur le marché des fonds publics; aussi la clôture de la discussion et le vote de l'adresse à l'unanimité moins dix voix ont donné le signal d'une reprise, qui était vivement attendue et considérée comme certaine.

On a beaucoup remarqué, dans la dernière séance du Corps législatif, les explications qui ont été échangées, sur le paragraphe XI, au sujet de la réforme des lois commerciales, de la suppression des détails excessifs de réglementation, etc.

La loi sur les Sociétés en commandite appelle évidemment une prompte révision; c'est ce que M. le comte de Morny a déclaré d'une façon très-nette ; et le ministre, organe du gouvernement dans la Chambre, a fait entendre que la question serait étudiée. Nous nous bornons aujourd'hui à noter l'incident; nous y reviendrons samedi prochain.

Voici quels ont été les principales fluctuations sur les différentes valeurs.

Le 3 0/0 a accusé une certaine lourdeur cette semaine : il ne pouvait s'élever, mais personne n'a osé en vendre. En effet, la situation financière paraît s'améliorer beaucoup, la conversion a complétement réussi, et bientôt le taux d'intérêt tendra à baisser. Nous croyons que le 3 0/0 ne tardera pas à atteindre 71 francs, il montera plus difficilement jusqu'à ce cours, mais s'il le dépasse on peut espérer une hausse de 2 à 3 francs : en effet, la spéculation se rassurera, et ceux qui ont vendu leur rente se décideront à la reprendre à des cours plus élevés. Aujourd'hui il ferme au comptant à 69 95 et à terme à 70 10.

Le 3 0/0 nouveau clôture à 69 05 au comptant, et à 69 à terme.

Le 4 1/2 0/0 donne lieu à peu d'affaires; la moindre demande importante lui ferait atteindre le pair. C'est son taux normal en présence de la conversion forcée.

Les obligations trentenaires ont une solidité remarquable ; cette solidité s'explique facilement par la conversion forcée qui serait excessivement avantageuse aux porteurs; elles ferment à 460.

L'emprunt italien a été très-faible. Evidemment ce fonds d'Etat n'est pas à son cours normal, mais il subit, et nous craignons qu'il ne subisse encore longtemps, les contre-coups des difficultés politiques.

Les fonds espagnols ont au contraire une fermeté remarquable; les offres trouvent immédiatement preneurs, tandis que les demandes sont difficilement servies. Contrairement à ce qui avait été dit, on espère que la passive sera réglée dans cette session des Cortès.

Les obligations ottomanes sont bien tenues, en raison de l'emprunt nouveau dans lequel, dit-on, elles seraient comprises.

Les établissements de crédit continuent à être en voie de hausse.

La Banque de France reste à 3,116.

Le Crédit foncier, qui fermait vendredi à 1,495, ferme aujourd'hui à 1,550 ».

Cette valeur jouit de toute la faveur publique. On comprend que les porteurs n'auront pas seulement l'avantage de profiter d'une action nouvelle à 500 francs à raison d'une action actuelle ; mais qu'encore cette grande institution est destinée à patroner d'autres entreprises qui procureront de nouveaux avantages aux actionnaires actuels. Ainsi, on parle d'un voyage de M. Fremy à Turin, voyage qui aurait pour but d'instituer en Italie un grand établissement de Crédit foncier.

Le Crédit agricole se tient à 672 50. La prochaine assemblée générale est annoncée ; on attend impatiemment le rapport qui exposera les résultats heureux de la première année d'exercice.

Le Comptoir national ferme à 638 75.

Le Crédit industriel a monté à 570 ».

Le Crédit mobilier demeure aujourd'hui à 773 75 Il faut se rendre bien compte que les actions de cet établissement ont été très-fermes pendant la réaction qu'éprouvait la rente. C'est la preuve certaine que si la hausse se décide vigoureusement, on verra de très-hauts cours pour cette valeur.

Le Crédit mobilier espagnol ferme à 480 ». Ces actions ont été constamment demandées pendant toute la semaine, et ont donné lieu à de grosses opérations.

Nous avons annoncé, depuis plusieurs semaines, que les actions des chemins de fer devraient monter à l'approche des assemblées générales; l'événement nous donne raison: les actions de chemins de fer sont aujourd'hui à leurs plus hauts cours, et tendent évidemment à des cours plus élevés.

Les actions de la Compagnie d'Orléans restent à 1,372 50. Ces actions ont subi, depuis quelque temps, d'assez vives oscillations. Quelques spéculateurs à la baisse auraient voulu évidemment les voir réagir, mais ils y perdront leur temps et leur argent. L'annonce de ce jour fixe définitivement le taux d'émission des nouvelles actions à 500 francs, et accorde de telles facilités aux souscripteurs que les porteurs des actions actuellements existantes n'auront aucun sacrifice à faire pour réaliser les fonds nécessaires. Aussi nous n'hésitons pas à croire que cette valeur ne tardera pas à se rapprocher du cours de 1,500 francs.

Les actions du Nord ont une tendance manifeste à la hausse; elles ferment aujourd'hui à 1,020. La spéculation ne s'occupe pas encore de cette valeur, mais on la verra s'en emparer aussitôt que les premières augmentations de recettes déterminées par l'exposition de Londres seront signalées.

Les actions de Lyon ont définitivement conquis le cours de 1,100 francs, elles ferment aujourd'hui à 1,103 ». Signaler l'excellence de cette valeur est une redite dans cette feuille. Mais au moins, aujourd'hui que tout le monde semble d'accord à cet égard, qu'on n'oublie pas que nous la proclamions énergiquement, quand, il y a quelques mois, on tentait d'effrayer les porteurs de cette valeur.

Les actions du chemin de l'Est que nous avions signalées comme très-bien tenues, ferment aujourd'hui à 605 ». Ce chemin a été bien attaqué, mais la lumière commence à se faire et permet de mieux augurer de l'avenir.

L'Ouest a été solide aujourd'hui à 585 ». Ce chemin profite également des espérances que fait concevoir l'exposition de Londres.

Le Midi monte toujours ; son dernier cours est 780 très-demandé. Nous persistons à croire que le cours de 800 francs devra être facilement atteint.

Le Genève est toujours abandonné par la spéculation.

Les chemins étrangers continuent à être un peu négligés, mais bien certainement ils suivront le mouvement des chemins français.

Les chemins lombards ferment à 545 », les chemins autrichiens à 507 50 et le chemin de Saragosse à 522 50.

Les actions des chemins romains ont été plus fermes, elles finissent à 192 50. La réflexion a complétement rassuré les porteurs et ils commencent à trouver dans les nouvelles résolutions des motifs de sécurité pour l'avenir.

Les chemins portugais ont eu pendant toute la semaine un excellent marché. On demandait actions et obligations. Les actions sont à 370 francs et rapportent 40 francs par an.

Les actions du Gaz parisien ferment à 1067 50, elles continuent à être très-recherchées et on en trouve très-peu sur le marché.

Les obligations ont eu une excellente tenue pendant toute la semaine.

Les obligations du Crédit foncier ont été surtout très-demandées. Elles sont considérées comme un des meilleurs placements et des plus avantageux ; on calcule qu'avec la valeur de leurs chances de lots, elles présentent un revenu de 6 0/0 aux cours actuels.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 75, ferme à 70 10.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 98 », ferme à 98 », sans changement.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	80.80 0/0
Midi	25 07 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	24.12 0/0
Cordoue à Séville	19.52 0/0
Victor-Emmanuel	14.10 0/0
Ouest suisse	13.60 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	7.97 0/0
Central Suisse	7.38 0/0
Ardennes	5.12 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	3 12 0/0
Nord	1 99 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Autrichiens	».66 0/0
Besseges à Alais	2.26 0/0
Lyon-Genève	2 35 0/0
Dauphiné	2.74 0/0
Barcelone à Saragosse	4.37 0/0
Séville-Xérès-Cadix	4.85 0/0
Ouest	5 10 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	8.02 0/0
Orléans	10.47 0/0
Est	13 28 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	18.77 0/0
Nord de l'Espagne	20.29 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	14 mars.	21 mars.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 85	70 10	» 25	» »
Rente 4 1/2 0/0	98 20	98 »	» »	» 20
Banque de France	3110 »	3116 25	6 25	» »
Consolidés	93 6/8	94 »	» 2/8	» »
Crédit foncier	1495 »	1550 »	55 »	» »
Crédit agricole	695 »	672 50	» »	22 50
Crédit industr. et com.	565 »	565 »	» »	» »
Crédit mobilier	767 50	773 75	6 25	» »
Comptoir d'Escompte	637 50	638 75	1 25	» »
Orléans	1372 50	1372 50	» »	» »
Nord	1012 50	1020 »	7 50	» »
Nord nouveau	952 50	955 »	2 50	» »
Est	597 50	605 »	7 50	» »
Paris-Méditerranée	1088 75	1103 75	15 »	» »
Midi	760 »	780 »	20 »	» »
Ouest	576 25	585 »	8 75	» »
Genève	360 »	367 50	7 50	» »
Dauphiné	525 »	525 »	» »	» »
Ardennes ancien	405 »	415 »	10 »	» »
Ardennes nouveau	403 75	410 »	6 25	» »
Ch. Autrichiens	505 »	510 »	5 »	» »
Victor-Emmanuel	355 »	350 »	» »	5 »
Russes	403 75	407 50	3 75	» »
Romains	192 50	191 25	» »	1 25
Sud-Autr.-Lombard	563 75	566 25	2 50	» »
Saragosse Pampelune	385 »	375 »	» »	10 »
Saragosse-Alicante	520 »	522 50	2 50	» »
Saragosse-Barcelone	327 50	337 50	10 »	» »
Nord-Espagne	430 »	430 »	» »	» »
Séville-Xérès-Cadix	422 50	420 »	» »	2 50

LE TROIS POUR CENT
ET
LES OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER.

Pour peu qu'on ait attentivement lu les documents publiés depuis le 14 novembre dernier et suivi les discussions qui ont eu lieu dans la présente session législative, on demeure convaincu que M. Achille Fould a fondé son système financier sur une base invariable qui peut se formuler ainsi : « Pas d'emprunt. » Ainsi, tant que la paix sera maintenue et tant que M. Fould sera ministre, on pourra considérer le grand-livre comme fermé.

Cette détermination exercera une influence évidemment très-favorable à la fois sur le cours de la rente et sur le cours des obligations de chemins de fer. Le crédit de l'Etat, indirectement engagé dans les émissions des Compagnies, ne se fera plus concurrence à lui-même, et comme il est établi que, bon an mal an, les achats des receveurs généraux pour le compte des inscriptions départementales absorbent de 120 à 140 millions en capital, qui demeurent définitivement immobilisés, le jeu régulier de cette sorte de pompe aspirante suffit pour que les inscriptions flottantes soient bien vite absorbées, et que la hausse progressive devienne inévitable, à la condition qu'il ne soit émis aucune rente nouvelle.

Quant aux obligations, si elles faisaient, dans une certaine mesure, concurrence à la rente, la réciproque était également vraie. En écartant toute perspective d'emprunt, le gouvernement consolide par cela même la situation des obligations de chemins de fer; d'ailleurs, si le 3 0/0 monte, les obligations s'élèvent d'autant. Les résolutions de M. Achille Fould assurent donc aux diverses valeurs à revenus fixes une ère nouvelle de sécurité.

Il serait peu sensé de nier l'influence de ces valeurs l'une sur l'autre; cependant il faut remarquer, et c'est là notre but aujourd'hui, qu'elles sont animées par une impulsion très-différente, et que, semblables à des planètes comprises dans le même système solaire, elles obéissent aux mêmes lois, mais avec des vitesses différentes.

Ainsi, le 3 0/0, expression générale et synthétique du crédit de l'Etat, est, si l'on peut s'exprimer ainsi, le fonds politique par excellence; il ne peut pas être coté très-haut sans que la richesse publique soit en voie de progrès; mais il peut être coté très-bas sans que la richesse publique soit réellement atteinte.

Ainsi, dans la période de cinq années comprise entre 1857 et 1861, le 3 0/0 a vu le cours de 60 fr. 50 et le cours de 74 fr. 95; cet écart de 14 fr. 45, soit de 25,0/0 sur le plus bas cours et de 20 0/0 sur le plus haut, exprime la différence entre un sentiment de crainte et un sentiment de sécurité; mais il serait absolument faux comme expression de la richesse, car en 1859, où la rente est tombée à 60 francs, l'ensemble des affaires commerciales et industrielles du pays a dépassé de beaucoup le mouvement de 1858, où la rente cependant atteignit 75 francs.

Le cours des obligations de chemins de fer, au contraire, ne représente qu'une face particulière, locale, si l'on peut s'exprimer ainsi, de la richesse publique; sans être insensibles aux variations générales du marché, elles ne les subissent qu'avec une extrême lenteur, et leurs oscillations sont comprises dans une limite très-faible.

Pour déprécier fortement leur cours, un péril de la chose publique agirait moins énergiquement qu'une simple perturbation dans la situation des compagnies de chemins de fer. Aussi de 1857 à 1861, pour ne citer qu'un seul exemple, les obligations de la Compagnie du Nord n'ont varié que de 273 75 à 305, coupon détaché, soit de 31 25; ce qui, en considérant une obligation comme un titre de 15 francs de rente 3 0/0, ne représente qu'un écart de 6 fr. 25 c. sur 3 francs de rente. Ainsi, pendant la même période quinquennale, l'écart maximum a atteint 14 fr. 95 c. par 3 francs de rente sur le 3 0/0; pour les obligations de chemins de fer il n'a pas dépassé 6 fr. 25 c.

Cette comparaison fait sentir très-exactement le double caractère de la rente et des obligations : la première convenant à la fois soit aux placements absolument fixes, soit aux aventures de la spéculation; les secondes, aux placements d'économie domestique, qui veulent concilier la fixité de l'intérêt avec un certain bénéfice sur le capital.

Par une conséquence directe des lois que nous venons d'indiquer, tandis que rien n'empêche la rente d'atteindre des cours fabuleux, rien non plus ne la préserve d'un avilissement excessif; en réalité, elle se trouve dans un état d'instabilité continuelle, et les années s'écoulent sans qu'on puisse dire que les cours de la rente se sont élevés ou abaissés par une marche suivie; témoin le tableau suivant des plus hauts et plus bas cours :

1857....	65 85	71 10
1858....	67 50	74 95
1859....	60 50	72 50
1860....	67 10	71 40
1861....	66 80	70 15

On voit qu'aux deux extrémités de la période les cours se rejoignent parfaitement : 65 85 et 66 80; 70 15 et 71 10; en 1861 le 3 0/0 est descendu moins bas qu'en 1857, mais il est monté moins haut. On ne peut pas dire que le niveau ait varié.

Les obligations au contraire ont suivi une progression de hausse parfaitement progressive et parfaitement constante, comme on peut le voir par les chiffres suivants, pris au 2 janvier de chaque année :

	1857	1858	1859	1860	1861	1862
Nord	281 25	287 50	298 75	296 25	301 25	302 50
Lyon	282 50	285 »	305 »	296 75	305 »	306 25
Méditerranée.	280 »	285 »	301 25	296 75	301 25	301 25
Ouest	282 50	285 »	295 »	288 75	297 50	295 75
Est	»	280 »	296 25	288 75	298 75	291 25
Orléans	285 »	287 50	296 25	291 25	301 25	298 75
Midi	»	283 75	295 »	286 25	296 25	292 50
Paris L.M.	»	»	»	287 50	300 »	295 »

Au 20 mars 1862, ces mêmes obligations (abstraction faite du coupon de deux mois et demi) fournissent la comparaison suivante avec le 2 janvier 1857 :

	1857.	1862.	Hausse.
Nord	281 25	317 »	35 75
Lyon	282 50	317 »	35 75
Méditerranée	280 »	313 »	33 »
Ouest	282 50	305 75	23 25
Est	280 »	303 »	23 »
Orléans	285 »	309 25	24 25
Midi	283 75	303 25	19 50
Paris-Lyon-Médit.	287 50	307 »	19 50

Ainsi, le cours moyen des obligations ci-dessus énumérées était en 1857 de 288 80; il est en ce moment de 309 40; c'est une hausse moyenne de 26 fr. 60 c. par obligation, représentant 9 40 0/0.

Nous croyons que cette hausse dépend principalement du cours élevé des actions des Compagnies, cours qui lui-même s'établit sur les dividendes et par conséquent sur les revenus; le classement opéré en 1859, et qui fait porter sur la presque totalité des obligations émises la garantie à 4.65 0/0 de l'Etat, a d'ailleurs consolidé aux yeux du public les titres d'obligations; enfin le mode d'émission adopté depuis trois ans, c'est-à-dire la souscription publique par l'intermédiaire de la Banque de France, en constatant hautement le crédit des Compagnies, lui a donné un élan qui ne paraît pas prêt à s'affaiblir.

A notre avis, la valeur obligations en général est donc destinée à marcher vers des cours de plus en plus élevés. Or, l'élévation du prix des obligations exercerait une action très-considérable sur le crédit public, car en allégeant les charges des compagnies, elle élargirait singulièrement les perspectives ouvertes aux actionnaires.

Il suffit, pour apprécier la portée d'un progrès de ce genre, d'examiner quelle est, pour les compagnies, la différence qu'établit dans le coût moyen de ses emprunts le coût moyen des obligations en 1857 et en 1862, soit pour la Compagnie du Nord, par exemple, 281 fr. 25 en 1857 et 317 francs en 1862.

Au coût de 281 fr. 25, il fallait, pour emprunter un million, émettre 3,556 obligations qui exigeaient un service annuel d'intérêts de 53,340 francs, soit 5.33 0/0; et la Compagnie se reconnaissait ainsi débitrice, à 500 francs par obligation, d'un capital de 1,778,000 francs qu'elle s'obligeait à rembourser, soit 778,000 francs ou 77.80 0/0 de plus qu'elle n'avait reçu; ces 778,000 francs répartis en quatre-vingt-dix-neuf ans, représentent environ 2.20 par obligation, soit annuellement 7,858 francs, ce qui portait le service total à 61,198 francs pour un million effectif, soit 6.20 0/0.

Au cours de 317 francs, il ne faut plus émettre, pour réaliser un million, que 3,154 obligations, dont les intérêts sont de 47,310 fr., soit 4.73 0/0. Le capital à rembourser n'est plus que de 1,577,000 francs, ce qui réduit la prime de remboursement à 577,000 francs, soit 5,828 francs par an, qui, joints aux intérêts, portent le service annuel, en totalité, à 53,138 fr., soit 5.31 0/0.

Ainsi, le cours de 1862, comparé à celui de 1857, accuse une amélioration du crédit de la Compagnie du Nord équivalente à 0 fr. 89 c. pour 100 francs de capital emprunté, soit de 14.35 0/0 sur le coût des précédents emprunts.

C'est là un résultat considérable, car une pareille amélioration se produisant dans l'avenir et s'appliquant aux deux milliards que les Compagnies doivent encore dépenser, procurerait une économie annuelle sur les prévisions de 17,800,000 francs. On peut juger par là du rôle que joue dans l'existence de nos Compagnies de chemins de fer le taux de leurs obligations, et de l'importance du service que leur rend le plan de M. Achille Fould en les délivrant de toute concurrence ultérieure de la part des fonds d'Etat.

Nous nous bornons à indiquer ces points de vue, dignes d'être étudiés. Nous y reviendrons un jour prochain.

AUGUSTE VITU.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

L'émission des nouvelles actions d'Orléans est décidée ; la Compagnie l'annonce officiellement, comme on le verra plus loin dans nos colonnes consacrées aux avis de publicité.

Dans la prévision des conventions de 1859, telles qu'elles sont consignées au rapport de de M. de Jouvenel, on estimait que la Compagnie d'Orléans pourrait être autorisée à émettre un capital supplémentaire de 220 millions de francs en actions.

D'après la décision de M. le ministre des travaux publics en date du 19 mars courant, l'émission ne comprend que 150 millions, somme égale au capital actuel; de la sorte, on ne crée qu'une action nouvelle à raison d'une action ancienne; et les nouvelles sont émises au même prix que les anciennes, c'est à-dire à 500 francs. Il va sans dire qu'elles sont exclusivement réservées aux actionnaires actuels.

Quant aux 70 millions non émis, l'administration supérieure s'est réservé le droit d'en exiger la création si elle le juge utile, mais seulement lorsque les 150 millions nouvellement émis seront dépensés.

Cette double réserve place la Compagnie à cet égard dans une situation meilleure que par le passé, puisque les 70 millions deviennent tout à fait éventuels.

Le versement de 500 francs sur les actions nouvelles est fractionné en plusieurs paiements échelonnés de manière à permettre aux porteurs actuels de les effectuer sans difficulté et sans être obligés de réaliser une partie de leurs titres; des facilités plus grandes pourront même être accordées à ceux qui ne se trouveraient pas en mesure de faire les premiers versements.

Comme ces versements sont échelonnés jusqu'au 1er janvier 1864, les actions nouvelles ne recevront leur part de revenu net de la Compagnie qu'à partir de l'exercice 1865. Jusque-là elles recevront seulement l'intérêt à 5 0/0 des sommes versées.

Ainsi, jusqu'au 1er janvier 1865, c'est-à-dire à l'époque précise où les conventions de 1859 recevront leur première application, les revenus nets continueront à être partagés entre les 300,000 actions anciennes. La situation de l'ancien réseau se trouvera même plutôt allégée, car l'augmentation du fonds social diminuera d'autant le montant des obligations afférentes à l'ancien réseau; et par conséquent l'ancien réseau n'aura plus à servir, jusqu'au 1er janvier 1865, que l'intérêt à 5 0/0 sur les sommes ainsi obtenues, tandis que le service des obligations coûtait environ 5.75 0/0.

L'ensemble de ces combinaisons nous paraît digne d'éloges, et nous félicitons la Compagnie d'Orléans de ce résultat qui ne peut que procurer de nouveaux avantages aux porteurs de ses actions.

GUSTAVE WIT.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

On nous demande de rechercher, d'après nos appréciations, quel pourra être le chiffre du dividende pour l'exercice 1861.

Nous ne pouvons donner qu'un chiffre très-problématique, cependant voici les éléments que nous fournissent nos calculs.

Ce réseau comprend 1,432 kilomètres ainsi répartis :

	En exploitation.	En construction.
Ligne de Madrid à Alicante	455 kil.	—
Embranchement de Tolède	27	—
Ligne de Madrid à Saragosse	105	236
Ligne d'Alcazar à Ciudad-Real	114	—
Ligne d'Albacète à Murcie et Carthagène	—	247
Lignes d'Andalousie	—	248
Total,	701 kil.	731 kil.

Pour l'exercice 1860, les bénéfice de l'exploitation ont été :

	Produit brut.	Frais.	Produit net
Ligne d'Alicante et Tolède	15,555,635 81	6,856,038 87	8,698,476 94
Ligne de Saragosse	1,060,750 38	606,114 30	364,636 08
Ligne d'Alcazar à Ciudad-Real.	285,00 460	262,510 30	21,577 10
	16,900,282 68	7,813,592 56	9,084,690 12

Il faut ajouter aux bénéfices nets pour intérêts divers	180,682 70
D'où il résulte	9,265,372 82
On a déduit les intérêts et l'amortissement des obligations applicables à chaque section au fur et à mesure de son ouverture	1,849,020 03
En conséquence, le bénéfice net était de	7,416,352 79
On a pris pour servir 12 fr. de dividende par action sur 240,000 actions (l'intérêt à 6 0/0 sur les sommes versées est porté au compte de premier établissement), soit	2,880,000 »
Il resterait	4,591,856 63
lesquels ont été portés au compte de la réserve ; cette réserve était déjà de	5,952,625 90
Ce qui a produit, de ce chef, un total de	10,544,482 53
Pour l'exercice 1861, les produits bruts des lignes en exploitation se sont élevés à	18,139,592 »
Si on calcule les frais d'exploitation à 42 0/0, soit	7,618,628 »
Il reste	10,520,964 »
auxquels il convient d'ajouter pour intérêts divers, y compris ceux de la réserve, environ	800,000
Ce qui produit	11,320,964
Déduisant pour la partie d'obligations afférentes aux lignes actuellement construites, environ	2,500,000
Il reste	8,820,964

Il est probable que le Conseil d'administration procédera comme l'année dernière.

Il prélèvera les intérêts des actions sur les fonds de premier établissement. Ces intérêts seront de 27 francs par action libérée de 450 francs.

En outre, il distribuera 12 francs de dividende par action.

Ce qui donnerait à chaque action libérée de 450 francs un produit net pour l'année de 39 francs.

Ce prélèvement de 12 francs par action s'élèvera à la somme de 2,880,000 francs.

Il en résultera que sur les produits nets, il restera une somme de	5,940,965
à porter à la réserve.	
Cette réserve est déjà de	10,544,882
Elle s'élèvera donc à	16,485,446

Bien entendu, le chiffre de 39 francs par action pourra augmenter ou diminuer suivant que la somme mise à la réserve serait plus ou moins considérable.

E. BOURARD.

CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Les chemins de fer portugais se composent de deux lignes, l'une qui réunit Lisbonne avec Badajoz, c'est-à-dire l'Espagne au Portugal, l'autre qui met en communication la capitale avec Oporto.

Ces deux lignes ont une partie commune de 110 kilomètres.

A partir de ce point la ligne de l'Est a une longueur de 153 kilomètres, et celle du Nord de 217 ; l'étendue du réseau est donc de 480 kilomètres.

Le capital social se compose de :

70,000 actions de 500 fr. soit	35,000,000
120,000 obligations émises à 250 francs, soit	30,000,000
Ensemble	65,000,000

Il en résulte que si cette somme n'est pas dépassée, le prix de construction kilométrique ne sera que de 135,000 francs environ, c'est-à-dire peut-être le prix le plus bas auquel on soit descendu pour la construction d'un chemin de fer.

Or, la Compagnie est arrivée à une garantie aussi complète que possible sur ce point, grâce à une très-heureuse combinaison.

Elle a fait un traité avec M. de Salamanca par lequel il s'engage à livrer, dans un délai de trois ans, les chemins de fer complétement terminés, et munis de leur matériel fixe et roulant, au prix de 132,350 francs par kilomètre, en sus de la subvention accordée par le gouvernement portugais qui est de 123,653 francs en moyenne.

Le constructeur à forfait reste seul chargé de l'encaissement de la subvention à ses risque et périls.

M. de Salamanca s'est engagé en outre à exploiter les tronçons de la ligne livrés à l'exploitation pendant la période des travaux, à charge par lui de payer à forfait 2 0/0 aux actionnaires.

Ces 2 0/0 viennent, à titre de dividende s'ajouter aux 6 0/0 d'intérêts payés par Compagnie pendant la durée des travaux.

Il reste à examiner quels seront les produi probables.

L'exploitation ne se fait encore que sur u longueur de 75 kilomètres, de Lisbonne à Sa tarem. Les recettes sont d'environ 10,000 par kilomètre. Il est utile de faire observer q

ces recettes ne sont produites que par le transport des voyageurs ; le point où s'arrête le tronçon n'étant pas important, le transport des marchandises est complétement nul.

En évaluant les recettes, le chemin terminé, à 25,000 francs brut par kilomètre, soit pour l'étendue du réseau..... 12,000,000

A déduire pour frais d'exploitation 50 0/0, reste..... 6,000,000

A déduire pour le service des obligations, intérêt et amortissement, à 6.85 0/0..... 2,055,000

Il reste net à répartir entre les 70,000 actions..... 3,945,000

Soit 56 fr. 35 c. par action.

Et cela, en calculant le revenu brut sur le taux de 25,000 francs.

Envisageons maintenant la position géographique du Portugal et le bénéfice qu'on peut tirer de la situation exceptionnelle de ce pays.

La ligne de Badajoz, ou de l'Est, peut être considérée comme faisant partie de la grande ligne *qui* bientôt traversera toute la Péninsule, reliant l'Océan à la Méditerranée, mettant ainsi *le* Portugal en communication avec la France, enfin avec l'Europe entière.

A son commerce local, au transport des blés et des laines de l'Estramadure, viendra se joindre le transport des voyageurs et des marchandises qui se rendront à Lisbonne, comme au point d'embarquement le plus favorable pour les expéditions transatlantiques.

La ligne d'Oporto, ou du Nord, réunit les deux grands centres de population du Portugal ; son bénéfice est donc assuré par l'immense quantité de marchandises qui sera transportée d'une ville à l'autre. Par exemple, l'exploitation des vins rendue si difficile par l'obstacle de la barre du Duro se fera par la ligne d'Oporto.

Nous ne parlons pas de ce que pourront produire l'Espagne et le Portugal dans un temps donné, c'est-à-dire quand toutes les communications intérieures seront ouvertes à la civilisation ; communications qui feront découvrir les richesses d'un nouveau monde.

Les actions des chemins de fer portugais sont cotées à la Bourse de Paris, par suite d'une dépréciation non justifiée, 370 francs. A ce cours ces actions produisent, quant à présent, un intérêt de 11 0/0, intérêt qui a toujours été payé exactement. Nous ne doutons pas que la faveur ne revienne bientôt à cette valeur.

N. Desfeuilhaud.

CHEMIN DE FER DE L'OUEST D'AUTRICHE
(Impératrice Elisabeth).

Le 17 février a eu lieu à Vienne une assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

Elle avait pour but l'autorisation d'un emprunt de 12 millions de florins en obligations, pour solder la dépense de la ligne Gerunden *Budweiss*.

Les propositions ont été votées.

De Bibague.

OBLIGATIONS COMMUNALES DU CRÉDIT FONCIER

L'extension que prend de jour en jour le Crédit foncier, nous amène à revenir sur les diverses obligations émises par cet établissement.

Nous dirons dès aujourd'hui quelques mots des obligations communales.

On sait que ces valeurs se composent : 1° D'obligations rapportant 15 fr. d'intérêt, remboursables à 500 francs, jouissant deux fois par an de chances de lots, dont un de cent mille francs. Elles sont cotées aujourd'hui à 432 fr. 50. 2° De coupons de cinquièmes d'obligations rapportant 3 francs par an, remboursables à 100 francs, jouissant des chances du cinquième des lots. Elles sont cotées 90 francs.

Ces titres constituent un placement de premier ordre et dont les garanties sont telles qu'elles offrent une sécurité absolue.

Leur fractionnement en cinquièmes d'obligations cotés aujourd'hui 90 francs, et qui ne tarderont pas à s'élever, est surtout très-avantageux.

Une coupure achetée 90 francs donne droit à 3 francs d'intérêt par an ;

A la chance de lots, deux fois par an, de :

20,000 francs.
8,000 »
2,000 »

A la chance d'un remboursement à 100 francs, plus le coupon d'intérêt.

Ajoutez que cette obligation jouit, comme la rente, de certains priviléges, tels que affranchissement de l'impôt sur les valeurs, insaisissabilité, etc.

Quant à ceux qui préfèrent un intérêt plus élevé, et ne pas courir les chances de lots, ils pourront augmenter sensiblement leur intérêt : en effet, ils n'ont qu'à céder leurs chances; cette cession s'opère facilement à 1 franc par chaque tirage.

Ils obtiendront ainsi 2 francs par an, qui, ajoutés aux 3 francs d'intérêts, donnent annuellement 5 francs pour 90 francs, c'est-à-dire 5 1/2 0/0, et ils conserveront néanmoins la chance du remboursement à 100 francs.

En outre, le Crédit foncier prête sur ces obligations 80 0/0 de leur valeur, à 4 0/0 par an.

On trouve peu de placements aussi sûrs et aussi profitables.

Il reste encore quelques obligations flottantes sur le marché, cela se comprend après une émission encore toute récente, et c'est la seule cause qui maintient le taux de ces titres à un prix relativement bas, surtout à l'approche du coupon. Nous sommes convaincus que ceux qui profiteront de l'occasion n'auront pas à le regretter. Ces obligations doivent atteindre des cours proportionnellement égaux à ceux des obligations de la ville de Paris, plus l'avantage de leur fractionnement qui permet aux plus modestes épargnes de s'y intéresser.

A. de Birague.

COMPAGNIE DES MINES DE LA LOIRE.

Le 13 mars 1862 a eu lieu l'assemblée générale des actionnaires des Mines de la Loire.

Il résulte du rapport que, pour l'exercice 1861, le bénéfice net s'établit à 990,618 fr. 33 c.

En conséquence, le Conseil d'administration a proposé à l'assemblée la distribution d'un dividende de 12 francs par action, pour l'année, sur lesquels 5 francs ont déjà été distribués.

Le reliquat de 30,618 francs a dû être ajouté à celui qui soldait le précédent exercice, et a constitué une somme de 262,904 fr. 50 c.

Une proposition du Conseil tendant à augmenter le chiffre de la réserve, s'élevant aujourd'hui à 500,000 francs, et à constituer un amortissement pour les actions, a été ajournée.

De Birague.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 28 février 1862.

ACTIF.

Espèces en caisse..... 2,990,120 90		
Espèces à la Banque.... 768,221 19		3,758,342 09
Matières or et argent		420,959 67
Portefeuille : Paris..... 33,164,965 41		
— Province . 17,530,984 51		55,338,589 43
— Etranger . 4,642,639 61		
Agences dans les colonies		6,080,794 51
Agences à l'étranger		16,671,747 50
Avances sur fonds publics et actions div.		6,200,589 33
Crédits sur connaissement et nantissem.		23,296,480 42
Correspond. : Province 5,095,562 36		
— Etranger 31,201,192 33		36,296,754 69
Comptes débiteurs des Sous-Comptoirs.		2,368,300 31
Effets en souffrance. Exercice courant.		108,371 43
Immeubles		639,298 07
Frais généraux		167,704 03
Divers		20,679 80
		151,277,120 97

PASSIF.

Capital		80,000,000 »
Réserve		8,137,357 83
Comptes courants d'espèces		23,253,561 10
Comptes courants d'escompte		2,452,339 08
Comptes créditeurs des Sous-Comptoirs :		
Capital..... 3,613,626 49		
Divers..... 1,350,431 57		4,966,057 06
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers..... 8,015,865 73		
Par faillite du tribunal de commerce... 293,867 32		8,309,733 05
Corresp. : Province.... 6,990,516 44		
— Etranger.... 30,345,372 42		37,241,918 86
Acceptations à payer		26,597,601 51
Rentrées, effets en souffrance. Exerc. clos.		11,311 53
Dividendes à payer		528,215 36
Profits et pertes		624,311 42
Divers		1,155,610 27
		151,277,120 97

Risques en cours au 28 février 1862.

Effets à échoir restant en portefeuille	55,338,589 43
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	31,954,331 50
	87,292,920 93

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,
Hipp. Bielsa.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

CHEMIN DE L'OUEST. — On a essayé vendredi la portion de ligne ferrée qui se trouve entre Pont-l'Evêque et Honfleur. Le directeur, les ingénieurs et quelques notabilités des chemins de fer de l'Ouest ont parcouru la ligne. L'épreuve s'est faite à la satisfaction générale. On n'a pas encore décidé l'époque à laquelle cette route sera livrée au public, à cause des stations qui ne sont pas terminées ; mais on conjecture néanmoins que l'ouverture aura lieu vers le mois de juin prochain.

CHEMINS DES ARDENNES. — La Compagnie des Ardennes a demandé au ministre de faire procéder à la reconnaissance et à la réception de trois sections de son réseau qu'elle se propose de livrer à l'exploitation dans le courant du mois d'avril, savoir :

La ligne de Reims à Soissons, d'une longueur de 55 kilomètres, du 9 au 15 avril.

La partie de la ligne de Sedan à Thionville, comprise entre Carignan et Montmédy, d'une longueur de 27 kilomètres, du 9 au 15 avril.

La partie de la ligne de Charleville à la frontière belge, d'une longueur de 60 kilomètres, du 23 au 26 avril.

Par une décision du 12 de ce mois, le ministre a nommé pour faire cette reconnaissance et cette réception une commission formée de MM. Pommart, inspecteur général des ponts et chaussées ; Bumeril, ingénieur en chef des ponts et chaussées ; Couche, ingénieur en chef

des mines. Cette commission va se réunir pour remplir son mandat.

Dès l'ouverture de la ligne de Charleville à Givet le réseau des Ardennes sera mis en communication avec les chemins de fer belges, et par suite avec les grands bassins houillers de Mons et Charleroi au moyen du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui aboutit à Vireux, et du chemin de fer de l'Est-Belge qui aboutit à Givet.

Deux mois plus tard, l'achèvement du chemin de fer belge de Givet à Namur par Dinant mettra les Ardennes en communication avec le bassin houiller de Liége.

CANAL DE GAP. — On nous annonce que la souscription pour le canal de Gap a réuni la somme demandée et que le nombre des souscripteurs a été de 360.

CHEMINS DE FER. — On écrit de Gramat au *Journal du Lot* :

Les travaux du chemin de fer sont poussés avec la plus grande activité. Le lot de Gramat est complétement terminé et prêt à recevoir la pose des rails. Le viaduc de Picarel, qui est compris dans les travaux de ce lot, est une magnifique construction, qui fait l'admiration de tous les visiteurs. Ce viaduc a une longueur de 200 mètres et une hauteur de 33 mètres. La bonne et prompte exécution de ce travail d'art témoigne de l'activité et de l'intelligence de l'entrepreneur auquel elle était confiée.

CHEMINS ALGÉRIENS. — On annonce, pour le 15 août prochain, l'inauguration du chemin de fer d'Alger à Blidah ; c'est le point de départ des travaux sur l'ensemble des lignes qui doivent composer le réseau total. L'Algérie va donc être dotée de ces puissants moyens de circulation qu'elle a réclamée avec tant d'instance et attendus avec une si vive impatience. Ce n'est pas sans quelques difficultés que ce résultat aura été obtenu, et il s'est écoulé une période pendant laquelle le doute était entré dans les esprits.

La forme un peu restreinte, un peu morcelée, de la conception, semblait éloigner les capitalistes ; les souscripteurs étaient en retard ; l'entrepreneur, placé dans des circonstances difficiles, n'avait pu opérer le versement obligatoire. Grâce à la persévérance de l'administration, ces obstacles ont été successivement dominés ; l'entrepreneur, M. Morton Peto, qui a effectué, comme on sait, de magnifiques travaux dans les colonies anglaises du nord de l'Amérique, a affecté un versement de plus de cinq millions ; les souscripteurs retardataires ont suivi cet exemple.

La Compagnie s'est affermie sur des bases solides ; les travaux ont été entamés avec vigueur, et, comme nous le disions plus haut, l'heureuse conclusion de cette affaire va amener un premier fait dont nous nous félicitons, surtout parce qu'il apporte avec lui le présage d'une mise à l'œuvre générale pour les différents points du réseau.

Nos lecteurs n'ont pas oublié que ce réseau, tel que l'a indiqué le décret du 8 avril 1857, évalué approximativement, quant à son développement, au chiffre de 1,357 kilomètres, se forme ainsi qu'il suit :

Lignes parallèles à la mer.

D'Alger à Constantine.....	360 k.	» m.
D'Alger à Oran, y compris le prolongement jusqu'à Mers-el-Kébir.....	465	562
	825 k.	562 m.

Lignes aboutissant aux principaux ports.

De la mer à Constantine.....	77 k.	200 m.
De Bougie à Sétif.....	77	»
De Bône à Constantine.....	30	»
De Tenez à Orléansville.....	50	»
D'Arzew et de Mostaganem à Relizane.....	79	»
D'Oran à Tlemcen.....	126	»
	532 k.	200 m.

Il n'est pas une de ces lignes qui n'ait sa valeur, son importance.

Toutefois, dans l'état actuel du pays, il n'a point paru possible d'entamer immédiatement un aussi vaste ensemble, et si nous ne nous trompons, on se bornera provisoirement au chemin d'Alger à Oran, avec embranchement d'Orléansville à Tenez et au chemin de la mer à Constantine.

CHEMIN DE FER SOUS-MARIN TUBULAIRE. — Le projet de M. J. Chalmers, ayant pour but de relier les chemins de fer anglais et français, au moyen d'un chemin de fer sous-marin tubulaire, a été soumis aux directeurs des principales lignes de chemins en Angleterre et en France, en vue de provoquer une enquête sur la possibilité et l'utilité de l'application dudit projet.

M. Chalmers propose de traverser le canal sur un chemin reposant au fond d'un tube de fer s'étendant jusqu'à 2 milles à l'est de Douvres, sur la côte anglaise, et jusqu'à 7 milles à l'ouest de Calais, sur la côte française, et mesurant au total 20 milles de longueur. La profondeur de la mer, au centre du détroit, est d'environ 168 pieds et diminue graduellement en se rapprochant des côtes.

L'ingénieur propose d'établir une double ligne à travers une série de tubes en fer forgé ayant chacun 400 pieds de longueur et 30 pieds de diamètre, reliés ensemble par une armature imperméable. Le tube en fer forgé reposerait au fond de la mer et serait terminé sur les côtes par un tunnel en pente douce. Il a été reconnu que l'inclinaison n'excéderait pas 11 pieds par mille.

Un puissant appareil de ventilation et d'éclairage serait disposé dans une tour en fer et en pierre s'élevant au-dessus de l'eau, au centre du détroit, et ayant pour base le chemin; d'autres ventilateurs seraient disposés plus près de la côte s'ils étaient nécessaires. Des capsules de fer forgé, remplies de pierres, seraient descendues et vidées contre les parois extérieures du tube, afin d'y former une sorte de massif qui emprisonnerait le tube et assurerait son immobilité. Ce massif aurait une hauteur de 40 pieds et une largeur de 140 pieds à sa base.

Ce projet a été examiné par des hommes compétents qui ne le regardent pas comme impraticable. Il permettrait de se rendre de Londres à Paris en sept ou huit heures sans changer de wagon. On estime que la dépense serait, y compris les frais de percement des tunnels sur les côtes, de 12 millions de livres sterling, ou 300,000 livres par mille, et que les bénéfices qu'on en tirerait produiraient à la somme employée un intérêt de 10 0/0.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE. — On lira sans doute avec intérêt l'analyse que donne le *Courrier des Etats-Unis* d'un bill dont la chambre des représentants a adopté le principe dans sa séance du 6 février. Ce bill se réduit à deux points :

1° Emission de papier-monnaie jusqu'à concurrence d'une somme totale de 150 millions de dollars, sans intérêts, *avec cours légal et forcé* ;

2° Emission de titres de dette fédérale jusqu'à concurrence d'un chiffre de 500 millions de dollars, avec intérêt à 6 0/0.

Les billets de circulation deviennent conséquemment monnaie officielle des Etats-Unis, et devront être reçus pour leur valeur dans toutes les transactions publiques, commerciales ou particulières.

Aucune pénalité n'est toutefois édictée contre ceux qui refuseraient de les accepter au pair.

Il n'est pas non plus fait mention du taux auquel pourront être négociés les titres de dette fédérale. La loi se borne à autoriser le secrétaire du Trésor à opérer l'échange de ces valeurs « contre de l'or, de l'argent, du papier-monnaie, ou en paiement des dettes du gouvernement. » Ce langage semble impliquer l'obligation de ne faire ces négociations qu'au pair ; mais il est difficile d'admettre que telle ait été la pensée des législateurs, car la ressource mise à la disposition du Trésor deviendrait alors irréalisable.

En résumé, l'administration reçoit la permission de se procurer une somme totale de 650 millions, dont 500 sous forme d'emprunt à long terme, avec 6 0/0 d'intérêt, et 150 par voie de l'émission du papier-monnaie. Le produit à tirer de ce dernier expédient se trouve toutes fois réduit à 100 millions, attendu qu'il y a déjà pour 50 millions de billets en circulation. Or, comme le Trésor avoue une dette flottante de 120 millions à l'heure actuelle, il en résulte que la portion immédiatement réalisable du crédit qu'on lui ouvre ne suffit même pas à couvrir l'arriéré. La question maintenant est de savoir si le placement des titres de la dette s'opérera avec assez de rapidité pour faire face aux besoins courants, ou bien si l'on se verra dans la nécessité d'élargir les limites provisoirement assignées à l'émission du papier-monnaie.

EMPRUNT OTTOMAN. — Une dépêche télégraphique de Constantinople annonce la publication officielle du budget turc pour l'année 1862. Ce budget, accru du produit supposé des nouveaux impôts sur le sel et le tabac, se résoudrait par un excédant des recettes sur les dépenses de 22 millions 404,000 francs. On évalue en effet le rendement des deux taxes précitées à une soixantaine de millions. Or, comme le déficit annuel se chiffrait par trente-six et quarante millions, le trésor ottoman trouverait un surplus qui lui permettrait de retirer peu à peu de la circulation le misérable papier-monnaie dont les hauts fonctionnaires turcs ont depuis quinze ans fait un si déplorable abus. Si vive et si prompte a été l'influence de cette dépêche, que les fonds turcs ont haussé de 2 0/0.

De l'emprunt concédé à MM. Ch. Devaux et Ce, la Cité ne sait autre chose que ce que les journaux lui ont appris il y a quinze jours. L'ombre et le mystère planent toujours sur cette opération financière, conduite, dès son origine, c'est-à-dire depuis le mois d'octobre, avec un secret tel, que les maisons de Constantinople les mieux informées, et le corps diplomatique lui-même, sauf les ministres anglais et français accrédités auprès de la Porte, n'en ont absolument rien su. Peut-être les contractants attendaient-ils, pour agir, la publication du document officiel qui vient d'émaner de l'administration ottomane, publication qui sera sans doute suivie de la nomination des commissaires demandés à l'Angleterre et à la France pour surveiller à Constantinople l'emploi des fonds, le service des intérêts et celui de l'amortissement. Ces deux conditions dûment remplies, on ne voit plus ce qui empêcherait la dénonciation du mystérieux emprunt et l'ouverture des listes de souscription. Les circonstances semblent d'ailleurs si favorables aujourd'hui, qu'un nouvel ajournement pourrait compromettre sérieusement le succès de cette affaire, d'autant plus difficile à présenter au public anglais, qu'elle se trouve confiée à une maison française.

(*Constitutionnel.*)

HOTEL DE LA PAIX (*Compagnie Rivoli*). — L'hôtel de la Paix, au boulevard des Capucines, effacera sans doute ce que l'imagination peut rêver de plus gigantesque dans ce genre. Ce vaste caravansérail, clef en main, reviendra à la bagatelle de 19 millions. Les corridors, les escaliers, les appartements nécessitent l'achat de 40,000 mètres linéaires de tapis de toute espèce, quelque chose comme 10 lieues. Cent vingt fenêtres à chaque étage sur les façades seulement, sans comprendre celles qui s'ouvrent sur les cours intérieures. La salle à manger sera disposée pour trois cents couverts seulement; l'argenterie Ruolz, nécessaire au service de la table, coûte 500,000 francs, y compris un surtout de 150,000 francs.

Il y a quatre cent cinquante chambres à coucher, sans compter les salons, cabinets et vestibules joints aux grands appartements. Les cinq cents pendules de ces chambres et salons seront réglées deux fois par vingt-quatre heures, à minuit et à midi, par une horloge placée dans la cour d'honneur. C'est par l'électricité que s'opérera cette régularisation de la marche de toutes les aiguilles sur les cadrans. Un télégraphe électrique doit faire communiquer l'hôtel de la Paix et l'hôtel du Louvre, et mettre ces deux établissements, appartenant à la même Compagnie, en rapport constant, afin que chacun des deux sache ce qui est disponible dans l'autre.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

La semaine s'est passée sans grande animation sur les valeurs industrielles, les cours ont peu varié; malgré cela les transactions sont assez faciles.

Les petites voitures semblent vouloir continuer leur mouvement de hausse; car après avoir réactionné à 59 50, elles ont repris le cours de 60 50, cours de fermeture.

Nous avons sous les yeux le rapport présenté, au nom du Conseil d'administration, par le directeur gérant de la Société du chemin de fer de Lichterveide à Furnes.

Il résulte de ce rapport que la situation de la Compagnie s'est améliorée d'une manière sensible. On espère pouvoir balancer cette année les recettes avec les dépenses, et pouvoir ainsi donner à l'avenir 20 francs par action.

L'affaire de la prolongation de la ligne jusqu'à Dunkerque est en bonne voie de solution, dit-on, et l'on a tout lieu de croire que dans le courant de cette année la concession en sera accordée tant en France qu'en Belgique.

Espérons, d'après cela, que les affaires vont reprendre sur cette valeur, qu'on négocie difficilement aux environs de 290 francs.

La Caisse Mirès est tombée à 25 fr., pour reprendre à 27 50. Le Bouvard reste faible à 37 50. Le Rivoli est coté 136 25; les obligations de Rivoli, 270. Le Simplon (ligne d'Italie) est sans affaires à 135 fr. Le télégraphe sous-marin de la Méditerranée est tenu à 25 fr.; le Hainaut et Flandres, à 240; les glaces d'Aix, à 115; les omnibus de Londres, à 45.

N. Desthibaud.

BOURSES ÉTRANGÈRES

Le projet d'arrangement avec la Banque conclu par M. de Plener, rencontre toujours une assez vive opposition, et on ne peut nier que l'impression générale ne lui soit des plus défavorables. Il n'est donc pas surprenant que la Bourse de Vienne et à la suite les Bourses allemandes soient peu actives et se tiennent sur la défensive, d'autant plus que la Bourse de Paris se montre depuis quelque temps assez peu favorablement disposée pour les valeurs autrichiennes.

A Hambourg, l'argent est en ce moment à aussi bas prix qu'à Londres, faute d'emploi. Le commerce restreint, autant qu'il le peut, son fonds de roulement, en Allemagne comme en France et en Angleterre.

A Turin, le marché est encore ébranlé par les suites de la révolution ministérielle; mais on remarque un peu plus de fermeté dans les cours. Toutefois, il importe de remarquer que c'est toujours la Bourse de Paris qui donne le ton. L'argent est cher, et surtout se montre peu disposé à s'employer.

Les fonds espagnols sont bien tenus à Madrid et à Barcelone; mais les valeurs sont encore délaissées par les capitalistes, ce qui provient des bas cours des rentes.

A New-York, les dispositions sont bonnes.

F. Grimaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Le taux de l'argent va sans cesse en diminuant, et il faut consentir à se contenter de 2 0/0 si l'on veut employer ses capitaux. Nous sommes donc toujours dans l'inactivité commerciale la plus désastreuse, tandis que le Sous-Exchange est encombré de ressources disponibles. Toutefois on s'attend à une amélioration prochaine, et l'on s'accorde à dire que le plus fort de la crise est passé; cela ne veut pas dire que nous n'ayons pas encore beaucoup à souffrir, mais au moins l'espérance prend la place du découragement.

Nous n'avons pas suivi sans un certain étonnement les derniers débats du Corps législatif, où l'on attribuait au traité de commerce anglo-français la crise commerciale actuelle. Tandis qu'on accuse chez vous MM. Baroche et Rouher de s'être laissé entraîner par M. Cobden, il ne manque pas ici de personnes qui disent très-brutalement que M. Cobden a été la dupe des négociateurs français. Le petit nombre dans les deux pays pense sans doute que le traité donne aux deux nations des avantages réciproques; mais combien de temps faudra-t-il pour que cette opinion soit adoptée par les masses et pour qu'elle triomphe des intérêts froissés?

Quand accepterez-t-on l'idée d'accord entre la France et l'Angleterre à la place de l'idée de rivalité, qui donne tant d'écho à ceux qui attaquent le traité de commerce? En France, comme en Angleterre, combien de fabricants qui n'ont à accuser qu'eux-mêmes et de leurs pertes et de la situation malheureuse de leurs ouvriers?

Nos opérations sont bien restreintes, tant sur les fonds publics que sur les valeurs étrangères. Ce sont les fonds indiens qui sont les plus recherchés, avec les brésiliens.

Le 5 0/0 indien consolidé vaut 108 5/8; le 5 0/0 papier roupie varie de 102 1/4 à 102 3/4, et le 5 1/2 107 3/4 à 108 1/4. Le 4 1/2 du Brésil de 1860 se tient à 92 5/8.

L'emprunt turc de 1858 a été l'objet de vastes spéculations provoquées par l'éventualité d'un nouvel emprunt; toutefois on reste à 71 1/2 et 72, ex d. Les mexicains étaient de nouveau demandés à 35. Les fonds espagnols sont en faveur. Les certificats de l'emprunt marocain valent de 5 1/4 à 5 1/2 de prime.

Les valeurs américaines sont fermes.

La Compagnie pour la culture du coton en Algérie avait envoyé une commission en Algérie pour examiner les terrains de la Compagnie et prendre les dispositions nécessaires pour commencer les opérations : les avis ont été très-favorables. Les membres de cette commission seront probablement de retour en Angleterre prochainement, et dès lors la Compagnie agira.

Les nouvelles de Shang-Hai sont graves. La ville est en état de siége, mais on croit qu'aucune attaque des rebelles n'est à craindre maintenant.

W. Burn.

CHANGES

DE PARIS :

Amsterdam, court 213 »/» p., 212 1/8 a.; 90 jours 211 1/8 p., 211 »/» a.
Anvers, court pair p. 1/8 p.
Hambourg, court 188 1/4 p., 188 »/» a.; 90 jours 187 »/» p. 186 3/4 a.
Berlin, 90 jours 372 1/2 p., 371 1/2 a.
Londres, court 25.16 1/2 p., 25.14 »/» a.; 90 jours 25.»» p., 24.97 1/2 a.
Madrid, court, 5.18 p., 5.17 a; 90 jours 5.11 1/2 p.
Barcelone, court 5.19 p., 5.17 1/2 a.; 90 jours 5.12 »/».
Cadix, 90 jours 5.09 »/» a.
Lisbonne, 90 jours 5.43 p. »/» a.
Porto, 90 jours 5.46 p., »/» a.
Gênes, court 99 3/4 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 3/8 p., 98 1/4 a.
Livourne, court 99 1/2 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 1/4 p., 98 1/8 a.
Naples, court 425 »/» p.; 424 a.; 90 jours 420 »/» p., 419 »/» a.
Vienne, court 179 p., 178 a.; 90 jours 176 p., 175 a.
Milan, court 99 5/8 p., 99 1/2 a.
Augsbourg, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Francfort, 90 jours 212 1/4 p., 212 1/8 a.
Pétersbourg, court »»» p., 347 a.; 90 jours 344 »/» p., 343 »/» a.
Rome, 90 j. 5.23 p. 5.22 »/» a.

SUR PARIS :

Londres, court 25.12 1/2 à 25.17 1/2; 90 jours 25.40 à 25.45 »/».
Cologne, court 80.3 p.; 2 mois 79.6 a.
Vienne, 90 jours 58.15 demandé.; court, 55.» a.
Francfort, court 93 1/4 p., 93 1/8 a.
New-York, 60 jours, 5.20 »/» à » »/»; court, »»». à 5.15 »/».
Hambourg, court 188 3/4, 90 jours, 190 3/4.
Amsterdam, court 56 1/4 p., à 90 jours 55 3/4 a.
Bruxelles, court pair a.
Anvers, court pair.
Berlin, 2 mois 79 3/4 p.
Madrid, à 8 jours de vue, 5.21.
Turin, 30 jours 100; 90 jours 99.
Christiania, 3 mois, 21.
Gothembourg, 90 jours, 70 1/2.
Stockholm, court 78 50; 90 jours, 70 35.
Brême, court 17 3/8.
Riga, 3 mois, 301 p.
Galatz, 3.31/40.
San Francisco, à vue 4.85 ou 3 0/0; à 30 jours 4.90 ou 2 0/0; à 60 jours 4.95 ou 1 0/0.
La Havane, 3 mois à 2 et 2 1/2 0/0 prime.

MATIÈRES

Le prix de l'or à Paris est de 1 pour mille de prime, soit 2/10e pour cent plus cher qu'à Londres. Il est à Hambourg de 425 1/2 par marc, soit 2/10e pour cent moins cher qu'à Londres.

Le cours du change et la prime de l'or à New-York laissent un bénéfice aux expéditions d'or des États-Unis en Europe.

Or en barre à 1,000/1,000. Le kil. 3,444 fr. 1 fr. à » fr. 0/00 prime.

Argent en barre à 1,000/1,000. Le kil. 218 fr. 80 c., pr. 17 »» à 18 »/».
Pièces de 40 à 20 fr., agio p. 0 à 1/2.
Quadruples espagnols, 83 à 83 50.
Quadruples colombiens et mexicains, 80 75 à 81 »».
Ducats de Hollande et d'Autriche, 11 75 à 11 80.
Piastres à colonnes, 5 35 à 5 45.
Dito mexicaines, 5 40 à 5 42.
Souverains, 25 15 à 25 20.
Bank-note, 25 15 à 25 20.

BULLETIN COMMERCIAL.

Nous n'avons rien d'important à signaler cette semaine sur les céréales; nous nous bornerons à donner les mercuriales.

Il n'en est pas de même pour le commerce des soieries; nous lisons dans un journal de Lyon que la fabrique vient de donner une marque réelle de reprise de ses opérations.

Les commandes sont venues de toutes parts, de Londres, d'Amérique, d'Italie et d'Allemagne. A la suite des bonnes nouvelles venues des États-Unis, les fabricants et les spéculateurs se sont réveillés.

Espérons que cette reprise sera sérieuse et durable.

CÉRÉALES. — Les farines de commerce sont dans la même situation. Les affaires sont calmes, et la tendance est à la baisse.

Le livrable sur avril a été payé fr. 67 25.
Avril et mai, 68.
4 mois de mai, 69 50.

Les farines de consommation sont l'objet de peu de demandes.

La meunerie pour réaliser quelques affaires est obligée de faire des concessions : les marques hors ligne valent de fr. 69 à 71; les premières marques du rayon, de 70 à 69; les farines de tous pays, suivant qualité, de 66 à 70 le sac de 159 kilogrammes.

BLÉS. — Les offres de la culture ont été jusqu'ici peu importantes. Les prix demandés seraient ceux de la semaine dernière; mais la meunerie manque au marché et ne reviendra sur place qu'après la vente qui se fait en ce moment à la Bourse, de sorte que les affaires sont très-lentes à s'engager; mais, jusqu'ici, on peut prévoir que les cours s'établiront à 1 franc de moins que ceux de la semaine dernière.

Nous coterons, quant à présent, les blés de choix tenus fr. 42 50 à 43; premières qualités, 41 à 41 50; les bonnes sortes, de 40 à 40 50; inférieures et ordinaires, de 37 à 38.

Les blés du commerce indigènes sont rares à la vente. On n'offre pas de Lorraine, et les quelques lots de Sens et de Joigny qui se sont présentés ont obtenu difficilement de fr. 38 à 39 les 120 kilogrammes. Des blés de Saône-et-Loire se proposaient aussi de 39 50 à 40 50; le tout par 120 kilogrammes.

On a vendu, dit-on, quelques articles de Montereau et environ, de fr. 39 50 à 40; mais à tous les prix ci-dessus les transactions sont à peu près nulles, par suite de l'abstention de la meunerie.

En blés exotiques, on a cédé les baltique rouges de fr. 38 50 à 39 50; des blés du Franconie auraient preneurs à 40; mais on les tient encore à 41.

On offre, toujours en blés de Baltique, des bigarrés de Dantzig à fr. 25 les 80 kilogrammes net, coût et fret pour le Havre, livraison à la réouverture de la navigation.

SEIGLES. — Les affaires en seigles sont toujours assez restreintes. Les prix ne varient pas de 23 50 à 24 fr. les 115 kilog. réglés.

ORGES. — Passablement d'offres en orge, avec restriction de la part des acheteurs; prix stationnaires pour les petites qualités à 18 et 18 50; les bonnes sortes de Beauce, de 18 50 à 19 50 les 100 kilog. L'escourgeon est calme, avec une vente lente de 20 50 à 21 fr. les 100 kilog. sur bateau.

AVOINES. — Les offres d'avoines sont un peu moins nombreuses que la semaine dernière. Les porteurs d'échantillons avaient des prétentions de 50 c. de plus par 50 kilog.; mais, en raison des prix adjugés à la Guerre, ils ont été obligés de céder aux mêmes prix que la semaine dernière. Nous coterons les avoines noires de choix par petits lots 30 50 à 31 fr.; les premières qualités de Beauce et de Brie, de 30 à 30 50; les avoines de Champagne, de 29 à 29 50, et les sortes légères, de 28 à 28 50. Le tout par 150 kilog. en gare d'arrivée.

Les vendeurs à livrer à plusieurs mois ne veulent pas s'engager aux prix ci-dessus.

L'Intendance militaire a tenu aujourd'hui une séance d'adjudication de denrées fourragères.

ISSUES. — Le gros son est rare et vivement recherché ; il est tenu selon les usines de 15 50 à 16 fr. les 100 kilogrammes ; les recoupettes valent 15 fr. ; les semoulages bâtards de 16 à 17 fr. ; les remoulages blancs depuis 18 jusqu'à 22 fr. Le tout par 100 kilogrammes, selon qualité.

GRAINES FOURRAGÈRES. — Le trèfle violet a été l'objet d'affaires assez importantes cette semaine, et les prix accusent sinon du mieux, au moins beaucoup de fermeté dans les cours. Les graines pures nouvelles et premier choix du Poitou ont obtenu de 102 à 104 fr., et rarement 105 fr. ; les très-belles graines de Beauce et du Maine également pures nouvelles se traitent de 104 ou 105 à 106 ou 107 fr. Les belles graines de Bretagne, selon l'éclat et l'état de propreté, en graines nouvelles, de 108 à 112 fr.

LAINES. — La vente publique des laines, à Rouen, doit commencer le 20. On sait que l'on offrira aux enchères, sur cette place, environ 2,200 balles laines diverses.

On écrit de Marseille, 15 mars :

« Le seul fait intéressant de la semaine est la vente aux enchères de 850 balles environ laines diverses, dont les buenos-ayres formaient la majeure partie, et 1,000 balles peaux de moutons en laine de Buenos-Ayres. Rarement vente publique a eu moins d'entrain, aussi les deux tiers des laines et la moitié des peaux ont été retirés de la vente. Les adjudications qui ont eu lieu constatent environ 4 à 6 0/0 de baisse sur les qualités intermédiaires, et de 8 à 10 0/0 de baisse sur les fines. Il y a un grand découragement en fabrique ; mais si les questions politiques et surtout la guerre d'Amérique s'arrangeaient, nous devrions compter sur une reprise, car il n'y a d'approvisionnements nulle part. Nous n'avons reçu que 37 balles laine de Constantinople. »

SPIRITUEUX. — Les 3/6 fins betteraves ont été encore plus calmes cette semaine à Paris que les précédentes. Le prix de 74 fr. 50 c. l'hect. qui avait fermé la semaine précédente, n'a pu se soutenir, et samedi la Bourse a clos à 73 fr. 50. Commercialement on offrait le disponible à 74 fr. ; le courant du mois au même prix ; mars et avril à 76 fr. ; les quatre mois chauds à 77 fr. Le 3/6 mauvais goût se cote de 57 à 56 fr.

On attribue le calme actuel à la grande réserve de la spéculation et aux nouvelles de baisse du Midi.

Cependant, la saison de fabrication des 3/6 du Nord est assez avancée pour qu'on puisse ne plus attendre que peu de chose de ce côté ; déjà nombre d'usines ont terminé la campagne.

A Béziers, cette huitaine, après avoir tenu le prix précédent de 82 fr. 50, le cours du 3/6 de vin est tombé à 82 fr. 25 l'hect., prix coté officiellement pour 52 pièces ; le courant du mois a trouvé preneurs à 83 fr. ; avril à 83 fr. 50 ; le prix de 83 fr. pour mai à août est resté nominal. Les 3/6 de marc ont trouvé preneurs à 64 fr.

SUCRES. — Le commerce des sucres est toujours vivement préoccupé de la marche que prend le projet d'augmentation du droit d'entrée dans les corps délibérants. Au sujet de la rédaction de l'Adresse, plusieurs observations ont été faites au Corps législatif ; mais il faut attendre que le projet soit discuté spécialement pour avoir une solution. On ne croit pas que ce moment puisse encore beaucoup tarder. En attendant, les affaires restent généralement très-calmes, bien que moins nulles que les semaines qui ont suivi la présentation du projet de M. le ministre des finances.

La cote officielle du sucre indigène n'a pas varié, cette semaine, à Paris. On a continué de coter à la Bourse le prix de 52 francs les 100 kilogrammes, bonne 4e, disponible ou en entrepôt.

MÉTAUX. — *Cuivre.* — Les fondeurs anglais ont abaissé leur cote de 11 fr. 25 par 100 kilogrammes. Cette réduction ne paraissait pas satisfaire les acheteurs, cependant le cours a été accepté pour quelques affaires à la suite d'ordres importants venus de l'Italie et de l'Inde. — Sur la place de Paris le cuivre anglais manque ; cuivre du Chili 225, du Lac Supérieur 260.

Étain. — Aucune nouvelle touchant cet article ; sur le marché de la Hollande, le prix se débat entre 74 et 75 florins. — A Paris, cours sans changement : Banca 330, Détroits 315, anglais 305 francs les 100 kilogrammes.

Plomb. — En ce qui concerne le plomb, il y a inactivité absolue de la demande, non-seulement à Paris mais sur les principaux marchés. Ce calme a décidé les fondeurs anglais à baisser leurs prix. Marseille a vendu environ 500 saumons à 47 francs en entrepôt. — Cote de Paris : 53 à 54 francs ; laminé et tuyaux 48 à 50 francs.

(Ancre de Saint-Didier.)

N. DENTZIBAUS.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

25 mars. — **Entrepôts et magasins généraux de Paris.** — A 3 heures, place Vendôme, 15.

26 mars. — **Société des mines et chemin de fer de Carmaux.** — A 3 heures, salle Beethoven, passage de l'Opéra, 34.

29 mars. — **Chemins de l'Ouest.** — A 3 heures 1/2, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

31 mars. — **Chemin d'Orléans.** — A 2 heures 1/2, rue de Clichy, 19.

31 mars. — **Chemin de Bességes à Alais.** — A 2 heures, rue Richelieu, 100.

31 mars. — **Chemins de la ligne d'Italie.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

31 mars. — **Omnibus de Paris.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

2 avril. — **Comptoir Bonnard.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

3 avril. — **Crédit agricole.** — A 2 heures, au siége social.

5 avril. — **Houillères de Commentry et forges et fonderies de Fourchambault**, etc. — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

9 avril. — **Chemins de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.** — A 11 heures, à la Société générale, à Bruxelles.

15 avril. — **Chemin de Hainaut et Flandres.** — A midi, salle Kevers, rue du Parchemin, à Bruxelles.

16 avril. — **Mines de la Loire.** — 7 francs par action pour le deuxième semestre 1861.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	cours correspondant des actions
Est*	Du 5 au 11 mars	1706	1.142.073 59	669 45	1698	1.310.709 28	771 97	» »	13.28	6.770 90	595 »
Orléans*	5 — 11 —	1475	1.206.753 50	818 14	1475	1.367.903 45	913 84	» »	10.47	7.620 72	1372 50
Paris-Lyon-Méditerranée*	5 — 11 —	1411	2.221.807 30	1.574 63	1411	2.154.631 90	1.527 02	3.12	» »	15.979 84	1087 50
Ouest*	5 — 11 —	1213	881.443 40	726 65	1213	923.907 »	765 90	» »	5.10	7.056 60	560 »
Nord*	5 — 11 —	967	1.110.912 72	1.148 87	967	1.089.289 27	1.126 46	1.99	» »	11.876 80	1012 50
Midi*	5 — 11 —	798	557.631 98	723 85	798	401.789 36	578 68	25.07	» »	7.038 59	763 75
Lyon a Genève*	5 — 11 —	231	120.416 59	521 18	231	123.370 78	530 93	» »	2.65	4.508 30	360 25
Ardennes*	5 — 11 —	187	81.201 11	434 23	164	67.764 47	413 07	5.12	» »	4.239 57	405 »
Dauphiné*	5 — 11 —	134	54 102 78	403 75	134	55.589 03	414 85	» »	2.74	3.727 77	527 50
Bességes a Alais*	5 — 11 —	33	27.412 85	830 69	33	28.047 05	849 91	» »	2.26	9.136 82	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	5 — 11 —	1936	1.225.034 74	633 23	1456	1.013.357 14	695 50	» »	8.92	5.893 80	583 75
Autrichiens	5 — 11 —	1324	872.232 50	658 87	1324	878.037 50	663 27	» »	0.66	5.700 43	503 75
Madrid a Alicante	5 — 11 —	482	271.520 57	563 32	482	334.220 86	693 40	» »	18.77	5.524 85	525 »
Saragosse et Alcazar a Ciudad	5 — 11 —	114	15.731 60	104 31	92	12.178 80	132 38	24.12	» »	1.457 »	»
a Alicante Madrid a Jadraque	5 — 11 —	104	28.558 67	274 60	104	26.194 82	254 32	7.97	» »	2.020 70	»
Barcelone a Saragosse	5 — 11 —	388	107.693 18	294 24	183	56.249 12	307 37	» »	4.27	2.880 39	317 50
Nord de l'Espagne	5 — 11 —	358	98.154 49	274 17	308	119.426 97	387 75	»	29.29	3.002 32	430 »
Central suisse	5 — 11 —	262	112.624 74	429 86	262	104.870 79	400 29	7.38	» »	3.634 69	485 »
Victor-Emmanuel	5 — 11 —	214	138.070 75	645 23	214	121.005 42	565 45	14.10	» »	5.457 30	365 »
Saragosse a Pampelune	5 — 11 —	179	36.336 85	219 69	»	»	»	»	»	1.947 76	375 »
Séville-Xérès-Cadix	10 — 25 février	160	62.290 32	389 31	131	83.343 95	408 72	» »	4.85	3.010 07	420 »
Ouest suisse	5 — 11 mars	150	51.659 74	344 40	118	35.835 07	303 69	13.40	» »	2.880 24	167 50
Cordoue a Séville	10 — 25 février	131	41 825 50	319 28	131	35.024 70	267 36	19.42	» »	2.387 15	»
Guillaume-Luxembourg	26 fév. à mars	89	28.502 65	320 25	52	9.178 46	176 50	80.80	»	2.405 61	250 »
Portugais	26 — à —	75	10.103 83	134 70	»	»	»	»	»	»	370 »

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

22 avril. — **Forges et chantiers de la Méditerranée.** — A 2 heures, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires.

25 avril. — **Chemins du Midi.** — A 4 heures, place Vendôme, 15.

28 avril. — **Société de la Nouvelle-Montagne.** — A 11 heures, à Engis, près Liége.

29 avril. — **Chemins de l'Est.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 58.

29 avril. —**Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — A 3 heures, rue Laffitte, 17.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 3 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

1er mai. — **Canal de Suez.** — A 3 heures, salle Herz, 58, rue de la Victoire.

15 mai. — **Crédit mobilier espagnol.** — A 1 heure, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

24 mai. — **Mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — A 11 heures, chez M. Eglinger, notaire, à Cologne.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

15 mars. — **Armements maritimes (L.-T. Barbey et Cie).** — 32 fr. 50 par action, dividende 1861.

1er avril. — **Chemin d'Orléans.** — Paiement du solde du dividende de 1861.

1er avril. — **Chemin de Montblanch à Reus** — 15 francs par action.

15 mars. — **Chemin d'Anvers à Gand.** — 25 francs à titre de dividende 1861.

1er avril. — **Crédit colonial.** — Intérêts sur les actions dont le premier versement a été effectué en espèces

1er avril. — **Banque de Darmstadt.** — Paiement du coupon de dividende n° 7, soit 5 fr. 30.

1er avril. — **Banque générale suisse.** — 5 francs à titre d'à-compte sur le dividende 1861-62.

Service des Obligations.

10 mars. — **Chemin franco-suisse.**— Paiement du coupon n° 6 des obligations.

1er avril. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — 7 fr. 50 par obligation 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon.

1er avril. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud.) — 12 fr. 50 par obligation 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

1er avril. — **Chemin de Tarragone à Reus.** — 7 fr. 50 par action et obligation du premier emprunt.

1er avril. — **Chemin de Montblanch à Reus.**— 7 fr. 50 par obligation.

1er avril. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — 7 fr. 50 par obligation.

APPELS DE FONDS.

1er au 15 avril. — **Chemins romains.** — Appel de 100 francs par action, sous déduction du coupon d'intérêt de 10 francs.

1er mai. — **Services maritimes des Messageries impériales** (ligne de l'Indo-Chine). — Appel de 75 francs par action.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

1er au 15 avril. — **Chemins romains.** — Emission de 22,000 actions privilégiées. (Voir les détails aux annonces.)

REMBOURSEMENTS.

1er avril 1862. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Remboursement des obligations d'Andrézieux à Roanne, du premier et deuxième ordre, sorties au tirage du 7 novembre.

1er avril. — **Omnibus de Paris.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 13 janvier.

1er juillet. — **Emprunts anglo-autrichien 1852 et 1858.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 2 janvier.

1er juillet. — **Ports de Marseille.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er mars.

F. G.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

Remboursement de 460 obligations sorties au tirage du 1er mars 1862.

Les obligations sorties au tirage portent les numéros suivants :

86	4484	8309	12095	14796	16770
214	4668	8409	12165	14819	16776
418	4701	8424	12213	14821	16913
444	4766	8508	12231	14825	16936
469	4780	8511	12233	14885	16988
471	4792	8562	12257	14897	17013
472	4838	8640	12259	14901	17105
522	4847	8817	12322	14911	17107
567	4965	8851	12325	14931	17167
555	5055	8863	12380	14944	17190
813	5082	8918	12383	14951	17257
893	5136	9028	12388	14982	17292
925	5145	9055	12391	15043	17331
981	5147	9103	12395	15156	17350
1097	5286	9128	12418	15163	17364
1095	5390	9183	12482	15171	17368
1180	5460	9334	12488	15209	17418
1198	5452	9383	12560	15237	17424
1223	5539	9424	12624	15321	17510
1234	5579	9460	12655	15380	17516
1256	5586	9506	12736	15460	17525
1340	5593	9544	12787	15437	17528
1412	5624	9643	12798	15447	17558
1453	5633	9708	12809	15464	17568
1547	5643	9725	12833	15505	17614
1598	5720	9769	12906	15510	17625
1707	5744	9776	12951	15541	17626
1716	5775	9853	12955	15553	17927
1796	5806	9862	12958	15584	18066
1798	5881	10090	12971	15600	18187
1847	5899	10125	12972	15623	18208
1929	5972	10182	13011	15628	18275
1975	5974	10246	13018	15631	18283
1984	5975	10286	13038	15637	18299
1995	6075	10302	13063	15651	18360
2084	6100	10409	13103	15691	18433
2087	6364	10418	13169	15765	18454
2172	6374	10438	13181	15852	18477
2251	6413	10466	13213	15876	18513
2317	6458	10475	13274	15879	18515
2323	6510	10503	13280	15987	18531
2356	6578	10533	13285	15995	18684
2347	6690	10581	13328	16004	18924
2381	6991	10587	13360	16049	18977
2384	7022	10588	13388	16050	19018
2398	7060	10600	13394	16052	19057
2437	7062	10614	13415	16054	19120
2481	7181	10708	13500	16057	19131
2583	7210	10719	13511	16097	19147
2728	7218	10729	13550	16119	19152
2857	7297	10731	13569	16125	19255
2873	7335	10769	13577	16154	19260
2901	7355	10832	13608	16156	19298
2953	7373	10854	13627	16193	19303
2996	7399	10890	13669	16209	19361
3067	7428	10960	13860	16213	19421
3258	7655	11176	13906	16233	19459
3361	7689	11233	13986	16259	19566
3468	7513	11265	14004	16265	19552
3499	7579	11301	14015	16303	19635
3588	7602	11359	14017	16332	19655
3610	7732	11444	14067	16366	19687
3614	7764	11461	14128	16370	19702
3643	7776	11481	14137	16375	19718
3729	7784	11589	14198	16398	19763
3744	7788	11625	14227	16391	19784
3786	7797	11653	14357	16398	19785
3850	7885	11660	14413	16406	19803
3851	7934	11693	14468	16407	19918
3941	8008	11698	14474	16418	19923
4013	8029	11724	14489	16465	19926
4088	8075	11752	14589	16534	19953
4069	8257	11760	14611	16564	19971
4097	8274	11804	14618	16596	19986
4105	8292	11963	14712	16635	19989
4166	8383	11966	14727	16652	
4416	8398	11978	14760	16663	

Le remboursement de ces obligations en capital aura lieu, sur la remise du titre, à dater du 1er juillet prochain, tous les jours, de 10 heures du matin à 4 heures de l'après-midi, à la caisse municipale, à l'hôtel de ville.

Ceux des porteurs des obligations ci-dessus qui désireraient recevoir leur remboursement dès le 1er avril prochain, pourront se présenter à la caisse municipale à dater de cette époque. Le titre, dans ce cas, devra être présenté avec le coupon échéant au 1er juillet prochain. Le remboursement du titre aura lieu à présentation, et les coupons devant être réduits à 7 fr. 50 seront frappés d'un timbre et remis aux porteurs.

Marseille, le 2 mars 1862.

Par ordre et par autorisation du Conseil d'administration,

Le secrétaire général de la Société d

LETELLIER.

CRÉDIT AGRICOLE.

Hôtel du Crédit foncier de France.

MM. les actionnaires sont convoqués pour le jeudi 3 avril prochain, à deux heures, à l'effet d'entendre le rapport du gouverneur sur la situation des affaires sociales, et de statuer sur le compte de l'exercice 1861 et la fixation du dividende.

Des lettres de convocation sont directement adressées aux quatre-vingts plus forts actionnaires qui, aux termes de l'art. 45 des statuts, composent, avec les membres du conseil d'administration, l'assemblée générale.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées aux siége de la Société à partir du 25 courant, de dix heures à deux heures.

Parmi les ouvrages acquis par MM. Michel Lévy frères avec la Librairie-Nouvelle, se trouvent les *Grandes usines de France*, de M. Turgan. Ce travail, qui intéresse à un si haut degré l'industrie française, va être continué avec la plus grande activité. La trente-troisième livraison, qui terminait l'*Histoire de la Monnaie*, a déjà paru depuis quelques jours ; aujourd'hui la librairie Michel Lévy met en vente la trente-quatrième livraison, qui commence la description de la Manufacture impériale des tabacs. Toutes les personnes qui usent du tabac sous ses diverses formes, seront curieuses de lire comment on le récolte et comment on le prépare pour le livrer à la consommation.

A LOUER OU A VENDRE

CHARMANT PAVILLON

Dans le parc de Neuilly, à l'angle de la rue des Belles-Filles et du boulevard d'Argenson, avec façade sur le boulevard latéral à la Seine.

Situation exceptionnelle, vue magnifique sur le cours du fleuve et ses îles; décoration intérieure extrêmement soignée; jardin anglais, serre; bâtiment spécial pour les écuries et remises destinés à recevoir trois chevaux et trois voitures.

La propriété est close par des murs et d'élégantes grilles.

S'adresser, pour tous renseignements, boulevard d'Argenson, 27 (parc de Neuilly).

AVIS.

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de repondre.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1796 kilomètres.
1861. — 1691 —

11e année. — 10me semaine.

Du 5 au 11 mars 1862.

151.430 Voyageurs	342 223 24
Bagages, Marchandises, etc.	799.850 35
Total	1.142.073 59
Recettes antérieures	10.424.433 61
Total général	11.566.507 20
10e semaine de 1862	1.142.073 59
Semaine correspondante de 1861.	1.310.799 28
Différence	168.725 69
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	11.566.507 20
— — 1861.	11.816.745 19
Différence	250.237 99

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 décembre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 déc. 1861	49.451.671 83
Du 1er janvier au 31 déc. 1860	45.706.371 22
Différence en faveur de 1861.	3.745.300 61

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 déc. 1861	20.382.632 16
Du 1er janvier au 31 déc. 1860	18.017.259 67
Différence en faveur de 1861.	2.365.372 49
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux	6.110.673 10

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 5 au 11 mars 1862.

Voyageurs	»
Bagages, Marchandises, etc.	»
Total	1.206.753 50
Semaine correspondante de 1861.	1.317.903 45
Différence	111.149 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	11.270.017 33
— — 1861.	12.402.774 29
Différence	1.132.756 96

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 462 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 462 kil. — 1862... 692 kil.

Voyageurs	
Bagages, Marchandises, etc.	»
Total	174 491 30
Semaine correspondante de 1861	108.769 16
Différence	65.721 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.642.470 37
— — 1861.	973.516 17
Différence	668.954 20

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1111 kilomètres.
1861 — 1111 —

Du 5 au 11 mars 1862.

161.268 Voyageurs	546.572 95
Bagages et marchandises	1.675.234 35
Total	2.221.807 30
Semaine correspondante de 1861.	2.154.634 90
Différence	67 173 40
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	22 711 511 55
— — 1861.	20.426.745 35
Différence	2.284.766 20

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1861. — 211 —

14.090 Voyageurs	57 645 65
Bagages, Marchandises, etc.	62 770 94
Total	120 416 59
Période correspondante de 1861.	123 570 78
Différence	3.154 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.043.531 74
— — 1861.	1.060.178 12
Différence	16.646 38

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 546 —

51.034 Voyageurs	142 827 85
Bagages et Marchandises	364.594 66
Total	506 422 51
Semaine correspondante de 1861.	386.561 65
Différence	119.860 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.810 699 75
— — 1861.	3.078.498 30
Différence	1.732.201 45

OUEST

1862. Longueur exploitée 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 5 au 11 mars 1862.

253.572 Voyageurs	375.761 20
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	43.686 59
— — Pet. vitesse	441.993 6»
Total	861.443 40
Semaine correspondante de 1861.	923.907 »
Différence	47.463 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	8.559.640 30
— — 1861.	8.617.963 35
Différence	58 323 05

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 décembre 1861-1860

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

Année 1861, 900 kilomètres	50 736 274 94
— 1860, 900 —	46.770.296 98
Différence	3 965 977 96

RÉSEAU MIXTE.

Année 1861, 295 kilomètres	4.313.793 41
— 1860, 288 —	4.017.276 97
Différence. 7 —	296.516 44

NOUVEAU RÉSEAU.

Année 1861, 18 kilomètres	171.287 84
— 1860, 18 —	135.506 58
Différence	35.781 26
Différence totale : 7 kilom.	4.298.275 64

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres
1861. — 967 —

Du 5 au 11 mars 1862.

138.087 Voyageurs	330.929 87
Bagages, Marchandises, etc.	779.982 85
Total	1.110 912 72
Semaine correspondante de 1861.	1.089.289 27
Différence	21 623 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	11.484 886 31
— — 1861.	11.269.434 05
Différence	215.445 26

Section de Paris à Crépy-Lévy et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 100 kilomètres

5.015 Voyageurs	8.927 40
Bagages, Marchandises, etc.	29 018 50
Total de la semaine	37.945 90
Semaine correspondante de 1861.	3 747 45
Différence	34.198 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	289 (...) 60
— — 1861.	37.952 57
Différence	251 147 03

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 241 kilomètres.

Du 5 au 11 mars 1862.

52.803 Voyageurs	155 138 »
Bagages, Marchandises, etc.	422.493 98
Total	577.631 98
Canaux	44 8 9 33
Totaux réunis	622 441 31
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	461.789 38
Canaux	40.839 73
Total	502 629 14
Différence	119 812 17

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.049.684 36
— — 1861.	5.306.091 18
Différence	743.573 18

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 104 kilomètres
Février 1862.

21.229 Voyageurs	31 849 09
Bagages, Marchandises, etc.	44.158 48
Total	76.007 57
Mois correspondant de 1861	40.419 31
Différence	35.588 26
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	160.115 43
— — 1861.	85.030 57
Différence	75.084 86

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 147 kilomètres.
1861. — 161 —

Du 5 au 11 mars 1862.

11.496 Voyageurs	22 527 68
Bagages, Marchandises, etc.	58.673 43
Total	81 201 11
Semaine correspondante de 1861.	67.744 47
Différence	13 456 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	794 927 10
— — 1861.	663.864 52
Différence	120.062 58

BESSÈGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 5 au 11 mars 1862.

Voyageurs	2.116 05
Bagages, Marchandises, etc.	27.097 45
Total	27.412 85
Semaine correspondante de 1861.	28.047 05
Différence	634 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	301.516 40
— — 1861.	286 424 »
Différence	15.092 40

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 5 au 11 mars 1862.

14.057 Voyageurs	24 496 64
Bagages, Marchandises, etc.	29.6.6 14
Total	54.102 78
Semaine correspondante de 1861.	55.589 03
Différence	1.486 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	499.635 97
— — 1861.	506 366 32
Différence	6.730 35

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

(...) Voyageurs	1.990 »
Bagages, Marchandises, etc.	1.305 »
Total	3.295 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	33.295 »

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITI… ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1106 kilomètres.
1861. — 1106 —

Du 5 au 11 mars 1862.

68.446 Voyageurs	221 46…
Bagages, Marchandises, etc.	725 1…
Transports militaires	72 3…
Total	1.022 91…
Semaine correspondante de 1861.	909.71…
Différence	113 2…

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 330 kilomètres
1861. — 254 —

61.250 Voyageurs	131 9…
Bagages, Marchandises, etc.	59 1…
Transports militaires	9 4…
Total	201 …
Semaine correspondante de 1861.	101 6…
Différence	100 3…

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la sema…

1862. Longueur exploitée : 1236 kilomè…
1861. — 1156 —

En 1862	1 225 8…
En 1861	1.012 3…
Différence	213 …

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er jan…

En 1862	11 510 …
En 1861	9 391 …
Différence	2.207 …

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 151 kilomè…
1861. — 147 —

28.100 Voyageurs	62 …
Bagages, Marchandises, etc.	29 …
Transports militaires	25 …
Total	117 …
Semaine correspondante de 1861.	79 …
Différence	37 …
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	739 …
— — 1861.	598 …
Différence	141 …

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICA…

Du 5 au 11 mars 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomè…
1861. — 482 —

9.963 Voyageurs	67 …
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	12 …
— (Petite vit.)	195 …
Total de la semaine	27…

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

8.015 Voyageurs.	18.009 87	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.564 91	2…
Marchandises. (Petite vitesse)	8.294 89	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862 Longueur exploitée : 114 kilomètres

2.960 Voyageurs	7.409 99	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.267 92	1…
Marchandises. (Petite vitesse)	10.053 78	

Total des trois lignes réunies.	31…
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	2.82…
Total général des recet. en 1862.	3.1…
— — 1861.	3 1…
Différence	2…

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1424 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 5 au 11 mars 1862.

Calculée pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

Voyageurs	271.220 »
quintaux Marchandises	601.012 50
Total	872 232 50
Semaine correspondante de 1861.	878.057 50
Différence	5 825 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7 552.830 »
— — 1861.	9.257.820 »
Différence	1.704.990 »

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 354 kilomètres.
1861. — 306 —

Du 5 au 11 mars 1862.

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	30 176 35
Marchandises	54.021 21
Total	84.197 56
Produit annuel par kilomètre	14 254 »

Ligne de l'Escorial.

Voyageurs	7.410 63
Marchandises	6.546 30
Total	13 956 93
Produit annuel par kilomètre	14.555 »
Total de la semaine	98.154 49
Semaine correspondante de 1861	119.426 97
Différence	21 272 48
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.047.212 34
— — 1861.	984.960 54
Différence	62.251 80

CHEMINS RUSSES.

Lignes exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 985 kilomètres.

Du 5 au 11 février 1862.

Calculées au change fixe de 4 franc par rouble.

3.571 Voyageurs	103.600 04
Marchandises	170.581 21
Total	271.181 28
Recettes antérieures en 1862	1.300.010 14

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 9 au 15 mars 1862.

27.330 Voyageurs	29.900 »
Bagages, Marchandises, etc.	31.420 »
Total	61 320 »
Semaine correspondante de 1861.	50.535 »
Différence	10 845 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	573 520 »
— — 1861.	551.279 »
Différence	22.241 »

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 2?? kilomètres.
1861. — 217 —

Du 5 au 11 mars 1862.

31.733 Voyageurs	47.174 86
Bagages, Marchandises, etc.	65.449 89
Total	112 624 74
Semaine correspondante de 1861.	104 876 79
Différence	7 747 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	951 297 91
— — 1861.	910.138 35
Différence	41.159 56

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 19 au 25 février 1862.

8e semaine	30.007 70
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	41 823 50
Semaine correspondante de 1861.	35.024 70
Différence	6.798 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	312 933 00
— — 1861.	262.176 05
Différence	50.757 50

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 3?? kilomètres.

Du 5 au 11 mars 1862.

11.931 Voyageurs	47.730 32
Marchand., cargaison, équipages	59 962 86
Total	107.693 18
Semaine correspondante de 1861	56 249 12
Différence	51 444 06
Moyenne de la recette kilomet.	1.352 70
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	1.154.221 28

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1861. — 211 —

Du 5 au 11 mars 1862.

35.951 Voyageurs	64.031 15
Bagages, marchandises, etc.	44.070 33
Recettes diverses	2.000 38
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	27.974 40
Total	138.076 75
Semaine correspondante de 1861.	121 005 42
Différence	17.071 33
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.169.673 25
— — 1861.	1.168.818 24
Différence	855 01

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 118.

Du 5 au 11 mars 1862.

21.045 Voyageurs	24.636 25
3.979 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	27.023 49
Total	51 659 74
Semaine correspondante de 1861.	35.835 07
Différence	15.824 67
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	434 5?0 04
— — 1861.	311.501 51
Différence	123.008 53

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 26 février au 4 mars 1862.

Voyageurs	7.053 94
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	511 28
— (Petite vit.)	2 537 81
Total	10.103 03

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 100 kilomètres.

Du 19 au 25 février 1862.

18.514 Voyag., Bagag. et March.	63 290 32
Semaine correspondante de 1861.	54 543 95
Différence	8.746 37
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	497 396 55
— — 1861.	403.919 11
Différence	93.476 44
Augmentation kilométrique	0 77 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : ?? kilomètres.
1861. — 32 —

Du 26 février au 4 mars 1862.

3.684 Voyageurs	4.009 55
Bagages, articles de messagerie.	413 39
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	23.980 70
Total de la semaine	28 5?2 65
Recettes antérieures	185 605 70
Total	214.198 35
Recettes de ? semaine en 1862.	28 502 65
Période correspondante de 1861.	9.178 46
Différence	19 324 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	214 198 35
— — 1861.	77.604 37
Différence	136.593 98

OMNIBUS DE PARIS

Du 12 au 18 mars 1862.

		Par journée d'omnibus Paris.	Banlieue.
Recettes	301.336 70	79 67	42 54
Semaine correspondante de 1861	271.178 50	76 84	41 38
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	3.120.014 45	75 15	40 36
Période correspondante de 1861	2.822.800 80	72 78	41 47
Différence	297.213 65	2 37	1 11

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

	RECETTES 1861	RECETTES 1862	AUGMENTATION en 1862	AUGMENTATION 0/0
Février	2,004,264 90	1,796,514 79	207,750 11	11.56
2 1ers mois.	4,382,390 66	4,087,665 53	294,731 13	12.10

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à la lettre de S. Exc. M. le ministre de l'agriculture du commerce et des travaux publics reproduite ci-dessous, il a décidé dans sa séance de ce jour qu'il serait proposé à l'assemblée générale du 27 courant, d'émettre 300,000 actions nouvelles qui, avec les 300,000 déjà existantes, porteront à 600,000 le nombre des titres constituant le fonds social de la Compagnie.

Ces actions sont exclusivement réservées aux porteurs des actions actuelles.

Elles leur seront données au pair de 500 fr. à raison de une action nouvelle pour une action ancienne. Les actions de dividende dites de jouissance auront le même droit que les actions entières pour la souscription des nouveaux titres.

Pendant les années 1862, 1863 et 1864, les nouvelles actions ne recevront qu'un intérêt de 5 0/0 sur les versements effectués.

Mais à partir de l'exercice 1865, ces actions seront complétement assimilées aux actions anciennes et partageront avec celles-ci le produit net à raison de 1/600,000 pour chacune des 600.000 actions.

L'amortissement des actions nouvelles sera calculé de manière à ce qu'elles puissent être amorties à la même époque que les anciennes.

L'ouverture de la souscription sera ultérieurement annoncée.

Les versements auront lieu, savoir :

75 fr. le 1er juillet 1862;
75 fr. le 1er octobre 1862 ;
100 fr. le 1er avril 1863 ;
75 fr. le 1er octobre 1863 ;
75 fr. le 1er avril 1864 ;
100 fr. le 1er octobre 1864.

Les actionnaires auront la faculté de libérer intégralement leurs titres sous escompte de 4 0/0.

Ils pourront aussi escompter, au même taux et en une seule fois, les second et troisième versements. Cette anticipation permettra de délivrer des titres au porteur libérés de 250 francs et négociables à la Bourse.

Afin qu'aucun actionnaire ne puisse être privé de son droit à la présente souscription, des facilités seront accordées par la Compagnie à ceux qui ne se trouveraient pas en mesure d'effectuer les trois premiers versements aux époques indiquées.

Quant au capital de 150 millions que devra produire l'émission des actions nouvelles, il sera substitué dans les comptes de l'ancien réseau à une somme équivalente en obligations ; de telle sorte que le montant des emprunts afférents à cet ancien réseau se trouvera diminué dans la mesure même où le fonds social aura été augmenté.

Paris, le 20 mars 1862.

Le directeur,
C. Didion.

Lettre de S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

« Paris, le 19 mars 1862.

» A MM. les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

» Messieurs, j'ai l'honneur de vous » informer qu'après m'être concerté » avec S. Exc. M. le ministre des » finances, je vous autorise à créer » trois cent mille (300,000) actions » nouvelles, au pair de cinq cents » francs (500), remboursables au » même taux.

» Les actions devront être exclusi» vement réservées aux porteurs des » actions anciennes et réparties entre » eux, à raison d'une action nouvelle » par chaque action ancienne.

» Toutefois, l'administration se ré» serve expressément la faculté, » lorsque les fonds provenant de » cette nouvelle création de titres » seront dépensés, d'exiger, si elle » le juge utile, la création d'un nou» veau capital-actions jusqu'à con» currence du chiffre de soixante» dix millions de francs (70,000,000).»

» Recevez, etc.

» *Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

» Signé : Rouher. »

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Paiement du vingtième coupon des actions.

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le solde du dividende de l'exercice 1861 sera payé à la caisse centrale, à partir du 1er avril prochain, sous déduction pour les titres au porteur de l'impôt qui est fixé comme suit :

90 centimes pour les actions entières ;

60 centimes pour les actions de dividende.

Comme d'ordinaire, les coupons d'actions au porteur et les certificats d'inscription d'actions nominatives seront reçus, dès le 15 mars courant, de 10 à 2 heures, dans les bureaux de la Compagnie, rue de Clichy, 19. Il sera délivré aux déposants un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il s'agit de titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Le directeur,
C. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

PARTIE NORD DU RÉSEAU.

44, rue Neuve-des-Mathurins.

Liste des obligations à rembourser le 1er avril 1862.

Emprunt 3 0/0, 1855, de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon.

609 obligations sorties au tirage du 20 mars 1862, savoir :

1re émission.

Série 189.	
Numéros 19,801 à 19,000	100 obl.
Série 139.	
Numéros 13,801 à 13,900	100 obl.
Série 807.	
Numéros 80,601 à 80,603	3 obl.
2e émission.	
Série 1,086.	
Numéros 108,501 à 108,600	100 obl.
Série 1,481.	
Numéros 148,001 à 148,100	100 obl.
Série 1,093.	
Numéros 109,201 à 109,203	3 obl.
3e émission.	
Série 2,994.	
Numéros 299,301 à 299,400	100 obl.
Série 2,591.	
Numéros 259,001 à 259,100	100 obl.
Série 2,743.	
Numéros 274,201 à 274,203	3 obl.
	609 obl.

Obligations d'Andrézieux à Roanne, premier et deuxième ordre.

420 obligations sorties au tirage du 7 novembre 1861, savoir :

Premier ordre :

De 561 à 580 ci.	20
De 621 à 640	20
De 1381 à 1400	20
De 2641 à 2660	20
Total...	80

Deuxième ordre :

De 1401 à 1420 ci.	20
De 1841 à 1860	20
Total...	40

Ces obligations seront remboursées, à raison de 500 francs chacune, à dater du 1er avril prochain, dans les bureaux de la Compagnie (section nord), rue Neuve-des-Mathurins, 44, de 10 heures à 2 heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sont convoqués pour le jeudi 24 avril 1862, à 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration, et de statuer comme assemblée générale ordinaire :

1° Sur les comptes de l'exercice 1861 et la fixation du dividende ;

2° Sur le renouvellement par moitié des membres du conseil d'administration (art. 36 des statuts).

Et comme assemblée extraordinaire :

D'autoriser la réalisation, par voie d'emprunts, des ressources nécessaires à la continuation des travaux sur les lignes concédées.

Pour faire partie de cette assemblée, MM. les actionnaires possesseurs de quarante actions au moins doivent déposer leurs titres au porteur et leurs certificats d'actions nominatives ou les pièces constatant le dépôt d'actions de la Compagnie à la Banque de France, ou au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Les titres seront reçus à partir du 24 mars jusqu'au 14 avril inclusivement dans les bureaux de la Compagnie, section nord, rue Neuve-des-Mathurins, 44, de 10 heures à 2 heures.

Une carte nominative et personnelle sera remise à tous les actionnaires ayant droit d'assister à l'assemblée générale. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Nul ne pourra être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

Les résolutions qui seront soumises à l'assemblée générale ne pouvant être prises que par une assemblée réunissant au moins le cinquième du fonds social, soit 138,600 actions, MM. les actionnaires sont instamment priés d'y assister ou de s'y faire représenter.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI

Et du Canal latéral à la Garonne

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le vendredi 25 avril prochain, à 4 heures de l'après-midi, au siége social, place Vendôme, 15, à Paris.

Cette assemblée a pour but :

1° D'approuver les comptes de l'exercice 1861;

2° De donner des pouvoirs pour traiter avec le gouvernement de la concession de lignes nouvelles se raccordant aux lignes déjà concédées.

Pour faire partie de l'assemblée générale, il faut être propriétaire de 40 actions au moins, et en avoir fait le dépôt quinze jours avant l'assemblée.

Ce dépôt sera reçu de 10 heures à 3 heures:

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées d'Orléans, 40

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Par la vallée du Rhône et le Simplon.

Le conseil d'administration de la ligne d'Italie a l'honneur de prévenir les actionnaires qui ont fait les dépôts exigés par les statuts pour assister à l'assemblée générale extraordinaire, fixée au 31 mars courant, qu'il vient de recevoir une assignation à Genève, siége social de la Compagnie, aux fins de faire juger la question de l'admission des porteurs d'actions non libérées à cette assemblée.

En conséquence, aux termes de l'art. 4re de la convention conclue à Berne le 9 février dernier, cette assemblée générale extraordinaire est ajournée au 10 mai prochain. Les cartes d'admission, remises à MM. les actionnaires pour l'assemblée du 31 mars, seront valables pour celle du 10 mai, qui aura lieu, à 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à Paris.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Emission de 22,000 actions privilégiées.

Le Conseil d'administration de la Compagnie, conformément aux résolutions adoptées par l'assemblée générale des actionnaires en date du 28 février dernier, a décidé qu'il serait procédé à l'émission de 22,000 actions privilégiées au porteur, au capital de 500 francs, portant intérêt à 6 0/0 (soit 30 francs par action) payable par semestre le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, avec amortissement en trente ans.

L'intérêt et l'amortissement du capital de 500 francs sont prélevés (par préférence et privilege sur les actions ordinaires) sur les produits nets de l'exploitation, ou sur les fonds provenant des garanties des gouvernements, après avoir assuré, toutefois, le service des obligations. Les actions privilégiées n'auront droit à aucun dividende, en sus de l'intérêt à 6 0/0 et de l'amortissement du capital de 500 francs.

L'émission de ces actions privilégiées est faite au prix de 440 francs, payable comptant en souscrivant, chacune avec jouissance du 1er avril 1862. Afin de faciliter ce paiement, la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour qu'une avance fût faite à ceux de MM. les actionnaires ou souscripteurs qui le désireront. Ils pourront en conséquence, en faisant un premier versement de 140 francs, demander dans le même bureau une avance de 300 francs, sur dépôt de leurs titres, remboursable par tiers, de trois mois en trois mois. Cette avance sera faite au taux de 6 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires qui auront droit à une action 1/3 privilégiée pour 10 actions actuelles présentées.

Chaque actionnaire aura le droit de demander un plus grand nombre d'actions privilégiées, la répartition se faisant toujours au prorata des actions actuelles présentées.

Le public est admis à souscrire en même temps pour le cas où la souscription ne serait pas entièrement couverte par les actionnaires.

Il devra être fait un versement provisoire de 40 francs par chaque action souscrite éventuellement, par les actionnaires, en sus de leur droit, soit par le public : le surplus du versement étant exigible lors de la répartition définitive et dans les conditions énoncées ci-dessus pour la souscription par les actionnaires.

Les porteurs d'actions de Frascati jouiront des mêmes droits, dans la proportion des actions de la Société générale des chemins de fer Romains, qui leur sont attribuées, soit une action 1/3 privilégiée pour 10 actions de Frascati.

La souscription sera ouverte du 1er au 15 avril inclusivement.

On souscrit :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée d'Antin et rue de la Victoire, n°

A Rome, à la Banque des États pontificaux.

Pour le conseil d'administration, par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRE

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel sur les actions, conformément aux statuts, un dernier appel de 100 francs par action, exigibles du 1er au 15 avril prochain.

Tout actionnaire qui n'aura pas effectué le versement de 100 francs au 15 avril prochain, sera passible d'un intérêt de retard de 6 0/0 par an, conformément à l'article 15 des statuts. Cet intérêt courra à dater du 1er avril, jour de l'appel de fonds.

Les versements seront reçus :

A Paris, à la Société générale du Crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée-d'Antin, 66, et de la Victoire 72 ;

A Rome, à la Banque des pontificaux.

Le coupon de 40 francs par action échéant le 1er avril prochain sera en déduction du versement à effectuer.

Afin de faciliter ce versement, la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour qu'une avance de 300 francs soit faite, pour 6 mois ou pour un laps moindre, à leur volonté, à ceux de MM. les actionnaires qui le désireront.

Ils pourront, en conséquence, en faisant un versement de 40 francs, coupon déduit, demander dans le même bureau une avance de 300 francs par action contre le dépôt de leurs titres.

Cette avance sera faite au taux de 6 0/0 l'an.

Paris, le 28 février 1862.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PE

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX

MM. les actionnaires sont informés que les conditions prescrites par l'art. 39 des statuts n'étant pas remplies, l'assemblée générale ordinaire convoquée pour le 26 mars ne pourrait délibérer valablement faute d'un nombre suffisant d'actions déposées. En conséquence, une nouvelle assemblée ordinaire est convoquée pour le lundi 7 avril prochain, à 3 heures précises, salle Beethoven, passage de l'Opéra, 34, à Paris.

MM. les actionnaires propriétaires d'au moins dix actions, qui n'ont pas réclamé leurs cartes pour l'assemblée du 26 mars, et qui voudront assister à l'assemblée du 7 avril, auront à déposer leurs actions d'ici au 3 avril prochain :

A Paris, au siége social, 16, place Vendôme;

A Toulouse et à Albi, dans les bureaux de la Société;

SOCIÉTÉ

DE CRÉDIT COLONIAL

MM. les actionnaires de la Société de Crédit colonial, qui ont effectué en espèces le premier versement du prix de leurs actions, sont prévenus que les intérêts à 5 0/0, acquis sur les sommes versées pour l'exercice 1861, soit 6 fr. 25 c. par action, seront payés à la caisse du Comptoir d'escompte, 11, rue Bergère, à partir du 1er avril prochain.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

PORTS DE MARSEILLE.

AVIS.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs de titres de cette Société qu'un tirage de 460 obligations a eu lieu le 1er mars 1862, à la mairie de Marseille, et qu'ils peuvent se procurer à Paris la liste des numéros sortis, soit à la Société générale de Crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée-d'Antin; soit au siége social, 5, rue de la Ferme-des-Mathurins.

La liste du tirage indique également le mode et l'époque de remboursement des obligations amorties.

Par autorisation du Conseil d'administration et par ordre.

Le secrétaire général de la Société,

LE TELLIER.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que l'intérêt semestriel, à raison de 6 0/0 s'y rapportant, leur sera payé sur ces titres (coupon n° 11), à partir du 1er avril prochain. Ce paiement aura lieu, soit à Paris, au siége de la Compagnie, 2e, rue Notre-Dame-des-Victoires, qu'à Marseille, à la direction de l'exploitation, 2, quai de la Joliette ; à Bordeaux, à l'agence générale, 36, quai de Bacalan, et à Lyon, chez MM. P. Gallline et Ce, banquiers, 13, rue Impériale.

La retenue à opérer sur les obligations au porteur est de 0 fr. 35 c. par coupon.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Ligne de l'Indo-Chine.

MM. les actionnaires sont prévenus, qu'en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 9 des statuts, le conseil d'administration a décidé qu'il serait fait un deuxième appel de 150 francs sur les actions émises en vertu de la délibération de l'assemblée générale du 3 juin 1861. Il sera facultatif d'opérer ce versement en deux termes, savoir :

75 fr. du 1er au 15 mai ;

75 fr. du 1er au 15 octobre 1862.

Les paiements devront être faits à la caisse sociale, à Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ; — à Marseille, quai de la Joliette, 2 ; — à Bordeaux, quai de Bacalan ; — à Lyon, chez MM. P. Gallline et Ce, banquiers, rue Impériale, 13.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES DE LA LOIRE

MM. les actionnaires sont informés que, dès le 16 avril 1862, le dividende de 7 fr. par action pour le deuxième semestre 1861 sera payé :

A Paris, au siége de la Société, rue de Richelieu, 85;

A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

A Saint-Etienne, place Marengo, 2;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce.

Une retenue de 10 centimes sera faite sur chaque action au porteur pour la part afférente au deuxième semestre 1861 de l'impôt auquel ces actions sont soumises par la loi du 23 juin 1857.

Le visa des transferts et conversions sera suspendu comme à l'ordinaire, du 6 au 16 avril, et le coupon détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES

FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 32 des statuts, aura lieu le mardi 22 avril 1862, à 2 heures de l'après-midi, au siége de la Société, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires.

Les propriétaires de vingt actions ou plus au porteur, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres avant le 12 avril prochain, soit :

A Paris, au siége de la Société ;

A Marseille, 51, rue Saint-Ferréol, entre les mains du directeur de l'exploitation;

A Lyon, chez MM. P. Gallline et Ce, 13, rue Impériale.

Il sera remis à chacun d'eux une carte d'admission.

En ce qui concerne les titres nominatifs, les propriétaires de vingt actions ou plus trouveront leurs cartes préparées au siége de la Société.

Des modèles de procuration seront déposés aux lieux ci-dessus indiqués.

Les fondés de pouvoir doivent être par eux-mêmes membres de l'assemblée.

COMPAGNIE DES

DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et annuelle pour le mardi 29 avril 1862, à 3 heures, au siége social, à Paris, rue Laffitte, 17, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration sur sa gestion pendant l'exercice 1861, recevoir les comptes de cet exercice et les approuver, s'il y a lieu.

Les actionnaires propriétaires de vingt actions au moins, dont les titres auront été déposés avant le 19 avril, font seuls partie de l'assemblée.

Le dépôt des titres est reçu, dès à présent, au siége social, à Paris, rue Laffitte, 17; à Lyon, rue Impériale, 33, et à Marseille, à la gare du chemin de fer, bureau des titres ; des modèles de pouvoirs y sont tenus à la disposition des actionnaires.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée.

SOCIÉTÉ DE LA

NOUVELLE-MONTAGNE

L'assemblée générale annuelle, qui devrait avoir lieu le lundi 21 avril prochain, est fixée, vu les fêtes de Pâques, au lundi suivant (28) vingt-huit du même mois, à l'établissement de la Société à Engis, près Liége, à 11 heures du matin.

Il y sera procédé au tirage du dernier douzième des obligations de son emprunt, remboursables le 1er juillet prochain.

Verviers, le 18 mars 1862.

Le directeur général de la Société,

Victor SIMON.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

Le conseil d'administration de la Société générale de Crédit mobilier espagnol a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 15 mai prochain, à 1 heure de relevée, à Madrid, au siége de la Société, 2, calle Fuencarral.

Aux termes des statuts, cette assemblée doit se composer des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas moindre de cinquante.

Les actionnaires qui désireront faire partie de l'assemblée devront déposer leurs titres vingt jours avant l'époque fixée pour la convocation de l'assemblée, c'est-à-dire avant le 25 avril prochain :

A Madrid, à la Société générale de Crédit mobilier espagnol, 2, calle Fuencarral ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Les dépôts seront reçus gratuitement tous les jours non fériés, de 10 heures à 2 heures.

BANQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

A DARMSTADT.

Le coupon de dividende n° VII échéant le 1er avril est payable, à raison de 5 fr. 30 c., à Paris, chez MM. Leiden Promsel et Ce, 52, rue Taitbout.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN

Le conseil d'administration de la Société anonyme des mines et fonderies de cuivre du Rhin a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle se réunira le lundi 26 mai prochain, à 11 heures du matin, chez M. Eglinger, notaire à Cologne, pour entendre le rapport et recevoir les comptes du conseil d'administration pour l'année 1861.

Cologne, le 11 mars 1862.

Le conseil d'administration.

ARRET

Etude de Me TIGNAT, avoué près la Cour impériale de Besançon.

Extrait des minutes du greffe de la Cour impériale de Besançon.

« La Cour impériale de Besançon a rendu l'arrêt suivant :

» Entre :

» MM. Lucien et Etienne BOILLEY frères, négociants associés, domiciliés à Dôle, appelants, par exploit du dix-sept août mil huit cent soixante, d'un jugement rendu par le tribunal de première instance séant à Dôle, le onze juillet précédent, et intimés sur l'appel du même jugement par MM. SANTONAX, VERNIER ROUX, et BALOIS, plus bas qualifiés, lesdits sieurs Boilley, comparant par l'avoué GOUHOT, assisté de Me OUDET, avocat ;

» Et MM. VERNIER-ROUX et BALOIS, négociants, domiciliés à Dôle, et Elzéar SANTONAX, négociant, aussi domicilié à Dôle, intimés sur l'appel de MM. BOILLEY frères, et appelants eux-mêmes dudit jugement, par exploit du dix-sept août mil huit cent soixante, comparant par l'avoué TIGNAT, assisté de Me GREVY, avocat du barreau de Paris ;

» Ouï les conclusions de M. Bertrand, substitut de M. le procureur général ;

» Sur le premier chef de conclusions du Boilley frères, tendant à ce que la Cour déclare que le tribunal de Dôle était incompétent pour statuer sur l'action dirigée par Vernier-Roux et Santonax, suivant exploits des quatre juin mil huit cent cinquante-neuf et six avril mil huit cent soixante;

» Considérant qu'au quatre juin mil huit cent cinquante-neuf, date de l'ajournement devant le tribunal civil de Dôle par Vernier-Roux à Boilley frères, ceux-ci n'avaient point

encore cité Vernier-Roux devant le tribunal correctionnel de la Seine, et qu'il est impossible d'admettre qu'en assignant quelques jours après devant cette juridiction Vernier-Roux comme coupables de contrefaçon, Boilley frères ont pu rétroactivement enlever au tribunal civil de Dôle la connaissance d'une demande en dommages-intérêts dont il se trouvait déjà régulièrement saisi ;

» Considérant d'ailleurs, tant sur cette demande que sur celle formée par Santonax le six avril mil huit cent soixante, que les dispositions des articles trois cent cinquante-huit et trois cent cinquante-neuf du Code d'instruction criminelle sont spéciales aux cours d'assises : que les articles cent quatre-vingt-onze et deux cent douze du même Code, de même que les articles quarante-six de la loi du cinq juillet mil huit cent quarante-quatre et seize de la loi du vingt-sept juin mil huit cent cinquante-sept, n'imposent pas à la partie citée comme prévenue d'un délit en police correctionnelle l'obligation d'y conclure, s'il y a lieu, à des dommages-intérêts contre le plaignant, sous peine d'être privée de l'exercice de cette action devant le tribunal civil, si elle juge convenable d'en saisir cette juridiction après son acquittement ; que ces articles doivent être considérés comme renfermant seulement une faculté, les échéances étant de droit étroit, et ne pouvant être suppléées ou étendues par voie d'analogie ;

» Sur le deuxième chef des conclusions de Boilley frères, tendant à ce que subsidiairement Vernier-Roux et Santonax soient déclarés non recevables dans leurs conclusions ampliatives des premier mai et six juin mil huit cent soixante ;

» Que ces conclusions ne renferment point de demande nouvelle ; qu'elles ne sont que le développement et le complément de celles contenues dans les actes d'ajournement des quatre juin mil huit cent cinquante-neuf et six juin mil huit cent soixante ; que, dans le premier de ces actes notamment, Vernier-Roux motive sa demande en dommages-intérêts contre Boilley frères sur la concurrence déloyale qu'ils leur font à l'aide d'imputations de contrefaçon répandues calomnieusement dans le public, et sur les saisies pratiquées le vingt-sept mai précédent pour donner plus de crédit à ces imputations ; que le procès en contrefaçon et la demande en validité devant le tribunal correctionnel de la Seine n'ont été que la conséquence de ces saisies, et que dès lors Vernier-Roux et Santonax ont pu et dû en argumenter lorsqu'il s'est agi devant le tribunal de Dôle de fixer d'une manière définitive dans leurs conclusions le chiffre des dommages-intérêts qu'ils prétendaient leur être dus ;

» Considérant au fond et sur cette demande en dommages-intérêts ;

» Qu'il est aujourd'hui jugé par le jugement du tribunal correctionnel de la Seine, confirmé par l'arrêt de la Cour impériale de Paris, en date du deux août mil huit cinquante-neuf, que les produits fabriqués par les maisons Vernier-Roux, Balois et Santonax ne sont point une contrefaçon de ceux émanant de la maison Boilley frères ; que c'est dès lors injustement et dans l'intérêt exclusif d'une concurrence déloyale que Boilley frères ont répandu dans le public des affirmations contraires ; que c'est aussi pour faire subir à leurs adversaires des frais plus considérables, qu'ils ont, au moyen des saisies pratiquées le vingt-sept mai mil huit cent cinquante-neuf, porté le débat devant le tribunal de la Seine ; que ces faits ont causé à Vernier-Roux, Balois et Santonax un grave préjudice, dont les auteurs doivent réparation, aux termes de l'article treize cent quatre-vingt-deux du Code Napoléon ;

» Qu'il n'y a pas lieu d'établir entre Vernier-Roux et Santonax une distinction dans la répartition de la somme due pour la réparation du préjudice causé, et que celle allouée par les premiers juges n'est pas suffisante pour le couvrir ;

» Considérant, sur les conclusions reconventionnelles de Boilley frères contre Vernier-Roux et Santonax, qu'en admettant qu'elles ne constitueraient pas des demandes nouvelles, elles devraient être rejetées comme mal fondées ; en effet, à l'égard de Santonax, qu'il n'est pas justifié qu'il ait voulu étendre à sa fabrication de bleu le bénéfice des médailles d'argent qu'il avait obtenues précédemment pour ses produits stéariques ;

» Qu'en ce qui touche Vernier-Roux et Santonax, Boilley frères n'ont fait que reproduire devant le tribunal civil de Dôle le procès souverainement jugé par la juridiction correctionnelle de la Seine ; que les allégations sur lesquelles ils se fondent pour obtenir l'adjugé de leurs conclusions devant les juges civils sont les mêmes que ceux qu'ils invoquaient devant le tribunal correctionnel pour faire admettre leur plainte en contrefaçon, qu'ils lui avaient soumise ;

» Considérant, en droit, que les décisions rendues au criminel sont souveraines ; qu'elles ont envers et contre tous l'autorité de la chose jugée, et qu'il ne saurait être permis de remettre en question devant la juridiction civile les faits qu'elles affirment ou qu'elles nient ;

» Par ces motifs,

» La Cour, parties ouïes et le ministère public en ses conclusions, statuant par un seul arrêt, vu leur connexité, sur les appels interjetés par les parties en cause contre le jugement rendu par le tribunal civil de Dôle le onze juillet mil huit cent soixante, réforme, condamne Boilley frères à payer à titre de dommages-intérêts et pour le préjudice résultant des faits qui viennent d'être constatés, sept mille francs à Vernier-Roux et Balois, pareille somme à Santonax : dit que le présent arrêt sera inséré dans vingt-cinq journaux de Paris et des départements, au choix desdits Vernier-Roux et Santonax, et aux frais de Boilley frères ; déboute Boilley frères de toutes leurs fins et conclusions contraires, les condamne aux amendes consignées ainsi qu'aux frais de première instance et d'appel ; ordonne, au profit de Vernier-Roux et Santonax, la restitution des amendes par eux consignées.

» Ainsi jugé et prononcé à l'audience publique donnée le seize janvier mil huit cent soixante et un par la chambre civile de la Cour impériale de Besançon.

» Présents, MM. Fauconneau-Dufresne, premier président ; Clerc, président ; Renouard de Bussières, Bourdenet, Proudhon, Villemot, Desserteau, Beneyton, Férand, Moréal, conseillers ;

» MM. Paguelle et Carron, conseillers, empêchés.

» M. Bertrand, substitut de M. le procureur général, présent.

» Mandons et ordonnons à tous huissiers sur ce requis de mettre ledit arrêt à exécution, à nos procureurs généraux et à nos procureurs près les tribunaux de première instance d'y tenir la main, à tous commandants et officiers de la force publique de prêter main-forte lorsqu'ils en seront légalement requis.

» En foi de quoi le présent arrêt a été signé par M. le premier président et par le commis-greffier.

» *Signé* F. DUFRESNE, PEQUIGNOT.

Enregistré à Besançon, le vingt-six janvier mil huit cent soixante et un, folio cent treize, cases une à trois. Reçu sur la première condamnation vingt francs, sur la deuxième trente francs, pour deux droits fixes vingt francs et pour dècime sept francs. Ensemble soixante-dix-sept francs.

Signé CALLET.

Pour expédition :

Le commis greffier,

COURTOT.

Pour copie certifiée : TIGNAT, avoué.

HAUTS-FOURNEAUX DE LA COTE-D'OR

Baisse de mise à prix.

Etude de Me Jules ROGER, avoué à Dijon, rue Chabot-Charny, 44.

L'adjudication définitive des hauts fourneaux et forges de la Côte-d'Or, dépendant de la Société Thoureau et Ce, en faillite, aura lieu en la chambre des notaires de Dijon, le mercredi 26 mars 1862, à 1 heure après-midi, par le ministère de Me Blondel et Virely, notaires à Dijon, sur les mises à prix ci-après :

1° L'usine de Velars, mise à prix réduite ..... 250,000 f.

2° L'usine de Veuvey, mise à prix réduite.... 45,000

3° Le haut fourneau de Dienay, mise à prix réduite. 45,000

4° Les usines de Villecomte, mise à prix réduite 25,000

5° Les usines de Tarsul avec moulin et 43 hectares de prés, mise à prix réduite 70,000

S'adresser, pour tous les renseignements, à Me Blondel et Virely, notaires, et à Me Roger, avoué à Dijon.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.

Départements.

Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 56

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS

Paris.

Trois mois 1
Six mois..... 2
Un an..... 4

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs :

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauck Paul Féval, Ve Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 *exemplaires. — offre en prime à ses abonnés les* CLASSIQUES FRANÇAIS *et les* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de* 1 *fr.* 50 *c. par volt c'est-à-dire avec un rabais de* 30 0/0.

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande

Le mode d'abonnement le [illegible] consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héro

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Montant des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époque jouissance	Dénomination	Samedi 15 Comptant	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Comptant	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Comptant	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Comptant	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Comptant	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Comptant	Vendredi 21 Terme
182.500	1000	libérés	110 »	Janv.-juillet	Banque de France	3110 »	3115 »	3100 »	—	3110 »	—	3120 »	—	3118 75	—	3116 25	—
[illegible]	500	Id.	14 »	Id.	Comptoir national d'escompte	637 50	—	638 75	—	640 »	—	640 »	—	638 75	—	638 75	—
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1580 »	1585 »	1535 »	1540 »	1530 »	1540 »	1535 »	1525 »	1550 »	1540 »	1550 »	1550 »
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	485 »	—	485 »	—	486 25	—	486 25	—	486 25	—	486 25	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	460 »	—	460 »	—	460 »	—	462 50	—	462 50	—	462 50	—
140.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	97 50	—
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	91 »	—	91 25	—	91 25	—	91 25	—	90 »	—	91 25	—
»	»	»	»	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	—	—	1025 »	—	1025 »	—	1025 »	—	1025 »	—	1022 50	—
[illegible]	500	300	15 »	Mai et nov.	— Oblig. commun. 210 fr. payés	434 »	—	430 »	—	430 »	—	430 »	—	432 50	—	432 50	—
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales, 3 0/0 1. payé	430 »	—	430 »	—	431 25	—	431 25	—	431 25	—	432 50	—
»	100	Id.	5 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	90 »	—	91 »	—	91 »	—	91 »	—	—	—	91 »	—
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	570 »	—	570 »	—	570 »	—	570 »	570 »	565 »	570 »	565 »	—
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	763 50	765 »	765 »	761 25	760 »	762 50	760 »	761 75	765 »	755 »	771 25	773 75
»	»	»	»	»	Crédit agricole	685 »	—	681 50	—	680 »	—	675 »	—	675 »	—	672 50	—
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	477 »	472 50	472 50	472 50	468 75	470 »	465 »	467 50	481 25	477 50	481 25	480 »
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	—	—	—	—	25 »	—	25 »	—	25 »	—	—	—
50.000	100	Id.	4 35	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	93 75	—	93 75	—	93 75	—	92 50	—	93 75	—	93 75	—
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	175 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêts ou dividendes payés
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	—	[illegible]	500	»	avril octobre	»
— de la Martinique	530 »	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
— de la Guadeloupe	—	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
— de la Guyane	500 »	[illegible]	500	»	avril octobre	»
— du Sénégal	—	[illegible]	500	»		»
Comptoir [illegible]	38 75	[illegible]	100	»	octobre	1 50
[illegible]	560 »	21.000	500	»		35 »
[illegible]	400 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	28 05
[illegible] de l'Industrie	40 »	[illegible]	100	»	juillet	5 »
[illegible] Propriétaires	675 »	6.000	1.000	»	juin décemb.	63 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	800 »	24.000	500	»	janvier juillet	47 »
— act. de jouissance	—	»	»	»	juillet	22 »
Omnibus de Lyon	65 »	[illegible]	100	100		néant.
Omnibus de Londres	47 25	[illegible]	100	»		néant.
Cie impériale des Voitures de Paris	60 »	[illegible]	100	»	avril octobre	néant.
Messageries impériales (Service marit.)	647 50	40.000	500	»	janvier juillet	30 »
— actions nouvelles	525 »	32.000	500	100		5 0/0
Compagnie générale maritime	407 50	[illegible]	500	»	janvier juillet	néant.
[illegible] et Cie	262 50	40.000	500	»	janvier juillet	12.50
[illegible] et Cie	455 »	»	»	»		»
[illegible] et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	1.250	»		»
Touage Basse Seine et Oise	510 »	»	500	»		»
CANAUX.						
4 Canaux, actions de capital	1217 »	60.120	1.000	»	avril octobre	50 »
— actions de jouissance	95 »	60.000	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	995 25	37.000	1.000	»	avril octobre	50 »
— act. de jouissance	140 »	27.000	»	»	juin	12 50
[illegible] à Beauc.	990 »	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
[illegible]	—	19.000	1.000	»	avril octobre	50 »
[illegible] à la Sambre	7500 »	[illegible]	5.000	»	février août	641 25
[illegible]	750 »	11.000	1.000	»	juin décembre	50 »
[illegible] français contrôle	1500 »	6.000	1.000	»	janvier juillet	65 »
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	135 25	250.000	100	»	janvier juillet	14 »
[illegible] de Marseille	110 »	»	»	»	avril octobre	»
[illegible] de Lyon	415 »	[illegible]	1.250	»		18 50
[illegible] et Magasins généraux de Paris	537 50	25.000	1.250	[illegible]		»
[illegible] et Entrepôts de Marseille	485 »	60.000	500	[illegible]	janvier juillet	5 0/0
Docks du Havre	—	»	»	»		»
GAZ.						
Cie par. écl. et de chauffage par le gaz	1067 50	110.000	1.000	»	mai novembre	70 »
— actions nouvelles	1055 »	»	»	»		»
Union des gaz	61 50	20.000	250	»	janvier	néant.
[illegible] (banl. de Paris)	242 50	20.000	1.250	»	avril octobre	18 50
[illegible]	—	6.000	500	»	juin décembre	25 »
[illegible]	—	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
[illegible], Nîmes, etc.	—	500	1.000	»	1er juin	60 »
[illegible]	2000 »	7.000	1.000	»	janvier juillet	130 »
[illegible], Vienne et Lyon	1411 »	2.400	1.250	»		77 50
[illegible] de Paris	—	»	»	»		»
Comp. Centrale, Lebon et Cie	499 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 30
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	600 »	30.000	1.000	»		30 »
[illegible] (Aveyron)	1000 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
[illegible]	450 »	18.000	1.000	»	juin décembre	15 »
[illegible] (Saône-et-Loire)	660 »	28.000	500	»	juin décembre	15 »
[illegible]	—	5.000	500	»	avril octobre	20 »
[illegible] et Commentry	175 »	60.000	500	»	mars septemb.	15 »
[illegible]	600 »	10.000	1.000	»		»
[illegible] (Nord)	—	6.000	1.000	»		35 »
[illegible]	330 »	20.000	1.500	»	avril octobre	26 »
[illegible] et chemins de fer	700 »	54.000	1.500	»	mai novembre	74 »
[illegible]	—	»	500	»		néant.
[illegible]-Comté	—	60.000	500	»	mai novembre	»
[illegible] (forges et chantiers)	810 »	14.000	1.000	»		60 »
[illegible]	275 »	»	250	»		23 »
[illegible] l'Évêque	210 »	»	500	»		»
[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	575 »	19.000	500	»	avril octobre	45 »
[illegible]	1100 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
[illegible]-métallurgique	—	80.000	375	»	janvier juillet	néant.
J.-F. Cail et Cie	715 »	14.000	500	»	septemb. mars	75 »

	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêts ou dividendes
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1750 »	[illegible]	[illegible]	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	[illegible]	500	»		22 »
A	Grand'Combe	—	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	40 »
A	Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	12 »
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	19 »
A	Carmaux	290 »	[illegible]	1.000	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	néant.
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»		22 »
A	[illegible] et Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juin	»
A	[illegible] et Firminy	[illegible]	»	[illegible]	»		20 »
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»		10 »
A	Charbonnages belges	415 »	[illegible]	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	[illegible]	[illegible]	500	»		»
A	Centre-du-Flénu	[illegible]	[illegible]	1.000	»	mai	20 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	[illegible]	[illegible]	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul id.	[illegible]	[illegible]	1.000	»		»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	[illegible]	1.000	»		néant.
C	[illegible] zinc	—	[illegible]	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiées id.	—	[illegible]	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiées id.	—	[illegible]	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id.	[illegible]	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie id.	125 »	[illegible]	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	[illegible]	8.000	500	»	septembre	65 »
C	[illegible] id.	340 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière id.	—	[illegible]	500	»		»
A	Pont-Remy id.	[illegible]	5.000	1.500	»	30 avril	33 »
C	Siècle journal	—	2.500	[illegible]	»		125 »
C	Journaux réunis id.	—	[illegible]	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit id.	5400 »	[illegible]	2.500	»		»
A	Saint-Gobain glaces	1500 »	[illegible]	[illegible]	»		750 »
[illegible]	Montluçon id.	115 »	[illegible]	500	»		néant
A	[illegible] (Belgique) id.	410 »	[illegible]	500	»	septembre	34 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	100 »	[illegible]	375	»	1er octobre	néant.
	Richer et Cie, Vidanges	—	[illegible]	500	»		20 »
	Caoutchouc souple	—	[illegible]	100	»	31 mars	20 »
	Chollet et Cie	21 25	[illegible]	100	»		néant
	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	250	»		16 »
C	Deux cirques (L. Dejean et Cie)	[illegible]	[illegible]	500	»	févr. juillet	95 »
	[illegible] impériale de diamants	—	»	»	»		»
	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»		»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Sommes versées	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	[illegible]	»	»	»		»
	Cie impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	50		5 »
[illegible]	Ports de Marseille	486 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
[illegible]	Messageries impériales (services marit.)	531 50	12.000	500	[illegible]	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1165 »	4.500	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	1042 50	11.685	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	8.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1040 »	10.000	1.250	20	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	281 25	8.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	445 »	13.600	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	287 50	20.000	500	90	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	282 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	445 »	2.410	312 50	30	30 juin déc.	15 »
165	— nouvelles	276 25	7.000	300	74	31 mars sept.	15 »
401	J.-F. Cail et Cie	415 »	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	460 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	203 »	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	281 15	40.000	500	»	janvier juillet	45 »
»	Docks du Havre	281 25	»	»	»		»
»	Omnibus de Paris	487 50	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	242 50	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 15 au 21 mars

NOMBRE D'ACTIONS.	VALEUR NOMINALE.	RESTE À VERSER.	DERNIER REVENU ANNUEL.	ÉPOQUES DE JOUISSANCE.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 15 COMPT.	SAMEDI 15 TERME	LUNDI 17 COMPT.	LUNDI 17 TERME	MARDI 18 COMPT.	MARDI 18 TERME	MERCREDI 19 COMPT.	MERCREDI 19 TERME	JEUDI 20 COMPT.	JEUDI 20 TERME	VENDREDI 21 COMPT.	VENDREDI 21 TERME
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	1361 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1379 »»	1367 50	1381 75	1387 50	1375 »»	1375 »»	1370 »»	1372 50
15.000	»	»	56 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	975 »»	[illegible]
441.767	400	»	65 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	Nord ancien	1011 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1013 75	1015 »»	1015 »»	1017 50	1017 50	1013 75	[illegible]	[illegible]
41.483	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	955 [illegible]	[illegible]	[illegible]	950 [illegible]	955 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
41.667	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	987 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	987 50	[illegible]
500.000	500	tout	40 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	597 50	596 25	600 [illegible]	600 [illegible]	603 75	602 50	608 75	600 [illegible]	607 50	607 50	606 [illegible]	605 [illegible]
»	»	»	14 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
693.000	500	»	53 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1088 75	1087 50	1088 75	1088 75	1091 25	1090 25	1093 75	1095 [illegible]	1096 25	1096 25	1091 50	1090 [illegible]
236.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	771 50	775 75	780 »»	780 [illegible]	778 75	781 25	781 50	781 75	775 »»	777 50	780 »»	780 [illegible]
330.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	581 50	580 [illegible]	582 50	585 [illegible]	583 75	585 »»	584 50	581 75	582 50	585 [illegible]	580 »»	585 [illegible]
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	363 75	[illegible]	367 50	367 50	363 75	367 50	363 75	[illegible]	362 50	360 25	362 50	367 50
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	525 75	525 »»	525 [illegible]	[illegible]	525 »»	[illegible]	522 50	[illegible]	527 50	525 [illegible]	525 [illegible]	[illegible]
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	407 50	[illegible]	401 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	410 [illegible]	[illegible]	412 50	[illegible]	412 50	413 [illegible]
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	405 »»	405 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	410 »»	[illegible]	412 50	410 [illegible]
12.000	500	tout	13 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
36.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	40 »»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	36 25	[illegible]	35 [illegible]	[illegible]	36 25	[illegible]	35 [illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	145 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
100.000	500	tout	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	353 75	351 [illegible]	352 50	346 75	346 [illegible]	350 [illegible]	350 [illegible]	350 [illegible]	353 75	350 [illegible]	350 [illegible]	350 [illegible]
»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	Lyon (Croix-Rousse) Sathonay	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	260 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
400.000	500	tout	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	505 [illegible]	506 25	506 25	506 [illegible]	505 »»	505 [illegible]	507 50	507 [illegible]	[illegible] 75	507 [illegible]	510 [illegible]	507 [illegible]
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	542 50	543 75	543 75	545 [illegible]	542 50	543 75	543 75	543 [illegible]	545 [illegible]	543 75	545 25	545 [illegible]
80.000	500	tout	22 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Ouest-Suisse	[illegible]	[illegible]	175 [illegible]	[illegible]	175 [illegible]	[illegible]	175 [illegible]	[illegible]	175 25	[illegible]	175 [illegible]	[illegible]
72.500	500	tout	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central Suisse	485 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	482 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	485 [illegible]	[illegible]
55.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	365 [illegible]	[illegible]	365 »»	[illegible]	366 [illegible]	[illegible]	365 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	365 [illegible]	[illegible]
240.000	500	400	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	522 50	[illegible]	521 25	[illegible]	522 50	[illegible]	522 50	522 50	523 75	[illegible]	527 50	521 [illegible]
90.000	525	tout	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	330 [illegible]	327 50	335 [illegible]	331 25	[illegible]	331 25	330 [illegible]	335 [illegible]	310 [illegible]	337 50	332 25	337 [illegible]
200.000	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	[illegible]	[illegible]	431 [illegible]	437 50	430 [illegible]	[illegible]	427 50	[illegible]	427 50	425 [illegible]	425 75	430 [illegible]
38.000	500	tout	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
47.500	500	tout	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	425 [illegible]	[illegible]	425 [illegible]	[illegible]	425 [illegible]	[illegible]	423 [illegible]	[illegible]	423 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Grao de Valencia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	405 [illegible]	[illegible]	407 50	406 25	408 25	408 25	404 25	408 25	[illegible]	407 50	405 [illegible]	407 [illegible]
170.000	400	tout	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	192 50	192 50	193 [illegible]	193 75	193 75	192 50	194 50	192 50	192 50	192 50	191 25	[illegible]
50.000	500	tout	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	250 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	250 [illegible]	[illegible]	250 [illegible]	[illegible]	250 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»		janvier, juillet	Portugais	308 75	[illegible]	308 75	[illegible]	370 [illegible]	[illegible]	370 [illegible]	[illegible]	370 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des EMPRUNTS.	NOMBRE D'OBLIGATIONS.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES DES TIRAGES.	PRIX de remboursement	REVENU ANNUEL.	ÉPOQUES DES JOUISSANCES.	NOMS DES COMPAGNIES.	15	17	18	19	20	21
1859	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	6.400	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1844	8.000	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	1000 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	— 5 0/0	1010 »»	1010 »»	[illegible]	1015 »»	1015 [illegible]	[illegible]
1847—1849	20.750	»	»	septembre	1.250	50 »»	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	1010 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	15.000	»	»	février	1.250	50 »»	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1085 [illegible]	[illegible]	[illegible]
1851	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1040 [illegible]	[illegible]	1010 [illegible]	1000 [illegible]	[illegible]	[illegible]
1852—1854	24.000	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	1010 [illegible]	1000 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852—1856	300.000	»	»	mai	625	25 »»	juin, décembre	Est, 5 0/0	507 50	507 50	507 50	507 50	507 [illegible]	[illegible]
1853	[illegible]	»	»	mars	1.250	50 »»	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »»	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	500 [illegible]	[illegible]	500 [illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »»	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	530 [illegible]	530 [illegible]	530 [illegible]	[illegible]	530 [illegible]	[illegible]
1854	102.614	»	»	décembre	625	25 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	506 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »»	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	235.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	307 50	307 50	307 50	306 25	306 [illegible]	[illegible]
1853	63.633	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	307 50	[illegible]	[illegible]
1855	265.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	316 25	313 75	315 »»	316 25	311 [illegible]	[illegible]
1852—1861	1.450.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	312 50	311 25	312 50	310 »»	311 [illegible]	[illegible]
1854—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »»	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	320 »»	317 50	318 75	320 »»	[illegible]	[illegible]
1855	57.700	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	307 50	307 50	308 25	307 50	[illegible]	[illegible]
1857—1860	137.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	(nouvelles)	305 »»	305 »»	305 »»	305 »»	[illegible]	[illegible]
1855—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	320 »»	[illegible]	320 »»	318 75	[illegible]	[illegible]
1852—1861	1.330.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	306 25	307 50	[illegible]
1857	211.600	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	310 »»	310 »»	310 »»	[illegible] 75	310 [illegible]	[illegible]
1856—1861	440.789	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	307 50	308 25	307 50	307 [illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	22.640	»	»	décembre	500	15 »»	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	297 50	298 75	298 75	298 75	[illegible]	[illegible]
1857—1861	900.000	»	»	mai	500	15 »»	juin, décembre	Est, 3 0/0	307 50	307 50	307 50	307 50	[illegible]	[illegible]
1859	150.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	305 »»	306 »»	305 »»	305 »»	[illegible]	[illegible]
1860	148.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	306 25	307 50	306 25	307 50	[illegible]	[illegible]
1858—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	310 »»	310 »»	310 »»	310 »»	[illegible]	[illegible]
1858—1861	618.375	»	»	»	500	15 »»	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	281 75	281 [illegible]	283 [illegible]	285 [illegible]	[illegible]	[illegible]
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 id. et	255 »»	255 »»	255 »»	256 25	[illegible]	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien	215 »»	215 »»	215 »»	212 75	216 [illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	248 75	[illegible]	250 »»	250 »»	[illegible]	[illegible]
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	251 25	251 25	253 75	253 75	[illegible]	[illegible]
1859	24.570	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	[illegible]	250 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Séville à Xérès 3 0/0	271 25	[illegible]	271 25	271 25	271 [illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »»	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	245 »»	245 »»	240 »»	255 »»	[illegible]	[illegible]
1859—1861	300.000	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	251 25	252 50	252 50	252 50	252 [illegible]	[illegible]
1860	62.500	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	190 »»	190 »»	198 75	200 »»	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	»	»»	avril, octobre	Montblanch à Reus	230 »»	230 »»	230 »»	227 50	227 [illegible]	[illegible]
1859—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »»	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »»	»	Chemins portugais	223 75	225 »»	225 »»	223 75	225 [illegible]	[illegible]
1858	140.500	»	»	»	250	7 50	suspendue	Graissessac à Béziers 3 0/0	75 »»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 15 COMPTANT.	SAMEDI 15 TERME.	LUNDI 17 COMPTANT.	LUNDI 17 TERME.	MARDI 18 COMPTANT.	MARDI 18 TERME.	MERCREDI 19 COMPTANT.	MERCREDI 19 TERME.	JEUDI 20 COMPTANT.	JEUDI 20 TERME.	VENDREDI 21 COMPTANT.	VENDREDI 21 TERME.
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	68 70	68 75	68 70	68 80	[illegible]	68 91	68 55	68 65	68 80	68 90	68 95	[illegible]
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	68 70	68 85	68 85	68 90	68 80	68 65	68 50	68 65	68 80	68 91	68 95	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	97 20	[illegible]	97 50	98 05	98 [illegible]	98 10	97 75	[illegible]	97 80	[illegible]	98 [illegible]	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RENTES 4 0/0 id. id.	92 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	92 [illegible]	[illegible]	92 50	[illegible]	92 50	[illegible]	92 50	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	460 »»	[illegible]	460 »»	461 »»	457 50	[illegible]	457 50	[illegible]	460 25	460 »»	457 50	[illegible]
Ville de Paris, Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1110 »»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1110 »»	[illegible]	1110 »»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	457 50	[illegible]	456 25	[illegible]	456 25	[illegible]	456 25	[illegible]	456 25	[illegible]	456 25	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	450 »»	[illegible]	450 »»	[illegible]	450 »»	[illegible]	448 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	450 »»	[illegible]
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	230 »»	[illegible]	231 25	[illegible]	231 25	[illegible]	231 25	[illegible]	232 50	[illegible]	232 50	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	94 25	[illegible]	96 25	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	37 50	[illegible]	38 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	38 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	38 75	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 7/8	[illegible]	93 7/8	[illegible]	91 »/»	[illegible]	93 7/8	[illegible]	91 »/»	[illegible]	91 »/»	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	73 »/»	[illegible]	71 1/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	71 »/»	[illegible]	71 »/»	[illegible]	71 3/4	[illegible]
Id. 3 0/0 1850 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	67 80	67 75	68 85	[illegible]	67 75	67 90	67 80	67 85	67 90	67 85	68 [illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0, id.	[illegible]	[illegible]	45 [illegible]	[illegible]	45 [illegible]	[illegible]	45 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	45 [illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	67 50	67 30	67 30	67 10	67 30	67 30	67 40	67 45	67 50	67 55	67 60	[illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	[illegible]	[illegible]	71 1/4	[illegible]	70 1/2	[illegible]	71 »/»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	71 »/»	[illegible]
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	[illegible]	[illegible]	43 »/»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	43 3/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieure	48 »/»	[illegible]	48 »/»	[illegible]	48 1/4	48 »/»	48 1/4	[illegible]	48 1/4	[illegible]	48 »/»	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856	[illegible]	[illegible]	51 1/4	[illegible]	51 1/8	[illegible]	51 1/8	[illegible]	51 1/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)	[illegible]	[illegible]	10 »/»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	18 7/8	18 7/8	18 7/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	[illegible]	[illegible]	101 »/»	[illegible]	101 »/»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	101 3/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	334 25	[illegible]	331 25	[illegible]	331 25	[illegible]	335 »»	[illegible]	335 75	[illegible]	327 75	[illegible]
Haïti, annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

N° 1195. — 21e ANNÉE. — N° 13. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 29 MARS 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

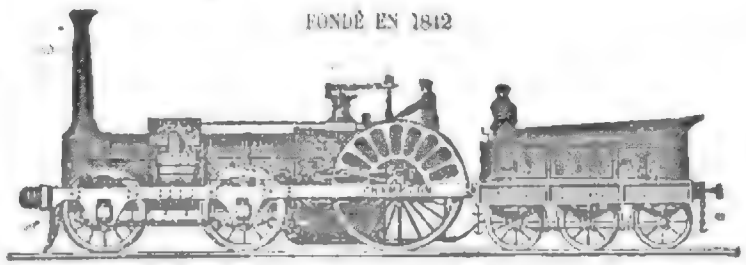
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	5 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LIGNE
Corps du journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Réclames	1 fr. 50 c.



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

NOUVELLES

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 400 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises de valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

AVIS AUX ABONNÉS

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 mars 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 193. — Banque de France, 194. — Ligne directe de Cette à Marseille, 194. — Chemins de fer et docks de Saint-Ouen, 199. — Chemins romains, 198. — Chemins de fer portugais, 198. — Obligations communales du Crédit foncier, 199. — Compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris, 199. — Marché industriel, 201. — Bourses étrangères, 201. — Bourse de Londres, 201. — Changes, 200. — Matières, 200. — Bulletin commercial, 201. — Avis aux actionnaires, 202. — Bulletin des recettes de la semaine, 201. — Crédit foncier de France, 202. — Recettes des chemins de fer, 203-204. — Annonces, 205. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 207 Cours des actions et obligations industrielles, 207. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 208.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Les cours des fonds publics pendant la semaine qui finit ont été plus que lourds, sans qu'aucune cause extérieure puisse être invoquée pour expliquer cette faiblesse. Il faut donc en chercher la cause uniquement dans la situation de la place. Cette situation est facile à définir.

Une reprise notable s'était déclarée sur le 3 0/0 dans les derniers jours de février; tombé le 24 février à 70 15, le 3 0/0 s'était relevé le 25 à 70 60; le 26, à 70 75; le 27, à 71 fr.; ainsi, aux approches de la liquidation, il se tenait à des cours égaux au prix moyen des achats opérés dans le courant du mois ; les acheteurs n'ont donc pas hésité à se faire reporter, et la plupart des reports ont eu lieu du 25 au 28 février, entre 70 fr. 60 c. au plus bas, et 71 fr. au plus haut.

Pour liquider sans trouble des opérations ainsi engagées, il fallait au moins quelques centimes de hausse ; cette hausse n'est pas venue ; au contraire, les cours ont eu beaucoup de peine à se maintenir à 70 francs. Qu'est-il arrivé? c'est que les acheteurs, reportés au commencement de mars, perdaient des différences de près d'un franc, et qu'ils se sont exécutés eux-mêmes sans attendre la dernière heure. Ce qui se passe est donc une liquidation anticipée, qui allège d'autant le marché. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que nous sommes au début du reclassement de la rente, et que la situation de la Bourse est exactement la même qu'au lendemain d'un emprunt.

Au fond, les dispositions sont loin d'être mauvaises ; la solide tenue des actions de chemins de fer est là pour le prouver ; l'argent est de plus en plus abondant, et l'escompte vient d'être abaissé de 1/2 0/0 par la Banque de France. Une reprise commerciale se dessine sur quelques places, notamment à Lyon, et nous ne croyons pas qu'à moins d'événements extérieurs la langueur actuelle puisse longtemps durer.

Le 3 0/0 ferme aujourd'hui à 69 75 à terme et au comptant. Cette absence d'écart prouve l'abondance des capitaux et par cela même présage la hausse.

Le 3 0/0 nouveau clôture à 68 65 au comptant, et à 68 70 à terme.

Le 4 1/2 0/0 a atteint un instant le cours de 98 fr. 70, et on espérait le voir toucher au pair, cours que semble lui assurer *au minimum* la conversion forcée.

Malheureusement la liquidation a lieu dans trois jours, il faut que les arbitragistes s'exécutent, de là un peu de faiblesse qui ne sera que passagère; le 4 1/2 finit aujourd'hui à 97 50 au comptant, et au même prix en liquidation.

Les obligations du Trésor, sur lesquelles les opérations sont aujourd'hui très-restreintes par suite de leur petit nombre, ont été demandées à 457 50.

La Banque de France, dont le rapport vient d'être publié, est toujours l'objet de demandes suivies. Ses actions trouvaient preneurs aujourd'hui à 3,100.

Le Crédit foncier a réagi ; il clôture aujourd'hui à 1,485 ». Malgré cette réaction, les porteurs ne peuvent guère se plaindre : le cours de 1,485 » est encore très-satisfaisant, et il faut permettre aux timides de vendre une valeur qui leur donne, aux cours actuels, un bénéfice considérable, sauf à eux à la reprendre plus haut, quand ils seront mieux familiarisés avec les opérations qui sont réservées à cet établissement, et qui pourraient bien lui faire, même après le dédoublement des actions et en peu d'années, une position égale à celle des actions de la Banque de France.

Le succès du Crédit foncier de France a éveillé le désir de répandre ces institutions. On parlait il y a quelques jours d'une institution semblable à fonder en Italie ; aujourd'hui, on nous indique deux nouveaux projets sur le point de se réaliser, l'un à Madrid, l'autre à Lisbonne. Nous félicitons le Crédit foncier de France d'avoir su, par son succès, éveiller l'émulation.

Les obligations du Crédit foncier sont très-vivement recherchées. Les obligations 4 0/0 et communales se placent facilement. Ceux qui recherchent avant tout une sécurité exceptionnelle ne sauraient mieux trouver.

Le Crédit agricole subit de violents soubresauts; ceci tient au bon placement des actions et à leur petite quantité. Nous avons laissé ces actions, vendredi dernier, à 672 fr. 50 c., nous les retrouvons aujourd'hui à 725, et dans l'intervalle elles ont touché le cours de 750 fr. Nous comprenons la faveur dont jouit cette valeur, mais nous regrettons vivement l'exagération du prix actuel, qui est en disproportion constante avec le revenu.

Le Crédit industriel est ferme à 570 », et le Comptoir d'escompte à 638 75.

Le chiffre probable du dividende du Crédit mobilier excite toujours très-vivement la curiosité du public. On a mis en avant des chiffres qui ont été désavoués. Nous croyons qu'il faut se tenir en garde contre les faux bruits, et nous pensons que peu d'initiés soupçonnent même le chiffre réel. Ce qui est certain, c'est que les entreprises de cet établissement sont toutes en excellente voie, et qu'à ce moment de beaux bénéfices doivent être réalisés, car son portefeuille a dû singulièrement gagner en valeur.

Comme nous l'avions prévu depuis plusieurs semaines, la faveur des capitalistes a surtout élevé les cours des actions des chemins de fer français.

Le Nord a touché le cours de 1,040 ; il ferme aujourd'hui à 1,038 75 ; nous ne désespérons pas de le voir atteindre facilement 1,100 fr.

Le Lyon monte sans cesse; il a touché le cours 1,121 fr. 25 c.; il ferme aujourd'hui à 1,115 » fin courant. C'est toujours le chemin de prédilection des haussiers. Ses recettes augmentent constamment.

Le Midi monte également; il était demandé en clôture aujourd'hui à 783 75 ; on voit que le cours de 800 fr. indiqué par nous n'est pas éloigné.

Les cours de l'Orléans sont toujours discutés par la spéculation à la baisse.

Notre opinion est que les baissiers qui ont à luter contre le détachement prochain d'un coupon de 70 francs, finiront par avoir complétement tort.

L'Ouest est toujours ferme à 578 75.

Le Genève est faible à 362 50.

Le Dauphiné est toujours sans affaires.

Les Ardennes ont eu un réveil, à l'annonce de l'ouverture de la ligne de Soissons.

La rente italienne est offerte, elle ferme à 67 05.

Les fonds espagnols sont bien tenus.

Les Lombards et les Autrichiens ont donné lieu à un courant d'affaires animé.

Les chemins romains attendent pour remonter que l'appel de fonds soit effectué. Tous versements entraînent toujours une faiblesse sur la valeur, mais elle ne tardera pas à disparaître. Aujourd'hui ils commencent à être demandés.

Les chemins portugais sont l'objet de transactions animées ; on comprend l'avantage de cette valeur qui, aux cours actuels, donne plus de 10 0/0.

Les obligations françaises et étrangères ont un marché actif.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 05, ferme à 69 75.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 98 50, ferme à 97 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	67.18 0/0
Midi	22.43 0/0
Cordoue à Séville	13.53 0/0
Ouest suisse	11.66 0/0
Victor-Emmanuel	10.02 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	9.46 0/0
Lyon-Genève	9.34 0/0
Central Suisse	7.86 0/0
Ardennes	6.14 0/0
Autrichiens	5.91 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	4.31 0/0
Dauphiné	4.06 0/0
Nord	2 30 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	2 10 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	2.67 0/0
Est	4 64 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	6.16 0/0
Séville-Xérès-Cadix	7.59 0/0
Orléans	7.61 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	15.70 0/0
Nord de l'Espagne	27.52 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	21 mars.	28 mars.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 10	69 75	» »	» 35
Rente 4 1/2 0/0	98 »	97 50	» »	» 50
Banque de France	3116 25	3100 »	» »	16 25
Consolidés	94 »/»	93 7/8	» »	» 1/8
Crédit foncier	1550 »	1485 »	» »	65 »
Crédit agricole	672 50	725 »	52 50	» »
Crédit industr. et com.	565 »	570 »	5 »	» »
Crédit mobilier	773 75	766 25	» »	7 50
Comptoir d'Escompte	638 75	638 75	» »	» »
Orléans	1372 50	1377 50	5 »	» »
Nord	1020 »	1038 75	18 75	» »
Nord nouveau	955 »	955 »	» »	» »
Est	605 »	601 25	» »	3 75
Paris-Méditerranée	1103 75	1115 »	11 25	» »
Midi	780 »	783 75	3 75	» »
Ouest	585 »	578 75	» »	6 25
Genève	367 50	365 »	» »	2 50
Dauphiné	525 »	522 50	» »	2 50
Ardennes ancien	415 »	415 »	» »	» »
Ardennes nouveau	410 »	412 50	2 50	» »
Ch. Autrichiens	510 »	512 50	2 50	» »
Victor-Emmanuel	350 »	360 »	10 »	» »
Russes	407 50	403 75	» »	3 75
Romains	191 25	185 »	» »	6 25
Sud-Autr.-Lombard.	566 25	568 75	2 50	» »
Saragosse Pampelune	375 »	375 »	» »	» »
Saragosse-Alicante	522 50	523 75	1 25	» »
Saragosse-Barcelone	337 50	315 »	» »	22 50
Nord-Espagne	430 »	425 »	» »	5 »
Séville-Xérès-Cadix	420 »	420 »	» »	» »

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil général, dans sa séance de ce jou a abaissé de 4 0/0 à 3 1/2 0/0 le taux de l'e compte.

Paris, le 27 mars 1862.

Le Secrétaire général,

MARSAUD.

LIGNE DIRECTE DE CETTE A MARSEILLE

Nous avons parlé l'an dernier du pro d'une ligne directe de Cette à Marseille par littoral de la Méditerranée, dont la concess est demandée par la Compagnie du chemin fer du Midi.

Ce projet a donné lieu à des notes respect des directeurs de la Compagnie du chemin fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée du président du Conseil d'administration d Compagnie des chemins de fer du Midi ; n placons ces documents sous les yeux de lecteurs.

Voici, dans l'ordre des dates, la note d Compagnie de Lyon-Méditerranée, et celle la Compagnie du Midi :

F. Grimaud.

Note du directeur de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Paris, le 6 janvier 1862.

A S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Monsieur le ministre,

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, surpris et préoccupé des publications répandues avec tant de profusion et d'insistance par la Compagnie des chemins de fer du Midi, à propos d'un nouveau chemin de fer de Cette à Marseille, attendait, pour prendre cette question au sérieux, la communication officielle des intentions de la Compagnie du Midi, communication qui fut l'objet de la dépêche de V. Exc., en date du 8 novembre 1861.

Au reçu de cette dépêche, le Conseil s'est empressé de faire étudier, par ses ingénieurs, les bases sur lesquelles ce projet a été établi et les motifs par lesquels on a prétendu le justifier. Les résultats de cette étude sont contenus dans la note détaillée annexée à cette lettre, et ils peuvent se résumer en peu de mots comme il suit :

1° L'abréviation de 55 kilomètres, que présente le projet sur la ligne actuellement existante entre Cette et Marseille, est compensée par 22 kilomètres de pentes et rampes de 10 millimètres par mètre ; s'il y avait un intérêt réel à abréger la ligne de Cette à Marseille, on obtiendrait un résultat plus favorable aux intérêts généraux, en exécutant la ligne de Lunel à Arles, de 40 kilomètres de longueur seulement, qui raccourcirait la ligne actuelle de 23 kilomètres. Cette ligne n'aurait, comme la ligne actuelle, que des pentes très-faibles et elle desservirait des pays riches et peuplés.

2° Le tracé de la Compagnie du Midi ne traverse à peu près que des contrées désertes où il n'y a ni population ni intérêts d'aucune espèce à desservir.

3° Ce tracé est submersible par les crues du Rhône sur une très-grande longueur ; il serait en outre exposé à des interruptions fréquentes, par suite de la multiplicité des ponts tournants qu'il exige.

4° L'évaluation de la Compagnie du Midi doit être portée de 48 millions à 60 et probablement à 70 millions.

5° L'emplacement proposé par cette Compagnie, pour sa gare de Marseille, est absolument inadmissible ; il faudrait reporter cette gare à 2 kilomètres en arrière pour éviter de compromettre l'avenir de ce grand port.

6° Le produit de la ligne projetée, en supposant qu'elle absorbe tout le trafic actuellement existant, soit par mer, soit par le chemin de fer, n'excéderait pas 10,000 fr. par kilomètre, et comme une partie de ce trafic resterait certainement aux voies concurrentes, il est certain que ce chiffre ne serait même pas atteint.

Or, cette ligne devant, aux termes de la proposition de la Compagnie, faire partie du nouveau réseau, se trouverait ainsi aggravée de 4 fr. 65 sur la presque totalité du capital engagé dans l'exécution de la ligne.

7° La prétention souvent mise en avant par la Compagnie du Midi de diriger par son chemin de fer le transit de l'Océan dans la Méditerranée, ne soutient pas l'examen. Mais, fût-elle fondée, il est impossible de s'expliquer en quoi l'état actuel des choses s'oppose à la réalisation de cette idée, et comment il se fait que la Compagnie du Midi se soit toujours refusée à faire avec la Compagnie de la Méditerranée des tarifs communs dans ce but.

A lire l'exposé de la Compagnie du Midi, on croirait que la ligne de Cette à Marseille est destinée à combler une lacune entre Marseille et Bordeaux, et on ne se douterait guère que cette lacune est depuis longtemps remplie par une des lignes françaises les plus importantes et les mieux desservies.

8° Les facilités qui résulteraient pour la Compagnie du Midi de la prolongation de sa ligne jusqu'à Marseille *sont-elles* démontrées, cet argument serait fort peu encourageant. Que dirait la Compagnie du Midi si, par ces mêmes motifs, les Compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée demandaient une seconde ligne de Marseille à Bordeaux, en vue de desservir cet immense trafic de transit sur lequel la Compagnie du Midi compte avec tant de confiance ?

En résumé, monsieur le ministre, la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée soutient que la ligne proposée par la Compagnie du Midi est sans aucune utilité, qu'elle serait ruineuse pour la Compagnie du Midi elle-même, onéreuse pour l'État et sans aucun résultat pour les intérêts généraux du pays.

Voici pour le fond de la question.

Mais le conseil d'administration de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée croit de son devoir d'envisager cette question à un autre point de vue qui, à la rigueur, aurait pu le dispenser de discuter au fond les propositions de la Compagnie du Midi.

Les mesures prises par le gouvernement en 1857 et 1858 ont eu pour but et pour effet de diviser le réseau français entre plusieurs grandes Compagnies et de régler la circonscription à desservir par chaque Compagnie. C'est en vue de cette combinaison que les Compagnies ont pris des engagements extrêmement onéreux qui pèsent sur elles en ce moment et qui sont une lourde charge pour l'avenir. La proposition faite par la Compagnie du Midi est le renversement de ce régime, et il est difficile de s'expliquer à quel titre et pour quels motifs la Compagnie du Midi serait autorisée à venir ainsi porter le trouble et la discorde dans des entreprises d'une si grande importance et qui représentent une partie si considérable du capital national. Nous contestons absolument qu'aucun intérêt milite en ce moment pour l'exécution d'une seconde ligne entre Cette et Marseille. Mais, le jour où il serait établi que cette ligne est nécessaire, la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée refuserait-elle de l'exécuter ? A-t-elle jamais refusé d'entrer dans les vues du gouvernement pour les lignes nouvelles qui touchent à son réseau, et n'a-t-elle pas pris souvent l'initiative à cet égard ? Que veut après tout la Compagnie du Midi ? Une communication plus rapide et plus économique entre Bordeaux et Marseille ? Mais alors pourquoi les ouvertures qu'a faites à plusieurs reprises la Compagnie de la Méditerranée, pour des tarifs de transit, en se contentant même de prix inférieurs à ceux que perçoit la Compagnie du Midi, ont-elles été déclinées ? C'est qu'au fond il n'agit bien plus d'envahir le territoire desservi par la Compagnie de la Méditerranée que de servir les intérêts de la Compagnie du Midi.

Nous avons la confiance que ni V. Exc. ni le gouvernement ne se prêteront à de pareilles prétentions ; une aussi grave infraction au système établi par les lois de 1857 et 1858 entraînerait infailliblement les plus fâcheuses conséquences. La confiance dans l'avenir des Compagnies françaises serait ébranlée, leur crédit mis en question, et la tâche si importante pour la prospérité et pour la grandeur du pays, qu'elles ont entreprise, serait compromise. Ce serait, il faut l'avouer, courir de bien gros risques pour un bien mince intérêt, si tant est qu'il y ait un intérêt quelconque engagé dans la question que soulève d'une manière si imprévue et si inconsidérée la Compagnie du Midi, question qui, selon nous, ne méritait pas même l'instruction préparatoire à laquelle elle donne lieu en ce moment.

Le Conseil d'administration de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée ne saurait douter du résultat de cette instruction. V. Exc. sait qu'elle le trouvera toujours prêt à seconder les vues du gouvernement en étendant son réseau sur les points où se trouvent des intérêts et des populations à desservir. Il s'abstiendra soigneusement de tout acte qui pourrait inquiéter les Compagnies voisines ou leur porter préjudice, et il compte sur l'équité du gouvernement pour la protection des intérêts qui lui sont confiés.

Nous avons l'honneur, etc.

Les directeurs,

Signé, P. CHAPERON, P. TALABOT.

RÉPONSE DE LA COMPAGNIE DU MIDI

A S. Exc. M. le ministre des travaux publics.

Paris, le 27 janvier 1862.

Monsieur le ministre,

Vous avez bien voulu nous communiquer les observations de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée au sujet du chemin de fer littoral de Cette à Marseille, dont nous avons eu l'honneur de vous adresser l'avant-projet ainsi que la demande en concession.

Ces observations, comme nous devions le prévoir, sont toutes critiques. A lire le volumineux rapport dirigé contre notre projet, ainsi que la lettre qui le résume, il n'y aurait aucun intérêt à abréger de quarante-cinq kilomètres le trajet de Marseille à Cette ; à substituer un service direct à un service deux fois brisé ; à doter Marseille d'une seconde artère dirigée vers l'Ouest et servant de complément à l'unique tronc qui relie ce grand port à la France ; à vivifier un littoral désert, et trois ports, dont l'un, et le plus riche d'avenir (celui du Rhône à Saint-Louis), n'est même possible qu'à la condition d'être rattaché directement à Marseille.

A ce projet, qui présente une amélioration si évidente de l'état de choses actuel, on oppose une foule d'objections qui peuvent se résumer ainsi :

La ligne coûtera très-cher, rapportera très-peu, n'offrira aucun avantage sur l'embranchement actuel, et ne doit être concédée qu'à la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, si elle est reconnue nécessaire.

Nous pourrions d'abord faire remarquer à Votre Excellence la contradiction du dernier argument avec les deux premiers, car si la ligne constituait une aussi détestable affaire que la Compagnie de Lyon à la Méditerranée essaie de le prouver, mieux vaudrait assurément pour elle la laisser à d'autres.

Nous pourrions aussi, vis-à-vis d'elle, décliner toute discussion sur les deux premiers points, puisque nous prenons à notre charge tout le poids de la dépense et toute l'éventualité des recettes. Ce que nous avançons, nous sommes prêts à l'exécuter à nos frais et risques, et Votre Excellence peut être convaincue que nous avons pour les intérêts qui nous sont confiés une sollicitude au moins égale à celle qu'ils peuvent inspirer à nos voisins.

Mais nous ne voulons rien laisser dans l'ombre, et nous suivrons la discussion sur tous les points beaucoup trop nombreux où on l'a portée, car les objections, si elles ne sont ni solides ni justes, sont du moins très-multipliées. Forcés de nous étendre au delà de ce que nous aurions voulu, nous regrettons de n'avoir pu nous dispenser de beaucoup de réfutations qui auraient pu être évitées si l'attaque avait été plus sobre de détails.

1°

Nous maintenons le chiffre de 48 millions (soit 300,000 francs par kilomètre), que nous avons assigné à la dépense de la ligne projetée, en faisant observer à Votre Excellence que ce chiffre ressort d'une étude détaillée, faite sur les lieux par des ingénieurs ayant une longue pratique des chemins de fer, et qu'on ne lui oppose que des appréciations vagues et arbitraires.

Nous n'acceptons pas la série d'augmentations qu'on nous inflige, pour faire monter arbitrairement ce chiffre à 67 millions.

Nous repoussons d'abord le supplément de 5 millions et demi, jugé nécessaire pour accommoder immédiatement nos ouvrages d'art à la seconde voie. L'expérience de notre réseau a démontré qu'on peut exploiter une grande ligne, avec la voie unique, jusqu'à des limites bien supérieures à celles admises jusqu'ici. Depuis six mois, la recette de l'artère principale de Bordeaux à Cette varie de 50,000 à 58,000 francs par kilomètre, et ce n'est qu'au-dessus de 45,000 francs que la gêne, due à la voie unique, a commencé à se faire sentir. Ce qui a été reconnu possible sur une ligne de 476 kilomètres, le sera *à fortiori* sur une ligne de 160 kilomètres, et quand sa recette aura atteint 45,000 francs par kilomètre (ce qui équivaut à 9 0/0 du capital de premier établissement), on peut compter que nous ferons avec empressement les dépenses nécessaires à la seconde voie.

N'est-il pas singulier, d'ailleurs, qu'on s'attache, d'une part, à établir que la ligne ne rapportera pas plus de 10,000 francs par kilomètre, et que, d'autre part, quand il s'agit de la dépense, on la grossisse en vue d'une seconde voie, qui ne serait évidemment pas nécessaire, si la première assertion était fondée ?

Nous n'acceptons pas davantage les 15 millions que nous coûterait notre établissement à Marseille, ni les critiques anticipées sur l'emplacement de notre gare. Nous avons eu simplement en vue, dans l'avant-projet, d'établir la possibilité d'amener directement le tracé jusque sur le port, sans recourir à des rampes de 13 à 25 millimètres, comme a dû le faire la Compagnie de la Méditerranée pour relier sa gare à la mer. Quant à l'emplacement définitif de la gare, c'est une question trop complexe pour la résoudre ainsi *à priori* : si les terrains sur le port ne peuvent nous être cédés à des conditions convenables, comme rien ne nous oblige à nous y placer, nous établirons la gare ailleurs, peut-être entre la gare actuelle et la mer ; comme aussi pourrons-nous diviser la gare des voyageurs et celle des marchandises, placer celle-ci près de la mer et rapprocher la première de la ville. Dans une question aussi indéterminée, et où nous sommes libres de mesurer la dépense, nous pensons avoir ménagé une marge plus que suffisante aux études définitives, en réservant à cet objet dans le détail estimatif une somme de 8 millions.

Enfin, nous admettons encore moins le supplément de dépense de 3 millions et demi, qu'on nous impose, entre les Martigues et le port de Marseille. Bien loin de considérer comme insuffisante notre estimation de 15 millions affectée à cette longueur de 30 kilomètres, nos dernières études nous autorisent à la regarder comme excessive. Les 5,850 mètres de souterrains partiels de l'avant-projet se sont réduits à 3,500 mètres, et leur longueur varie de 200 à 700 mètres, dans d'excellents terrains. En portant leur dépense à 1,500 francs le mètre, ce qui est très-élevé, vu leurs faibles longueurs et la nature du sol, il reste, aux termes de notre détail estimatif, une somme de 10 millions pour représenter la dépense de 27 kilomètres. Or, de cette longueur on peut encore défalquer 10 kilomètres entre les Martigues et Châteauneuf, qui ne présentent aucune difficulté et peuvent être exécutés très-largement à raison de 250,000 francs par kilomètre. En appliquant au surplus de 17 kilomètres les 7 millions et demi qui restent, on voit que l'avant-projet réserve

pour cette partie un prix moyen de 467,000 francs par kilomètre, ce qui constitue certainement une évaluation extrêmement large pour une seule voie et les souterrains déduits.

Nous rappellerons à Votre Excellence que depuis Cette jusqu'au grand Rhône, sur 100 kilomètres, c'est-à-dire sur près des deux tiers de la longueur totale, le tracé est dans les conditions les plus économiques possible, sur des terrains sans valeurs, absolument plats, sans ouvrages d'art, autres qu'un pont sur le Vidourle et un autre sur le petit Rhône.

Nous ajouterons qu'il ne peut non plus exister pour nous d'incertitude sur la dépense du pont du grand Rhône, après l'exécution du pont de Bordeaux, plus long de 100 mètres, construit pour deux voies et fondé dans une vase molle, plus dangereuse que le sable incompressible du Rhône.

2°

Il n'est pas sérieux de nous opposer la sujétion de trois ponts tournants comme une difficulté grave d'exploitation, lorsque le chemin de fer du Nord fournit, sur sa ligne de Paris à Calais, l'exemple du pont tournant de Douai, sur lequel passent 56 trains par jour, parmi lesquels trois express, marchant à 72 kilomètres par heure, et dont l'un est assujetti à une marche irrégulière toutes les fois que le paquebot de Londres est en retard.

Nous avons nous-mêmes un pont tournant sur notre ligne, à l'entrée même de la gare de Cette, et notre service n'en a jamais souffert.

Il n'est surtout pas logique de faire ressortir cette sujétion, lorsqu'on pense avoir démontré que le trafic de la ligne fournirait tout au plus la matière de 4 à 5 trains par jour dans chaque sens.

On reproche aussi à une partie de notre tracé de traverser une plaine submersible. En cela, il ressemble au chemin de fer de la Méditerranée entre Arles et Tarascon, entre Avignon et le Pontet, et sur d'autres points encore. Mais il y a cette différence dans les deux situations que les plaines traversées par notre tracé sont protégées contre les crues du Rhône par une ceinture continue de digues, entretenues avec grand soin par des syndicats, tandis que le chemin de la Méditerranée traverse des plaines sans défense, où il reçoit directement le choc du Rhône à toutes les crues, et où il sert lui-même de digue à une partie de la vallée.

3°

Personne n'admettra que cet avantage, si réel et si incontestable, d'offrir un raccourcissement de 45 kilomètres sur 205, soit « *compensé*, » comme on le dit, par 22 kilomètres de pentes et rampes de 10 millimètres.

D'abord ces inclinaisons ne sont pas disséminées tout le long de la ligne. Elles sont concentrées sur le passage du contrefort de l'Estaque, et consistent en une rampe d'un côté et une pente de l'autre, à peu près d'égales longueurs. Chaque train n'aura donc jamais à franchir que 11 kilomètres de rampe, quel que soit le sens de sa marche. Or, une pareille rampe, franchie à l'aide d'un renfort, n'allongerait pas de cinq minutes la durée d'un pareil trajet fait en plaine.

Nos dernières études ont encore amélioré ces conditions. L'inclinaison des deux rampes a été réduite à 8 millimètres au lieu de 10, et leur longueur à 9 kilomètres au lieu de 11. — L'exploitation sera donc un peu moins gênée dans ce passage que sur le chemin de fer de Paris à Lyon, où l'express franchit, avec une vitesse de 50 kilomètres par heure, la rampe de Blezy, qui a la même inclinaison de 8 millimètres, mais sur une longueur de 14 kilomètres.

Cette grave imperfection se réduit donc à rien. — Mais puisqu'on nous oppose le profil en long du tracé, pour combattre l'avantage de sa moindre longueur, nous ferons ressortir ce que ce profil a d'exceptionnellement favorable et qu'on n'a eu garde de mentionner. C'est l'étendue inusitée des paliers, qui forment une longueur rassemblée de 120 kilomètres, sur une longueur totale de 150 kilomètres. *Les machines pourront ainsi accomplir les trois quarts de leur parcours sur une voie horizontale.*

Nous osons dire qu'il n'est pas un ingénieur qui n'acceptât avec empressement le bénéfice d'une disposition si rare, si économique pour la traction, si favorable à la vitesse et à la régularité de la marche, dût-il la payer par 9 kilomètres de rampe continue à 8 millimètres.

4°.

Après avoir exagéré la dépense et signalé de prétendues imperfections, on déprécie la recette, qui ne dépasserait pas, dit-on, 10,000 francs par kilomètre.

Nous n'avons qu'une objection à faire aux calculs sur lesquels repose ce chiffre : c'est qu'ils expriment l'état du trafic actuel, mais nullement celui que développerait l'exécution de la ligne. La modicité même de ce chiffre est à nos yeux la meilleure preuve de l'utilité du projet, car il démontre combien les relations de Marseille avec le Midi sont aujourd'hui mal desservies. Il donne la mesure d'une situation imparfaite, sans aucune proportion avec l'importance commerciale des deux premiers ports de France, dont le mouvement annuel dépasse 3 millions de tonnes; sans proportion non plus avec la richesse de production agricole, ni la population d'une région de 500 kilomètres, dont ces deux villes constituent l'entrepôt et la bourse; sans proportion enfin avec l'énorme trafic de 4 millions et demi de tonnes qui traversent le détroit de Gibraltar.

Il semble qu'après l'expérience acquise depuis vingt ans sur tant de chemins de fer, il n'est plus permis de mesurer strictement l'avenir d'une ligne nouvelle sur l'état du trafic qui précède son ouverture.

Sans chercher des exemples bien loin, nous citerons à Votre Excellence la ligne de Bayonne, qui nous a été concédée dans la prévision d'une recette brute de 9,000 francs par kilomètre, et qui en rapporte aujourd'hui 20,000. — La recette de la ligne de Bordeaux à Cette était évaluée, dans l'exposé des motifs, à 19,000 francs par kilomètre; elle s'élève aujourd'hui à 44,000 francs, malgré la voie d'eau qui la borde, et dont le tonnage n'a pas sensiblement faibli. Ajoutons que l'une et l'autre ligne sont encore loin d'avoir atteint la limite de leur développement.

Dans les calculs qu'on nous oppose, le produit brut de la grande vitesse ne ressort qu'à 3,000 francs par kilomètre. Or, sur la ligne de Bayonne, qui traverse le désert des Landes sur 160 kilomètres et ne rencontre que deux villes, Dax et Bayonne, dont la population rassemblée ne dépasse pas 32,000 ames, dès 1846, et avant que les routes agricoles, la construction des embranchements, le perfectionnement de nos relations avec l'Espagne l'eussent vivifiée, la recette de la grande vitesse atteignait déjà 10,000 francs par kilomètre. Est-il croyable que les relations entre Marseille et la longue file de villes populeuses qui bordent d'une mer à l'autre la ligne du Midi n'atteindront pas le chiffre qu'avait atteint, il y a six ans notre ligne des Landes, deux ans après son ouverture.

Une partie du littoral traversé par la ligne est occupée par de vastes salines, qui produisent aujourd'hui 120,000 tonnes de sel, et pourraient aisément en produire le triple. Elles portent assez difficilement une partie de leurs produits à Marseille, et commencent à les conduire jusqu'à Bordeaux avec des transbordements coûteux. Quelle part fait-on à ce trafic, que la nouvelle ligne développerait, qu'elle transformerait même, par les facilités qu'elle fournirait à l'établissement des fabriques de produits chimiques liées à l'extraction du sel?

Quelle autre part fait-on aux houilles de Graissessac, les meilleures du bassin de la Méditerranée, les seules dont l'excellente qualité puisse balancer efficacement les 1,300,000 tonnes de charbon que l'Angleterre envoie chaque année dans cette mer?

Ces houilles vont déjà aujourd'hui jusqu'à Toulon, et la construction du chemin de Rodez à Montpellier, faisant suite à notre ligne littorale, les placerait à une distance de Marseille égale à celle de Bességes et peu différente de celle de la Grand'Combe.

Quelle part aussi fait-on au trafic de Barcelone et de la plus riche province de l'Espagne avec Marseille, aujourd'hui que les deux gouvernements travaillent de concert à joindre leurs réseaux, et que tout fait espérer que l'exploitation sera ouverte avant trois ans entre Barcelone et Perpignan?

Quelle part enfin à ce puissant courant qui s'échange entre le bassin de la Méditerranée et l'Europe océanique, et dont une partie trouverait certainement économie et célérité à s'épancher par notre ligne, si la communication entre Bordeaux et Marseille était plus courte, plus économique et concentrée dans la même main?

A côté et au-dessus de la statistique qui constate l'état présent, il y a l'observation des faits commerciaux, qui permet de conclure l'état futur par l'induction des faits semblables déjà réalisés ailleurs. Or quelle est la voie de communication qui n'a pas pris un développement inespéré toutes les fois qu'elle a uni, dans de bonnes conditions d'économie et de célérité, de grands centres où la matière du trafic était considérable?

Si l'on exprime en chiffres, d'après les données les plus modestes possible, les divers éléments que nous venons d'indiquer, on arrive à un trafic triple de celui annoncé par la Compagnie de Lyon et de la Méditerranée. Notre service commercial, dans les études qu'il a faites à ce sujet, l'évaluait à 4,084,000 fr., et nous avons la conviction que ce chiffre serait promptement dépassé.

5°

« On dit que la prétention, souvent émise par la Compagnie du Midi, de diriger par sa ligne une partie du transit de l'Océan à la Méditerranée est chimérique et ne soutient pas l'examen. »

Il faut pourtant bien se résoudre à l'examiner, cette chimère, car ce qu'on nous dénie avec tant de hauteur, nous l'exécutons aujourd'hui et depuis plusieurs années, malgré l'imperfection de nos moyens.

Nos correspondants maritimes de Bordeaux, en 1860, transportaient 33,052 tonnes, sur lesquelles près des deux tiers se rapportaient à des marchandises venues de la Méditerranée ou s'y déversant.

Les calculs par lesquels on croit démontrer l'impossibilité de ce transit sont tout simplement hors de la question. On cite les frets de la navigation à voiles, avec laquelle nous n'avons jamais eu la pensée d'engager une concurrence à bon marché. On ne dit pas un mot des bateaux à vapeur qui représentent sur mer les conditions de transport que la voie ferrée représente sur terre, et qui tendent de plus en plus à se substituer à la voile: en 1859, leur part dans le trafic général de l'Europe avec la Méditerranée était de 755,000 tonneaux.

Or, ce que nous poursuivons avec persévérance, et souvent avec succès, c'est la lutte avec la navigation à vapeur. Ses frets, augmentés des assurances, qui sont considérables par le détroit, dépassent fréquemment les prix que nous pouvons offrir au commerce. Mais ce que nous ne faisons aujourd'hui qu'au prix de beaucoup d'efforts, nous le ferions facilement sur une très-large échelle, le jour où nous serions affranchis d'un allongement de 45 kilomètres, libres d'abaisser nos tarifs d'un port à l'autre, selon les besoins de notre trafic, et dégagés des ruptures de charge ou des transmissions.

Il est certain qu'au prix de 40 à 42 francs par tonne, nous ferions transiter par notre ligne la plus grande partie des marchandises qui s'échangent par les bateaux à vapeur entre Marseille et l'Angleterre. Nous montrerons plus bas que ce prix est à peu près impossible aujourd'hui, et qu'il deviendrait abordable avec la nouvelle ligne ouverte.

Dans cette question, nous prions V. E. de remarquer quelle est la situation contraire des deux Compagnies. L'une affirme qu'il est possible de faire passer par la France une partie des transports qui passent par le détroit, et elle applique tous ses efforts à réaliser cette pensée; l'autre nie et s'abstient. De quel côté est la vérité? Est-ce le fait qui a tort ou la démonstration qui est fausse? Et de quel côté aussi se trouve l'intérêt public? Est-ce avec la Compagnie qui attire sur le sol français un trafic nouveau, et tend à faire de Bordeaux et de Marseille l'entrepôt des échanges des ports étrangers avec la Méditerranée, ou serait-il avec celle que les nécessités de la discussion conduisent à combattre l'un des intérêts les plus chers au pays, un intérêt national non moins qu'industriel, intérêt permanent, poursuivi sans relâche par le travail de six générations, et que tous les gouvernements ont pris à cœur de favoriser depuis l'édit de 1666, par lequel Colbert a consacré l'œuvre de Riquet?

Il est très-vrai que, par la constitution de son réseau, la Compagnie de Lyon et de la Méditerranée ne peut être l'instrument de cet intérêt. Est-ce une raison pour le combattre et le nier?

6°

On comprend que la Compagnie de Lyon et de la Méditerranée, ardente à repousser notre ligne, ait essayé d'en gonfler la dépense et d'en abaisser les recettes. Il y a toujours une part arbitraire dans les appréciations numériques, et il est aisé d'en abuser, surtout quand on le peut à si peu de risque, et qu'on n'engage pas ses capitaux à l'appui de ses chiffres.

Mais ce qui paraît à peine croyable, c'est que, la nouvelle ligne supposée faite et exploitée, avec plus ou moins de profit pour la Compagnie qui a bien voulu s'offrir pour en aborder l'exécution, on entreprenne de démontrer qu'elle n'offrirait pas au commerce plus d'avantage que l'ancienne, et qu'elle est absolument sans utilité.

Forcés de suivre la discussion sur ce nouveau terrain, nous commencerons par le service des voyageurs, au sujet duquel on lit dans le rapport : « Que le service de la » nouvelle ligne ne pourrait offrir aux voyageurs des facilités *comparables* à celles qu'ils trouvent sur la ligne » actuelle. »

Ces facilités *incomparables* consistent dans quatre trains dans chaque sens, tous assujettis à un transbordement et à un arrêt plus ou moins long à Tarascon, puis à un autre arrêt et à un autre transbordement semblables à Cette : ce qui, joint à l'accroissement de parcours de 45 kilomètres et aux nombreux arrêts des stations intermédiaires, porte la durée totale du trajet, entre le départ de Marseille et le départ de Cette, à des temps qui varient de six heures à huit heures et demie.

Or, ce même trajet, sur la nouvelle ligne, serait accompli par l'express en trois heures et demie, et par les omnibus en cinq heures, en admettant pour les premiers une vitesse de marche de 60 kilomètres à l'heure, et

pour les seconds, une vitesse de 40 kilomètres, et le tout, *sans transbordement*. Il est évident, par ces données mêmes, que ces durées pourraient être abrégées si le développement du service l'exigeait.

De plus, ces trajets, pris de *moitié* plus rapides, se feraient à des prix inférieurs d'environ un *quart* à ceux d'aujourd'hui. Plus de vitesse, moins de dépense et pas de transbordement, voilà donc ce que gagneraient les voyageurs. — C'est là une situation nouvelle, qui n'est plus, en effet, comparable à l'ancienne, mais dans un sens tout opposé à celui indiqué par le rapport.

On nous demande si nous maintiendrons les quatre trains de la Méditerranée ? — Assurément oui, par le même motif que nous les maintenons entre Agen et Bordeaux, entre Toulouse et Agen, entre Carcassonne et Toulouse, entre Cette et Carcassonne, convaincus que nous sommes que toute la région, si mal desservie aujourd'hui, qui s'étend depuis Cette jusqu'à Toulouse et comprend Agde, Béziers, Narbonne, Perpignan et Carcassonne, affluerait à Marseille, centre commercial de toute cette contrée, le jour où il serait possible, à beaucoup de ces localités, d'y aller et d'en revenir le même jour, et à toutes d'y aller plus vite, à des prix moindres et sans transbordements.

7°

Quant aux marchandises, l'assertion du rapport de la Compagnie de Lyon et de la Méditerranée n'est ni moins explicite, ni plus exacte : « On est en droit » d'affirmer, d'après les faits incontestables que nous » venons d'exposer, que la création de la ligne nouvelle » n'apportera ni économie, ni améliorations dans les » transports. »

En vérité, monsieur le ministre, la plume tombe devant des affirmations présentées, sous une forme si tranchante, à l'encontre de l'évidence même. Quoi ! une abréviation d'un quart dans la distance et la suppression des transmissions ou transbordements n'apporteront aucune amélioration dans les conditions de transport ? Toutes les subtilités empêcheront-elles jamais que les 45 kilomètres supprimés sur notre ligne ne soient réellement parcourus sur celle de la Méditerranée, et que la marchandise qui les paie sur celle-ci n'ait pas à les payer sur la ligne nouvelle ?

Quels sont donc ces faits incontestables qui conduisent les adversaires du projet à de si étranges conclusions ? C'est l'examen des prix auxquels se font aujourd'hui les transports de Cette à Marseille. Ils se distribuent ainsi :

Chemin de fer,	44,253 tonnes au prix moyen de	9 fr. 90 c.
Bateaux à vapeur,	57,515 tonnes au prix moyen de	8 fr. 25 c.
Navires à voiles,	22,393 tonnes au prix moyen de	6 fr. 50 c.
Total,	124,161 tonnes.	

Signalons en passant ce fait que, sur 124,161 tonnes, le chemin de fer ne transporte guère que le *tiers*, quoique son prix moyen corresponde *au tarif très-bas de 4 c. 8 par kilomètre*. Quelle meilleure preuve de l'imperfection du tracé actuel, qui n'a nullement été créé en vue de ce trafic et s'est formé peu à peu par la soudure de tronçons divers ?

Appliqués au parcours de la ligne nouvelle, les prix totaux correspondaient :

Pour les 9 fr. 90 c. du chemin de fer, à un tarif de 5 c. 22.

Pour les 8 fr. 25 c. de la vapeur, à un tarif de 5 c. 18.

Pour les 6 fr. 50 c. de la voile, à un tarif de 4 c. 8.

Ici nous avouons ne plus comprendre l'argumentation du rapport. Des chiffres que nous venons de lui emprunter sort tout naturellement la conclusion qu'avec un tarif de 5 centimes, c'est-à-dire supérieur à celui que subit dans ce moment la Méditerranée pour avoir sa petite part dans le trafic, la ligne nouvelle offrirait au commerce une économie sur les prix actuels du chemin de fer et des vapeurs, et qu'avec un tarif de 4 centimes elle dominerait la navigation à voiles. Mais le rapport se fondant sur ce que le tarif moyen de notre ancien réseau est de 6 c. 83, semble admettre que nous le transporterons sur la nouvelle ligne, en laissant ainsi les prix dans l'état actuel. C'est, en vérité, nous supposer peu d'expérience et beaucoup de naïveté. Notre tarif moyen est très-variable, sur l'ancien réseau même ; et il s'abaisse à 5 centimes entre Agen et Bordeaux, où nous sommes fortement concurrencés par la Garonne. On ne nous croira pas assez simples pour négliger d'appliquer à la ligne nouvelle les réductions que nous pratiquons partout ailleurs où l'intérêt de notre trafic le commande.

Il y a de plus une considération importante qui paraît avoir échappé complétement aux auteurs du rapport. Si la Méditerranée ne transporte pour sa part que le *tiers* du trafic actuel, c'est que son tarif de 4 c. 8, en tant que tarif moyen d'un parcours total de 295 kilomètres, est déjà très-bas, et qu'elle ne peut raisonnablement l'abaisser davantage sans compromettre ses produits nets.

Mais la situation serait tout autre pour la Compagnie du Midi, qui peut dégrever considérablement la ligne nouvelle en raison des trajets plus ou moins considérables que chaque tonne transportée sur cette ligne aura à parcourir sur son ancien réseau. Elle peut, par exemple, porter à 3 centimes par kilomètre, entre Marseille et Cette, une marchandise à destination de Bordeaux, qui lui paie 6 centimes sur le reste du parcours : le tarif moyen du parcours total de 636 kilomètres ressortirait à 5 c. 1/4, et dans ces limites, il serait encore rémunérateur.

La Méditerranée ne peut pas faire de telles compensations. Arrivée au terme de 295 kilomètres, la marchandise lui échappe, et va porter ailleurs les bénéfices du surplus de son parcours. Elle est donc frappée d'une double infériorité : celle d'un allongement de 45 kilomètres, et celle d'une limite obligée d'abaissement, au-dessous de laquelle elle ne peut descendre sans perdre. La Compagnie du Midi, au contraire, abaisserait d'abord le prix total, par le seul fait qu'elle maintiendrait et appliquerait le tarif kilométrique de la Méditerranée ; elle peut ensuite abaisser cette limite même, en raison du parcours supplémentaire dont elle profite sur son réseau.

Pour rendre le fait plus saisissant, il faut aller jusqu'à la limite même où commence l'impossibilité actuelle. Nous avons dit plus haut qu'au prix de 40 à 42 francs, dans l'état actuel des frets à vapeur, nous avons la certitude de faire transiter par notre ligne une notable partie du trafic de Marseille avec l'Angleterre. Ce chiffre suppose un prix de 24 francs de Bordeaux à Marseille, nos services de Londres et de Liverpool prenant 16 fr. Les vapeurs entre Cette et Marseille ne peuvent sans perte descendre au-dessous de 8 francs, à quoi il faut ajouter au moins 1 franc de gabarrage et de transbordement à Cette ; il reste donc 15 francs pour notre ligne, c'est-à-dire un tarif impossible de 2 c. 7 par kilomètre.

La nouvelle ligne faite, le prix de 24 francs donnerait, pour le parcours de 636 kilomètres, un tarif moyen de 3 c. 75, qui est abordable pour de si longs parcours, et quand il s'agit de détournements. Mais si, revenant à l'état actuel, nous consentions à cet abaissement sur notre ligne, en n'acceptant de ne l'appliquer qu'au parcours réduit de Bordeaux à Cette, et si nous demandions à la Méditerranée de parfaire la différence nécessaire pour arriver au prix de 24 francs, elle serait forcée d'abaisser son tarif à 3 centimes, ce qu'elle aurait raison de refuser, de tels prix, appliqués à des marchandises autres que des matières premières et limités à des parcours trop faibles, étant ruineux.

De ces considérations découlent trois conséquences complétement opposées à celles du rapport : — la première, que l'exploitation de la ligne proposée donnerait au commerce un abaissement notable sur les prix de transports actuels, sans compter l'exonération des dépenses et pertes de temps dues aux transmissions, ni celles des avaries et pertes d'effets dues aux ruptures de charges ; — la seconde, que ces avantages sont tels qu'ils rendront possibles des transports, et par suite, des opérations commerciales auxquels le mode actuel des transports ne permet pas de songer ; — la troisième, enfin, que ces avantages ne peuvent être réalisés que par une complète unité de service et d'intérêt, qui ne fasse qu'un seul tout de la ligne entière de Marseille à Bordeaux, et qui place cette unité dans celle des deux Compagnies qui a le plus d'intérêt à développer les relations entre les deux ports.

8°

Après les considérations qui précèdent, nous n'avons que peu de mots à dire sur le projet de raccourcissement que la Compagnie de Lyon à la Méditerranée substitue au nôtre, en proposant un chemin de fer de Lunel à Arles, à travers la Camargue.

C'est là une sorte de rectification de l'embranchement actuel, mais qui ne réalise aucune des conditions essentielles qui nous autorisent à présenter notre solution comme devant amener une situation commerciale nouvelle. Elle n'abrége le trajet actuel que de 22 kilomètres. Elle ne crée pas l'unité de service, qui est la condition vitale du succès. Elle ne dispense pas des transbordements. Elle ne donne pas à Marseille une nouvelle artère distincte.

C'est bien à une solution ainsi tronquée que s'appliquerait justement cette critique, si souvent renouvelée dans le rapport, que les résultats de l'amélioration n'en vaudraient pas la dépense.

Il semble inutile aussi de démontrer qu'aucune soudure de tarif, aucune liaison entre les deux Compagnies, si intime qu'on la suppose, ne peut suppléer au vice de la situation actuelle. Des tarifs ajoutés bout à bout n'abrégeront pas les trajets à parcourir, et aucune des deux Compagnies ne peut raisonnablement consentir, pour des parcours réduits, aux abaissements que l'une ou l'autre accepterait pour le parcours total. Elles ne pourraient supporter les sacrifices que leur imposerait le partage de prix déjà si bas, avec la charge d'un allongement de parcours.

La Compagnie de Lyon et de la Méditerranée prétend nous avoir offert vainement cette liaison par tarifs communs. Elle n'ajoute pas qu'elle y a toujours mis des conditions inacceptables, notamment celle de renoncer à des correspondances maritimes, indispensables à notre trafic de transit.

Elle prétend que le nouveau chemin serait sans utilité pour alléger le tronc principal de sa ligne en cas d'encombrement. Nous pensons le contraire : la nouvelle ligne donnerait à Marseille deux portes de sortie, l'une vers le Nord, l'autre vers l'Ouest, et dégagerait déjà ainsi la gare unique et l'artère unique, qui reçoivent aujourd'hui toute la masse de ce double trafic. De plus, la nouvelle ligne peut se souder par l'embranchement d'Aigues-Mortes à la ligne projetée de Nîmes à Brioude, laquelle se prolonge par Clermont jusqu'à Paris ; elle compléterait ainsi une nouvelle voie parfaitement distincte, d'un terminus à l'autre, pour aller de Paris à Marseille, avec un allongement qui n'est que de 20 kilomètres sur un trajet total de 862 kilomètres. En cas de guerre, de disette, d'interruption prolongée sur l'une des deux lignes, l'autre peut l'aider ou la suppléer.

9°

Nous arrivons au dernier argument de la Compagnie de Lyon et de la Méditerranée, savoir : l'atteinte portée à l'intégrité de son réseau, si pareille concession était faite au Midi.

Ici, la question sort complétement du domaine technique ou commercial, et ne relève plus que de l'interprétation que Votre Excellence voudra donner aux concessions faites en 1857 et en 1858.

Jusqu'à preuve contraire, nous avons peine à croire que le gouvernement ait délimité les parties de territoire affectées aux divers réseaux, en ce sens qu'il ait tracé une sorte de frontière fictive autour de chacun d'eux. Il a concédé des lignes et non des territoires, et la limite de chaque réseau c'est la ligne même qui le termine. Au delà, l'Etat s'est toujours considéré comme libre de concéder.

On comprend, d'après ce principe, comment l'Etat s'est toujours cru autorisé à disposer librement des lignes extérieures à la ligne terminale ; comment, par exemple, il a donné la ligne du Mans à Tours à la Compagnie d'Orléans, et celle voisine du Mans à Angers à la Compagnie de l'Ouest ; comment il a enté, sur les lignes terminales d'une compagnie, des embranchements appartenant à une autre compagnie, etc.

Où s'arrêterait, d'après cela, la limite du réseau de la Méditerranée ? Serait-ce au rivage même de la mer ? Assurément non. Sa limite est tracée par la ligne même de Cette à Tarascon et à Marseille. Au-dessous, le territoire n'est à personne, et l'Etat peut en disposer en faveur de l'un et de l'autre réseau. Si le golfe de Lion était remplacé par quatre ou cinq départements non desservis, trouverait-on si étrange que notre ligne les traversât pour aboutir à Marseille ? Existe-t-il dans l'acte de concession de la Méditerranée quelque clause ignorée qui lui assure le privilége de desservir Marseille, à l'exclusion de toute autre compagnie ?

Si, à l'époque de notre concession, le réseau d'Orléans avait été terminé, serait-il venu dans la pensée de personne de trouver mauvais qu'on nous concédât le trajet de Bordeaux à Agen, par ce motif qu'Orléans desservant déjà ces deux villes, nulle autre compagnie ne pouvait les relier directement.

Sans doute, nous entendons bien que l'Etat, en usant de cette liberté, pèsera toujours avec sagesse et l'intérêt général qu'il représente spécialement, et celui des Compagnies, dont il est le tuteur, et qu'il évitera toujours, en faisant son choix, de léser profondément des entreprises qu'il a lui-même créées. A ce point de vue, que nous considérons comme fort important, nous demanderons quel est le dommage que cette concession ferait à la Compagnie de Lyon et de la Méditerranée ? A peu près improductif dans ses mains, non par sa faute, assurément, mais par la force même des choses, le trafic de Marseille vers le Midi, ne figure pas pour 1/120e dans l'énorme recette brute de 115 millions que produit l'ancien réseau de cette Compagnie ; et les bas tarifs auxquels la condamne la concurrence maritime, les sujétions d'un service d'embranchement auxquelle la condamne la configuration du tracé, doivent réduire notablement le produit net d'une fraction déjà si petite. — En face de chiffres si insignifiants, l'Etat n'a-t-il pas le droit de satisfaire à un grand intérêt général, en disposant de cette concession en faveur de la seule Compagnie qui puisse la rendre féconde et y trouver une rémunération.

A entendre la Compagnie de Lyon et de la Méditerranée, tout l'avenir des Compagnies françaises, tout leur crédit seraient ébranlés par le fait de cette concession. Ce sont là des exagérations qu'il est aussi inutile de réfuter qu'il serait difficile de les défendre, et Votre Excellence en fera aisément justice.

Mais ce que nous ne pouvons laisser passer, c'est l'opinion trop clairement exprimée que nous obéissons moins aux intérêts de notre Compagnie qu'à l'intention hostile d'envahir le territoire voisin. Nous protestons avec énergie contre de pareilles interprétations, qui n'auraient pas dû trouver place dans cette discussion. L'intérêt de notre Compagnie est assez manifeste pour dispenser de chercher dans notre pensée autre chose que ce qui y est: *l'idée d'une création utile à la fois au pays et aux intérêts dont nous avons la direction.*

Dirons-nous toute notre pensée? Cette concession faite au Midi, et contre laquelle la Compagnie de Lyon et de la Méditerranée s'élève avec tant d'émotion et si peu de justice, lui serait-elle réellement aussi préjudiciable? Nous croyons le contraire. Sans parler du secours qu'elle peut trouver dans une seconde voie d'écoulement à des moments d'encombrement pareils à ceux qu'elle vient de traverser, ni de l'extension de son trafic vers Toulon et Nice, que peut-elle perdre à l'exécution d'un projet qui apporterait certainement à Marseille de nouveaux éléments de prospérité? Ce qu'il lui ôte, c'est un trafic insignifiant et d'une rémunération douteuse; ce qu'il lui apporte, c'est un champ fécond et nouveau d'opérations offert à l'activité de Marseille. Cet essor réagira sur le chemin de la Méditerranée lui-même, qui puise dans ce grand port une partie de sa richesse et de sa prospérité. Il ne peut perdre au développement de la grandeur commerciale de Marseille.

Nous croyons avoir épuisé la série des objections dirigées contre notre proposition. Permettez-nous maintenant, monsieur le ministre, de vous la résumer, débarrassée des critiques qui s'attachent à toute idée nouvelle, et du milieu desquelles votre impartiale clairvoyance saura bien démêler l'intérêt général.

Un fait considérable, clair comme le jour, contre lequel se débattent en vain les adversaires du projet, c'est qu'il est possible d'abréger de 45 kilomètres le trajet de Bordeaux à Marseille.

Les conséquences de ce raccourcissement ne sont pas moins évidentes, et tous les artifices de raisonnement ne prouveront jamais qu'en abrégeant un parcours on ne diminue pas en même temps la durée et le prix des transports, pour les hommes comme pour les choses.

Or, ces conséquences sont ici de la plus haute importance; car il s'agit des deux premiers ports de France, séparés par un long intervalle de mer, et dont une liaison plus parfaite peut modifier profondément les conditions commerciales. Bordeaux et Marseille peuvent devenir l'entrepôt général de tout ce que les deux mers expédient de l'une à l'autre, et l'échange entre ces deux grands centres par la voie ferrée se substituerait aux lentes opérations que comporte aujourd'hui la navigation par le détroit.

Un autre résultat de notre projet serait d'amener sur le marché de Marseille les houilles de Graissessac à des prix tels que le charbon anglais serait forcé de lui faire une place dans l'approvisionnement d'une partie de la Méditerranée. Or, les conséquences de cette substitution seraient énormes, et nous avons eu l'honneur de vous les développer dans une note spéciale. Le charbon fait la base de l'immense trafic de l'Angleterre dans cette mer, et lui ravir cet aliment au profit de nos industries, c'est amener infailliblement la prépondérance commerciale de la France dans la Méditerranée.

Nous rappellerons aussi à Votre Excellence l'heureuse influence qu'exercerait la création de cette ligne sur les améliorations de la Camargue, et comment elle se lie à l'ouverture du canal Saint-Louis destiné à former un grand port à l'embouchure du Rhône.

Si nous avons été amenés à vous signaler les premiers la possibilité de cette voie directe, c'est que notre ligne ne vit que du trafic transversal, et que, dès le début de notre exploitation, nous n'avons pas cessé de lutter contre les conditions défectueuses de notre liaison avec Marseille, ni cessé d'en souffrir.

Le port de Cette, quelle que soit d'ailleurs son importance commerciale, ne constitue pour notre réseau qu'une tête de ligne nominale. Tout ce que nous y apportons va à Marseille ou dans la vallée du Rhône; tout ce que nous y recevons en provient. Nous ne sommes jamais parvenus, après six années d'efforts, à y organiser des services maritimes réguliers autres que celui de Cette à Marseille, et dont le siége est dans cette dernière ville. Les marchandises que nous transportons pour l'Italie vont d'abord par mer à Marseille, où elles séjournent et se transbordent, et ce n'est qu'en acceptant cette sujétion, barbare au point de vue commercial, que nous avons pu nouer des traités de réexpédition pour cette co-

Nous osons dire que cette situation, qui nous comprime et paralyse tous nos efforts, est aussi préjudiciable au pays qu'à nous-mêmes. Cette coupure brusque qui se fait à Cette entre les deux moitiés du Midi, cette condition de ne communiquer avec Marseille que par des services intermédiaires, soit par des navires avec rupture de charge, soit par le chemin de fer, avec les détours et les transmissions de l'embranchement, pèsent sur les voyageurs et sur le commerce non moins que sur la prospérité possible de notre entreprise.

Nous avons offert à Votre Excellence une solution qui, pour être imprévue, suivant l'expression de la Compagnie de Lyon et de la Méditerranée, n'en est ni moins utile, ni moins digne de considération. Prévoyant que les difficultés inévitables que soulèverait cette Compagnie ne permettraient peut-être pas au gouvernement de concourir à son exécution, quelque manifeste que soit d'ailleurs l'intérêt public qui s'y attache, nous n'avons pas craint, après de mûres réflexions, de vous proposer de prendre à notre charge tout le poids de la dépense. L'offre vous témoigne qu'elle est notre foi dans le succès, et nous pensons avoir consacré assez d'années à la pratique des chemins de fer et à la direction de grandes entreprises commerciales et industrielles pour mériter quelque confiance dans la justesse de nos prévisions.

Nous sommes, etc.

Le président du conseil d'administration des chemins de fer du Midi.

EMILE PEREIRE.

CHEMINS ROMAINS

Emission de 22,000 actions trentenaires.

C'est lundi prochain qu'ouvrira la souscription aux 22,000 actions trentenaires émises par la Société générale des chemins de fer romains.

Nous indiquons plus loin, page 205, les conditions de cette souscription.

Nous croyons pouvoir augurer qu'elle aura un complet succès.

On se rappelle les avantages attribués à ces actions.

Elles sont émises à 410 francs.

Elles rapporteront un intérêt annuel de 30 francs.

Elles seront remboursables à 500 francs, en trente années, par des tirages annuels.

Elles seront privilégiées, soit pour l'intérêt, soit pour l'amortissement, sur les actions ordinaires.

Ce privilége assure le service intégral des intérêts et amortissement de ces actions.

En effet, si l'on veut bien se reporter à l'article publié dans notre numéro du 8 mars, page 147, on se convaincra que les garanties de produits nets accordées par les gouvernements italiens s'élèvent à 13,120,000 fr., non compris le produit des lignes non garanties que nous avons évalué à 1,100,000 francs, et les recettes supérieures à la garantie, par exemple pour la ligne de Naples.

Or, comme l'intérêt des obligations émises, et à émettre, ne devra pas, d'après les prévisions, atteindre 10 millions de francs, il restera un excédant plus de quatre fois supérieur à la somme nécessaire pour garantir le service des actions trentenaires.

A ce compte, un placement ainsi assuré par des garanties de produit émanant de gouvernement, est excessivement avantageux. En effet, il présente un intérêt de près de 7 1/2 0/0, plus un amortissement qui ne saurait être évalué à moins de 1 0/0 soit au total, 8 1/2 0/0.

Pour se rendre compte des bénéfices à retirer de ce placement, il suffit de bien comprendre que les conditions de privilèges et d'amortissement accordées à ces actions en font de véritables obligations.

Or, parmi les obligations des chemins étrangers, rapportant 15 francs d'intérêts, nous voyons les obligations des chemins lombards à cotées à..... 257 50

Les obligations des chemins autrichiens, à..... 265 »

Les obligations du chemin de Madrid à Alicante, à..... 263 75

Les obligations anciennes du chemin de Séville à Xérès, à..... 271 25

Les obligations du chemin de Pampelune, à..... 250 »

Les actions trentenaires actuellement émises à 410 francs avec un intérêt annuel de 30 fr., représentent par leur intérêt deux de ces obligations, et cependant, tandis que ces obligations sont cotées aux cours que nous venons d'indiquer, les actions trentenaires sont émises seulement à 410 francs, soit 205 francs pour 15 francs d'intérêts correspondant au revenu des obligations.

Cette comparaison suffit pour justifier le succès que nous avons prédit à la souscription.

En outre, ces titres n'auront pas à craindre la concurrence de titres semblables, puisque la Compagnie ne fera pas ultérieurement d'autre émission. De plus, l'amortissement annuel, en diminuant le nombre des titres, rendra la valeur beaucoup plus accessible à la hausse.

E. DONNAUD.

CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Dans notre dernier numéro, nous avons rendu compte de l'excellente situation financière de cette entreprise, et de l'avenir qui lui était réservé.

Nous préciserons aujourd'hui l'état de l'avancement des travaux.

Nous avons vu que ce réseau se compose de 506 kilomètres ainsi répartis :

Ligne de Lisbonne à Badajoz.. 275 kilom.
Ligne de Lisbonne à Porto.... 230 —

La ligne de Lisbonne à Badajoz est divisée en cinq sections :

La première section, de Lisbonne à Santarem (75 kilom.), est actuellement en exploitation.

La deuxième section, de Santarem à Constancia (46 kilom.), renferme des travaux importants, notamment un pont sur le Tage.

Ce pont est presque terminé; le surplus des travaux est très-avancé.

On espère pouvoir mettre cette section en exploitation au mois de juillet ou d'août prochain.

La troisième section, de Constancia à Pont-de-Sor (48 kilom.), est très-avancée; on espère qu'elle sera prête en même temps que la deuxième section.

La quatrième section, de Pont-de-Sor à Assumar 54 kilom.), est celle où l'on a rencontré le plus de difficultés, surtout à raison de l'insalubrité du territoire. On compte qu'elle sera terminée à la fin de cette année.

La cinquième section, d'Assumar à la frontière (52 kilom.), est en retard sur les autres, par suite de difficultés sur l'approbation des études. Aujourd'hui tous les obstacles sont levés, et les travaux sont en pleine activité.

La ligne de Lisbonne à Porto se divise en cinq sections.

La première section, de Ponte da Pedra à Ribeira de Caxarias (31 kilomètres), est avec la suivante celle des deux lignes qui ont présenté le plus de difficultés pour les études; c'est sur

leur parcours que se trouve la ligne de faîte entre les deux vallées du Tage et de Mondego, et le terrain y est en général très-accidenté. Pour vaincre ces difficultés, il a fallu exécuter des travaux considérables, et notamment un tunnel de 640 mètres de longueur.

C'est sur cette section qu'on a mis le plus d'ouvriers ; aussi les divers travaux sont très-avancés ainsi que les mouvements de terre.

On espère être en mesure de livrer à l'exploitation ces 31 kilomètres dans les premiers jours de 1863.

La deuxième section, de Ribeira à Pombal (30 kilomètres), renferme un tunnel de 600 mètres très-difficile à percer, parce qu'il traverse un sable aquifère. Cependant, les travaux de cette section marchent avec rapidité. On espère la mettre en exploitation en même temps que la précédente.

La troisième section, de Pombal à Coïmbre (47 kilomètres), est facile d'exécution, aussi elle vient seulement d'être attaquée. Elle pourra être achevée pour le mois de mai 1863.

La quatrième section, de Coïmbre à la rive gauche du Vouga (63 kilomètres), est très-avancée, et pourra être terminée en septembre prochain.

La cinquième section, de Vouga à Porto (58 kilomètres), est très avancée; elle pourrait également être mise en exploitation en septembre prochain.

En définitive les travaux sont largement attaqués sur l'ensemble du réseau, plus de 22,000 ouvriers y sont employés, et tout donne lieu d'espérer que le réseau entier sera livré à l'exploitation vers le mois de juillet 1863. Dans l'intervalle des parties importantes seront mises en activité et serviront à développer successivement le trafic.

Le gouvernement portugais a reconnu les louables efforts de la Compagnie en anticipant le paiement de la subvention au moyen d'un fractionnement en paiements mensuels de 123,650 francs.

Terminons en constatant que le mouvement d'activité industrielle et commerciale qui se développe évidemment en Espagne, vient de s'étendre au Portugal. Les chemins de fer lui apporteront un aliment puissant et essentiel.

N. Destribats.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

Assemblée générale annuelle du 22 mars 1862.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Barcelone à Saragosse, ajournée, comme nous l'avions annoncé, pour insuffisance d'actions représentées, a eu lieu le 22 mars courant, au siége social, à Barcelone.

Notre correspondance se borne à nous annoncer la ratification, à l'unanimité, des propositions soumises à l'assemblée. Notre numéro prochain contiendra le rapport présenté à cette assemblée.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE LICHTERVELDE A FURNES.

Assemblée générale annuelle du 11 mars.

Le rapport, lu à cette assemblée, fait ressortir, pour l'exercice 1861, une augmentation d'environ 15 0/0 sur les recettes de l'exercice 1860. Les dépenses entre les exercices 1860 et 1861 présentent une augmentation de 5 0/0 sur 1861. Les recettes de 1861, balancées avec les dépenses du même exercice, établissent un déficit de 14,904 fr. 41 c.

La Compagnie est en instance pour obtenir le prolongement de son chemin sur Dunkerque, et si ses démarches sont suivies de succès, elle espère un excellent résultat pour l'avenir.

F. Grimaud.

OBLIGATIONS COMMUNALES DU CRÉDIT FONCIER

C'est samedi dernier qu'a eu lieu le tirage des obligations communales. Quinze numéros ont obtenu des lots variant de 100,000 à 1,000 francs. Trois cent quarante-neuf numéros ont en outre été extraits de la roue et seront remboursés au pair de 500 francs pour les obligations entières, et au pair de 100 francs pour les cinquièmes.

Ces coupures d'un cinquième continuent à être recherchées; elles se placent facilement. En effet, on n'oublie pas qu'il y aura un coupon de six mois à détacher le 1er mai, et qu'il y a des tirages tous les six mois.

Ces obligations deviendront pour les petits capitaux la concurrence de la Caisse d'épargne.

A. de Birague.

COMPAGNIE ANONYME DES ENTREPOTS ET MAGASINS GÉNÉRAUX DE PARIS.

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 25 mars, sous la présidence de M. Emile Pereire.

L'assemblée a voté :

1° L'approbation des comptes;

2° La distribution d'un intérêt de 6 0/0 pendant l'année 1862 ;

3° La réélection des administrateurs sortants.

Le rapport se résume par les faits suivants :

Diminution dans le chiffre des dépenses annuelles, 100,000 francs.

Augmentation dans les produits, 40 0/0.

Augmentation dans les produits nets, 22 0/0.

Une seule question a vivement préoccupé l'assemblée et a donné lieu à diverses interpellations, c'est celle qui touche à la réalisation des terrains de la place de l'Europe.

M. Emile Pereire a fait connaître à l'assemblée que malgré les démarches les plus actives on n'avait pu encore arriver à une solution définitive; mais, en même temps, il a assuré qu'elle ne saurait tarder, le Conseil étant déterminé aux mesures les plus énergiques.

Cette Compagnie mérite l'attention par l'importance de ses opérations et l'utilité de son institution; aussi nous nous proposons d'y revenir en examinant son rapport en détail.

F. Grimaud.

CHRONIQUE INDUSTRIELLE

PAQUEBOTS-POSTE DES ANTILLES FRANÇAISES. — Le premier départ du paquebot-poste des Antilles françaises, de Cuba et du Mexique, aura lieu de Saint-Nazaire le 14 avril prochain.

Le bateau *la Louisiane*, de 500 chevaux et de 3,400 tonneaux effectuera le trajet pour la Martinique, en 15 jours ; pour Santiago de Cuba, en 21 jours, et pour Vera-Cruz, en 26 jours.

S'adresser à la Compagnie générale transatlantique, place Vendôme, n° 15.

CAISSE DES ACTIONNAIRES. — Un arrêt de la Cour impériale de Paris, en date du 8 mars, a prononcé la dissolution de la Caisse générale des actionnaires, et nommé M. J. Vaudaux, liquidateur de cette Société.

CHEMINS DE FER DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE. — ERRATUM. *Dans la liste des obligations que nous avons publiée samedi dernier page* 188, *lisez : numéros* 49,801 *à* 49,900, *au lieu de* 49,801 *à* 49,000.

EMPRUNT OTTOMAN. — La souscription à l'emprunt ottoman est ouverte à Londres à 68 francs. On annonce qu'il est coté à 2 1/2 0/0 de prime

ESPAGNE. — Voici le nouveau projet de loi présenté par M. Salaverria, ministre des finances.

PROJET DE LOI.

Article unique. — Le gouvernement est autorisé à émettre la quantité de 190,912,561 réaux 80 cent. nominale en titres de la dette consolidée intérieure, 3 0/0, avec le coupon courant, pour subvenir aux stipulations du 15 février dernier avec le gouvernement français, etc.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER ET DOCKS DE SAINT-OUEN.

La Compagnie anonyme du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen vient de livrer à la circulation des marchandises le chemin de fer qui relie ces établissements au chemin de fer de Ceinture.

Nous publions ci-après les tarifs que la Compagnie a publiés à cette occasion, et dont le commerce peut prendre connaissance dans toutes les gares et stations du réseau des chemins de fer français.

Cet embranchement vient combler une lacune qui s'est fait souvent sentir. Il relie d'une manière intime près de Paris le réseau des chemins de fer au réseau des voies navigables, et permet à une embarcation en provenance où à destination d'un point *situé sur une voie navigable quelconque*, de transborder directement les marchandises dans un wagon en provenance ou à destination d'un point, situé sur un chemin de fer quelconque.

La voirie parisienne va donc être exonérée du transit des marchandises en provenance des voies navigables qui passent à travers la capitale pour aller chercher les wagons des chemins de fer qui doivent les conduire à leur destination définitive et réciproquement.

Le commerce appréciera certainement les facilités nouvelles que présentent les nouveaux aménagements qui lui sont offerts, et y verra une application féconde des idées développées dans une lettre à jamais célèbre, et une preuve de la sollicitude éclairée qui veille sur ses intérêts.

Il appréciera également les conditions qui lui sont offertes pour le séjour de ses marchandises sur le lieu même où elles arrivent, et d'où elles peuvent sortir en disposant à la fois de toutes les voies et de tous les moyens de communication dont dispose l'industrie.

Nos producteurs de la province tout particulièrement peuvent profiter dans une plus large mesure de la création d'un établissement placé sous la surveillance de l'Etat, comme compagnie anonyme, et que ses statuts autorisent à remplir auprès du commerce l'office de représentant, soit pour la réception de ses marchandises, soit pour leur conservation, leur placement, leur réexpédition, leur livraison et la liquidation de tous les comptes auxquels donnent lieu les transactions commerciales.

F. Grimaud.

TRANSIT ET SÉJOUR. — DOCKS DE SAINT-OUEN. — TARIFS GÉNÉRAUX.

La Compagnie anonyme du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen reçoit dans ses établissements les marchandises de toute nature, nationales ou nationalisées par le paiement des droits de douane, soumises ou non soumises aux droits d'octroi, qui sont présentées, soit pour TRANSITER, soit pour SÉJOURNER dans les docks.

CONDITIONS GÉNÉRALES :

SERVICE DES DOCKS.

Les docks sont ouverts tous les jours ouvrables :

De 6 heures du matin à 6 heures du soir, depuis le 1er mars jusqu'au 30 avril et depuis le 1er septembre jusqu'au 31 octobre ;

De 5 heures du matin à 7 heures du soir, depuis le 1er mai jusqu'au 31 août ;

De 7 heures du matin à 5 heures du soir, depuis le 1er novembre jusqu'à la fin de février.

Les docks sont fermés tous les jours fériés.

ENTRÉE DANS LES DOCKS.

Les marchandises sont entrées dans les docks sur la présentation d'une note de remise, d'une facture de transport ou d'une lettre de voiture portant les instructions nécessaires pour l'établissement par la Compagnie des écritures d'entrée. Les *cédants*, pour les marchandises en transit, et les *déposants*, pour les marchandises en séjour, sont toujours avisés par lettre de l'entrée de leurs marchandises dans les docks.

SORTIE DES DOCKS.

Les marchandises sont sorties des docks sur la présentation d'un ordre d'enlèvement, d'une facture de transport ou d'une lettre de voiture portant les instructions nécessaires pour l'établissement par la Compagnie des écritures de sortie. Les *cédants*, pour les marchandises en transit, et les *déposants*, pour les marchandises en séjour, sont toujours avisés par lettres de la sortie de leurs marchandises des docks.

TRANSIT DES MARCHANDISES DANS LES DOCKS DE SAINT-OUEN.

Les docks de Saint-Ouen sont reliés directement au chemin de fer de Ceinture, qui les met en communication intime avec le réseau entier des chemins de fer. — Le matériel de toutes les Compagnies circule dans les docks.

Ils sont reliés directement à la Seine, qui les met en communication intime avec le réseau entier des voies d'eau. — Le matériel de toutes les batelleries circule dans les docks.

Ils sont en dehors du périmètre de l'octroi et à la même distance du centre commercial de Paris que les gares à marchandises des chemins de fer d'Orléans, de Lyon, etc. — Le camionnage à domicile s'effectue aux mêmes prix et dans les mêmes conditions.

Les marchandises qui sont présentées pour *transiter* dans les docks de Saint-Ouen sont *transbordées* directement des voitures, des wagons ou des bateaux qui les amènent, ou des magasins et des chantiers qui les contiennent, dans les voitures, les wagons ou les bateaux qui les emmènent, et réciproquement. — Ce transbordement est opéré directement à la grue, au couloir, à la bascule ou à main d'homme, de telle sorte que les marchandises *en transit* dans les docks de Saint-Ouen ne sont *levées qu'une seule fois* depuis leur provenance originelle jusqu'à leur destination finale.

Reconnaissance. — Les marchandises, lors de leur entrée et lors de leur sortie, sont l'objet d'une reconnaissance minutieuse par la Compagnie, qui établit les réserves et prend les garanties nécessaires pour sauvegarder les intérêts des expéditeurs, des transporteurs et des destinataires.

Manutention. — Les marchandises sont manutentionnées par les agents de la Compagnie sous sa surveillance et sa responsabilité. La Compagnie n'opère d'office que les manutentions nécessaires ; elle opère sur réquisition toutes les manutentions facultatives, telles que pesage, cubage, mesurage, etc.

Réexpédition. — Les marchandises en provenance de la batellerie, qui sont entrées dans les docks pour être transbordées dans les wagons, sont réexpédiées dans le jour qui suit la demande de réexpédition.

Les marchandises en provenance des chemins de fer qui sont entrées dans les docks pour être transbordées dans les bateaux, sont réexpédiées dans le jour qui suit l'arrivée du bateau. Jusque-là elles sont déposées en gare.

Les marchandises en provenance de la batellerie et des chemins de fer qui sont entrées dans les docks pour être camionnées à domicile, sont camionnées dès le jour qui suit l'arrivée des bateaux et des wagons dans les docks et sans interruption.

Formalités. — La Compagnie accomplit gratuitement les formalités d'octroi et de régie. Elle fournit gratuitement les imprimés nécessaires, et fait l'avance des droits d'octroi pour le compte et aux risques et périls de la marchandise, sauf contre-ordre.

Débours. — La Compagnie fait suivre en débours les frais qui grèvent les marchandises, et les rembourse par des mandats payables à présentation ou après avis d'encaissement. Elle ouvre des comptes courants aux négociants qui le demandent et qu'elle admet.

TARIF GÉNÉRAL

POUR LES MARCHANDISES DE TOUTE NATURE EN TRANSIT DANS LES DOCKS DE SAINT-OUEN.

Enregistrement, par expédition	0	fr.	10 c.
Timbre, par expédition	0		40
Garage, par tonne de 1,000 kilogr.	0		40
Manutention ordinaire, par tonne	0		75

RÉEXPÉDITION DES DOCKS DE SAINT-OUEN aux gares ci-après, *et vice versâ.*	PRIX p' tonne de 1000 kil.
	fr. c.
Batignolles (lignes de l'Ouest)	1 62
La Chapelle (lignes du Nord)	1 62
La Villette (lignes de l'Est)	1 80
Belleville (ligne de ceinture)	1 98
Charonne (ligne de ceinture)	2 52
Bercy (lignes de Lyon)	3 24
Ivry (lignes d'Orléans)	3 42

CAMIONNAGE DES DOCKS DE SAINT-OUEN aux points suivants, *et vice versâ.*		PRIX p' tonne de 1000 kil.
		fr. c.
DANS PARIS	17e, 18e, 19e arrondissem.	3 »
	1er, 2, 3, 4, 8, 9, 10e arrond.	3 50
	16, 11, 20, 12e arrondissem.	4 50
	7, 6, 5, 13, 14, 15e arrondis.	5 »
PRIX PAR KIL.	A 1 kilomètre des docks	2 »
	A 2 kilomètres des docks	2 50
	Au delà de 2 kil. par kil.	0 50

NOTA. — Il y a d

SÉJOUR DES MARCHANDISES DANS LES DOCKS DE SAINT-OUEN.

Les docks de Saint-Ouen sont aménagés convenablement pour procurer aux marchandises, soit dans des magasins clos et couverts, soit sur des chantiers clos et découverts, le séjour qui convient à leurs diverses natures.

Tous les magasins et tous les chantiers sont reliés aux chemins de fer par des voies de garage, aux voies d'eau par des quais verticaux, et à Paris par des voies pavées.

Ils sont assurés contre les risques d'incendie, ainsi que leur contenu, quel qu'il soit, et gardés de jour et de nuit. — Les marchandises qu'ils contiennent ne peuvent être visitées que par leurs propriétaires ou avec leur autorisation.

Les marchandises qui sont présentées pour *séjourner* dans les docks de Saint-Ouen sont *entrées* directement, des wagons, des bateaux ou des voitures qui les amènent, dans les magasins et les chantiers où elles doivent séjourner. — Elles sont *sorties* directement des magasins et des chantiers où elles séjournent sur les wagons, les bateaux ou les voitures qui les emmènent, de telle sorte que les marchandises *en séjour* dans les docks de Saint-Ouen ne sont *levées qu'une seule fois* pour entrer et *une seule fois* pour sortir, depuis leur point de départ jusqu'à leur destination définitive.

Avances. — La Compagnie fait l'avance des frais de transport qui grèvent les marchandises en séjour dans les docks, depuis leur entrée jusqu'à leur sortie, à condition que la valeur de ces marchandises couvre évidemment les frais de leur transport.

Fournitures. — La Compagnie fournit, soit d'office, en avisant les déposants, soit sur la réquisition de ceux-ci, toutes les matières et toutes les mains-d'œuvre nécessaires pour assurer la conservation des marchandises. Ces fournitures sont remboursées soit sur attachement, soit sur facture.

Garantie. — Les marchandises en séjour dans les docks sont l'objet d'une surveillance incessante de jour et de nuit. Tous les soins nécessaires leur sont donnés, soit d'office, soit sur la demande des déposants.

La Compagnie est responsable de la garde et de la conservation des marchandises déposées, soit en magasin, soit sur chantier dans les docks, sous toute réserve des avaries et des déchets provenant de leur conditionnement et de leur nature.

Elle n'est responsable ni de la nature, ni de la qualité, ni de l'état des marchandises que les colis sont déclarés contenir. Elle ne répond du poids que lorsque le pesage a été requis lors de l'entrée et lors de la sortie. Si la marchandise n'a pas été pesée, la Compagnie n'est responsable que du nombre des colis.

Certificats de dépôt. — Des certificats de dépôt transmissibles par voie de transfert sont délivrés aux ayants droit sur leur demande et sur la présentation des lettres d'avis qui leur sont adressées lors de l'entrée des marchandises dans les docks.

Transferts. — Les marchandises sont transférées sur la présentation du certificat de dépôt portant l'ordre de transfert écrit par le cédant et accepté par le cessionnaire. Le transfert entraîne la liquidation préalable des frais qui grèvent la marchandise.

TARIF GÉNÉRAL

POUR LES MARCHANDISES DE TOUTE NATURE EN SÉJOUR DANS LES DOCKS DE SAINT-OUEN.

Certificat de dépôt, par expédition	0	fr.	50 c.
Transfert, par certificat de dépôt	0		50
Manutentions facultatives, par tonne	0		75
Assurance par jour et par mille francs de valeur	0		01

SÉJOUR A LA JOURNÉE.	PRIX p' tonne de 1000 kil.
	fr. c.
En magasin clos, gardé, assuré et couvert	0 05
En chantier, clos, gardé, assuré et découvert	0 01
NOTA. — Les décomptes de séjour de marchandises à la journée sont établis d'après le séjour réel, sans minimum.	

SÉJOUR A L'ANNÉE.	PRIX p' mètre superficiel.
	fr. c.
En magasin clos, gardé, assuré et couvert	9 »
En chantier clos, gardé, assuré et découvert	1 80
NOTA. — Les marchandises en séjour dans des magasins ou des chantiers loués sont considérées comme sorties des docks.	

MARCHÉ INDUSTRIEL

La semaine a été assez calme malgré la faiblesse des cours; les transactions étaient limitées, cependant le Gaz nouveau se traitait facilement à 1,090 francs, les actions de Rivoli à 136 fr. 25 c., et les obligations de cette dernière étaient demandées à 270 francs.

Les actions de la Société Cail et Cᵉ étaient très-recherchées à 715 fr. On sait que c'est à partir de lundi qu'on paie le solde du dividende de l'exercice écoulé, 50 francs par action, ce qui porte, avec les 25 francs d'intérêts payés le 1ᵉʳ octobre, le revenu à 75 francs par action, soit 15 0/0.

Les autres valeurs sont cotées ainsi :

Le Bonnard, 38 fr. 75 c.; les Voitures, 59 fr. 75 c.; la Caisse des chemins de fer, 28 fr. 75 c., et les Ports de Marseille, 430 francs.

F. Grimaud.

BOURSES ÉTRANGÈRES

Nous n'avons à signaler que la conversion du 4 1/2 0/0 prussien. Le succès de la conversion française a suggéré à M. Van der Heydt ce moyen de réduire les charges de la dette publique.

La Bourse de Turin est lourde.

A Vienne, plusieurs membres du Reichsrath ont déclaré qu'ils ne pouvaient, en l'état, voter les lois de finances.

F. Grimaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Notre grande affaire de la semaine, c'est le nouvel emprunt ottoman. L'ouverture de la souscription a été précédée de la publication d'un document intéressant sur les finances turques que nous publierons dans notre prochain numéro. La dette ottomane ne s'élèverait qu'à 190 millions de francs, ce qui représente à peine seize mois des revenus du pays.

Le rapport de Fuad-Pacha a été très-favorablement accueilli. L'emprunt, qui devait d'abord être émis à 65, a pu être contracté au taux de 68. La souscription a été ouverte lundi matin par l'*Ottoman Bank* et MM. Ch. Devaux et Cie. Le capital nominal est de 200 millions qui, au cours de 68, produiront 136 millions net. Les titres portent intérêt à 6 p. 0/0 du 1ᵉʳ janvier 1862 ; les coupons sont payables par semestres à Londres. L'emprunt sera amorti en 23 ans et demi au moyen d'un fonds d'amortissement de 2 p. 0/0, par tirages au sort qui auront lieu tous les six mois à partir du 1ᵉʳ juillet prochain.

L'emprunt est garanti par le revenu général de l'empire, avec affectation spéciale sur les impôts du tabac, du sel, des droits de timbre et patentes ; ces quatre impôts sont évalués à 1,885,220 l. st. par an, tandis que la charge de l'emprunt n'est que de 640,000 l. st.

Les souscripteurs ont immédiatement affiué. Mercredi soir, on avait souscrit 600 millions, trois fois le montant de l'emprunt. Au moment où vous recevrez cette lettre, la souscription sera close. Cet empressement se comprend facilement quand on réfléchit que les titres libérés le 30 avril représenteront du 6 0/0 à 61 £ 4 s. Les transactions en bourse se font avec 2 à 2 1/8 de prime.

Vous concevez qu'en présence de ce fait le marché s'est peu occupé des autres valeurs. Du reste la position ne s'est pas modifiée sensiblement depuis ces derniers jours. La fin du trimestre provoque quelques demandes d'escompte, mais moins fortes que d'habitude à cette époque de l'année. Les fonds anglais et indiens sont fermes; les fonds étrangers ont donné lieu à peu d'affaires, à l'exception des fonds turcs. Le 5 0/0 1854 vaut à 1/4, l'emprunt de 1858 71 à 71 1/2. Les actions de la Banque ottomane sont très-demandées, et celles de la Banque d'Egypte ont monté de 1 £.

Les valeurs américaines ont été l'objet d'opérations suivies avec des fluctuations sensibles.

On signe avec un certain empressement un mémoire adressé aux Cortès espagnoles, afin d'amener le rétablissement des relations financières entre l'Espagne et Londres.

W. Bonn.

BULLETIN COMMERCIAL.

Quelques journaux accusent le traité de commerce comme étant la seule cause de la crise industrielle; d'autres au contraire n'attribuent ce malaise général qu'à la guerre d'Amérique, aux conséquences d'une mauvaise récolte et à une dette flottante de 1 milliard.

Pour les uns nous dirons ceci :

Il est vrai que les importations ont été jusqu'à présent beaucoup plus considérables que les exportations; mais cet état de choses durera-t-il ? L'Angleterre trouvera-t-elle toujours la France disposée à la débarrasser de ses marchandises, sans compensations ? c'est-à-dire sans un échange réciproque des produits des deux nations ? Nous ne le croyons pas.

Nos voisins d'outre-Manche se contentent, quant à présent, de nous vendre tout ce qu'ils fabriquent contre notre argent, et ne font pas, à notre industrie, voire même aux produits de nos pays vinicoles dont ils manquent complétement, un accueil bien fraternel. Toujours la perfide Albion!

Mais nous espérons que cette *anglomanie* de notre part ne sera pas de longue durée.

Pour les autres, nous dirons : que des Etats-Unis nous avons des nouvelles très-importantes, et que la question américaine tend à se résoudre.

Les fédéraux ont remporté une grande victoire ; ils occupent le fort Manassas qui a été abandonné par les confédérés. Le *New-York Times* dit que cet abandon équivaut à un aveu que la guerre est finie.

De plus, la Chambre des représentants a adopté une résolution touchant l'indemnité pécuniaire des Etats qui abandonneraient l'esclavage, conformément à la proposition du président Lincoln.

Voici donc, d'après toutes ces dépêches, une guerre, avant peu, terminée et tout un continent rendu au commerce.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1ᵉʳ janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1ᵉʳ janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 12 au 18 mars	1706	1.231.456 17	721 84	1698	1.285.317 16	756 96	» »	4.64	7.501 74	602 50
Orléans*	12 — 18 —	1475	1.242.126 81	842 12	1475	1.344.901 46	911 80	» »	7.61	8.462 84	1307 50
Paris-Lyon-Méditerranée*	12 — 18 —	1411	2.336.322 10	1.655 79	1411	2.134.351 41	1.512 65	9.46	» »	17 635 63	1091 25
Ouest*	12 — 18 —	1213	866.458 30	714 30	1213	885.183 90	729 75	» »	2.10	7.770 90	585 »
Nord*	12 — 18 —	997	1.126.568 12	1.165 01	997	1.101.284 21	1.138 81	2.30	» »	13.041 81	1015 »
Midi*	12 — 18 —	798	600.573 09	752 60	798	490.528 66	614 70	22.43	» »	7.791 19	761 25
Lyon a Genève*	12 — 18 —	231	132.231 23	572 42	231	120.930 77	523 50	9.34	» »	5.080 72	367 50
Ardennes*	12 — 18 —	187	81.541 53	436 05	165	67.371 95	410 80	6.14	» »	4.675 62	407 50
Dauphiné*	12 — 18 —	134	56 582 82	422 25	134	54.280 30	405 08	4.06	» »	4.150 02	825 »
Bességes a Alais*	12 — 18 —	33	30.425 45	921 98	33	30.631 »	928 21	» »	» »	10.038 80	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	12 — 18 —	1936	1.281.962 64	622 17	1456	1.027.831 89	705 92	» »	6.16	6.513 97	583 75
Autrichiens	12 — 18 —	1324	929.000 »	701 83	1324	877.272 20	662 68	5.91	» »	6.402 20	503 »
Madrid à Saragosse et à Alicante	Madrid a Alicante	12 — 18 —	482	282.031 67	587 »	482	331.674 »	692 27	» »	14.70	6.111 85	322 50
	Alcazar a Ciudad	12 — 18 —	114	18.640 78	163 69	107	16.772 74	155 82	4.31	» »	1.020 69	»
	Madrid a Jadraque	12 — 18 —	104	27.190 01	261 44	104	27.664 87	268 58	» »	2.67	3.182 20	»
Barcelone a Saragosse		12 — 18 —	366	112.242 60	306 67	183	56.116 28	306 64	» »	» »	3.187 06	331 25
Nord de l'Espagne		12 — 18 —	358	100.116 34	279 66	308	118.838 03	385 84	»	27.52	3.281 98	430 »
Central suisse		12 — 18 —	262	115.403 20	440 47	262	106.990 89	408 36	7.86	» »	4.075 16	485 »
Victor-Emmanuel		12 — 18 —	214	140.084 26	654 60	214	127 320 02	594 96	10.02	» »	6.111 90	350 »
Saragosse a Pampelune		12 — 18 —	179	36.311 50	202 30	»	»	»	»	»	2.150 06	365 »
Séville-Xérès-Cadix		26 fév. 4 —	160	65.308 95	408 27	131	57.564 77	439 41	» »	7.59	3.427 34	420 »
Ouest suisse		12 au 18 —	150	53.206 81	354 71	118	37.485 21	317 67	11.06	» »	3.243 93	175 »
Cordoue a Séville		26 fév. 4 —	131	39.536 35	301 80	131	34.822 60	265 92	13.54	» »	2.088 95	»
Guillaume-Luxembourg		5 au 11 —	89	25.520 75	286 75	57	9.770 95	171 52	67.18	»	2.092 30	245 »
Portugais		5 — 11 —	75	10.103 93	134 70	»	»	»	»	»	»	372 50

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

Quant à la récolte, l'équilibre des saisons a l'air de vouloir se rétablir et fait présager une meilleure année.

Il reste donc la dette flottante qui ne peut plus inspirer d'inquiétude qu'aux esprits timorés. Ayant à la tête de nos finances un homme d'une habileté aussi remarquable que celle de M. Fould, toutes les craintes doivent se dissiper.

Toutes ces questions, qui semblent arrêter le commerce sont donc en voie de solution, et si des événements ne surgissent pas, la confiance y aidant, notre industrie reprendra son activité qui jusqu'ici a été une des gloires de la France.

N. DESTRIBATS.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 20 mars 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.		
Au 31 décembre 1861....	288,006,064	»
Du 1er janvier au 28 février 1862.....	15,428,100	»
Du 1er au 20 mars.....	3,220,000	»
PRÊTS COMMUNAUX.		
Au 31 décembre 1861....	44,071,130	12
Du 1er janvier au 28 février 1862.....	12,519,089	82
Du 1er au 20 mars.....	2,603,405	88
Total.....	365,848,689	82
A déduire:		
Remboursements anticipés.	26,610,832	88
Reste....fr.	339,237,856	94

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

31 mars. — **Chemin d'Orléans.** — A 2 heures 1/2, rue de Clichy, 19.

31 mars. — **Chemin de Bességes à Alais.** — A 2 heures, rue Richelieu, 100.

31 mars. — **Omnibus de Paris.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

2 avril. — **Comptoir Bonnard.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

3 avril. — **Crédit agricole.** — A 2 heures, au siége social.

5 avril. — **Houillères de Commentry et forges et fonderies de Fourchambault**, etc. — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

7 avril. — **Société des mines et chemin de fer de Carmaux.** — A 3 heures, salle Beethoven, passage de l'Opéra, 34.

9 avril. — **Chemins de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.** — A 11 heures, à la Société générale, à Bruxelles.

11 avril. — **Société des nu-propriétaires.** — A 1 heure, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100.

15 avril. — **Chemin de Hainaut et Flandres.** — A midi, salle Kevers, rue du Parchemin, à Bruxelles.

19 avril. — **Société des mines de houille de Saint-Geniès de Varensal** (bassin houiller de Graissessac). — A 2 heures, salle Lemardelay, rue Richelieu, 100.

22 avril. — **Forges et chantiers de la Méditerranée.** — A 2 heures, 26, rue Notre-Dame-des-Victoires.

24 avril. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

25 avril. — **Chemins du Midi.** — A 4 heures, place Vendôme, 15.

25 avril. — **Chemins du Dauphiné.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

28 avril. — **Chemin du Nord.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

28 avril. — **Société de la Nouvelle-Montagne.** — A 11 heures, à Engis, près Liége.

29 avril. — **Chemins de l'Est.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

29 avril. — **Chemin central suisse.** — A 10 heures, salle du Casino, à Bâle.

29 avril. — **Chemin du Centre.** — A 11 heures, au siége de la Société, rue de la Montagne, 90 bis.

29 avril. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — A 3 heures, rue Lafitte, 17.

29 avril. — **Société du Jardin zoologique d'acclimatation du bois de Boulogne.** — A 3 heures, rue de Lille, 19.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

1er mai. — **Canal de Suez.** — A 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

7 mai. — **Compagnie générale des Eaux.** — A 3 heures, au siége de la Société.

10 mai. — **Chemins de la ligne d'Italie.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

15 mai. — **Crédit mobilier espagnol.** — A 1 heure, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

24 mai. — **Chemins du nord de l'Espagne.** — A 1 heure, assemblée ordinaire; à 3 heures, assemblée extraordinaire, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

26 mai. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — A 1 heure, au siége social, calle Fuencarral, 2, à Madrid.

26 mai. — **Mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — A 11 heures, chez M. Eglinger, notaire, à Cologne.

29 mai. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — A midi, au siége social, à Madrid.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

15 mars. — **Chemin d'Anvers à Gand.** — 23 francs à titre de dividende 1861.

15 mars. — **Armements maritimes (L.-T. Barbey et Cie).** — 32 fr. 50 par action, dividende 1861.

1er avril. — **Chemin d'Orléans.** — Paiement du solde du dividende de 1861.

1er avril. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — 10 francs par action, à-compte sur le dividende 1861.

1er avril. — **Chemin de Montblanch à Reus** — 15 francs par action.

1er avril. — **Crédit colonial.** — Intérêts sur les actions dont le premier versement a été effectué en espèces.

1er avril. — **Société J.-F. Cail et Cie.** — 50 fr. par action, solde du dividende 1860-1861.

1er avril. — **Banque de Darmstadt.** — Paiement du coupon de dividende n° 7, soit 5 fr. 30.

1er avril. — **Banque générale suisse.** — 5 francs à titre d'à-compte sur le dividende 1861-62.

15 avril. — **Chemin central suisse.** — 30 francs par action, dividende 1861.

16 avril. — **Mines de la Loire.** — 7 francs par action pour le deuxième semestre 1861.

Service des Obligations.

1er avril. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — 7 fr. 50 par obligation 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon.

1er avril. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud.) — 12 fr. 50 par obligation 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

1er avril. — **Chemin de Tarragone à Reus.** — 7 fr. 50 par action et obligation du premier emprunt.

1er avril. — **Chemin de Montblanch à Reus.** — 7 fr. 50 par obligation.

1er avril. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — 7 fr. 50 par obligation.

1er avril. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — 6 0/0 par obligation, coupon n° 11.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

1er au 15 avril. — **Chemins romains.** — Emission de 22,000 actions privilégiées. (Voir les détails aux annonces.)

APPELS DE FONDS.

au 15 avril. — **Chemins romains.** — Appel de 100 francs par action, sous déduction du coupon d'intérêt de 10 francs.

1er mai. — **Services maritimes des Messageries impériales** (ligne de l'Indo-Chine). — Appel de 75 francs par action.

REMBOURSEMENTS.

1er avril 1862. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Remboursement des obligations d'Andrézieux à Roanne, du premier et deuxième ordre, sorties au tirage du 7 novembre.

F. G.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Tirage des obligations foncières et communales.

Le onzième tirage semestriel des OBLIGATIONS FONCIÈRES 5 0/0 a eu lieu le 22 mars au siége de l'administration.

940 numéros ont été appelés au remboursement au pair.

Le trente-septième tirage trimestriel des obligations foncières 3 et 4 0/0 a eu lieu le 22 mars.

710 numéros ont été extraits de la roue; les trois premiers numéros sortis ont droit aux lots suivants, savoir : les titres de 1,000 francs et les promesses, à la totalité; les titres de 500 francs, à la moitié; les titres de 100 francs au dixième.

Numéros sortis.	Ordre de sortie.	Montant des lots.
195,770	1er....	100,000 fr.
131,096	2e.....	50,000
77,557	3e.....	20,000

Les numéros sortis ensuite seront remboursés à partir du 1er mai, les 4 0/0 au pair, et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0.

Le premier tirage semestriel des OBLIGATIONS COMMUNALES 5 0/0 a eu lieu le 22 mars.

16 numéros ont été appelés au remboursement au pair.

Le troisième tirage semestriel des OBLIGATIONS COMMUNALES 3 0/0 a eu lieu le 22 mars.

364 numéros ont été extraits de la roue les 15 premiers numéros sortis on droit aux lots suivants : les titres de 500 francs, à la totalité; les titres de 100 francs, au cinquième.

Numéros sortis.	Ordre de sortie.	Montant des lots.
113,829	1er....	100,000 fr.
120,035	2e.....	10,000
101,736	3e.....	10,000
68,467	4e.....	10,000
54,752	5e.....	10,000
14,712	6e.....	1,000
99,259	7e.....	1,000
110,721	8e.....	1,000
37,969	9e.....	1,000
16,732	10e.....	1,000
91,764	11e.....	1,000
106,518	12e.....	1,000
130,115	13e.....	1,000
7,286	14e.....	1,000
74,664	15e.....	1,000

Les numéros sortis ensuite seront remboursés au pair à partir du 1er mai, déduction faite pour les titres non libérés des versements non effectués.

La liste complète des numéros sortis chaque tirage est adressée *franco* à toute personne habitant les départements qui en fait la demande par lettre affranchie.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1796 kilomètres.
1861. — 1698 —

11e année. — 11me semaine.

Du 12 au 18 mars 1862.

161.300 Voyageurs	332.713 22
Bagages, Marchandises, etc.	898.742 95
Total	1.231.456 17
Recettes antérieures	11.566.507 20
Total général	12.797.963 37
11e semaine de 1862	1.231.456 17
Semaine correspondante de 1861	1.285.317 16
Différence	53.870 99
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	12.797.963 37
— — 1861	13.102.062 35
Différence	304.099 98

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 décembre 1861.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 déc. 1861	49.451.671 83
Du 1er janvier au 31 déc. 1860	45.706.371 22
Différence en faveur de 1861	3.745.300 61

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 déc. 1861	20.383.632 16
Du 1er janvier au 31 déc. 1860	18.017.259 67
Différence en faveur de 1861	2.365.372 49
Différence en faveur de 1861 pour les deux réseaux	6.110.673 10

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 12 au 18 mars 1862.

90.274 Voyageurs	392.495 81
Bagages, Marchandises, etc.	849.631 »
Total	1.242.126 81
Semaine correspondante de 1861	1.344.901 46
Différence	102.774 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	12.512.144 14
— — 1861	13.747.675 75
Différence	1.235.531 61

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 492 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 492 kil. — 1862... 692 kil.

22.915 Voyageurs	52.418 24
Bagages, Marchandises, etc.	125.094 62
Total	177.512 86
Semaine correspondante de 1861	106.334 57
Différence	71.178 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.819.983 23
— — 1861	1.079.850 74
Différence	740.132 49

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 12 au 18 mars 1862.

154.718 Voyageurs	558.109 75
Bagages et marchandises	1.778.219 41
Total	2.336.322 16
Semaine correspondante de 1861	2.134.351 41
Différence	201.970 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	25.047.833 71
— — 1861	22.561.096 76
Différence	2.486.736 95

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 211 kilomètres
1861. — 211 —

14.936 Voyageurs	37.645 65
Bagages, Marchandises, etc.	82.770 94
Total	132.231 23
Période correspondante de 1861	120.930 77
Différence	11.300 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.175.762 97
— — 1861	1.181.108 80
Différence	5.345 99

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 526 —

47.350 Voyageurs	149.048 10
Bagages et Marchandises	410.342 57
Total	559.390 67
Semaine correspondante de 1861	394.433 35
Différence	164.947 32
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	5.370.080 42
— — 1861	3.472.931 65
Différence	1.897.148 77

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 12 au 18 mars 1862.

249.519 Voyageurs	342.007 90
Marchandises, etc. — Gr. vitesse	75.699 35
— — Pet. vitesse	448.751 05
Total	866.458 30
Semaine correspondante de 1861	885.183 90
Différence	18.725 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	9.426.088 60
— — 1861	9.503.147 25
Différence	77.058 65

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 décembre 1861-1860

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

Année 1861, 900 kilomètres	50.736.274 92
— 1860, 900 —	46.770.296 98
Différence	3.965.977 94

RÉSEAU MIXTE.

Année 1861, 295 kilomètres	4.313.793 41
— 1860, 288 —	4.017.276 97
Différence. 7 —	296.516 44

NOUVEAU RÉSEAU.

Année 1861, 18 kilomètres	171.287 84
— 1860, 18 —	135.506 58
Différence	35.781 26
Différence totale · 7 kilom.	4.298.275 64

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 12 au 18 mars 1862.

131.498 Voyageurs	310.799 »
Bagages, Marchandises, etc.	815.769 12
Total	1.126.568 12
Semaine correspondante de 1861	1.101.284 24
Différence	25.283 88
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	12.611.461 43
— — 1861	12.370.735 29
Différence	240.726 14

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 100 kilomètres

5.754 Voyageurs	13.530 06
Bagages, Marchandises, etc.	31.450 »
Total de la semaine	44.980 06
Semaine correspondante de 1861	3.030 40
Différence	41.949 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	334.079 65
— — 1861	40.982 97
Différence	293.096 68

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 12 au 18 mars 1862.

51.111 Voyageurs	147.775 67
Bagages, Marchandises, etc.	452.797 42
Total	600.573 09
Canaux	36.373 28
Totaux réunis	636.946 37
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer	490.528 68
Semaine correspondante de 1861. Canaux	41.211 80
Total	532.740 48
Différence	104.205 89

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6.686.610 73
— — 1861	5.838.831 66
Différence	847.779 07

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 161 kilomètres
Février 1862.

21.230 Voyageurs	31.849 09
Bagages, Marchandises, etc.	44.158 48
Total	76.007 57
Mois correspondant de 1861	40.419 31
Différence	35.588 26
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	160.115 42
— — 1861	85.030 56
Différence	75.084 86

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 167 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 12 au 18 mars 1862.

11.779 Voyageurs	19.452 59
Bagages, Marchandises, etc.	62.088 94
Total	81.541 53
Semaine correspondante de 1861	67.371 95
Différence	14.169 58
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	874.468 63
— — 1861	731.236 47
Différence	143.232 16

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 12 au 18 mars 1862.

Voyageurs	1.796 15
Bagages, Marchandises, etc.	28.629 30
Total	30.425 45
Semaine correspondante de 1861	30.631 »
Différence	205 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	331.941 85
— — 1861	317.055 »
Différence	14.886 85

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres,
1861. — 134 —

Du 12 au 18 mars 1862.

13.175 Voyageurs	22.646 85
Bagages, Marchandises, etc.	33.935 97
Total	56.582 82
Semaine correspondante de 1861	54.280 30
Différence	2.302 52
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	556.218 79
— — 1861	560.646 62
Différence	4.427 83

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

2.000 Voyageurs	2.069 »
Bagages, Marchandises, etc.	1.738 »
Total	3.807 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862	37.198 »

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1646 kilomètres.
1861. — 1205 —

Du 12 au 18 mars 1862.

63.715 Voyageurs	255.223 15
Bagages, Marchandises, etc.	816.674 28
Transports militaires	65.928 39
Total	1.137.825 82
Semaine correspondante de 1861	914.190 05
Différence	223.634 77

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 290 kilomètres.
1861. — 251 —

46.864 Voyageurs	78.810 90
Bagages, Marchandises, etc.	56.454 51
Transports militaires	8.871 41
Total	144.136 82
Semaine correspondante de 1861	113.610 84
Différence	30.495 98

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1936 kilomètres.
1861. — 1456 —

En 1862	1.281.962 64
En 1861	1.027.831 89
Différence	254.130 75

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	12.682.002 99
En 1861	10.030.872 94
Différence	2.652.130 05

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 194 kilomètres.
1861. — 147 —

10.476 Voyageurs	35.403 10
Bagages, Marchandises, etc.	23.511 01
Transports militaires	11.927 31
Total	70.841 42
Semaine correspondante de 1861	56.470 30
Différence	14.371 12
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	803.808 34
— — 1861	634.853 10
Différence	168.955 24

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 12 au 18 mars 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

9.072 Voyageurs	63.095 23
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	14.330 43
— (Petite vit.)	205.496 01
Total de la semaine	282.931 67

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres.
1861. — 104 —

7.344 Voyageurs	16.224 29	27.190 01
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.720 97	
Marchandises (Petite vitesse)	9.244 75	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862. Longueur exploitée : 114 kilomètres.

2.581 Voyageurs	7.006 17	18.640 78
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	603 64	
Marchandises (Petite vitesse)	10.878 97	

Total des trois lignes réunies	328.762 46
Recet. antér. dep. le 1er janv. 1862	3.140.249 50
Total général des recet. en 1862	3.469.011 96
— — 1861	3.544.847 16
Différence	75.835 20

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 12 au 18 mars 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

???,??? Voyageurs	294.772 50
???,??? quintaux Marchandises.	634.317 50
Total	929 090 »»
Semaine correspondante de 1861.	877.272 50
Différence	51.817 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	8.481.970 »»
— — 1861.	10.135.132 50
Différence	1.653.161 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 258 kilomètres.
1861. — 308 —

Du 12 au 18 mars 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	28 398 25
Marchandises	57.631 87
Total	86 010 12
Produit annuel par kilomètre	14 361 »»

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	8.992 57
Marchandises	7.113 65
Total	14 106 22
Produit annuel par kilomètre	14.711 »»
Total de la semaine	100.116 34
Semaine correspondante de 1861	118.838 03
Différence	18.721 69
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.147.328 68
— — 1861.	1.103.798 57
Différence	43.530 11

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 865 kilomètres.

Du 5 au 11 février 1862

Calculées au change fixe de 4 franc par rouble.

13.571 Voyageurs	103.000 04
Marchandises	170.581 24
Total	273.581 28
Recettes antérieures en 1862	1.309.010 14

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 16 au 22 mars 1862.

30.160 Voyageurs	31 540 »»
Bagages, Marchandises, etc.	31 100 »»
Total	62 640 »»
Semaine correspondante de 1861.	51.047 »»
Différence	11 593 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	636 160 »»
— — 1861.	602.326 »»
Différence	33.834 »»

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 12 au 18 mars 1862.

30.970 Voyageurs	47.308 70
Bagages, Marchandises, etc.	68.194 50
Total	115 403 20
Semaine correspondante de 1861.	106 990 89
Différence	8.412 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.066 701 11
— — 1861.	1.017.129 24
Différence	49.571 87

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 26 février au 4 mars 1862.

9e semaine	27.720 55
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	39 536 35
Semaine correspondante de 1861.	34.822 60
Différence	4.713 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	352 469 95
— — 1861.	296.998 65
Différence	55.471 30

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation, 366 kilomètres.

Du 12 au 18 mars 1862.

10.300 Voyageurs	37 334 08
Marchand., cargaison, équipages	74.907 98
Total	112.242 06
Semaine correspondante de 1861	56.116 28
Différence	56 120 38
Moyenne de la recette kilomét.	1.980 70
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	1.166.465 91

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 244 kilomètres.
1861. — 244 —

Du 12 au 18 mars 1862.

34.733 Voyageurs	60.952 60
Bagages, marchandises, etc.	46.998 35
Recettes diverses	2.330 63
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	29.793 68
Total	140.184 26
Semaine correspondante de 1861.	127 420 02
Différence	12.764 24
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.309 757 51
— — 1861.	1.296.138 26
Différence	13.619 25

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 120.
1861. Kilomètres exploités : 118.

Du 12 au 18 mars 1862.

24.154 Voyageurs	28.095 25
3.990 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	25.111 56
Total	53.206 81
Semaine correspondante de 1861.	37.485 21
Différence	15.721 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	486.776 85
— — 1861.	349.046 72
Différence	137.730 13

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 12 au 18 mars 1862.

Voyageurs	15.720 10
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	2 442 02
Marchandises (petite vitesse)	18.049 38
Total	36 211 50

SÉVILLE-XÉRES-CADIX, XERES-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 26 février au 4 mars 1862.

20.959 Voyag., Bagag. et March.	65.308 95
Semaine correspondante de 1861.	57.564 77
Différence	7.744 18
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	563.704 50
— — 1861.	461.483 88
Différence	102 220 62
Augmentation kilométrique	7 59 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1861. — 51 —

Du 5 au 11 mars 1862.

4.060 Voyageurs	4.370 [illegible]
Bagages, articles de messagerie.	477 [illegible]
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	20.674 [illegible]
Total de la semaine	25.52[illegible]
Recettes antérieures	214.19[illegible]
Total	239.71[illegible]
Recettes de la semaine en 1862.	25.52[illegible]
Période correspondante de 1861.	9.776 [illegible]
Différence	15.74[illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	239.719 [illegible]
— — 1861.	87.391 [illegible]
Différence	152.32[illegible]

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 5 au 11 mars 1862.

Voyageurs	7.033 [illegible]
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	541 [illegible]
— (Petite vit.)	2.537 [illegible]
Total	10 103 [illegible]

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 14 kilomètres.

Mois de février 1862	13 195 [illegible]
— — 1861	19 730 [illegible]
Différence	6 535 [illegible]

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE E[T] DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de février 1862	2.004 86[illegible]
Id. id. 1861	1.796 51[illegible]
Différence, 11.56 0/0, soit	207.75[illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.582 32[illegible]
— — 1861.	4.087 66[illegible]
Différence, 12.10 0/0, soit	494.7[illegible]

OMNIBUS DE PARIS

Du 19 au 25 mars 1862.

		Par jour et par voiture
Recettes	293.279 40	77 62
Semaine correspondante de 1861	278.617 15	78 96
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	3.413.303 85	75 37
Période correspondante de 1861	3.101.417 95	73 20
Différence	311.885 90	2 07

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Le Conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à la lettre de S. Exc. M. le ministre de l'agriculture du commerce et des travaux publics reproduite ci-dessous, il a décidé dans sa séance de ce jour qu'il serait proposé à l'assemblée générale du 31 courant, d'émettre 300,000 actions nouvelles qui, avec les 300,000 déjà existantes, porteront à 600,000 le nombre des titres constituant le fonds social de la Compagnie.

Ces actions sont exclusivement réservées aux porteurs des actions actuelles.

Elles leur seront données au pair de 500 fr. à raison de *une* action nouvelle pour *une* action ancienne.

Les actions de dividende dites de *jouissance* auront le même droit que les actions entières pour la souscription des nouveaux titres.

Pendant les années 1862, 1863 et 1864 les nouvelles actions ne recevront qu'un intérêt de 5 0/0 sur les versemen[ts] [illegible]

Mais [illegible] l'exercice 1865, ces ac[tions] [illegible] plètement assimilées aux actions anciennes et partageront avec celles-ci le produit net à raison de 1/600,000 pour chacune des 600,000 actions.

L'amortissement des actions nouvelles sera calculé de manière à ce qu'elles puissent être amorties à la même époque que les anciennes.

L'ouverture de la souscription sera ultérieurement annoncée.

Les versements auront lieu, savoir :

75 fr. le 1er juillet 1862 ;
75 fr. le 1er octobre 1862 ;
100 fr. le 1er avril 1863 ;
75 fr. le 1er octobre 1863 ;
75 fr. le 1er avril 1864 ;
100 fr. le 1er octobre 1864.

Les actionnaires auront la faculté de libérer intégralement leurs titres sous escompte de 4 0/0.

Ils pourront aussi escompter, au même taux et en une seule fois, les second et troisième versements. Cette anticipation permettra de délivrer des titres au porteur libérés de 250 francs et négociables à la Bourse.

Afin qu'aucun actionnaire ne puisse être privé de son droit à la présente souscription, des facilités seront accordées par la Compagnie à ceux qui ne se trouveraient pas en mesure d'effectuer les trois premiers versements aux époques indiquées.

Quant au capital de 150 millions que devra produire l'émission des actions nouvelles, il sera substitué dans les comptes de l'ancien réseau à une somme équivalente en obligations ; de telle sorte que le montant des emprunts afférents à cet ancien réseau se trouvera diminué dans la mesure même où le fonds social aura été augmenté.

Paris, le 20 mars 1862.

Le directeur,
C. Didion.

(Voir dans notre dernier numéro la lettre de M. le ministre des travaux publics relative à cette émission.)

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale *annuelle* et *extraordinaire* pour le samedi 26 avril prochain, à 3 h., salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les actionnaires porteurs de *vingt actions* ou plus, ou de certificats d'inscription nominative du même nombre d'actions, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, il suffit de déposer, *trois jours avant celu[i de] la convocation*, soit leurs action[s au] porteur, soit leur certificat d['ins]cription nominative, soi[t] égale[ment] toutes pièces constatant des d[épôts] d'actions de la Compagnie fa[its à] quel titre que ce soit, à la Ba[nque] de France, au Sous-Comptoir [des] chemins de fer ou au Crédit [mo]bilier.

Ces titres ou pièces pourront [être] déposés, à partir du 10 avril, [à la] caisse de la Société générale du [Crédit] mobilier, place Vendôme, 15, [et des] cartes personnelles d'admissi[on se]ront remises à MM. les action[naires] ou à leurs fondés de pouvoirs. [Ceux]-ci, qui doivent eux-mêmes êt[re ac]tionnaires de la Compagnie, d[oivent] déposer en même temps que les [titres] ou pièces une procuration sp[éciale] (dont le modèle est, dès à pr[ésent,] délivré dans les bureaux de la [Com]pagnie, rue Neuve-des-Mathuri[ns,] square Clary, 5,)

MM. les actionnaires sont [préve]nus, conformément à l'art. [des] statuts, que cette assemblée [doit] délibérer sur des proposition[s men]tionnées en l'art. 34, et devra [réunir] 30 actionnaires au moins, rep[résen]tant le cinquième du fonds [social,] pour la validité de ses délibér[ations.]

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Section sud du réseau,

Rue Laffitte, 17.

Liste des obligations sorties au tirage du 21 mars 1862.

Obligations 3 0/0 de l'emprunt de 60 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

7e Tirage. — 416 obligations.

N° 84,701 à 84,800	100	obligations.
66,601 à 66,700	100	—
7,801 à 7,900	100	—
78,801 à 78,900	100	—
73,402 à 73,417	16	—
Total...	416	obligations.

Obligations créées en représentation des actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille.

7e Tirage. — 43 obligations.

N° 48,644 à 48,686	43	obligations.

Les obligations dont les numéros précèdent seront remboursées, à raison de 625 fr. chacune, à partir du 1er avril prochain, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée, en vertu des articles 34 et 41 des statuts, pour le lundi 28 avril prochain, à 3 heures de relevée, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration et de délibérer:

1° Sur les comptes annuels de la Société ;

2° Sur l'ouverture d'un crédit pour compléter les lignes concédées à la Compagnie.

Conformément à l'article 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins. Les titres, et, s'il y a lieu, les procurations doivent être déposés, avant le 13 avril prochain, à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N.-M. Rothschild et fils. Ceux de MM. les actionnaires qui ont quarante actions au moins, déposées dans la caisse de la Compagnie, peuvent se présenter pour retirer leurs cartes d'admission.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer des Ardennes sont invités, conformément aux articles 43 et 49 des statuts, à se réunir en assemblée générale ordinaire, le mercredi 30 avril 1862, à midi et demi, rue de la Victoire, 48, salle Herz

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désirent assister à cette assemblée générale, doivent avoir déposé leurs titres au porteur ou leurs procurations, ou présenter leurs certificats d'actions nominatives, avant le 15 avril prochain, au siége de l'administration, rue de Provence, 8, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait sur les actions, conformément aux statuts, un dernier appel de 100 francs par action, exigibles du 1er au 15 avril prochain.

Tout actionnaire qui n'aura pas effectué le versement de 100 francs au 15 avril prochain, sera passible d'un intérêt de retard de 6 0/0 l'an, conformément à l'article 15 des statuts. Cet intérêt courra à dater du 1er avril, jour de l'appel de fonds.

Les versements seront reçus :

A Paris, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée-d'Antin, et rue de la Victoire, 72 ;

A Rome, à la Banque des Etats pontificaux.

Le coupon de 10 francs par action échéant le 1er avril prochain, viendra en déduction du versement à effectuer.

Afin de faciliter ce versement, la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour qu'une avance de 50 fr. soit faite, pour 6 mois ou pour un délai moindre, à leur volonté, à ceux de MM. les actionnaires qui le désireront.

Ils pourront, en conséquence, en faisant un versement de 40 francs, coupon déduit, demander dans le même bureau une avance de 50 fr. par action contre le dépôt de leurs titres.

Cette avance sera faite au taux de 5 0/0 l'an.

Paris, le 28 février 1862.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUNÉ DE LA PERRELLE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Emission de 22,000 actions privilégiées.

Le Conseil d'administration de la Compagnie, conformément aux résolutions adoptées par l'assemblée générale des actionnaires en date du 28 février dernier, a décidé qu'il serait procédé à l'émission de 22,000 actions privilégiées au porteur, au capital de 500 francs, portant intérêt à 6 0/0 (soit 30 francs par action) payable par semestre le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, avec amortissement en trente ans.

L'intérêt et l'amortissement du capital de 500 francs sont prélevés (par préférence et privilége sur les actions ordinaires) sur les produits nets de l'exploitation, ou sur les fonds provenant des garanties des gouvernements, après avoir assuré, toutefois, le service des obligations. Les actions privilégiées n'auront droit à aucun dividende, en sus de l'intérêt à 6 0/0 et de l'amortissement du capital de 500 francs.

L'émission de ces actions privilégiées est faite au prix de 440 francs, payable comptant en souscrivant, chacune avec jouissance du 1er avril 1862. Afin de faciliter ce paiement, la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour qu'une avance fût faite à ceux de MM. les actionnaires ou souscripteurs qui le désireront. Ils pourront en conséquence, en faisant un premier versement de 440 francs, demander dans le même bureau une avance de 300 francs, sur dépôt de leurs titres, remboursable par tiers, de trois mois en trois mois. Cette avance sera faite au taux de 6 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires qui auront droit à une action 1/3 privilégiée pour 10 actions actuelles présentées.

Chaque actionnaire aura le droit de demander un plus grand nombre d'actions privilégiées, la répartition se faisant toujours au prorata des actions actuelles présentées.

Le public est admis à souscrire en même temps pour le cas où la souscription ne serait pas entièrement couverte par les actionnaires.

Il devra être fait un versement provisoire de 40 francs par chaque action souscrite éventuellement, soit par les actionnaires, en sus de leur droit, soit par le public : le surplus du versement étant exigible lors de la répartition définitive et dans les conditions énoncées ci-dessus pour la souscription par les actionnaires.

Les porteurs d'actions de Frascati auront des mêmes droits, dans la proportion des actions de la Société générale des chemins de fer Romains, qui leur sont attribuées, soit une action 1/3 privilégiée pour 27 actions de Frascati.

La souscription sera ouverte du 1er au 15 avril inclusivement.

On souscrit :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée d'Antin et rue de la Victoire, n° 72;

A Rome, à la Banque des Etats pontificaux.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUNÉ DE LA PERRELLE.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a décidé que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires pour l'année courante aura lieu le jeudi 29 mai prochain, à midi, au siége social, à Madrid, station d'Atocha.

Conformément aux dispositions de l'art. 32 des statuts, ladite assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, sans que ce nombre puisse être inférieur à cinquante actions pour chaque dépôt sant. Les actionnaires qui voudront faire partie de l'assemblée devront, un mois avant la réunion, déposer leurs titres :

Soit à Madrid, dans la caisse sociale ;

Soit à Paris, chez MM. de Rothschil frères.

Lors de la remise de leurs titres, MM. les actionnaires recevront un récépissé nominatif indiquant la date du dépôt.

Dans le cas où plusieurs actionnaires seraient porteurs d'un même nombre d'actions, on suivra l'ordre d'inscription.

Conformément à l'art. 46 des statuts, l'assemblée générale sera appelée à fixer, sur la proposition du conseil d'administration, le chiffre du dividende à répartir.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU NORD DE L'ESPAGNE

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de faire connaître à MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire annuelle aura lieu le samedi 24 mai, à 1 heure de relevée, à Madrid, au siége de la Compagnie, calle Fuencarral, 2.

Aux termes des statuts, cette assemblée doit se composer des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas moindre de cinquante.

Les actionnaires qui désireront faire partie de l'assemblée, devront déposer leurs titres vingt jours avant la réunion de cette assemblée, c'est-à-dire avant le 4 mai prochain :

A Madrid, à la Société générale de crédit mobilier espagnol, calle Fuencarral, 2;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

Les dépôts seront reçus gratuitement tous les jours non fériés, de 10 heures à 3 heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU NORD DE L'ESPAGNE

Le conseil d'administration a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires à une assemblée générale extraordinaire, qui aura lieu le samedi 24 mai prochain, à 3 heures de relevée, à Madrid, au siége de la Compagnie, calle Fuencarral, 2.

Cette assemblée générale extraordinaire est convoquée à l'effet de ratifier, en tant que de besoin, les décisions prises dans celle du 12 septembre 1860, relativement aux émissions d'obligations, et d'approuver les opérations de ce genre arrêtées en conséquence par le conseil, dans les limites marquées par les lois des 11 juillet 1860 et 29 janvier dernier.

Aux termes de l'article 39 des statuts, pourront assister à l'assemblée tous les actionnaires porteurs de cinquante actions au moins. En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui désireront faire partie de l'assemblée, devront déposer leurs titres quinze jours au moins avant la date de la réunion, c'est-à-dire avant le 9 mai prochain :

A Madrid, à la Société générale de Crédit mobilier espagnol, calle Fuencarral, 2;

A Paris, à la Société générale de

Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

Les dépôts seront reçus gratuitement tous les jours non fériés, de 10 heures à 3 heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE CORDOUE A SÉVILLE

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires qu'une assemblée générale aura lieu le 26 mai prochain, à 1 heure de relevée, 2, calle Fuencarral, à l'effet d'entendre le rapport présenté par le conseil sur la situation des affaires sociales. L'assemblée s'occupera, en même temps, de la réforme de l'article 20 des statuts, pour le mettre d'accord avec les lois des 11 juillet 1860 et 29 janvier 1862, ainsi qu'avec le real orden du 17 février de la même année, et confirmer, en tant que de besoin, les obligations et les crédits déjà votés par les précédentes assemblées générales. L'assemblée générale s'occupera également de l'examen des comptes qu'elle aura sous les yeux.

Aux termes des statuts, tout actionnaire possédant vingt-cinq actions a le droit d'assister à l'assemblée générale ; en conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui voudront faire partie de cette assemblée sont invités à déposer leurs titres vingt jours au moins avant la date de la convocation, c'est-à-dire avant le 4 mai prochain :

A Madrid, au siége de la Compagnie, 2, calle Fuencarral ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Les dépôts seront reçus gratuitement, tous les jours non fériés, de 10 heures à 2 heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE CORDOUE A SÉVILLE

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Cordoue à Séville a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires qu'un à-compte de 10 fr. par action, sur le dividende de l'exercice 1861, sera payé sur les actions de la Compagnie, et contre remise du coupon n° 10, à dater du 1er avril 1862 :

A Madrid, à la Société générale de Crédit mobilier espagnol, calle Fuencarral, 2 ;

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

Tous les jours non fériés, de 10 heures à 3 heures.

SOCIÉTÉ ANONYME DU CHEMIN DE FER

DU CENTRE

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 46 des statuts, une assemblée générale ordinaire et extraordinaire aura lieu, au siége de la Société, à Bruxelles, rue de la Montagne, 90 *bis*, le mardi 29 avril 1862, à onze heures du matin.

Ordre du jour :

1° Rapport du Conseil d'administration sur les affaires de la Compagnie.

2° Approbation des comptes et bilan au 31 décembre 1861 ;

3° Résolution à prendre pour la construction de la ligne de Baume à Marchiennes.

Pour être admis à cette assemblée, les actionnaires porteurs de dix actions ou plus doivent déposer, au siége de la Société, trois jours au moins avant la réunion, les titres dont ils sont propriétaires, ou qui leur auraient été remis avec mandat par d'autres actionnaires ; il leur sera délivré à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée.

Les actions pourront également être déposées chez MM. Noël et Cie, banquiers, rue du Faubourg-Poissonnière, 9, à Paris ; et à la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

Le bilan de la Société, avec les pièces à l'appui, sera déposé pendant les huit jours qui précéderont et les huit jours qui suivront la réunion de l'assemblée générale, au siége de la Société, où les actionnaires, justifiant de cette qualité, pourront en prendre inspection sans déplacement.

CHEMIN DE FER

CENTRAL SUISSE.

MM. les actionnaires sont prévenus :

1° Que le dividende pour l'exercice 1861 a été fixé à TRENTE FRANCS par action, payable à partir du 15 avril prochain, sur la remise du coupon n° 4 :

A Bâle, au siége de la Société ;

A Paris, chez MM. Ad. Marcuard et Cie ;

2° Que l'assemblée générale ordinaire aura lieu le 29 avril, à 10 heures, dans la salle du Casino, à Bâle. Ceux de MM. les actionnaires porteurs de cinq actions au moins qui désireraient y assister ou s'y faire représenter sont invités à effectuer le dépôt de leurs titres jusques et y compris le 26 avril prochain :

A Bâle, au siége de la Société ;

A Paris, chez MM. *Ad. Marcuard et Cie*, banquiers, rue Bergère, 18, où il leur sera délivré des cartes d'admission. *Le Comité de direction.*

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX

8, *Rue Saint-Arnaud.*

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour entendre le rapport annuel et fixer le dividende de l'exercice 1861 (art. 39, 40, 46 des statuts).

L'assemblée aura lieu le mercredi 7 mai prochain, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue Saint-Arnaud, 8.

MM. les actionnaires propriétaires de quarante actions au moins, nominatives ou au porteur, peuvent seuls (art. 37 des statuts) faire partie de l'assemblée.

Ils devront, pour y être admis, déposer leurs titres au siége de la Compagnie, rue Saint-Arnaud, 8, avant le 22 avril.

Une carte d'admission nominative et personnelle leur sera délivrée (art. 37).

Paris, le 26 mars 1862.

Le secrétaire du conseil d'administration,
Ernest BASSET.

SOCIÉTÉ

J.-F. CAIL ET Cie

On rappelle à MM. les actionnaires de la Société que le dividende de bénéfices (n° 11), fixé dans l'assemblée générale du 26 septembre dernier à 50 francs par action, pour l'exercice 1860-1861, sera payé à la caisse de la Société, quai de Billy, 48, de 10 heures du matin à 3 heures de relevée, tous les jours ouvrables, à partir du 1er avril prochain.

Ce dividende, indépendamment des intérêts de ..... acquittés le 30 septembre dernier, est payable :	25 fr.	»
1° En espèces.....	25 fr.	»
2° Et en un bon de liquidation, rapportant annuellement 5 0/0 d'intérêts.....	25 fr.	»
Total du dividende, intérêts et bénéfices pour l'exercice clos le 30 juin 1861, par action de 500 francs	75 fr.	»

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CRÉDIT EN ESPAGNE

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration, l'assemblée générale annuelle aura lieu le 31 mai prochain, à 1 heure du soir, au siége de la Compagnie, à Madrid, calle del Cavallero de Gracia, 23.

Conformément à l'art. 26 des statuts, l'assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas moindre de cinquante ; ceux qui désireront en faire partie devront déposer leurs titres trente jours au moins avant celui fixé pour la réunion :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie, calle del Cavallero de Gracia, 23 ;

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50.

Paris, 25 mars 1862.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE

CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

A partir du 31 mars courant, le service des bureaux et caisses de la Société se fera par une entrée spéciale de l'hôtel, rue de la Victoire, n° 72.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

FRANCO-SERBE

C. BOUILLON ET Cie.

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que le coupon n° 2 des obligations montant à 6 fr., échu le 1er avril 1862, sera payé, à partir dudit jour, chez MM. L. Dauchez de Lachaise, banquiers, rue Notre-Dame-des-Victoires, 32, à Paris.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

TRANSATLANTIQUE

Service postal subventionné par le gouvernement, de Saint-Nazaire au Mexique, touchant à la Martinique et Santiago de Cuba.

Trajet direct
Sans transbordement.

La ligne sera desservie par les bateaux en fer de première classe :

	Tonneaux. Déplacement.	
LOUISIANE,	3,400 et	500 chevaux.
FLORIDE,	3,400	500 —
VERA CRUZ,	3,000	300 —
TAMPICO,	3,000	300 —

Les départs seront mensuels, à partir du mois d'avril. Le bateau neuf de 500 chevaux, *Louisiane*, accomplira le premier départ le 14 avril.

Les quatre bateaux de la ligne possèdent des emménagements spéciaux, assurant aux passagers tout le confort désirable.

La Compagnie se charge du transport des marchandises pour tous les ports indiqués dans son itinéraire.

S'adresser pour fret et passage :

A Paris, au siége de la Compagnie, place Vendôme, 15 ;

A Saint-Nazaire, à M. DE VIAL, agent ;

A Nantes, à MM. HAENTJENS frères ;

A Bordeaux, à M. FRÉDÉRIC ALEXANDRE, agent ;

Au Havre, à M. L. REYNAUD, agent ;

A Marseille, à MM. PAQUET ET Cie.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILÉSIE

MM. les actionnaires de la Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mercredi 14 mai prochain, 3 heures de l'après-midi, au siége de la Société, à Breslau, Tauentzienstrass, 85.

Aux termes de l'article 34 des statuts, l'assemblée générale se compose des actionnaires possesseurs de dix actions au moins. Les actions doivent être déposées quinze jours au moins avant l'assemblée générale :

A Breslau, à la caisse de la Société ou chez MM. C.-T. Lœbbecke et et MM. Ruffer et Cie ;

A Berlin, chez MM. Breest et Gœlpeke ;

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier.

Breslau, le 25 mars 1862.

Le conseil d'administration.

SOCIÉTÉ DE LA

NOUVELLE-MONTAGNE

L'assemblée générale annuelle, devrait avoir lieu le lundi 21 avril prochain, est fixée, vu les fêtes de Pâques, au lundi suivant (28) vingt-huit du même mois, à l'établissement de la Société à Engis, près Liége, 11 heures du matin.

Il y sera procédé au tirage du dixième des obligations de l'emprunt, remboursables le 1er juillet prochain.

Verviers, le 18 mars 1862.

Le directeur général de la Société,
Victor SIMON.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époque jouissance	Dénomination	Samedi 15 Comptant	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Comptant	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Comptant	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Comptant	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Comptant	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Comptant	Vendredi 21 Terme
[illegible] 500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	**Banque de France**	3015 »	» »	3100 »	» »	3110 »	» »	3100 »	» »	3100 »	» »	3100 »	» »
[illegible]	500	Id.	44 »	Id.	**Comptoir national d'escompte**	640 »	» »	638 75	» »	640 »	» »	640 »	» »	640 »	» »	638 75	» »
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	**Crédit foncier de France**	1540 »	1535 »	1530 »	1530 »	1520 »	1530 »	1515 »	1515 »	1490 »	1495 »	1490 »	1485 »
	500	Libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	» »	» »	483 75	» »	483 75	» »	483 75	» »	481 25	» »	486 25	» »
600.000	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	» »	» »	400 »	» »	400 »	» »	402 »	» »	400 »	» »	451 50	» »
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	» »	98 75	» »	97 50	» »	98 75	» »	98 75	» »	98 75	» »
	100	Id.	3 »	Id.	— Id., 3 0/0	91 25	» »	91 25	» »	91 25	» »	88 75	» »	88 75	» »	90 »	» »
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1020 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	1020 »	» »
75.000	500	350	15 »	Mai et nov.	— Oblig. commun. 210 fr. payés	» »	» »	» »	» »	» »	» »	430 »	» »	430 »	» »	427 50	» »
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales, 3 0/0 t. payé	432 50	» »	431 25	» »	431 25	» »	428 75	» »	425 »	» »	427 50	» »
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	» »	» »	91 25	» »	90 »	» »	88 25	» »	88 25	» »	87 50	» »
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	**Crédit industriel et commercial**	570 »	» »	570 »	» »	570 »	» »	570 »	570 »	570 »	» »	570 »	» »
120.000	500	libérés	50 »	Id.	**Société gén. de Crédit mobilier**	778 75	778 75	779 »	771 25	773 75	773 »	771 25	771 25	780 »	782 50	785 »	786 25
»	»	»	»	»	**Crédit agricole**	740 »	» »	730 »	» »	» »	» »	730 »	» »	730 »	» »	725 »	» »
120.000	500	130	20 »	Id	**Crédit mobilier espagnol**	477 50	477 50	476 25	477 50	» »	480 »	478 75	478 75	» »	475 »	478 75	480 »
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	**Banque de l'Algérie**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	**Caisse génér. des chemins de fer**	28 25	» »	26 25	» »	30 »	» »	» »	» »	25 »	» »	30 »	» »
[illegible]	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	**S.-Comptoir des Entrepreneurs**	95 »	» »	97 50	» »	100 »	» »	98 75	» »	98 75	» »	97 50	» »
[illegible]	500	375	non dét.	»	**Sous-Comptoir du commerce**	» »	» »	» »	» »	491 50	» »	490 »	» »	» »	» »	» »	» »
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	**Crédit colonial**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	»	»	» »	»	**Crédit industriel autrichien**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	» »	[illegible]	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	» »	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	» »	[illegible]	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	» »	[illegible]	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	38 75	100.000	100	»	octobre	1 40
C	Caisse [illegible]	520 »	[illegible]	500	»	....	35 »
	Caisse Béchet	410 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	29 65
	Caisse de l'Industrie	40 »	[illegible]	100	»	juillet	5 »
	La Propriétaire	875 »	[illegible]	[illegible]	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	740 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
	— act. de jouissance	240 »	»	»	»	juillet	22 »
	Omnibus de Lyon	65 »	60.000	100	[illegible]	....	néant.
	Omnibus de Londres	47 75	250.000	100	»	....	néant.
	Cie impériale des Voitures de Paris	60 »	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	617 50	48.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
	— (actions nouvelles)	525 »	32.000	500	100	....	5 0/0
A	Compagnie générale maritime	507 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
	[illegible] L. Gay et Ce	202 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
	Marc-Fraissinet et Ce	455 »	»	»	»	....	»
	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	[illegible]	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	240 »	»	[illegible]	»	....	»
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1225 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	60 »
	— actions de jouissance	105 »	[illegible]	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	895 25	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
	— act. de jouissance	140 »	[illegible]	»	»	juin	12 50
	Arles à Bouc	1066 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
	[illegible]	» »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
	[illegible]	7500 »	[illegible]	[illegible]	»	février août	611 25
	Sambre à l'Oise	750 »	[illegible]	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1500 »	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	95 »
	IMMEUBLES.						
	Compagnie immobilière (Rivoli)	175 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
	Ports de Marseille	635 »	»	»	»	avril octobre	»
	Rue impériale de Lyon	615 »	[illegible]	[illegible]	»	....	18 50
	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	537 50	25.000	[illegible]	[illegible]	....	»
	Docks et Entrepôts de Marseille	485 »	40.000	500	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
	Docks du Havre	» »	»	»	»	....	»
	GAZ.						
	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1075 »	110.000	[illegible]	»	mai novembre	70 »
	— actions nouvelles	1025 »	»	»	»	....	»
	Union des Gaz	82 50	20.000	[illegible]	»	février	néant
	Gaz et mines de Portes	255 »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
	[illegible] Batignolles	» »	[illegible]	500	»	juin décembre	25 »
C	[illegible]	» »	[illegible]	500	»	mars septemb.	25 »
	[illegible], Sèvres, etc.	» »	[illegible]	[illegible]	»	1er juin	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
	[illegible], Vaise et Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	....	[illegible]
	Gaz central de Paris	» »	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	480 »	6.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	715 »	14.000	500	»	octobre avril	75 »
A	Terre-Noire, Bességes, la Voulte	660 »	30.000	[illegible]	»	....	30 »
A	[illegible] (Aveyron)	2000 »	2.400	[illegible]	»	juin décembre	néant
A	[illegible]	450 »	18.000	[illegible]	»	juin décembre	15 »
	[illegible] (Saône-et-Loire)	625 »	28.000	500	»	juin décembre	10 »
	Basse-Indre	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre	20 »
	[illegible] et Commentry	175 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	[illegible]	800 »	10.000	[illegible]	»	....	»
	Maubeuge (Nord)	» »	6.000	[illegible]	»	....	30 »
	[illegible]	330 »	20.000	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
	Marine et chemins de fer	780 »	54.000	[illegible]	»	mai novembre	70 »
	[illegible]	» »	»	500	»	....	néant.
	Franche-Comté	» »	40.000	500	»	mai novembre	»
	Méditerranée (forges et chantiers)	860 »	16.000	[illegible]	»	....	[illegible]
	[illegible]	225 »	»	250	»	....	23 »
	[illegible]	210 »	»	500	»	....	»
A	[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	875 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	[illegible] (Belgique)	1160 »	5.500	[illegible]	»	septembre	90 »
A	[illegible] métallurgique	» »	40.000	375	»	janvier juillet	néant.

	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»		[illegible]
A	Grand'Combe	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	Montrambert	140 »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
A	Rive-de-Gier	210 »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	10 »
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	[illegible]
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	néant.
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	....	25 »
A	Layon et Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	»	[illegible]	»	....	[illegible]
A	Quarégnon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	....	[illegible]
A	Charbonnages belges	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juin	15 »
A	Long-Fendu	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	....	»
	Centre-du-Flénu	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai	[illegible]
C	[illegible] (cuivre)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	août	néant.
A	Kef-oum-Théboul id.	225 »	[illegible]	[illegible]	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	» »	[illegible]	[illegible]	»	....	néant
C	Santander zinc	» »	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	[illegible]
A	Nouvelle-Montagne, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	Stolberg privilégiée id.	» »	[illegible]	[illegible]	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée id.	» »	[illegible]	[illegible]	»	octobre	néant
A	Corphalie id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	Silésie id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Moberly (Amiens) filature	[illegible]	[illegible]	500	»	septembre	[illegible]
C	[illegible] id.	500 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société [illegible] id.	» »	[illegible]	500	»	....	»
A	Pont-Remy id.	[illegible]	5.000	[illegible]	»	31 avril	33 »
C	Siècle journal	» »	[illegible]	[illegible]	»	....	125 »
C	Journaux réunis id.	» »	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	65 »
C	Droit id.	5000 »	[illegible]	[illegible]	»	....	»
A	Saint-Gobain glaces	1200 »	[illegible]	[illegible]	»	....	[illegible]
C	Montluçon id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	....	néant
A	[illegible] (Belgique) id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	1er octobre	néant.
C	[illegible] et Ce, Vilanges	» »	[illegible]	[illegible]	»	....	[illegible]
C	Caoutchouc souple	» »	[illegible]	[illegible]	»	31 mars	[illegible]
A	[illegible] et Ce	71 25	[illegible]	[illegible]	»	....	néant
C	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	....	[illegible]
»	Deux cirques E. Dejean et Cie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	» »	»	»	»	....	»
	Eaux de Seine purifiées	» »	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	[illegible]	[illegible]	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	270 »	»	»	»	....	»
[illegible]	Cie impériale des Voitures de Paris	» »	27.000	125	50	....	5 »
500	Ports de Marseille	[illegible]	20.000	500	15	janvier juillet	[illegible]
500	Messageries impériales (services marit.)	[illegible]	12.000	500	[illegible]	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	[illegible]	4.523	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	11.680	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe, — anciennes	[illegible]	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
[illegible]	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	6.500	500	40	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	[illegible]	13.600	500	10	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1856-57	» »	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	20.000	500	90	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	[illegible]	20.000	500	25	mai novembre	15 »
175	Horme, anciennes	[illegible]	2.440	112 50	30	15 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	[illegible]	7.000	320	50	11 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Ce	[illegible]	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	[illegible]	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
440	Gaz de Paris	[illegible]	33.500	500	45	janvier juillet	25 »
[illegible]	Union des gaz	[illegible]	23.727	250	15	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	[illegible]	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	[illegible]	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	[illegible]	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	[illegible]	10.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 22 au 28 mars

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 22 Compt.	SAMEDI 22 Terme.	LUNDI 24 Compt.	LUNDI 24 Terme.	MARDI 25 Compt.	MARDI 25 Terme.	MERCREDI 26 Compt.	MERCREDI 26 Terme.	JEUDI 27 Compt.	JEUDI 27 Terme.	VENDREDI 28 Compt.	VENDREDI 28 Terme.
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	[illegible]	1371 25	1377 50	1376 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1373	1355	1366 25	1373	1377
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	975	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	970	[illegible]	[illegible]	[illegible]
441.767	400	»	65 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	Nord ancien	[illegible]	1020	1022 50	1022	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1030	1031 75	[illegible]	[illegible]
41.666	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1030	955	940	[illegible]	[illegible]	[illegible]
41.667	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1100	[illegible]	1109	[illegible]	1100	[illegible]	[illegible]	[illegible]
500.000	500	»	40 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	[illegible]	[illegible]	[illegible]	598	[illegible]	[illegible]	602 50	602 50	600	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
670.000	500	»	60 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1117 50	1111 25	1111 25	1115	1117 50	1121 25	1117 50	1116 25	1107 50	1111 25	1111 50	1115
235.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	780	785	[illegible]	785	785	778 75	778 75	777 50	[illegible]
300.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	577	[illegible]	[illegible]	577 50	581	577 50	577 50	577 50	[illegible]
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	[illegible]	[illegible]	[illegible]	365	[illegible]	[illegible]	363 75	[illegible]	363 75	365	[illegible]	[illegible]
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	[illegible]	522 50	[illegible]	[illegible]	527 50	[illegible]	525 25	522 50	[illegible]	[illegible]
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	412 50	[illegible]	413 75	415	[illegible]	[illegible]	413 75	412 50	413 75	415	410	[illegible]
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	410	412 50	412 50	412 50	412 50	413	411 25	[illegible]	410	412 50	412 50	[illegible]
42.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	280	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
36.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	38 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	530	[illegible]	430	[illegible]
101.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	365	[illegible]	[illegible]	365	363 75	362 50	360	[illegible]	[illegible]
»	...	»	» 0/0		Lyon (Croix-Rousse) Sathonay	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
150.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	511 25	[illegible]	[illegible]	515	513 75	507 50	507 50	511 25	[illegible]
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	[illegible]	[illegible]	[illegible]	517	[illegible]	[illegible]	518 25	517 50	512 50	546	546 25	[illegible]
80.000	500	»	22 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Ouest-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	183 75	[illegible]	190	[illegible]	187 50	[illegible]
72.500	500	»	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	487 50	[illegible]	487 50	[illegible]	490	[illegible]
55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	330	330	305	[illegible]	305	[illegible]
240.000	500	50	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	523	[illegible]	521 75	525	522 50	523	523	523 75	[illegible]
90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	338	[illegible]	[illegible]	339	330	325	329	315	315
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	430	[illegible]	[illegible]	427 50	430	[illegible]	[illegible]	427 50	425
30.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	422 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	422 50	430
»	»	»			Grao de Valencia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	5 0/0 garantis	janvier, juillet	Russes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	167	[illegible]	[illegible]	165	103	[illegible]	165	162	162
170.000	500	»	6 0/0 garantis	avril, octobre	Romains	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	183 75	182 50	[illegible]	182 50	183 75	185
50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	265 25	[illegible]
»	»	»			Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	255	[illegible]
»	500	»		janvier, juillet	Portugais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	308 75	[illegible]
»	500	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation	ÉPOQUES des tirages	PRIX de remboursement	REVENU annuel	ÉPOQUES des jouissances.
1842	»	»	»	»	»	»	»
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet
1838—1849	»	»	»	»	»	»	»
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet
1847—1849	26.730	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre
1845	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre
1852—1854	31.531	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet
1852—1856	308.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre
1843	2.770	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre
1854	102.611	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet
1845	8.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet
1855	235.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet
1852	63.043	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet
1855	265.921	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet
1852—1861	1.450.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet
1855—1861	600.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet
1856	87.710	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet
1857—1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet
1855—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre
1852—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet
1857	241.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet
1855—1861	449.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet
1858	23.000	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre
1857—1861	400.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre
1859	150.080	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet
1858—1861	1.230.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet
1858—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet
1860	21.570	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre
1859—1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre
1860	63.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre
1858—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre
1861	»	»	»	»	500	15 »	»
1858	[illegible]	»	»	»	250	7 50	[illegible]

NOMS DES COMPAGNIES.	22	24	25	26	27	28
Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
— 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1015	1015	[illegible]
Paris à Rouen, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris à Lyon, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1025	1025	[illegible]
Ouest, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1015	1015	[illegible]
Est, 5 0/0	507 50	507 50	507 50	507 50	507 50	[illegible]
Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Méditerranée, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	527 50	530 25	530 25	[illegible]
Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rouen au Havre, 6 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Grand-Central, 3 0/0	306 25	307 50	307 50	[illegible]	306 75	[illegible]
Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	307 50	[illegible]	[illegible]
Méditerranée, 3 0/0 gar.	[illegible]	310 25	310 25	310 25	316	[illegible]
Paris à Orléans, 3 0/0	311 25	311 25	311 25	310	311	[illegible]
Nord, 3 0/0	318 75	[illegible]	318 75	318 75	317	[illegible]
Lyon à Genève (anciennes) gar.	306 25	[illegible]	307 50	307 50	[illegible]	[illegible]
— (nouvelles)	305 25	[illegible]	305	305	306	[illegible]
Paris à Lyon, 3 0/0	[illegible]	318 75	318 75	318 75	318	[illegible]
Ouest, 3 0/0 gar.	307 50	306 25	306 25	306 25	305	[illegible]
Bourbonnais, 3 0/0	308 75	[illegible]	[illegible]	308 75	310	[illegible]
Midi, 3 0/0 gar.	307 50	306 25	307 50	306 25	307 50	[illegible]
Bességes à Alais, 3 0/0	298 75	298 75	298 75	298 75	298 75	[illegible]
Est, 3 0/0	307 50	307 50	[illegible]	306 25	306	[illegible]
Ardennes, 3 0/0 gar.	306 25	306 25	306 25	306 25	306 25	[illegible]
Dauphiné, 3 0/0 gar.	306 25	306 25	306 25	306 25	306 25	[illegible]
Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	[illegible]	310	310	310	310	[illegible]
Autrichiens 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	256 25	255	256 25	256 25	257 50	[illegible]
Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	257 50	257 50	257 50	260	260	[illegible]
Romains, 3 0/0 Id. italien.	216 25	216 25	216 25	216 25	217 50	[illegible]
Saragosse-Pampelune 3 0/0	[illegible]	250	250	250	250	[illegible]
Madrid à Saragosse, 3 0/0	262 50	263 75	262 50	265	265	[illegible]
Cordoue à Séville, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	250	[illegible]
Séville à Xérès, 3 0/0	271 25	271 25	271 25	271 25	271	[illegible]
Séville-Xérès (nouvelles)	[illegible]	217 25	217 50	217 50	218	[illegible]
Nord de l'Espagne, 3 0/0	252 50	252 50	252 50	253 75	252 50	[illegible]
Ligne d'Italie (Ligne du Simplon)	175	178 75	178 75	178 75	[illegible]	[illegible]
Montblanch à Reus	[illegible]	237 50	237 50	237 50	237 50	237
Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Chemins portugais	223 75	223 75	223 75	223 75	223 75	223 75
Graissessac à Béziers 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 22 Comptant	SAMEDI 22 Terme	LUNDI 24 Comptant	LUNDI 24 Terme	MARDI 25 Comptant	MARDI 25 Terme
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	70 05	70	69 75	69 80	70	70
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	[illegible]	[illegible]	69 05	68 80	68	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	98	98	97 10	98 10	97	98 05
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RENTES 4 0/0 id. id.	91	[illegible]	91 10	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	437	[illegible]	440	[illegible]	437 50	[illegible]
Ville de Paris, Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1110	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1110	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	475	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Département de la Seine. id. 1857, jouissance juillet 1861	231 25	[illegible]	231 25	[illegible]	231 25	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	40	[illegible]	[illegible]	[illegible]	37 50	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1862 (cours de Londres)	91 1/4	[illegible]	93 1/4	[illegible]	91 1/4	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	74 1/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	74 3/4	[illegible]
Id. 3 0/0 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	68	67 95	68	67 75	68	67
Id. 3 0/0, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	45	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	67	67 65	67	67 50	67 35	67
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	71	[illegible]	70 1/4	[illegible]	70 1/4	[illegible]
Espagne, dette intérieure, jouissance juin 1861	[illegible]	[illegible]	42 3/4	[illegible]	42 7/8	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieure	[illegible]	48 1/2	48 3/8	48 1/2	48 1/2	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856-58	51 1/4	[illegible]	51 3/4	[illegible]	51 1/2	[illegible]
Id. dette différée (sans intérêt)	[illegible]	[illegible]	48 7/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	331 25	[illegible]	333 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Haïti, annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	MERCREDI 26 Comptant	MERCREDI 26 Terme	JEUDI 27 Comptant	JEUDI 27 Terme	VENDREDI 28 Comptant	VENDREDI 28 Terme
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	69 85	69 85	69 50	69 60	69 75	69
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	68 70	68 85	68 75	68 85	68 65	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	97 80	97 50	97	[illegible]	97 50	97
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RENTES 4 0/0 id. id.	91	[illegible]	[illegible]	[illegible]	92 50	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	437	[illegible]	437 50	[illegible]	[illegible]	437
Ville de Paris, Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1110	[illegible]	1110	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	457 50	[illegible]	457 50	[illegible]	452 50	[illegible]
Département de la Seine. id. 1857, jouissance juillet 1861	231 25	[illegible]	231 75	[illegible]	231 50	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	[illegible]	[illegible]	37 50	[illegible]	40	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1862 (cours de Londres)	[illegible]	[illegible]	93 7/8	[illegible]	93 7/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	74 1/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 1860	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	67 75	67 50	67 40	67 30	67 60	67 60
Id. 3 0/0, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	45	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	[illegible]	67 10	67 80	66 85	67 20	67 05
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	[illegible]	[illegible]	70 1/4	[illegible]	70 1/4	[illegible]
Espagne, dette intérieure, jouissance juin 1861	42 7/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieure	[illegible]	[illegible]	48 1/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856-58	51 1/2	[illegible]	51 1/8	[illegible]	51 1/2	[illegible]
Id. dette différée (sans intérêt)	[illegible]	[illegible]	40	[illegible]	40 1/4	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	332 75	[illegible]	331	[illegible]	327 50	[illegible]
Haïti, annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Digitized by Google

N° 1196. — 31e ANNEE. — N° 14. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 5 AVRIL 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	13 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	1 fr. 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Émission de 22,000 actions privilégiées.

Le Conseil d'administration de la Compagnie, conformément aux résolutions adoptées par l'assemblée générale des actionnaires en date du 28 février dernier, a décidé qu'il serait procédé à l'émission de 22,000 actions privilégiées au porteur, au capital de 500 francs, portant intérêt à 6 0/0 (soit 30 francs par action), payable par semestre le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, avec amortissement en trente ans.

L'intérêt et l'amortissement du capital de 500 francs sont prélevés (par préférence et privilége sur les actions ordinaires) sur les produits nets de l'exploitation, ou sur les fonds provenant des garanties des gouvernements, après avoir assuré, toutefois, le service des obligations. Les actions privilégiées n'auront droit à aucun dividende, en sus de l'intérêt à 6 0/0 et de l'amortissement du capital de 500 francs.

L'émission de ces actions privilégiées est faite au prix de 410 francs, payable comptant en souscrivant, chacune avec jouissance du 1er avril 1862. Afin de faciliter ce paiement, la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour qu'une avance fût faite à ceux de MM. les actionnaires ou souscripteurs qui le désireront. Ils pourront, en conséquence, en faisant un premier versement de 110 francs, demander dans le même bureau une avance de 300 francs, sur dépôt de leurs titres, remboursable par tiers, de trois mois en trois mois. Cette avance sera faite au taux de 6 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires qui auront droit à une action 1/3 privilégiée pour 10 actions actuelles présentées.

Chaque actionnaire aura le droit de demander un plus grand nombre d'actions privilégiées, la réparatition se faisant toujours au prorata des actions actuelles présentées.

Le public est admis à souscrire en même temps pour le cas où la souscription ne serait pas entièrement couverte par les actionnaires.

Il devra être fait un versement provisoire de 40 francs par chaque action souscrite éventuellement, soit par les actionnaires, en sus de leur droit, soit par le public : le surplus du versement étant exigible lors de la répartition définitive et dans les conditions énoncées ci-dessus pour la souscription par les actionnaires.

Les porteurs d'actions de Frascati jouiront des mêmes droits, dans la proportion des actions de la Société générale des chemins de fer Romains, qui leur sont attribuées, soit une action 1/3 privilégiée pour 27 actions de Frascati.

La souscription est ouverte du 1er au 15 avril inclusivement.

ON SOUSCRIT :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée-d'Antin et rue de la Victoire, no 72 ;

A Rome, à la Banque des États pontificaux.

Pour le Conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

RECOUVREMENTS ET OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 209. — Chemins de l'Ouest, 211. — Chemin d'Orléans, 211. — Chemins de l'Est, 212. — Chemins de fer du Midi, 212. — Chemin de Bességes à Alais, 212. — Chemin de Cette à Marseille, 212. — Chemin de Reims à Metz, 213. — Crédit agricole, 213. — Omnibus de Paris, 214. — Comptoir Bonnard, 214. — Crédit mobilier espagnol, 213. — Chronique, 214. — Marché industriel, 214. — Bourses étrangères, 214. — Bourse de Londres, 215. — Bulletin commercial, 215. — Avis aux actionnaires, 215. — Actes officiels, 216. — Bulletin des recettes de la semaine, 216. — Chemin d'Orléans, rapport, 217. — Chemins de l'Ouest, rapport, 226. — Chemin de Barcelone à Saragosse, 231. — Bibliographie, 236. — Crédit foncier de France, tirage du 22 mars, 235. — Recettes des chemins de fer, 236-237. — Annonces, 237. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 239 Cours des actions et obligations industrielles, 239. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 240.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La liquidation s'était opérée d'avance et par anticipation ; aussi les derniers jours de mars et les premiers jours d'avril se sont écoulés sans incident notable. Le 3 0/0 gravite autour du cours de 70 francs, qu'il a cependant franchi

depuis deux jours et qu'il ne paraît pas disposé à reperdre. Il y a des symptômes de hausse dans l'air.

La note du *Moniteur* qui annonce ce matin une réduction de 32,000 hommes sur l'effectif de l'armée et la vente de 2,200 chevaux, demande, pour être bien comprise, quelques explications. L'effectif de l'armée avait été porté en 1859, à cause de la guerre d'Italie, à 556,439 hommes; il redescendit à 485,000 hommes en 1860, et à 467,000 en 1861. Au 1er janvier 1862 il n'était plus que de 446,000 hommes, et le ministre des finances a fait connaître que, d'après les ordres formels de l'Empereur, des réductions successives devront le ramener, pour le 1er janvier 1863, au chiffre limitatif de 400,000 hommes, qui est le pied de paix. C'est donc sur l'effectif de 400,000 hommes que sont établies les prévisions du budget de 1863.

La réduction de 32,000 hommes ordonnée aujourd'hui est l'accomplissement de la promesse impériale rappelée dans l'exposé des motifs du budget de 1863, et, en faisant descendre à 414,000 hommes environ l'effectif actuel de l'armée active, elle allége considérablement les charges supplémentaires qui auraient pesé sur l'exercice courant.

Cette décision, qui ne pouvait être que généralement approuvée, caractérise d'une manière très-favorable la période financière où nous sommes entrés depuis la conversion; elle excitera la confiance, réveillera l'esprit d'entreprise et produira, si elle est corroborée par des mesures ayant une action directe sur le marché des capitaux, des effets aussi heureux pour le crédit public que pour la richesse générale.

Voici le mouvement des principales valeurs pendant la semaine qui vient de s'écouler :

Le 3 0/0 ferme aujourd'hui à 69 95 au comptant, et à 70 à terme. La tendance ascensionnelle est évidente, mais il y a beaucoup de spéculateurs engagés à la hausse, et comme ils ne sont pas encore complétement rassurés, à la moindre ascension de quelques centimes une partie d'entre eux se liquide et paralyse ainsi un mouvement sérieux. Mais nous répétons ce que nous avons déjà dit : si la rente atteignait le cours de 70 50, bien des primes vendues seraient atteintes, la confiance dans la hausse s'affermirait et alors le mouvement pourrait prendre des proportions inattendues. On parle d'une combinaison qui serait certainement le point de départ d'un tel mouvement, c'est le projet d'autoriser le Crédit foncier à prêter à long terme sur la rente et sur les titres de chemins de fer.

Nous examinerons dans notre prochain numéro quels seraient les avantages d'une pareille combinaison; dès à présent il nous suffit d'indiquer qu'elle permettrait d'enlever au marché tous les titres flottants, et donnerait ainsi l'essor à un mouvement pareil à celui qui fut déterminé par le décret qui, en 1852, autorisa la Banque de France à prêter sur valeurs. Aujourd'hui la mesure serait bien autrement favorable à la hausse, puisqu'elle enlèverait à long terme les titres à la spéculation. Que les baissiers y songent bien, l'annonce d'une pareille mesure pourrait les surprendre et les embarrasser singulièrement! Ils peuvent se rendre compte des déceptions qu'ils ont éprouvées toutes les fois qu'ils ont vendu à découvert des titres d'un chemin de fer bien classé, il leur a fallu aux liquidations mensuelles courir après les titres, et faire eux-mêmes la hausse qu'ils avaient tenté de paralyser. Nous pourrions bientôt de ces jours, assister à un pareil spectacle pour la rente. Ceci faciliterait la conversion forcée et immédiate.

Les primes fin du mois sont à un très-faible écart; pour nous cette faiblesse des écarts de primes n'est pas une des causes les moins sérieuses de hausse.

Le 4 1/2 0/0 donne lieu à peu d'affaires, mais il est très-ferme, et il suffirait de bien peu de demandes pour l'enlever au pair.

Les obligations trentenaires, réduites actuellement à un petit nombre, donnent lieu également à très peu d'opérations.

Les actions de la Banque de France ferment à 3,095 »».

Les actions du Crédit foncier ont définitivement dépassé le cours de 1,500 fr.; elles ferment aujourd'hui à 1562 50. Ce cours est parfaitement justifié par la situation actuelle de cette institution et le doublement de ses actions au profit des porteurs actuels. Si le projet qu'on agite aujourd'hui dans presque toute la presse d'autoriser le Crédit foncier à prêter sur valeurs se réalisait, ce serait une nouvelle source d'affaires et de bénéfices pour lui.

Le Crédit agricole a fait aujourd'hui 718 75.

La première assemblée générale a eu lieu le 3 avril courant; le rapport a montré les progrès rapides de cet établissement, et a proposé un dividende qui équivaut à 9 1/3 0/0 pour les neuf premiers mois de l'exercice 1861.

Les actions de la Société du Crédit industriel ferment à 570 fr.

Le Comptoir d'escompte est très-ferme à 640 fr. Nous croyons que le jour où la réserve de cet établissement sera complétée, un mouvement de hausse pourra se dessiner.

Les actions du Crédit mobilier ont enfin pris leur élan ascensionnel. Il faut s'étonner qu'elles aient tardé aussi longtemps; il nous semble que le bilan de cette Société se bonifie de jour en jour. Elles finissent aujourd'hui à 788 75.

Les actions des chemins de fer ont suivi le mouvement que nous avons prédit, elles sont en voie de hausse, et cela s'explique en présence des résultats avantageux qu'annoncent les assemblées générales.

Les actions du chemin d'Orléans continuent cependant à être discutées, et ne peuvent monter. Nous ne pouvons croire cependant qu'elles se maintiennent aux prix actuels, surtout quand le coupon sera détaché Une action actuelle représente, avec le coupon détaché, le cours de 1,300 francs. Or, 1,300 francs est un prix relativement modéré pour une action qui produira, selon toute apparence, 100 francs jusqu'en 1865, et donne droit à une action nouvelle au pair de 500 francs.

Nous prédisons depuis longtemps la hausse des actions de Lyon, et chaque semaine justifie nos prédictions. Nous ne voulons pas tomber dans d'éternelles redites, cependant nous ne saurions trop encourager les porteurs à conserver cette excellente valeur. Le Lyon clôture aujourd'hui à 1,143 75 au comptant et à terme.

Nous avions prévu également la hausse des actions du chemin du Nord : leur dernier cours est 1,056 50. Nous attendons avec confiance le cours de 1,100 francs, sur lequel il faudra tenir compte du coupon à détacher en juillet.

Les actions du chemin de l'Est ferment à 591 25 au comptant, et à 593 75 à terme. On vient d'annoncer que le dividende de l'année était fixé à 40 francs.

Les actions du chemin de l'Ouest oscillent entre 580 et 577 50.

Les actions du chemin du Midi ont touché le cours de 793 fr. 75 c., elles ferment aujourd'hui à 793 75 au comptant, et à 788 75 à terme. On voit que nous approchons du cours de 800 francs, lequel pourrait bien être dépassé si les augmentations de recettes continuaient et augmentaient les espérances de dividende pour l'année prochaine.

Les actions du Lyon à Genève ont eu un mouvement de hausse à la Bourse de ce jour; elles étaient demandées à 380 fr. au comptant, et à 382 50 à terme. Est-ce une réalisation prochaine des espérances conçues, ou seulement un mouvement identique à celui des autres valeurs? Nous avons cherché à le savoir, mais nous n'avons pu obtenir jusqu'à présent aucun renseignement de nature à donner une assurance quelconque.

Les actions du Dauphiné sont cotés à 535 fr.

L'emprunt italien est toujours l'objet de vives oscillations. Il ferme à 67 60 avec une tendance à la baisse.

Les fonds espagnols continuent à être bien tenus; la passive surtout a été plus recherchée. La question viendra prochainement aux Cortès, et on espère que les députés seront encore plus favorables que le ministre.

Les actions des chemins étrangers ont largement profité du mouvement de hausse.

Les actions des chemins lombards, après avoir atteint le cours de 575 fr., sont retombées aujourd'hui à 570; elles ont donné lieu à beaucoup de transactions. On parle vaguement de propositions qui seraient faites à la prochaine assemblée générale pour arriver à la libération entière des actions.

Les actions des chemins autrichiens ont atteint le cours de 527 50.

Les actions de Saragosse à Alicante ont peu profité de la hausse; elles forment à 537 50.

Les actions des chemins portugais ont donné lieu à beaucoup d'affaires; elles étaient recherchées aujourd'hui à 377 50. On voit que la hausse commence sur cette valeur, et nous l'avions bien prévu en examinant son excellente situation; il faut ajouter que le 1er juillet prochain il y aura à détacher un coupon de 20 fr. et qu'ainsi aux cours actuels cette valeur produit un intérêt d'environ 11 0/0.

Les actions des chemins romains sont bien tenues; elles ferment à 192 50. Le versement s'opère facilement sur les actions, et on compte sur un beau succès pour le placement des 22,000 actions privilégiées.

Le Crédit mobilier espagnol a donné lieu à un nombre considérable d'affaires, le cours de 500 francs a été rapidement enlevé; on ferme aujourd'hui à 518 75. L'écart sur les primes s'est tendu et manifeste une propension à la hausse.

Les obligations du Crédit foncier, obligations foncières et obligations communales ont été très-recherchées pendant toute la semaine. Les coupures de cinquièmes d'obligations communales se casent de mieux en mieux.

Les obligations des chemins français continuent à être demandées, et en élevant leurs cours contribueront à leur tour à l'élévation de la rente.

Il s'est fait aussi d'assez importants placements en obligations étrangères. Les obligations des chemins Romains montent de jour en jour, et attirent les capitaux par leurs cours avantageux. Les obligations des chemins portugais sont également à un cours bien favorable pour les acheteurs.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 69 60, ferme à 70 ».

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 97 50, ferme à 98 ».

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	55.68 0/0
Barcelone à Saragosse	19.21 0/0
Ouest suisse	14.07 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	11.52 0/0
Midi	11.51 0/0
Séville-Xérès-Cadix	10.02 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	9.70 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	9 23 0/0
Lombez à Séville	6.13 0/0
Victor-Emmanuel	2.13 0/0
Nord	1 05 0/0
Autrichiens	».76 0/0
Central Suisse	».43 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève	».43 0/0
Est	1.34 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	2.35 0/0
Dauphiné	3 72 0/0
Ouest	5 60 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	6.19 0/0
Lombards	8.43 0/0
Genève à Alais	11.» 0/0
Nord de l'Espagne	14.33 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	28 mars.	4 avril.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 75	70 »	» 25	» »
Rente à 1/2 0/0	97 50	98 »	» 50	» »
Banque de France	3100 »	3095 »	» »	5 »
Consolidés	93 7/8	94 »	» 1/8	» »
Crédit foncier	1485 »	1362 50	77 50	» »
Crédit agricole	725 »	718 75	» »	6 25
Crédit industr. et com.	570 »	570 »	» »	» »
Crédit mobilier	766 25	788 75	22 50	» »
Comptoir d'Escompte	638 75	640 »	1 25	» »
Orléans	1377 50	1367 50	» »	10 »
Nord	1038 75	1036 25	17 50	» »
Nord nouveau	955 »	975 »	20 »	» »
Est	601 25	693 75	» »	7 50
Paris-Méditerranée	1115 »	1143 75	28 75	» »
Midi	783 75	788 75	5 »	» »
Ouest	578 75	577 50	» »	1 25
Genève	365 »	382 50	17 50	» »
Dauphiné	522 50	535 »	12 50	» »
Ardennes ancien	415 »	425 »	10 »	» »
Ardennes nouveau	412 50	425 »	12 50	» »
Ch. Autrichiens	512 50	527 50	15 »	» »
Victor-Emmanuel	360 »	370 »	10 »	» »
Suisses	403 75	407 50	3 75	» »
Romains	185 »	193 75	8 75	» »
Sud-Autr.-Lombard	548 75	570 »	21 25	» »
Saragosse Pampelune	375 »	375 »	» »	» »
Saragosse-Alicante	523 75	537 50	13 75	» »
Saragosse-Barcelone	315 »	325 »	10 »	» »
Sud-Espagne	425 »	440 »	15 »	» »
Séville-Xérès-Cadix	420 »	425 »	5 »	» »

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Assemblée générale annuelle du 29 mars 1862.

Samedi 29 mars a eu lieu l'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, sous la présidence de M. Simons, président du Conseil d'administration.

Le rapport présenté au nom du Conseil d'administration a été lu par M. Coindard, secrétaire de la Compagnie pour la première partie relative à la construction, et par M. de Lespée, l'un des administrateurs, pour la seconde partie relative à l'exploitation.

Nous publions aujourd'hui ce rapport, où nos lecteurs trouveront l'exposé complet et très-détaillé de la marche et de la situation des travaux et de tous les faits qui se rattachent à l'exploitation et qui embrassent les dépenses et les recettes de cet important service. Nous donnons un aperçu de cette situation, qui se résume par les chiffres suivants :

Les recettes brutes de l'exploitation des trois réseaux, ancien, mixte et nouveau, se sont élevées en 1861, a..... Fr. 55,221,356 27
Elles avaient été en 1860 de 50,923,080 53

Ce qui établit une augmentation pour 1861, de..... 4,298,275 64

Le nombre de kilomètres exploités en 1860 était de 1,207, et en 1861, de 1,213, soit une différence de 6 kilomètres en plus pour l'année 1861.

Voici maintenant les recettes de toute nature provenant de l'ancien réseau et qui servent de base à la fixation du dividende.

Recettes	50,745,374 43
Dépenses et charges	37,851,227 37
Bénéfice net	Fr. 12,894,147 16

Répartition de ce bénéfice :

Intérêts à 3 1/2 0/0, soit 17 fr. 50 par action, payés le 1er octobre. Fr.	5,250,000	»
Dividende de 25 fr. par action en cours de paiement	7,500,000	»
Reliquat des bénéfices à reporter sur l'année 1862	144,147 16	
Somme égale.	12,894,147 16	12,894,147 16

Le dividende de l'exercice 1861 a été fixé par l'assemblée à 42 fr. 50 ; c'est une augmentation de 5 francs par action sur l'exercice de 1860, qui n'avait donné que 37 fr. 50 par action.

Il nous paraît intéressant d'indiquer ici les causes qui ont amené cette importante augmentation dans le trafic de la Compagnie.

Elle provient d'abord du déficit de la récolte, qui a déterminé une importation exceptionnelle de céréales par le port du Havre ; cette importation s'est élevée à 205,000 tonnes, et a donné une recette brute d'environ 2 millions de francs. La récolte des pommes à cidre dans la Bretagne et dans la Normandie a été très-abondante en 1861, et par conséquent a amené un grand mouvement dans le trafic. L'importation des houilles et cokes d'Angleterre se développe de plus en plus, et paraît devoir rivaliser avec le mouvement qui alimente les lignes du Nord.

Les services des trains spéciaux entre Paris et Londres, par Dieppe et Newhaven, ont eu un grand succès et donné d'excellents résultats. Enfin, le beau temps exceptionnel de l'année dernière, a amené un mouvement inusité dans les voyageurs de la banlieue de Paris et sur tout le réseau qui conduit aux établissements des bains de mer sur les côtes de la Manche, et qui ont la vogue par-dessus tous les autres.

Telles sont les causes principales de l'augmentation des recettes de l'exercice 1861.

Ce tableau de la situation présente n'a pu cependant complétement rassurer quelques esprits préoccupés de l'avenir, et un actionnaire a demandé au Conseil s'il n'était pas à craindre que l'exercice courant, ne profitant plus des causes exceptionnelles de recettes de 1861, ne subît une diminution notable.

M. le président a fait observer sagement que personne ne pouvait répondre de l'avenir, en ajoutant que si des causes inattendues de recettes s'étaient manifestées sur un point, des causes contraires s'étaient produites sur d'autres. Ainsi, par exemple, la nullité en 1861 de la récolte des céréales, en Bretagne et dans les pays de production qui alimentent le réseau de l'Ouest, de même que l'état de guerre civile qui désole l'Amérique, ont amené un ralentissement considérable dans le trafic de la Compagnie.

La question est de savoir si l'accroissement normal du trafic suffira pour contre-balancer en 1862 les transports de céréales effectués l'année dernière par la ligne du Havre. Il faut attendre pour se former une idée juste sur ce point, et en attendant, nous croyons qu'il faut se préserver des appréhensions exagérées comme des illusions aventureuses.

L'assemblée, satisfaite des explications qui lui ont été données sur quelques autres points relatifs aux travaux par M. Julien, directeur de la Compagnie, s'est séparée après avoir voté à l'unanimité toutes les propositions du Conseil.

P. Grimaud.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 31 mars 1862.

Les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans se sont réunis le 31 mars dernier en assemblée générale ordinaire et extraordinaire dans le nouveau local de la Compagnie, 19, rue de Clichy, sous la présidence de M. Bartholony, président du Conseil d'administration.

Cette réunion excitait un vif intérêt, en raison des questions importantes qui devaient y être débattues; aussi les actionnaires s'y étaient portés en masse, et la salle était comble.

M. le président a appelé au bureau, d'après les termes des statuts, les deux plus forts actionnaires présents pour remplir les fonctions de scrutateurs. M. Pérodeaud, secrétaire du Conseil, a également pris place au bureau en qualité de secrétaire.

Selon l'usage, la parole a été donnée d'abord à M. Blondel, inspecteur général des finances, pour la lecture du rapport de la commission chargée de la vérification des comptes se rapportant à l'exercice 1860. Ce travail, quoique entièrement consacré aux chiffres, est toujours écouté avec une grande attention, parce qu'il est non-seulement une preuve de l'examen, mais

du contrôle sérieux et approfondi que la commission exerce sur toutes les questions de comptabilité et de finances. L'assemblée a ratifié, à l'unanimité, les conclusions de ce rapport tendant à l'approbation des comptes.

Le rapport présenté au nom du Conseil d'administration, et qui est divisé en trois parties, a ensuite été lu successivement par M. Didion, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur de la Compagnie, par M. Cochin, et M. Paul de Richemont, administrateurs.

Le cadre restreint de ce compte rendu ne nous permet pas de donner aujourd'hui une appréciation sur cet important document, que nos lecteurs trouveront du reste en entier dans notre supplément de ce jour. Nous résumons seulement le compte des recettes et des dépenses pour l'exercice 1861.

Recettes brutes.....Fr.	78,929,313 85
Dépenses et charges.....	43,050,317 15
Excédant des recettes sur les dépenses.....	35,878,994 34
A déduire pour la réserve ordinaire.....	1,076,369 83
Net à répartir.Fr.	34,802,624 51

Ces 34,802,624 fr. 51 c. doivent être répartis comme suit :

1° Amortissement du fonds social..... Fr.	254,845 »
2° Pension de M. Casimir Lecomte.....	12,000 »
3° Prélèvement de la part à distribuer aux agents de la Compagnie.....	2,162,558 04
4° Solde revenant aux actionnaires.....	32,373,221 47
Somme égale au produit net	34,802,624 51

Sur la somme disponible revenant aux actionnaires, soit 32,373,221 fr. 47 c., il a été distribué un à-compte de 30 francs par action, formant ensemble..... 9,000,000 »

Le Conseil propose de distribuer un solde de 70 fr. par action, soit.....	21,000,000 »
Et de porter à la réserve le solde des bénéfices, soit.	2,373,221 47
Somme égale appartenant aux actionnaires.....	32,373,221 47

Les 70 francs par action ajoutés à l'à-compte de 30 fr. payé le 1er octobre dernier, portent le revenu net de l'exercice 1861 à 100 francs par action, c'est-à-dire au même chiffre que le dividende de l'exercice 1860.

La somme mise à la réserve représente un supplément de dividende de 7 fr. par action ; le Conseil d'administration avait laissé à l'assemblée le soin de décider si le dividende serait fixé à 107 francs ou à 100 francs ; l'assemblée, s'associant aux motifs de prudence invoqués par le Conseil, a approuvé la fixation du dividende à 100 fr. seulement. Un débat assez vif pour et contre, mais sans autre importance au fond, s'est élevé sur ce point, et il n'y a pas lieu de reproduire ici les argumentations nombreuses qui n'ont pas manqué à la discussion.

Quelques observations ont été échangées sur la mesure prise par le Conseil relativement à l'augmentation du capital-actions. Le rapport a donné sur cette question des explications très-complètes, et en les lisant on pourra s'assurer avec quelle fermeté et avec quelle sollicitude sont conduites et défendues les affaires de la Société.

La Compagnie d'Orléans est dans l'usage de traiter assez souvent, dans les rapports qu'elle soumet à ses actionnaires, une question spéciale qui se rattache toujours à la grande industrie des chemins de fer. On sait avec quelle autorité et avec quelle expérience elle traite ces diverses questions. Cette année, le rapport ne présente pas ce trait particulier ; seulement il nous fait connaître que le Conseil a pris une initiative nouvelle et qui pourrait avoir plus d'un imitateur.

L'immense matériel roulant et les grandes constructions qui constituent un capital très-considérable de la Compagnie, avaient été jusqu'ici assurés par les compagnies d'assurances, et on peut juger du chiffre important des primes payées en parcourant les comptes généraux publiés dans chaque rapport. En présence de cette énorme dépense, le Conseil a pensé qu'il y aurait un grand intérêt à ce que la Compagnie fût son propre assureur ; elle a donc créé un compte spécial d'assurances qui fonctionne depuis cette année, et dont on attend d'excellents résultats. Cette idée, du reste n'est pas nouvelle, et nous citions récemment, une compagnie maritime qui, la première, a pratiqué ce système, et dont l'application lui a donné de grands bénéfices. L'exemple de la Compagnie d'Orléans pourrait bien être le signal d'une grande réforme ; il y a là tout un ordre de considérations nouvelles, sur lesquelles nous reviendrons un jour à notre point de vue particulier.

L'assemblée a approuvé la nomination de M. Solacroup comme directeur de la Compagnie, en remplacement de M. Didion dont la haute expérience et la science pratique restent acquises à la Compagnie.

L'honorable M. Didion prend le titre de conseil général délégué du Conseil, c'est-à-dire qu'il aura la haute direction de tous les services, mais dans leur ensemble et pour les questions de premier ordre.

Toutes les autres propositions ont été votées à l'unanimité.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a décidé qu'il proposerait à l'assemblée générale des actionnaires de fixer à 40 francs le chiffre du dividende de l'exercice 1861.

Un premier à-compte de 20 francs ayant été distribué en novembre dernier, le solde du dividende, soit 20 francs par action, serait payé à partir du 1er mai prochain.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI.

Le Conseil d'administration a décidé qu'il proposerait à la prochaine assemblée des actionnaires de fixer à 50 francs le chiffre du revenu total de l'exercice 1861.

En conséquence, le coupon à échoir le 1er juillet prochain serait de 40 francs par action.

CHEMIN DE FER DE BESSÈGES A ALAIS

Assemblée générale du 31 mars 1862.

Les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Bessèges à Alais ont tenu leur assemblée générale annuelle le 31 mars, à la salle Lemardelay, sous la présidence de M. Meynadier, président du Conseil d'administration.

Nous publierons dans un prochain numéro le rapport présenté à cette assemblée.

Nous donnons aujourd'hui les résultats principaux de l'exploitation.

Les recettes brutes de toute nature se sont élevées en 1861 à.....	789,235 42
Les dépenses comprenant les services des emprunts, les frais généraux, amortissement de fonds social, etc., à.....	467,176 86
Produit net à répartir	322,058 56

Soit 26 fr. 83 c. par action.

Une somme de 25 francs ayant été payée à titre d'intérêt, il reste à toucher 1 fr. 83 c. par action. Ce paiement aura lieu à partir du 1er juillet prochain, avec le premier à-compte des intérêts de l'exercice courant.

La Compagnie du chemin de fer de Bessèges à Alais a eu à supporter cette année le contre coup du funeste événement des mines de Lalle Pendant un certain laps de temps ses recette ont subi une notable diminution et attein ainsi les produits de cet exercice. Malgré ce circonstances défavorables, il y a eu une am lioration sensible dans les produits de l'exploi tation comparés à ceux des exercices préc dents, et il y a lieu de croire à des résulta meilleurs pour l'exercice courant.

L'assemblée a voté l'approbation des comp tes de l'exercice 1861 et approuvé le dividend de 1 fr. 83 c. par action. Elle a procédé aus au renouvellement de cinq administrateurs d missionnaires, décédés ou sortis par la voie d sort.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE CETTE A MARSEILLE

Nous avons fait connaître le projet d'un ch min de fer direct de Cette à Marseille par littoral de la Méditerranée, c'est-à-dire Maguelonne, Aigues-Mortes, Saint-Louis, Martigues et l'Estaque. Ce projet, qui aur abrégé de 45 kilomètres la distance actu en chemin de fer entre Marseille et Cette, a l'objet d'une demande en concession de la p de la Compagnie du Midi. A cette ligne pr cipale se rattachait le chemin de fer, si vi ment désiré par les populations, de Rodez la Méditerranée. Ce dernier chemin de fer composerait d'un tronc unique de Rode Milhau, plus d'un tronçon de Milhau à M pellier se raccordant au passage avec le chem de Graissessac et avec le chemin en consta tion de Lodève, et enfin d'un embranchem partant de Lunel sur la ligne de Montpel à Nîmes et rejoignant Milhau par le Vigan.

A cet ensemble de lignes, la Compagnie d Méditerranée opposait un autre plan, consis à construire : 1° un embranchement d'Arles à L par Saint-Gilles ; 2° un autre embranchemen détachant du précédent à Saint-Gilles et r gnant la station du Pas-des-Lanciers su ligne de Marseille à Lyon, de manière à co la Camargue et à desservir les Martigues plan, qui supprime pour le trajet de Marsei

Cette la courbe comprise entre Arles et Tarascon, Tarascon et Nimes, Nimes et Lunel, ramène la distance entre les deux ports méditerranéens à un chiffre très-voisin de celui qu'indiquait le projet direct de la C° du Midi. Quant aux chemins de fer de Rodez, la C° de la Méditerranée demandait que la ligne de Lunel lui fût concédée dans le système de la loi de 1842, et elle acceptait la ligne de Montpellier à Milhau dans les conditions proposées par la Compagnie du *Midi*.

Dans sa séance de samedi dernier, le Conseil général des ponts et chaussées a écarté, par huit voix contre sept, c'est-à-dire à la majorité d'une voix, le projet de la Compagnie du Midi, et a décidé que le projet de la Compagnie de la Méditerranée serait seul mis à l'enquête. Cette décision est purement consultative et n'engage pas la liberté du gouvernement.

GUSTAVE WIT.

CHEMIN DE FER DE REIMS A METZ.

Un décret impérial du 29 mars 1862, rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Reims à Mourmelon. La dépense d'exécution de ce chemin de fer, évaluée à 2,500,000 francs, sera imputée sur le chapitre 43 du budget des travaux publics (et non 41, comme l'imprime par erreur le *Moniteur*).

Le chemin de Reims à Mourmelon est une première satisfaction donnée aux populations de l'Est, qui réclament avec tant d'instances un chemin de fer direct entre Reims et Metz. Le décret du 29 mars fait pressentir que la question est résolue en principe, puisque les considérants visent l'avant-projet d'un chemin de fer de Reims à Metz par Sainte-Menehould et Verdun.

N. DESTRIBAUD.

CRÉDIT AGRICOLE.

C'est le 3 avril courant qu'a eu lieu la première assemblée générale du Crédit agricole, sous la présidence de M. Fremy, conseiller d'État en service extraordinaire, gouverneur de la Société.

Un rapport a été lu dans lequel on explique les circonstances qui ont donné naissance à cette institution, son but, la nature de ses opérations et les résultats avantageux pour l'agriculture qui peuvent en découler.

Puis on a passé à l'examen des opérations faites.

Au 31 décembre 1861, le chiffre des dépôts en compte courant atteignait Fr.	6,810,021 59
Le solde des bons agricoles s'élevait à la même date à...	6,142,656 »
Les valeurs escomptées s'élevaient à.....	63,613,422 »
Les prêts sur warrants à...	21,766,674 »
Les crédits sur nantissement, à.....	8,390,507 »
Le bénéfice net, pour l'exercice 1861, est de.....	239,276 38
Il a été distribué aux actionnaires, à titre de dividende provisoire.....	91,666 65
Il reste.....	147,609 73

Le Conseil proposait d'employer de la manière suivante :

1° Au fonds de la réserve statutaire 20 0/0, soit..... 29,521 93

2° Au paiement d'un dividende de 2 0/0, qui formerait avec les 5 francs déjà distribués, un dividende total de 7 francs..... 40,000 »

3° A reporter sur l'exercice suivant le solde, soit 78,087 80

Le Conseil d'administration a fait ensuite observer dans son rapport que l'exercice courant promettait des résultats plus avantageux.

Les escomptes ont augmenté, pour le premier trimestre de 1862, dans une proportion comme augmentation de 49 0/0.

Aussi, pour mettre les ressources et le crédit de la Société au niveau des besoins qui se manifestent, le Conseil d'administration, usant de la faculté que lui laissent les statuts, a décidé l'émission des 20,000 actions de 500 francs, qui forment la seconde partie du capital social.

Un droit de préférence au pair a été réservé par les statuts au profit des actionnaires actuels.

La souscription sera ouverte du 21 au 30 avril courant. Un versement de 100 francs par action sera effectué en souscrivant.

Après le rapport, M. Paravey, au nom de MM. les censeurs, a pris la parole.

Il a fait observer que le dividende de 7 francs représentait pour un exercice de neuf mois 9 1/3 0/0.

Il a conclu à l'approbation des comptes.

Sur ces propositions, l'assemblée a fixé le dividende à 7 francs, et a décidé que le complément de 2 fr. serait payé, à partir du 1er juillet prochain.

Elle a décidé qu'une somme de 29,521 fr. 93 c. serait portée à la réserve.

On voit combien sont favorables les résultats obtenus dès ses débuts, par le Crédit agricole, et on voit aussi quelles espérances on peut concevoir pour l'avenir.

Seulement qu'il nous soit permis d'ajouter que nous avions raison depuis un mois quand nous mettions nos lecteurs en garde contre des espérances de dividendes exagérés.

Une institution sérieuse et d'avenir comme le Crédit agricole exige le temps pour se développer et féconder les capitaux qui lui sont confiés.

E. BONNAUD.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

Au moment où, sur l'annonce d'un appel de fonds de 150 francs, à l'automne de 1861, les actions du Crédit mobilier espagnol subissaient une baisse qui les ramenait à 410 francs, nous mettions nos lecteurs en garde contre cette panique. Rien ne la justifiait, et la mesure prise par les administrateurs de cette Société n'était que le résultat de leur prévoyance et de l'extension des affaires sociales.

Ce qui se passe actuellement justifie parfaitement nos appréciations.

Le Crédit mobilier espagnol ferme aujourd'hui à 518 75, et il est bien certain que le dernier mot de la hausse sur cette valeur n'est pas dit. Elle doit atteindre de plus hauts cours, surtout si l'on prend en considération le développement heureux des affaires qu'elle patronne.

Son actif se compose surtout :

Des actions du Gaz de Madrid qui donne déjà de très-beaux bénéfices;

De terrains dans cette capitale, lesquels ont atteint une grande plus-value ;

De mines dans la Castille, qui aujourd'hui, desservies par un chemin de fer, assurent de brillants résultats;

D'un portefeuille contenant notamment des valeurs françaises, en ce moment en voie de hausse;

Et enfin d'une réserve qui dépasse 2 millions 600,000 francs.

On parle vaguement de projets qui, s'ils se réalisaient, apporteraient une nouvelle importance à cet établissement et feraient en même temps confier sa direction générale à un homme éminent dans les affaires.

E. BONNAUD.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS DE PARIS.

Assemblée générale annuelle du 31 mars 1862.

La réunion annuelle des actionnaires de la Compagnie des omnibus de Paris a eu lieu lundi dernier à la salle Herz, sous la présidence de M. Moreau-Chaslon, président du Conseil d'administration.

Le rapport sur l'exercice 1861 a été lu par M. Génissier, secrétaire général.

Voici les résultats de l'exploitation pendant l'année 1861 :

Recettes.....	16,133,218 90
Dépenses.....	14,710,220 06
Bénéfice en 1861.....	1,422,998 84
auquel il faut ajouter le solde disponible de 1860, soit.....	13,074 63
Total général.....	1,436,073 47
A répartir de la manière suivante :	
1° 5 0/0 à la réserve.....	71,149 94
2° Au fonds d'amortissement pour le remboursement de 747 obligations du premier emprunt.	373,500 »
3° Aux 33,452 actions non amorties en circulation au 31 décembre 1861, pour un à-compte de 25 francs sur le dividende	836,300 »
4° A 34,000 actions pour solde du dividende, 4 fr. 50 c. par action	153,000 »
5° Appoint à reporter à l'exercice de 1862.....	2,123 53
Total égal.....	1,436,073 47

On voit par les chiffres qui précèdent que le revenu net par action pour l'exercice 1861 est de 29 fr. 50 c. Ce revenu avait été pour 1860 de 47 francs par action, ce qui établit une diminution de 17 fr. 50 c. sur l'exercice 1861.

En présence d'une diminution aussi notable dans les revenus d'une entreprise qui fonctionne dans les meilleures conditions d'exploitation possibles et qui a constamment suivi une marche progressive, il convient d'apprécier les causes réelles de cet abaissement temporaire dans les produits.

Le rapport donne sur ce point des éclaircissements complets et ne dissimule pas, du reste, les mécomptes qu'a dû causer dans l'esprit des actionnaires une telle réduction dans le dividende. Mais en même temps ce rapport fait remarquer que le revenu de 1861 a été attaqué autant par la diminution proportionnelle des recettes que par l'augmentation des dépenses. En effet, l'extension du réseau à l'extré-

mité des communes annexées a nécessité la création de nouveaux services qui ne seront réellement productifs qu'après les premières années de leur exploitation, la clientèle ne se développant que progressivement.

L'expérience dans l'exploitation des omnibus ne laisse aucun doute à cet égard, et on a vu les lignes les plus improductives dans le commencement de leur mise en exploitation, donner de très-bons résultats quelques années plus tard.

Aussi le Conseil d'administration espère pouvoir combler le déficit de 507,000 francs qui s'est produit dans les recettes de 1861, par la progression continue et par l'amélioration des lignes nouvellement exploitées.

Mais ce qui a surtout affecté l'exercice 1861, c'est l'augmentation des dépenses occasionnées par la cherté des fourrages. Une simple augmentation de 15 centimes par ration suffit à produire un surplus de dépenses de 1,050 fr. par jour, soit par an une somme de 383,250 fr., ce qui représente une diminution de dividende de 10 fr. 30 c. par action.

Le rapport ajoute que les omnibus ont eu à parcourir depuis dix-huit mois des voies nouvelles ou refaites dont le macadam mal affermi se défonce souvent et ressemble en temps de pluie à de véritables labours. De là, la nécessité d'augmenter l'effectif de la cavalerie pour avoir une force de traction suffisante.

De l'examen de ces diverses causes le rapport conclut que les circonstances qui ont réagi si gravement sur l'exercice 1861 ne sont qu'exceptionnelles et transitoires, et que l'entreprise, conservant intacts tous ses éléments de prospérité, reprendra sa marche ascensionnelle dans le courant même de cet exercice.

F. Grimaud.

COMPTOIR CENTRAL DE CRÉDIT V.-C. BONNARD ET Cie.

Assemblée générale extraordinaire du 2 avril.

On n'a pas oublié qu'à l'assemblée générale annuelle du 15 février dernier, le vote du rapport et des comptes qui lui servaient de base fut ajourné; et de plus, qu'une commission spéciale fut nommée par l'assemblée avec la mission de faire une enquête sur une lettre émanant d'un certain nombre d'actionnaires de Caen, et énonçant des imputations très-graves à la charge du gérant. Cette commission venait aujourd'hui rendre compte du résultat de ses investigations à l'assemblée réunie extraordinairement sous la présidence de M. Lemercier, vice-président du Conseil de surveillance.

L'un des membres de cette commission a lu, au milieu d'un grand silence, le rapport très-succinct dans lequel se trouvent groupés et appréciés à leur juste valeur les faits qui avaient provoqué cette enquête. Il résulte de ce travail que la commission, assistée du secrétaire général du Comptoir ayant les pouvoirs de M. Bonnard pour le suppléer dans cette circonstance, s'est rendue à Caen pour examiner contradictoirement les faits énoncés dans la lettre des actionnaires.

Dans cette réunion les explications les plus complètes ont été données aux signataires de la lettre, qui, spontanément, ont retiré de leur lettre tout ce qu'elle pouvait contenir de blessant pour M. Bonnard, se déclarant entièrement satisfaits sur ce point. La question personnelle écartée, il s'agissait [illegible] sur les mesures proposées pour remédier à la situation fâcheuse dans laquelle s'épuise depuis ces dernières années la Société de crédit du Comptoir central. Le remède paraît des plus simples à MM. les actionnaires de Caen. Il consiste à supprimer radicalement le billet de crédit qu'on sait être la base fondamentale de cette institution. La commission s'est trouvée divisée sur la question, mais la majorité de deux contre un s'est prononcée pour la nécessité du billet de crédit jusqu au 31 décembre de cette année, époque à laquelle il sera statué définitivement sur la question, selon les résultats qu'aura produits cette dernière expérience.

Cette décision pleine de mesure et de prudence était de nature à satisfaire toutes les exigences, et l'on devait penser que les conclusions du rapport de la commission nommée spécialement pour cet objet seraient accueillies sans difficulté par l'assemblée. C'est le contraire qui s'est produit. Une discussion qui n'a pas duré moins de deux heures, et dont nous renonçons à reproduire les vives allures, s'est élevée sur la question pour aboutir en fin de compte aux conclusions de la commission.

On a procédé ensuite au vote du bilan sur l'exercice 1861, qui a donné lieu à plus d'une critique, mais qui a été voté à une forte majorité.

Une discussion plus animée s'est élevée ensuite sur la proposition ayant pour but les modifications à introduire dans l'article 21 des statuts. C'est la seconde partie de cette assemblée tumultueuse. Il s'agissait d'autoriser le gérant a réaliser un emprunt de 3 millions de francs, par voie d'obligations et en suivant un mode proposé par M. Bonnard. Nouvelle tempête: pourquoi cet emprunt? Parce qu'il n'y a pas un fonds de roulement suffisant pour imprimer aux affaires de la Compagnie une marche féconde : parce qu'il existe une dette de 1,200,000 francs, qu'il y aurait tout intérêt à éteindre pour dégréver la Société de cette lourde charge, et parce qu'enfin cet emprunt avait été jugé nécessaire dans l'assemblée de 1859, qui déjà l'avait autorisé. Il a fallu faire flèche d'arguments pour arriver au vote de cette proposition qui a eu lieu nonobstant à une grande majorité. Il était plus de 6 heures lorsqu'on est arrivé à la huitième proposition ayant pour but aussi la modification de l'article 20 des statuts, c'est-à-dire de réduire a 15,000 le nombre des actions inaliénables qui servent de garantie au gérant. Ici le tumulte a été porté à son comble, et l'honorable M. Lemercier qui avait présidé cette orageuse assemblée avec beaucoup de patience et de fermeté, a pris le parti de lever la séance.

Le vote de la huitième proposition a dû forcément être ajourné.

Ainsi a fini cette longue séance où l'on a beaucoup trop discuté une situation difficile sans doute, mais à laquelle il est bien plus facile de remédier par le concours d'efforts communs que par des discussions stériles et toujours préjudiciables aux intérêts de tous.

F. Grimaud.

CHRONIQUE

On lit dans le *Moniteur* :

« Afin d'alléger les charges du Trésor et d'entrer dès à présent dans les vues d'économie qui président à l'établissement du budget de 1863, l'Empereur vient d'ordonner une réduction de 32,000 hommes sur l'effectif de l'armée active, le licenciement des 101e et 102e régiments d'infanterie de ligne, et la vente de 2,200 chevaux. »

CHEMIN DES ARDENNES. — La ligne de Reims à Soissons, d'une longueur de 55 kilomètres, sera ouverte du 9 au 15 avril.

La partie de la ligne de Sedan à Thionville, comprise entre Carignan et Montmédy, d'une longueur de 27 kilomètres, du 9 au 15 avril.

La partie de la ligne de Charleville à la frontière belge, par Givet, comprise entre Nouzon et la frontière belge, d'une longueur de 60 kilomètres, du 23 au 26 avril.

Dès l'ouverture de la ligne de Charleville à Givet, le réseau des Ardennes sera mis en communication avec les chemins de fer belges, et, par suite, avec les grands bassins houillers de Mons et de Charleroi, au moyen du chemin de fer de Sambre-et-Meuse qui aboutit à Vireux, et du chemin de fer de l'Est-Belge qui aboutit à Givet.

Deux mois plus tard, l'achèvement du chemin de fer belge, de Givet à Namur, par Dinant, mettra les Ardennes en communication avec le bassin houiller de Liége.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL. — La Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel vient d'ouvrir la section de Saint-Jean-de-Maurienne à Saint-Michel. La marche des trains a commencé sur cette section samedi dernier.

ITALIE. — Sa Majesté le roi d'Italie vient de nommer M. Bachelet, chef du mouvement du chemin de fer Victor-Emmanuel, chevalier de l'ordre de Saint-Maurice et Saint-Lazare.

BANQUE DE MADRID. — Le capital de cette banque vient d'être augmenté de 30 millions.

Elle prêtera désormais sur obligations et actions de chemins de fer.

MADRID. — Dans le congrès, M. Salaverria a lu un décret qui augmente de 6 millions de réaux l'amortissement annuel des dettes passives à partir du 1er janvier 1863.

Le ministre du fomento a présenté un projet de loi qui soumet les sociétés étrangères aux mêmes règlements que les sociétés espagnoles. Bientôt la chambre des députés discutera les dettes passives.

RUSSIE. — La Banque de Russie annonce l'émission d'un quart de série d'obligations métalliques à 300 roubles, à 4 0/0 d'intérêt, avec jouissance du 1er février.

Le montant de cette émission sera de 12 millions de roubles.

F. Grimaud.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les transactions sur le marché industriel ont été limitées cette semaine, presque toutes les valeurs cotées aux environs des cours de vendredi dernier, excepté pourtant les actions des Petites Voitures qui gagnent à 63 50, soit 3 75 de hausse. La spéculation très-active sur cette valeur.

Les actions anciennes des Messageries sont demandées à 655.

Le Bonnard reste faible à 37 50, on ne reçoit quelques demandes qu'à 36 25.

Les actions de la Compagnie immobilière de Paris sont tenues de 135 à 136 25 et les obligations à 325.

Rien d'important à signaler sur les autres valeurs qui restent cotées ainsi : Hainaut et Flandres, 240 ; Lombardes, 290, sans transaction ; le Simplon (ligne d'Italie) de 135 à 140, affaires très-restreintes ; le Frascati, 87 50 ; la Caisse Mirès, à 28 75, offert.

N. Desthibaut

BOURSES ÉTRANGÈRES

Nous n'avons à signaler que la continuation des tations et des incertitudes dans les projets financiers du cabinet autrichien.

En Espagne, M. Salaverria a annoncé que l'amortissement des dettes remboursables était de 6 millions, en attendant des mesures plus complètes.

Quant aux cours, ils ont peu varié sur toutes les places.

F. Grimaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

L'emprunt ottoman a provoqué des demandes de numéraire à la Banque, sans que le prix des capitaux se soit élevé sur le marché d'une manière sensible. Cette raréfaction momentanée de l'argent, trop abondant d'ailleurs, n'a pas exercé d'influence marquée sur le Stock-Exchange. On a d'autres éléments d'appréciations. La prochaine visite de l'Empereur à Londres pour l'exposition est regardée comme un symptôme d'entente cordiale, et c'est là le point capital. Ce qui empêche la hausse, c'est l'incertitude relative à notre budget, et l'absorption des forces vives du marché par l'emprunt turc.

D'autre part, notre situation commerciale, toujours défavorable, n'est pas sans exercer une influence marquée sur le trafic des chemins de fer. Les recettes vont en diminuant, tandis que, chose remarquable, celles de vos lignes sont très-avantageuses. Il y a donc eu baisse sur les chemins, ce qui a un peu ébranlé le marché. En vue des échéances de demain 4, on s'est adressé à la Banque, mais pas plus que les demandes pour l'emprunt ottoman, ces besoins du commerce n'ont fait monter le prix de l'argent. Le marché est encore abondamment approvisionné.

Quant à l'emprunt turc, beaucoup de souscripteurs ont été désappointés. Il n'a été en effet réparti qu'un cinquième des souscriptions, et ceux qui avaient vendu d'avance pour profiter de la prime n'ont pas manqué de se plaindre. A qui la faute? Quoi qu'il en soit, il en est résulté une légère défaveur, bien peu motivée sans doute, et on a baissé d'environ 1/4 0/0. On parle d'une circulaire aux souscripteurs malheureux.

L'emprunt marocain est tenu à 6 1/4 et 6 1/2 de prime. Décidément les mahométans sont en faveur. Pourquoi? je vous le dirai peut-être prochainement. Il y a sous cette question financière une autre question.

L'or nous arrive toujours en abondance, et la pléthore métallique est à son comble. Il paraît cependant que le gouvernement veut nous soulager de ce surcroît de richesse, pour bâtir des *Monitor* ou des *Merrimac*. La nation trouve cependant que les fortifications nous coûtent bien cher, surtout pour ce qu'on les fait et ce qu'on en fait. Nous verrons bien ce qu'on en dira au Parlement.

Les chemins lombards sont demandés.

Le succès de l'emprunt ottoman continue à faire demander les actions de la Banque ottomane de 27 1/2 à 27 3/4, exc. div.

Les valeurs américaines sont un peu délaissées.

W. Burn.

BULLETIN COMMERCIAL.

L'activité qui règne dans presque toutes les manufactures est-elle vraiment le symptôme de la reprise des affaires? ou est-ce simplement une activité commandée par l'Exposition universelle de Londres?

Le temps seul peut répondre.

Cependant, si nous dirigeons nos regards sur le commerce de détail, nous y voyons une somnolence telle, un engourdissement tellement général, que nous serions portés à croire que nos fabricants ne se sont réveillés qu'à l'appel retentissant de la lutte commerciale qui doit bientôt s'engager dans la capitale des Iles Britanniques, afin de prouver encore une fois au monde entier que notre génie industriel est dans toute sa puissance, et qu'il peut toujours lutter sans crainte avec les adversaires venus de tous les points du globe.

Ce rendez-vous donné à toutes les inventions, à tous les produits, à toutes les idées nouvelles de perfectionnement, va devenir le rendez-vous des nations, et dépeupler momentanément les grands centres; il ne faut donc pas espérer pour cet été une reprise sérieuse des affaires dans le commerce de détail; nous ne pouvons que faire des vœux pour que, de l'extérieur, les nouvelles se pacifient; elles amèneront inévitablement un changement complet dans notre commerce d'exportation.

Les nouvelles des récoltes sont excellentes. Nous lisons dans l'*Echo agricole* que presque partout l'aspect des blés en terre est magnifique. Le temps, qui s'est remis au beau, a dissipé les craintes que faisaient naître les pluies un peu trop prolongées, et a permis de faire convenablement les semailles de trèfle dans le nord de la France. Les travaux du printemps ont été, en général, exécutés dans de bonnes conditions. L'herbe pousse rapidement, et les luzernes sont déjà fort belles. Les blés atteints par les dernières gelées dans l'est de la France se sont refaits sous la bonne influence des tièdes ondées du printemps.

Voilà de quoi faire dissiper les craintes qu'on avait pour la récolte prochaine.

Le marché aux soies, d'après le *Salut public*, est retombé dans son calme habituel; on n'y voit plus trace de spéculation; quelques fabricants achètent ici et là les balles dont ils ont besoin pour le tissage immédiat: voilà tout. Les détenteurs de soies montrent du reste des prétentions inabordables, si l'on songe que rien n'est plus problématique qu'une reprise générale des affaires, qui pourrait motiver la demande des soieries.

CÉRÉALES. — *Farines.* — Malgré les concessions faites par les vendeurs, la boulangerie continue de s'abstenir complétement; les cours peuvent s'établir à 64 fr. pour les choix, 63 fr. pour les bonnes sortes, et de 60 à 62 fr. pour toutes les autres provenances.

Blés. — Les offres en blés de la culture ne sont pas plus nombreuses que précédemment, c'est toujours la même pénurie; mais, par contre, la mouneric est d'une réserve extrême.

Elle ne veut acheter aujourd'hui que moyennant une nouvelle baisse de 2 à 3 fr., et si beaucoup de fermiers remettent les échantillons en poche, il faut ajouter que d'autres moins résolus cèdent aux exigences des acheteurs.

Peu d'affaires conclues jusqu'ici; celles traitées présentent des écarts de 1 fr. 50 à 2 francs, et même 2 fr. 50 sur les prix pratiqués la semaine dernière, et il est assez difficile de préciser exactement le cours d'aujourd'hui.

A notre point de vue, il faut voir les blés de choix de 38 francs à 38 fr. 50; les premières qualités de 37 francs à 37 fr. 50; les bonnes sortes de 35 fr. 50 à 36 fr. 50.

Le tout par sac de 120 kilog.

Mais, nous le répétons, les affaires traitées jusqu'ici sont fort limitées. En blés de commerce, les commissionnaires de la place n'offraient rien ni en blés indigènes, ni en blés exotiques.

Chacun s'abstient et paraît vouloir attendre une position plus normale.

Seigles. — Les seigles restent de 22 50 à 23 francs les 115 kilogrammes. C'est encore 50 centimes de baisse sur le cours de la semaine dernière.

Orges. — L'orge, sans plus de demandes, est de vente difficile, de 16 00 à 18 francs selon les qualités.

Avoines. — Les échantillons d'avoine, aujourd'hui, étaient très-offerts avec désir de vendre.

Pour décider les acheteurs, il aurait fallu faire une concession de 50 centimes par 150 kilogrammes.

Nous cotons les avoines de choix par petits lots 30 fr. 50; les 1re qualités de Beauce et de Brie de fr. 29 à 29 50; les avoines de Champagne fr. 28 50 à 29, et les avoines légères de 28 à 28 fr. 25 les 150 kilogrammes.

Il s'est fait quelques ventes à livrer, mais pour deux mois seulement, à 19 fr. 25 et 19 fr. 50 les 100 kilogrammes net, en gare d'arrivée.

GRAINES FOURRAGÈRES. — A Paris, la vente des graines fourragères continue et la demande reste assez bonne. Les prix n'ont pas éprouvé de variation et restent bien tenus comme suit:

Trèfle violet 1re choix de 108 à 110 francs; 2e 102 à 107 francs; 3e 94 à 101 francs. — Trèfle blanc de 130 à 158 francs, suivant qualité.

Luzerne de Provence de plus en plus rare aux prix de 106 à 110 francs pour les belles qualités, et de 90 à 96 francs pour les qualités secondaires. — Luzerne de Poitou de 80 à 86 francs, suivant mérite.

N. Dentriband.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

7 avril. — **Société des mines et chemin de fer de Carmaux.** — A 3 heures, salle Beethoven, passage de l'Opéra, 34.

15 avril. — **Chemin de Hainaut et Flandres.** — A midi, salle Kervers, rue du Parchemin, à Bruxelles.

22 avril. — **Forges et chantiers de la Méditerranée.** — A 2 heures, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires.

24 avril. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

25 avril. — **Chemins du Midi.** — A 4 heures, place Vendôme, 15.

26 avril. — **Chemins du Dauphiné.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

28 avril. — **Chemin du Nord.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

28 avril. — **Société de la Nouvelle-Montagne.** — A 11 heures, à Engis, près Liége.

29 avril. — **Chemins de l'Est.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

29 avril. — **Chemin central suisse.** — A 10 heures, salle du Casino, à Bâle.

29 avril. — **Chemin du Centre.** — A 11 heures, au siége de la Société, rue de la Montagne, 90 bis.

29 avril. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — A 3 heures, rue Lafitte, 17.

29 avril. — **Société du Jardin zoologique d'acclimatation du bois de Boulogne.** — A 3 heures, rue de Lille, 19.

30 avril. — **Chemins des Ardennes.** — A midi et demie, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

30 avril. — **Société du Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

1er mai. — **Canal de Suez.** — A 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

7 mai. — **Compagnie générale des Eaux.** — A 3 heures, au siége de la Société.

10 mai. — **Chemins de la ligne d'Italie.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

14 mai. — **Mines et fonderies de zinc de la Silésie.** — A 3 heures, au siége de la Société, à Breslau.

15 mai. — **Crédit mobilier espagnol.** — A 1 heure, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

24 mai. — **Chemins du nord de l'Espagne.** — A 1 heure, assemblée ordinaire; à 3 heures, assemblée extraordinaire, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

26 mai. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — A 1 heure, au siége social, calle Fuencarral, 2, à Madrid.

26 mai. — **Mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — A 11 heures, chez M. Eglinger, notaire, à Cologne.

29 mai. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — A midi, au siége social, à Madrid.

31 mai. — **Crédit en Espagne.** — A 1 heure, à Madrid, au siége de la Compagnie.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er avril. — **Chemin d'Orléans.** — 70 francs par action, solde du dividende de 1861.

1er avril. — **Chemins de l'Ouest.** — 25 francs par action, solde du dividende 1861.

1er avril. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — 10 francs par action, à-compte sur le dividende 1861.

1er avril. — **Chemin de Montblanch à Reus** — 15 francs par action.

1er avril. — **Crédit colonial.** — Intérêts sur les actions dont le premier versement a été effectué en espèces.

1er avril. — **Société J.-F. Cail et Cie.** — 50 fr. par action, solde du dividende 1860-1861.

1er avril. — **Banque de Darmstadt.** — Paiement du coupon de dividende n° 7, soit 5 fr. 30.

1er avril. — **Banque générale suisse.** — 5 francs à titre d'à-compte sur le dividende 1861-62.

15 avril. — **Chemin central suisse.** — 30 francs par action, dividende 1861.

16 avril. — **Mines de la Loire.** — 7 francs par action pour le deuxième semestre 1861.

Service des Obligations.

1er avril. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — 7 fr. 50 par obligation 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon.

1er avril. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud.) — 12 fr. 50 par obligation 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

1er avril. — **Chemin de Tarragone à Reus.** — 7 fr. 50 par action et obligation du premier emprunt.

1er avril. — **Chemin de Montblanch à Reus.** — 7 fr. 50 par obligation.

1er avril. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — 7 fr. 50 par obligation.

1er avril. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales.** — 6 0/0 par obligation, coupon n° 11.

1er avril. — **Compagnie franco-serbe.** — 6 fr. par obligation, coupon n° 2.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

1er au 15 avril. — **Chemins romains.** — Emission de 22,000 actions privilégiées. (Voir les détails aux annonces.)

APPELS DE FONDS.

1er au 15 avril. — **Chemins romains.** — Appel de 100 francs par action, sous déduction du coupon d'intérêt de 10 francs.

1er mai. — **Services maritimes des Messageries impériales** (ligne de l'Indo-Chine). — Appel de 75 francs par action.

REMBOURSEMENTS.

1er avril 1862. — **Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Remboursement des obligations d'Andrézieux à Roanne, du premier et deuxième ordre, sorties au tirage du 7 novembre.

1er avril. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section nord). — Remboursement des obligations 3 0/0 de l'emprunt 1855 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon sorties au tirage du 20 mars

1er avril. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée** (section sud). — Remboursement des obligations sorties au tirage du 21 mars.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu l'avant-projet relatif à l'établissement d'un chemin de fer de Reims à Metz, par Sainte-Menehould et Verdun, et notamment l'avant-projet de la section dudit chemin comprise entre Reims et Mourmelon ;

Vu les pièces de l'enquête à laquelle cet avant-projet a été soumis dans le département de la Marne et le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 15 et 16 janvier 1862 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 24 février 1862 ;

Vu la lettre de notre préfet de la Marne, en date du 23 février 1862 ;

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 5 mars 1862 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4) ;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Reims à Mourmelon.

Art. 2. La dépense d'exécution de ce chemin, montant à deux millions cinq cent mille francs (2,500,000 francs), sera imputée sur les fonds du chapitre 41 du budget, ledit chapitre relatif à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer.

Art. 3. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 29 mars 1862.

NAPOLÉON.

PRÉFECTURE DE POLICE.

Ordonnance concernant les heures consacrées aux négociations des effets publics et des opérations commerciales à la Bourse de Paris.

Paris, le 29 mars 1862.

Nous, préfet de police,

Vu : 1° L'arrêté des consuls du 12 messidor an VIII (1er juillet 1800) ;

2° L'arrêté du gouvernement du 29 germinal an IX (19 avril 1800) ;

3° L'arrêté du gouvernement du 27 prairial an X (16 juin 1801) ;

4° L'ordonnance de police du 23 avril 1850 ;

5° L'avis de S. Exc. le ministre de l'intérieur, en date de ce jour.

Ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. — Notre ordonnance du 23 avril 1850, susvisée, est rapportée.

Art. 2. — A l'avenir, la Bourse tiendra de *midi et demi* à *trois heures* pour la négociation des effets publics.

Le marché tenu par les commis principaux des agents de change cessera à l'heure de clôture fixée ci-dessus.

Les opérations commerciales continueront d'avoir lieu de *deux* à *cinq heures* de relevée.

Art. 3. — La présente ordonnance sera imprimée et affichée.

Le commissaire de police de la Bourse, le chef de la police municipale et les officiers de paix sous ses ordres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'en assurer l'exécution.

Le préfet de police,

BOITTELLE.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 19 au 25 mars	1706	1.194.092 29	699 93	1698	1.201.659 85	709 40	» »	1.34	8.201 67	600 »
Orléans*	19 — 25 —	1475	1.253.191 55	836 06	1475	1.340.738 28	913 04	» »	8.43	9.296 90	1380 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	19 — 25 —	1411	2.330.395 99	1.651 79	1411	2.124.238 22	1.505 46	9.70	» »	19.287 42	1120 »
Ouest*	19 — 25 —	1213	836.409 90	689 55	1213	585.993 85	730 40	» »	5.60	8.460 45	580 »
Nord*	19 — 25 —	967	1.113.464 42	1.151 40	967	1.102.104 92	1.139 71	1.01	» »	14.193 27	1035 »
Midi*	19 — 25 —	798	606.095 84	759 52	798	543.505 16	681 08	11.51	» »	8.550 71	765 »
Lyon a Genève*	19 — 25 —	231	120.071 99	519 79	231	120.587 10	522 02	» »	2.43	5.600 51	363 75
Ardennes*	19 — 25 —	187	80.343 43	429 64	164	68.266 66	416 27	» »	» »	5.105 26	415 »
Dauphiné*	19 — 25 —	134	54 334 80	405 65	134	56.10? 51	418 72	» »	3.22	4.555 67	525 »
Besançon a Alais*	19 — 25 —	33	26.545 60	804 44	33	29.830 65	903 05	» »	» »	10.863 24	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	19 — 25 —	1036	1.153.822 67	590 87	1456	580.958 36	606 06	» »	2.35	7.106 84	547 50
Autrichiens	19 — 25 —	1324	915.335 »	691 43	1324	908.397 60	686 19	0.76	» »	7.093 66	515 »
Madrid a Saragosse et a Alicante — Madrid a Alicante	19 — 25 —	482	317.885 89	659 51	482	339.855 82	703 02	» »	6.19	6.771 36	523 75
Madrid a Saragosse et a Alicante — Alcazar a Ciudad	19 — 25 —	114	19.529 75	171 31	114	17.512 28	153 61	11.52	» »	1.792 »	»
Madrid a Saragosse et a Alicante — Madrid a Jadraque	19 — 25 —	104	28.961 47	278 47	104	26.512 66	257 40	9.23	» »	3.460 67	»
Barcelone a Saragosse	19 — 25 —	384	105.731 21	288 89	183	44.319 23	242 10	19.21	» »	3.475 86	335 »
Nord de l'Espagne	19 — 25 —	359	108.892 81	305 17	308	109.349 »	355 03	»	14.33	3.586 15	430 »
Central suisse	19 — 25 —	262	117.515 63	458 50	262	117.070 57	446? 6	» »	2.43	4.523 66	400 »
Victor-Emmanuel	19 — 25 —	214	131.151 11	612 86	214	128 404 92	600 03	2.13	» »	6.724 76	365 »
Saragosse a Pampelune	19 — 25 —	179	38.154 08	213 15	»	»	»	»	»	2.363 21	365 »
Séville-Xérès-Cadix	5 — 11 —	160	76.664 63	479 »	131	56.837 30	433 »	10.63	» »	3.906 34	418 75
Ouest suisse	19 — 25 —	150	54.000 45	360 »	118	37.240 45	315 »	14.07	» »	3.603 95	185 »
Cordoue a Séville	5 — 11 —	131	41.341 70	315 58	131	38.954 15	297 36	6.13	» »	3.006 53	»
Guillaume-Luxembourg	12 — 18 —	89	26.990 28	302 14	52	10.091 41	194 07	55.68	»	2.994 50	250 »
Portugais	» — » —	»	»	» »	»	»	»	»	»	»	» »

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

COMPAGNIE
DU
CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

RAPPORT

Présenté à l'assemblée générale annuelle et extraordinaire des actionnaires dans sa réunion tenue le 31 mars 1862 par le Conseil d'administration de la Compagnie.

Messieurs,

L'empressement avec lequel vous avez répondu à notre convocation atteste l'intérêt spécial qui s'attache aux communications que vous attendez de nous cette année.

Nous aurons en effet à vous soumettre, indépendamment des détails ordinaires sur la marche de nos divers services, des questions qui touchent à la constitution du fonds social, à l'économie actuelle de nos statuts, à des traditions d'administration générale, enfin à la situation de notre personnel supérieur. Mais, quelle qu'en soit l'importance, tout cet ensemble de faits et d'explications peut être facilement classé dans les trois grandes divisions que nous avons depuis longtemps adoptées. Il ne sera donc rien changé à l'ordonnance habituelle de nos rapports : nous traiterons en premier lieu de la situation financière et de l'état des travaux; puis des résultats de l'exploitation et de la répartition du produit net; enfin, des affaires qu'il vous importe de connaître, ou pour la solution desquelles votre intervention est nécessaire.

CHAPITRE PREMIER.

SITUATION FINANCIÈRE. — COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

Afin de vous mettre en mesure de mieux apprécier les modifications que notre situation financière a subies dans le cours de l'exercice, nous en ferons précéder l'exposé par quelques indications sommaires qui ne ressortiraient pas d'une manière assez claire des chiffres résumés ci-dessous.

Pendant l'exercice dernier, vos ressources se sont accrues d'une somme de 40,650,389 fr. 30 c. que nous nous sommes procurée, en vertu des autorisations de l'assemblée générale, par l'émission de 140,255 obligations comprenant le solde de la 7e série (51,681 obligations) et 88,571 titres pris sur une 8e série.

Comme pour les émissions précédentes, la Banque de France s'est chargée d'organiser, pour le compte des grandes Compagnies, la souscription publique, et il nous a été permis de négocier ces titres à un taux plus avantageux que par le passé. Ce taux, déduction faite des frais et des bonifications d'intérêts offertes aux souscripteurs, ressort à 290 francs.

Jusqu'ici il a été pourvu simultanément aux besoins de l'ancien et du nouveau réseau par des obligations appartenant à des séries dont les coupures ne concordent pas avec l'importance respective de ces besoins. Nous sommes donc forcés de scinder les séries dans le décompte que nous mettons sous vos yeux. Vous pourrez remarquer des dissemblances entre la composition du capital de chacun des réseaux, telle qu'elle va vous être présentée, et celle de notre précédent rapport. Cette partie de nos comptes est essentiellement variable, et de nouvelles circonstances dont il vous sera parlé, pourront ajouter d'autres modifications dans l'ancienne disposition de nos chiffres.

L'année dernière, nous vous faisions remarquer qu'exceptionnellement le chiffre de la dépense afférente à la construction du matériel destiné à l'ancien réseau subissait une réduction d'environ 2,718,000 francs. Aujourd'hui au contraire, malgré l'application au crédit de ce chapitre d'une somme de plus de 2,000,000, représentant la valeur d'une nouvelle partie du matériel réformé, la dépense présente une augmentation de 1,512,000 francs. C'est donc une somme d'environ 3 millions 1/2 que, dans le cours de la campagne, nous avons consacrée au remplacement du matériel retiré du service.

Une autre somme d'environ 2,435,000 francs a été affectée à divers travaux complémentaires dans les gares, et au renforcement du matériel de la voie sur plusieurs points de la ligne. Ce chiffre comprend 675,000 francs payés pour notre quote-part dans la construction du pont de raccordement à Bordeaux.

Nous devons appeler spécialement votre attention sur la partie de la situation financière qui a trait aux établissements d'Aubin.

Depuis le moment de la prise de possession jusqu'au 31 décembre 1860, nous avons considéré ces établissements comme étant encore dans la période de construction, et, par analogie avec la règle suivie pour les chemins de fer, les intérêts des fonds engagés, ainsi que les excédants de dépense de toute nature, ont été portés au compte capital, qui s'est élevé ainsi à la somme de 20,000,892 fr. 03 c.

A dater du 1er janvier 1861, vous avez résolu de clore la période de premier établissement, et de faire supporter la charge des intérêts et les excédants de dépense au compte d'exploitation de l'ancien réseau, et nous avons dû introduire dans la classification des dépenses plusieurs distinctions essentielles.

En premier lieu, les intérêts accumulés jusqu'au 31 décembre 1860, et portés au compte capital, ont été séparés des dépenses pour travaux de premier établissement. Ces intérêts, déduction faite des bénéfices, s'élèvent à la somme de 2,104,820 fr. 43 c.

Au moment de la prise de possession, les valeurs mobilières existantes dans les établissements nous ont été transmises pour une somme totale de 4,754,091 fr. 36 c., sous la dénomination générale de fonds de roulement. Ces valeurs comprenaient, outre le fonds de roulement proprement dit, des matières fabriquées et des approvisionnements destinés, les uns à être employés dans la fabrication, les autres à être vendus. Le produit des ventes et emplois a servi au paiement d'une partie des travaux de premier établissement, en sorte que ni le chiffre total ni la désignation générale de fonds de roulement ne répondaient plus à la réalité des faits, puisqu'ils s'appliquaient non-seulement à des approvisionnements et à des valeurs de caisse et de portefeuille, mais encore à des travaux exécutés. La ventilation de ces divers éléments a été faite, et il en résulte que le capital de 20,000,892 fr. 03 c. se trouve représenté, au 31 décembre 1861, de la manière suivante :

Acquisition,	12,393,680 »
Constructions et acquisitions nouvelles, améliorations, extension d'outillage,	2,794,438 63
Approvisionnements et fonds de roulement,	2,707,952 97
Intérêts immobilisés jusqu'au 31 décembre 1860, déduction faite des bénéfices,	2,104,820 43
Il y lieu d'en déduire,	265,789 30

pour à-compte reçus sur le prix des ventes d'immeubles autorisées par l'assemblée générale, et de plus une autre somme de 526,820 fr. 43 c. pour un amortissement spécial dont il vous sera rendu compte un peu plus loin, ensemble 792,609 fr. 73 c.

De sorte que le chiffre du capital, au 31 décembre 1861, se réduit à 19,208,282 fr. 30 c.

Une dernière explication :

Pour rentrer complétement dans le système que nous avons adopté, de ne faire apparaître aux comptes de recettes de premier établissement que les articles qui constituent le capital actions ou obligations, nous avons fait disparaître des comptes *Recettes du nouveau réseau*, l'article *Recouvrements divers*, que vous verrez figurer en déduction des dépenses de ce même réseau.

Voici maintenant l'exposé de notre situation financière, qui se divise en trois paragraphes :

I. — *Compte de l'ancien réseau.*

RECETTES.

1° Montant du fonds social,		150,000,000 »	
2° Réalisation du 1er emprunt,		9,999,000 »	
3° — du 2e emprunt,		9,999,750 »	
4° — du 3e emprunt,			
Savoir :			
1re série,	51,000,000 »		
2e série,	35,750,000 »		
3e série,	43,500,000 »		
4e série,	46,175,000 »		
6e série,			
Produit total,	88,776,057 26		
dont applicable au nouveau réseau,	78,270,352 68		
Reste applicable à l'ancien réseau,	10,505,704 58	10,505,704 58	
7e série :			
Produit total,	31,780,386 15		
dont applicable au nouveau réseau,	23,056,859 15		
Reste applicable à l'ancien réseau.	8,723,527 »	8,723,527 »	
6e série :			
Produit total,	25,690,435 81		
dont applicable au nouveau réseau,	17,931,579 36		
Reste applicable à l'ancien réseau,	7,758,856 45	7,758,856 45	
		203,413,088 03	203,413,088 03
			373,411,838 03

DÉPENSES.

Les dépenses s'élevaient, au 31 décembre 1860, à			351,131,488 85
Depuis cette date jusqu'au 31 décembre 1861, la combinaison des recettes et des dépenses complémentaires effectuées, en ce qui touche les lignes en exploitation, se traduit par une réduction de		534,277 47	
D'autre part, il a été dépensé, pendant la même période, sur les lignes en construction, tant en frais généraux et intérêts de capital qu'en travaux, une somme de	18,073,290 26		
qui s'atténue du montant des termes de subventions reçues de l'Etat pendant l'exercice,	6,250,000 02		
Reste dépensé sur les lignes en construction,	11,825,290 24	11,825,290 24	
Et pour l'ensemble de l'ancien réseau pendant l'année 1861,		11,291,012 77	11,291,012 77
Ensemble,			362,422,501 62
Les recettes de l'ancien réseau s'élevant à			373,411,838 03
Les dépenses s'élevant à			362,422,501 62
L'excédant des recettes sur les dépenses est de			10,989,336 41

II. — *Mines et usine d'Aubin.*

RECETTES.

1° Valeur de 44,280 obligations représentant le prix des mines et usine d'Aubin,	12,393,680 »
2° Valeur de 16,950 obligations représentant le fonds de roulement et les approvisionnements,	4,754,091 36
Total,	17,147,771 36

DÉPENSES.

1° Montant du prix d'acquisition (aux termes de l'article 5 de la convention du 11 avril 1857),	12,393,680	
A déduire : à-compte reçu sur le prix de vente des concessions de Rodez,	265,789 30	
	12,127,890 70	12,127,890 70
Constructions nouvelles, améliorations diverses, extensions d'outillage,		2,794,438 63
Approvisionnements et fonds de roulement,		2,707,952 97
Intérêts immobilisés jusqu'au 31 décembre 1860, déduction faite des bénéfices jusqu'à cette même date,	2,104,820 43	

A déduire : amortissement mis à la charge du compte d'exploitation de l'exercice 1861.	526,820 43	
Reste,	1,578,000 »	1,578,000 »
Total,		19,208,282 30
Les recettes s'élèvent à		17,147,771 36
Les dépenses à		19,208,282 30
L'excédant des dépenses sur les recettes pour le compte capital est de		2,060,510 94

III. — *Comptes du nouveau réseau.*

RECETTES.

1° Valeur de réalisation des obligations du Grand-Central attribuées à la Compagnie d'après le décret du 11 avril 1857,		58,979,349 20
2° Valeur des obligations d'Orsay, premier emprunt,		2,703,000 »
3° Valeur des obligations d'Orsay, deuxième emprunt,		1,200,000 »
4° Valeur de 303,666 obligations 2/3, provenant de la 5e série de 380,000, et attribuées, d'après des conventions jointes au décret du 19 juin 1857, à l'échange des actions du Grand-Central et d'Orsay,		83,687,916 82
5° Réalisation de 276,333 obligations 1/3 formant le solde des 380,000 obligations de la 5e série,		75,289,918 74
6° Part applicable au nouveau réseau dans le produit de 310,000 obligations, composant la 6e série, savoir :		
Produit total,	88,770,057 26	
Dont applicable à l'ancien réseau,	10,505,704 58	
Reste applicable au nouveau réseau,	78,270,352 68	78,270,352 68
7° Part applicable au nouveau réseau dans le produit des 110,000 obligations composant la 7e série, savoir :		
Produit total,	31,780,350 15	
Dont applicable à l'ancien réseau,	8,723,527 »	
Reste applicable au nouveau réseau,	23,056,850 15	23,056,850 15
8° Part applicable au nouveau réseau dans le produit des 88,571 obligations négociées à valoir sur les 300,000 composant la 8e série, savoir :		
Produit total,	25,600,435 81	
Dont applicable à l'ancien réseau,	7,758,856 45	
Reste applicable au nouveau réseau.	17,931,579 36	17,931,579 36
(1) Total,		340,408,973 95

DÉPENSES.

1° Prix du rachat des lignes composant l'ancien chemin Grand-Central,		147,664,395 00
Dont à déduire :		
(2) Recouvrements divers effectués depuis le règlement du compte ci-dessus sur les créances de l'ancienne Compagnie Grand-Central,		1,131,529 50
Reste,		146,532,865 47
2° Prix du rachat du chemin de Paris à Orsay,		5,375,250 »
3° Dépenses faites pour travaux sur l'ensemble des lignes composant le nouveau réseau y compris le chemin d'Orsay, savoir :		
A la date du 31 décembre 1860,	106,312,720 83	
Depuis cette dernière date jusqu'au 31 décembre 1861,	43,178,399 34	
	149,491,120 17	149,491,120 17
A déduire : subventions reçues de l'Etat :		
A la date du 31 décembre 1860,	24,222,222 18	
Pendant l'exercice 1861,	15,777,777 78	39,999,999 96
Reste,	109,491,120 21	109,491,120 21
4° Service des intérêts à la date du 31 décembre 1860,	46,619,802 33	
Pendant l'exercice 1860,	17,855,860 20	
	64,475,662 53	
A déduire : Résultat de l'exploitation des sections de Coutras à Brive, de Montauban à Rodez, de Moulins à Montluçon, de Paris à Orsay, de Limoges à Périgueux et de Bourges à Montluçon, depuis l'origine de leur mise en exploitation jusques et y compris l'exercice 1861,	4,907,060 73	
Reste,	59,568,601 80	59,568,601 80
5° Part contributive de la Compagnie dans les dépenses du réseau pyrénéen :		
Payé à l'Etat jusqu'au 31 décembre 1860,	4,000,000 »	
Pendant l'année 1861,	1,000,000 »	
	5,000,000 »	5,000,000 »
Total général des dépenses du nouveau réseau,		325,066,837 48
Les recettes s'élèvent à		340,408,973 95
La dépense à		325,966,837 48
L'excédant des recettes sur les dépense est de		14,442,136 47

RÉSUMÉ GÉNÉRAL.

L'ancien réseau présente un solde créditeur de	10,989,336 41
Le nouveau réseau présente un solde créditeur de	14,442,136 47
Ensemble,	25,431,472 88
Les mines et usine d'Aubin présentent un solde débiteur de	2,060,510 94
L'excédant définitif de la recette sur les dépenses est donc de	23,370,961 94
Le solde créditeur des comptes divers s'élève à	28,100,895 94
d'où ressort un solde créditeur de	51,471,857 88

Ce solde, d'accord avec la balance générale des écritures au 28 février 1862, était représenté de la manière suivante :

Espèces en caisse,	1,629,932 08
Valeurs en portefeuille,	49,841,925 80
Somme égale,	51,471,857 88

Cet exposé de notre situation financière doit être suivi du compte rendu des travaux exécutés pendant l'exercice, à l'aide des ressources qui étaient à notre disposition. Nous allons vous le présenter, en maintenant la division déjà établie entre les travaux des deux réseaux.

Ancien réseau.

La longueur exploitée sur l'ancien réseau a été, comme en 1861, de 1,475 kilomètres.

Les travaux d'entretien pour la voie et les bâtiments sur ces lignes arrivées à un état que l'on peut considérer comme à peu près normal, se sont élevés à un chiffre de 6,608,053 fr. 49 c., inférieur de 140,084 fr. 24 c. au total des dépenses correspondantes de 1860.

Dans ce chiffre de 6,608,053 fr. 49 c. est comprise une somme de 2,461,952 fr. 75 c. consacrée au renouvellement. L'année 1861 a donc pris, comme les précédentes, une large part dans la réfection de nos voies.

Comme premier établissement, les dépenses imputées en 1861 à l'ancien réseau exploité ont été peu importantes. Elles se rapportent à des développements exécutés dans quelques-unes de nos gares et stations pour satisfaire aux besoins croissants de leur trafic.

Ivry, Château-Gaillard, les Aubrais, Tours, Poitiers, Angoulême, la Couronne, Charmant, Coutras, Bordeaux, Nantes, Chantenay, Saint-Patrice, Chabenet et Limoges sont les gares ou stations sur lesquelles ces dépenses ont principalement porté.

Sur nos lignes de Bretagne, l'activité des chantiers ne s'est pas ralentie.

Entre Savenay et Lorient, la voie est aujourd'hui posée sur plus de la moitié du parcours ; la plus grande partie des bâtiments des stations est ouverte, et nous devons espérer que cette première section, d'une longueur de 150 kilomètres, pourra être livrée à l'exploitation vers le milieu de l'été.

Les fondations et les maçonneries du pont de Scorff à Lorient seront terminées en mai ; les travées en tôle, que l'on construit en ce moment sur la rive gauche, seront alors amenées sur place, et, comme nous vous le faisions pressentir l'année dernière, les trains pourront arriver immédiatement dans la gare de Lorient, au milieu des zones militaires, quoique les projets de cette partie du chemin n'aient été approuvés que le 5 juin dernier.

Les travaux sont également poursuivis entre Lorient et Quimper, et cette seconde section, d'une longueur de 65 kilomètres, pourra être livrée à l'exploitation à la fin de l'été 1863.

Six mille ouvriers ont été constamment employés pendant toute l'année dernière entre Savenay et Quimper, et leur nombre est encore de plus de cinq mille.

Le projet de la station de Quimper à Châteaulin, présenté par la Compagnie le 12 mars 1861, a été approuvé le 18 février de cette année ; les plans parcellaires, préparés à l'avance, vont être envoyés aux enquêtes des travaux adjugés, et nous exécuterons avec la diligence nécessaire ce prolongement, dont la longueur est de 31 kilomètres.

Nouveau réseau.

Sur le nouveau réseau, notre exploitation comprenait, au 1er janvier 1861, savoir :

Paris à Sceaux et Orsay,	23 kilom.
Coutras à Brive.	148
Montauban à Rodez et Decazeville,	210
Montluçon à Moulins et Bercnet,	83
Nous y avons ajouté :	
Le 26 août 1861, Limoges à Périgueux,	98
Le 5 novembre suivant, Arvant à Massiac.	23
Le 9 décembre même année, Montluçon à Bourges,	99
Ce qui porte à	682 kilom.

la longueur du réseau exploité au 31 décembre 1861.

Nous avons exécuté sur les sections ouvertes du nouveau réseau d'importants travaux, tant pour la mise en exploitation des lignes qui ont été livrées dans le courant de 1861 que pour l'achèvement des sections plus anciennes. Sur cet ensemble de 682 kilomètres, nous nous occupons de terminer le remaniement de la gare de Coutras, les bâtiments définitifs des stations entre Coutras et Périgueux, ceux de la gare même de Périgueux, l'agrandissement de la gare de Bourges et l'achèvement de celle de Montluçon.

Deux autres sections, celles de Brive au Lot et de Périgueux à Agen, sont aujourd'hui très-avancées.

La section de Brive au Lot a 95 kilomètres d'étendue. Les travaux courants sont presque achevés. Les ouvrages extraordinaires comprennent six tunnels ayant ensemble une longueur de 6,002 mètres, deux viaducs et trois ponts sur la Dordogne, le Célé et le Lot. Les deux viaducs, ainsi que les ponts du Lot et du Célé, sont terminés. Le pont sur la Dordogne est fondé, les deux culées et une pile sont construites ; on s'occupe de l'établissement du tablier de fer. Quant aux tunnels, cinq sont presque finis.

Le souterrain de Montplaisir, près Brive, est le seul ouvrage qui demande encore des efforts considérables. Il a une étendue de 2,375 mètres. Cependant la voûte est complétement établie, et il ne reste plus que 1,500 mètres courants de pieds-droits à construire, et 25,000 mètres

(1) La recette qui figurait au précédent rapport, sous la rubrique *Recouvrements divers*, est portée plus loin en atténuation de dépenses.

(2) Dans le compte rendu de l'exercice précédent, ces recouvrements figuraient dans le paragraphe des recettes pour une somme de 1,074,785 fr. 66 c.

cubes de déblais à enlever. C'est l'affaire de cinq ou six mois au plus, à moins de circonstances tout à fait imprevues.

En somme, nous pouvons confirmer l'appréciation par laquelle nous vous annoncions, l'année dernière, l'ouverture de cette ligne pour l'automne de 1862. Nous y attachons une grande importance, afin de souder le plus tôt possible à l'ensemble de nos concessions la ligne de Montauban à Rodez, qui en est aujourd'hui séparée, et avec laquelle nous ne communiquons qu'en empruntant le chemin de fer du Midi, depuis Bordeaux jusqu'à Montauban. Cette situation nous crée des difficultés que nous serons heureux de voir disparaître.

La section de Périgueux à Agen, de 140 kilomètres d'étendue, comprend quatre souterrains, un pont sur la Dordogne, un pont sur le Lot et trois ponts sur la Vezère. Des deux principaux souterrains, l'un est terminé, l'autre sur le point de l'être. Le pont sur la Dordogne et les trois ponts sur la Vezère sont pour ainsi dire achevés. Celui du Lot est monté jusqu'aux naissances des voûtes. Il y a de plus quinze viaducs tous en construction, et généralement très-avancés. Avant la fin de cette campagne, la plate-forme sera préparée d'un bout à l'autre de la ligne, à très peu d'exception près, et l'on peut espérer qu'elle sera ouverte au public vers le milieu de l'année 1863.

Nous avons pris nos dispositions pour entreprendre sérieusement trois sections nouvelles.

L'une, de Montluçon à Limoges, doit avoir 122 kilomètres d'étendue. Le projet définitif est approuvé depuis Montluçon jusqu'à Vieilleville, point situé à 24 kilomètres au delà de Guéret. Entre Vieilleville et la ligne de Chateauroux à Limoges, l'administration a prescrit l'étude d'une variante aboutissant à la Jonchère. Cette étude est aujourd'hui terminée, et nous sommes sur le point de la soumettre à l'administration, en insistant par des raisons qui nous paraissent décisives pour l'adoption du tracé primitif.

La seconde section commencée est celle d'Aurillac à la ligne de Brive au Lot. L'administration vient de décider qu'au lieu d'arriver à Assier, par la Capelle-Marival, cette section viendrait aboutir à Figeac, en passant par Maurs. Les travaux sont sur le point d'être adjugés entre Aurillac et le col de l'Estancade. De ce dernier point à Figeac, nous avons à compléter le projet d'exécution, la décision qui adopte définitivement cette direction étant toute récente.

Enfin, la troisième ligne dont nous avons organisé le service est celle de Toulouse à Lexos, avec embranchement sur Albi. Les enquêtes locales étaient généralement favorables au tracé passant par Gaillac, Albi et Carmaux. Il avait pour nous un inconvénient capital, celui d'allonger de 36 kilomètres le trajet direct de Toulouse à Paris. L'administration a compris que l'intérêt général ne permettait pas de dévier ainsi une artère principale, et sa décision, qui nous a été notifiée par une lettre ministérielle du 17 de ce mois, est conforme à nos propositions. Les ingénieurs s'occupent de rédiger les projets d'exécution, et d'organiser les travaux préparatoires de quatre souterrains qui se trouvent sur le trajet principal de Toulouse à la vallée du Cérou.

Nous avons complété, pendant le cours de la campagne de 1861, les études de la traversée du Cantal, entre Aurillac et Massiac, et nous serons en mesure, dans quelques semaines, de remettre à l'administration supérieure l'avant-projet de cette ligne.

Au moment de votre dernière réunion, nous venions d'adresser à l'administration publique de nombreuses études et un projet d'exécution, entre Paris et Dourdan, pour la ligne de Paris à Tours par Vendôme. Mais les enquêtes n'ont été que tout récemment terminées, et quoique tout le monde semble d'accord pour approuver le projet d'embrancher le nouveau chemin à Brétigny sur celui de Paris à Orléans, afin de concentrer tout le service des voyageurs et des marchandises dans la gare du boulevard de l'Hôpital, nous attendons encore l'approbation définitive.

Au delà de Dourdan, le projet des 27 kilomètres qui s'étendent vers Auneau et Saint-Léger ayant été approuvé, nous avons acheté les terrains, adjugé les travaux et fait organiser les chantiers afin que les terrassements assez considérables de cette partie du chemin aient le temps de se bien tasser avant la pose de la voie.

Les études sont à peu près terminées jusqu'à Châteaudun, et nous les faisons poursuivre entre Vendôme et Tours.

Nous avons fait également les études de la ligne de Nantes à Napoléon-Vendée, et nous présenterons très-prochainement le projet du grand pont à construire sur la Loire à Nantes.

Nous présenterons en même temps le projet d'un autre pont semblable à construire sur la Loire, à Chalonnes, pour la première section du chemin d'Angers à Thouars et à Niort.

Et si l'administration veut bien approuver ces projets, nous pourrons faire commencer très-prochainement ces deux grands ouvrages.

Du reste, l'avancement des travaux et des études définitives a permis à nos ingénieurs de faire une estimation très-approximative des dépenses qu'entraîne l'exécution du nouveau réseau, y compris les intérêts accumulés jusqu'au 1er janvier 1863. Le résultat de ce travail, qui nous inspire toute confiance, est que le montant total du capital auquel s'applique la garantie de l'État ne sera pas dépassé.

Nous ne vous avons encore parlé des établissements d'Aubin qu'au point de vue du rôle qu'ils jouent cette année dans notre situation financière : il nous reste à vous rendre compte des résultats de leur exploitation.

Nous vous disions, à la dernière assemblée générale, que nos prévisions pour l'exercice 1861 étaient une fabrication de 15,000 tonnes de fer et une extraction de 180,000 tonnes de combustible.

Nous avons produit réellement 16,179 tonnes de fer et 192,931 tonnes de houille.

Les nombres correspondants pour 1860 étaient 12,570 et 145,927 tonnes.

Il y a donc eu, de 1860 à 1861, une augmentation de 3,609 tonnes, ou de 29 0/0 sur le fer, et de 47,004 tonnes, ou de 32 0/0 sur la houille.

Nous prévoyons pour l'exercice courant une augmentation nouvelle qui portera à 17,000 ou 18,000 tonnes la fabrication du fer, et à 200,000 tonnes au moins la production du combustible.

Notre exploitation pourra fournir très-facilement ce dernier chiffre de 200,000 tonnes, en laissant même en réserve plusieurs quartiers tout aménagés, prêts à répondre aux besoins nouveaux que l'ouverture prochaine de la ligne de Brive à Capdenac doit naturellement nous appeler à desservir.

On ne négligera rien pour maintenir les mines dans cette bonne situation, et l'on continuera de faire, en temps opportun, les nouveaux aménagements nécessaires. Il importe, en effet, essentiellement, avec les couches puissantes et les charbons spontanément inflammables du bassin d'Aubin, d'avoir toujours des travaux préparatoires assez développés pour pouvoir exploiter chaque quartier avec mesure, en son rang, avec des remblais complets et soignés, et en évitant une précipitation qui compromettrait l'avenir.

Quant à la fabrication de 17,000 à 18,000 tonnes de fer, elle est au contraire, dans l'état actuel des choses, la limite de la puissance productive de l'usine d'Aubin.

Les progrès à réaliser ne peuvent donc guère porter que sur la qualité et sur le prix de revient.

Ces deux points sont l'objet incessant de nos préoccupations, et déjà de notables améliorations ont été obtenues.

Malgré ces efforts, le résultat financier de l'exercice 1861 n'est pas aussi satisfaisant que nous aurions pu l'espérer.

Le produit net de l'exploitation s'est élevé à 703,627 fr. 64 c., tandis que les intérêts, le timbre et l'amortissement des obligations affectées au rachat, et les intérêts des avances de la Compagnie, se sont élevés ensemble à 1,159,016 fr. 72 c.

Il en résulte une insuffisance de 455,389 fr. 08 c., qui est tombée à la charge de l'exploitation de l'ancien réseau.

Il faut en attribuer la cause, avant tout, au chiffre élevé du capital ; ensuite au bas prix des fers, dont la Compagnie profite d'ailleurs à un autre point de vue ; enfin à plusieurs circonstances accidentelles qui sont venues grever assez lourdement nos prix de revient. Nous prenons les dispositions nécessaires pour en combattre l'influence, et si ces circonstances agissent encore dans une certaine mesure sur l'exercice courant, nous espérons que l'année prochaine en sera complétement affranchie.

Les aliénations autorisées par un vote spécial de la dernière assemblée ont reçu pendant le cours de l'année un commencement notable d'exécution. Les concessions houillères de l'arrondissement de Rodez ont été vendues pour le prix net de 532,000 francs, y compris le matériel, le mobilier et l'outillage. Sur cette somme, il a été payé, jusqu'au 31 décembre dernier, ainsi que nos comptes le constatent, 200,789 fr. 30 c. en divers acomptes.

On s'est occupé aussi de la vente des terres dépendant des usines de Fumel et Durnvel. Les estimations sont faites et l'opération commencée.

Enfin le Conseil vient de recevoir des propositions pour la cession des concessions houillères de Saint-Saturin et Latapie, situées sur la rive droite du Lot. Ces mines, trop éloignées du groupe principale d'Aubin pour être exploitées utilement par la Compagnie, sont dans le même cas que celles dont vous avez autorisé l'aliénation, et c'est par omission qu'elles n'ont pas été comprises dans la demande d'autorisation que nous vous avons présentée l'année dernière. Nous vous prions de vouloir bien y pourvoir cette année par une résolution spéciale.

Les travaux des mines métalliques de l'arrondissement de Villefranche sont toujours à l'état de recherches.

Après avoir étudié les nombreux filons que renferment nos deux concessions, il nous a paru que, pour trancher la question d'avenir de ces gîtes, il fallait faire, sur un point convenablement choisi, une recherche sérieuse à une grande profondeur au dessous de tous les travaux des anciens.

A cet effet, un puits vertical est en fonçage depuis deux ans à une petite distance de Villefranche. Il doit atteindre dans quelques mois le gîte qui fait l'objet de la recherche. Jusque-là aucune conclusion ne peut être tirée de ce travail, qui se produit sans incident remarquable.

Pour terminer ce qui concerne les établissements d'Aubin, il y a lieu de vous parler ici d'une mesure de prudence qu'il nous a paru convenable de prendre au sujet du capital, et qui est conforme aux bons usages des grands établissements métallurgiques.

Vous venez de voir que ce capital a été réduit, pendant le cours de l'exercice, d'une somme de 265,789 fr. 30 c. par la vente d'une partie de vos immeubles. La suite de cette opération paraît devoir le réduire à 18,500,000, représentant, au taux ordinaire de nos emprunts, une charge annuelle de 1,050,000 francs.

Dans ces conditions, il est déjà probable que l'équilibre entre les produits nets et les charges serait réalisé. Néanmoins, pour obvier à tout mécompte, le Conseil a cru devoir appliquer au capital d'Aubin des amortissements spéciaux. Les intérêts accumulés le grèvent d'une somme de 2,106,820 fr. 43 c. qui ne représente aucune valeur productive. Dès cette année, il est affecté à l'extinction de ce passif une somme de 526 820 fr. 43 c., et nous nous réservons de consacrer de nouvelles sommes à la même destination, dans les exercices suivants, lorsque les occasions nous paraîtront favorables.

Par la combinaison de toutes ces mesures, les établissements d'Aubin cesseront, nous en avons la confiance, d'être une charge pour la Compagnie, et c'est là un résultat auquel tendent vos vœux non moins vivement que les nôtres.

CHAPITRE II.

RÉSULTAT DE L'EXERCICE 1861.

I. — *Recettes et dépenses d'exploitation,*

Les recettes de toute nature s'élèvent à la somme de	78,929,313 85
Les dépenses, y compris les charges d'emprunt, à celle de	43,050,319 51
D'où il suit que l'excédant des recettes sur les dépenses est de	35,878,994 34

RECETTES.

La somme de 78,929,313 fr. 85 c., formant le montant des recettes, se répartit ainsi qu'il suit :

Reliquat de l'exercice 1860,		71,200 72
1re partie. — *Domaine.*		
Produit du domaine,		630,588 53
2e partie. — *Finances et portefeuille.*		
1° Intérêts de placements temporaires de fonds,	1,211,491 55	
2° Produit du chemin de fer du Bourbonnais,	1,350,000 »	2,561,491 55
3e partie. — *Exploitation.*		
Voyageurs (nombre, 5,743,042),	24,138,581 24	
Bagages (poids taxé 9,125,166 kilog.),	788,267 29	
Chiens (nombre 41,318),	53,505 48	
Chevaux (nombre 38,590),	526,655 84	
Bestiaux (nombre, 882,528),	4,307,723 35	
Services des dépêches (2,021 voitures)	375,000 »	
Voitures de poste (nombre, 2,920,	160,451 80	
Finances (somme, 394,758,009 francs),	446,026 27	
Denrées (poids, 35,355,008 kilogr.).	2,198,743 94	
Articles de messagerie (poids, 23,562,696 kilog.),	3,113,243 45	

Marchandises transportées à petite vitesse (poids, 2,303,556 tonnes 5),	33,732,965 05	
Subvention de l'administration des postes pour l'entrepôt des dépêches et recettes diverses.	247,683 40	
Omnibus, factage et camionnage,	1,513,565 14	71,829,113 23

4e partie. — *Recettes d'ordre.*

Recettes, pour le compte du Trésor, des impôts sur les transports à grande vitesse,	3,673,033 »

5e partie. — *Recettes des exercices clos.*

Recettes diverses provenant de l'exercice 1860,	164,086 82
Total général des recettes,	78,929,313 85

DÉPENSES.

La somme de 43,050,319 fr. 51 c., formant le montant des dépenses, y compris les charges d'emprunt, se répartit ainsi qu'il suit :

1re partie. — *Administration de la Compagnie.*

Personnel et frais généraux de l'administration centrale,	911,577 60	
Service de santé,	56,521 25	968,098 85

2e partie. — *Domaine.*

Loyers, impôts et assurances des bâtiments,	354,109 40

3e partie. — *Service des emprunts.*

Intérêts, amortissement et timbre,	10,917,651 20

4e partie. — *Exploitation.*

1. Charges imposées par l'administration publique,	253,095 06	
2. Dépenses générales de l'exploitation (personnel et matériel),	6,930,730 20	
3. Indemnités pour avaries, pertes et accidents,	132,187 53	
4. Subventions aux omnibus et voitures en correspondance avec le chemin de fer (factage et camionnage),	1,772,578 73	9,128,191 01

5e partie. — *Traction et matériel.*

Frais de traction, entretien des machines et tenders, et dépenses diverses,	6,160,720 47	
Frais d'entretien des voitures et wagons, et dépenses diverses,	2,014,507 85	
Renouvellement du matériel,	2,049,011 93	10,224,240 25

6e partie. — *Voie et bâtiments.*

Service central de la voie et des bâtiments (personnel et frais généraux),	271,061 57	
Surveillance de la voie,	1,080,921 60	
Entretien de la voie,	2,154,539 99	
Entretien des bâtiments,	639,577 49	
Renouvellement de la voie,	2,461,952 78	6,608,053 49

7e partie. — *Dépenses d'ordre.*

Remboursement au Trésor des impôts sur les transports à grande vitesse,	3,673,033 »

8e partie. — *Dépenses des exercices clos.*

Dépenses diverses concernant l'exercice 1860,	721,552 07
Perte sur l'exploitation de l'usine d'Aubin,	455,389 04
Total général des dépenses,	43,050,319 51
Les recettes totales étant de	78,929,313 85
Les dépenses totales de	43,050,319 51
Le produit net, comme nous le disions au début de ce chapitre, est de	35,878,994 34

Si des chiffres de recette et de dépense énoncés ci-dessus on retranche tout ce qui n'a rien de commun avec l'exploitation proprement dite, savoir :

Du chiffre des recettes : les recettes du domaine et de placements temporaires de fonds, l'impôt perçu pour le Trésor, les recettes des exercices clos et le solde du compte général des subventions pour factage, camionnage, omnibus et voitures en correspondance ;

Et du chiffre des dépenses : les dépenses du domaine, les charges d'emprunt, l'impôt versé au Trésor, les dépenses des exercices clos, les frais de renouvellement de la voie et du matériel roulant et le solde compte d'Aubin, on arrive au résultat suivant :

Recettes propres de l'exploitation,	70,050,534 50
Dépenses propres,	20,807,651 04
Produit net de l'exploitation,	49,248,882 46

En comparant les résultats de cet exercice avec ceux de l'exercice précédent, on voit que la recette d'exploitation a augmenté de 3,017,770 fr. 94 c., quand la dépense a augmenté seulement de 308,738 fr. 46 c. Le rapport de la dépense à la recette est donc de 29 fr. 71 c. 0/0.

Il était, en 1860, de 30 fr. 58 c.

Si l'on veut considérer comme un supplément de traitement le prélèvement de 15 0/0 fait en faveur des employés sur les bénéfices, et faire figurer cet élément dans les dépenses de l'exploitation, le rapport de la dépense à la recette s'élèvera à 32 fr. 79 c. contre 33 fr. 83 c. en 1860.

Si, enfin, on ajoute aux charges de l'exploitation la somme de 4,310,064 fr. 68 c. affectée au renouvellement de la voie et au matériel roulant, on arrivera à une proportion de 39 fr. 23 c. contre 40 fr. 86 c., chiffre de 1860.

Nous devons ces résultats satisfaisants au dévouement et aux efforts soutenus de nos agents, qui, à tous les degrés de la hiérarchie, ont rivalisé de zèle pour la bonne marche de l'entreprise.

On vient de voir que les recettes d'exploitation de 1861 présentent sur celles de 1860 une augmentation de 3,017,770 fr. 94 c. Cette augmentation est ainsi répartie :

Voyageurs,	822,486 12
Bagages, marchandises à grande vitesse, valeurs, voitures et chevaux,	722,664 95
Bestiaux,	284,808 40
Marchandises de petite vitesse,	1,187,753 47
Total égal,	3,017,770 94

Toutes les branches de notre trafic présentent donc une amélioration marquée.

Nous avons transporté 255,289 voyageurs de plus qu'en 1860. Cette augmentation porte également sur les trois classes.

Dans le but de donner satisfaction au commerce de Bordeaux, la marche des trains-poste entre Paris et cette ville a été notablement accélérée. La durée du trajet a été réduite de treize heures à onze heures trente minutes.

L'augmentation de 722,664 fr. 95 c. sur les accessoires de la grande vitesse se divise ainsi :

Bagages et chiens,	31,323 90
Messagerie, chevaux et voitures,	422,282 60
Denrées,	313,304 »
Ensemble,	766,910 50
Diminution sur les finances,	44,245 55
Différence égale,	722,664 95

L'augmentation sur les bagages et chiens est la conséquence de celle que nous avons déjà signalée pour le transport des voyageurs.

L'augmentation de recette de la messagerie correspond à une augmentation de tonnage de 1,683 tonnes, dont 1,246 tonnes sont afférentes aux expéditions de Paris.

Le tonnage des denrées, en passant de 29,196 tonnes à 35,354 tonnes, a augmenté de 6,158 tonnes ou de 21 0/0. Sur cette augmentation, 2,581 tonnes étaient destinées au marché de Paris, et 3,577 aux marchés de province.

Sur le transport des finances, nous avons à constater une diminution de recette de 44,245 fr. 55 c. (ou 9.36 0/0), qui correspond à une diminution de 43,775,230 fr. dans la quotité des sommes transportées. Il faut l'attribuer exclusivement à la concurrence qui nous est faite par les tarifs extrêmement réduits de l'administration des postes pour le transport des valeurs. Par une interprétation de texte, à notre avis excessive, le gouvernement avait cru pouvoir étendre au transport des marchandises et des finances qu'il pourrait entreprendre, la gratuité sur la voie de fer, garantie par nos cahiers des charges au transport des lettres et des dépêches seulement. Les plaintes des Compagnies ont été écoutées en ce qui concerne le transport des marchandises ; espérons qu'elles le seront aussi en ce qui concerne le transport des finances et valeurs.

Les bestiaux ont donné une augmentation de recette de 284,808 francs ou de 7 0/0, qui porte exclusivement sur les bœufs et les porcs. Le transport des veaux a été stationnaire, et celui des moutons présente une diminution.

L'augmentation dans le nombre des bœufs porte sur les provenances de la basse Loire, du Poitou, du Périgord et de la Gascogne.

La diminution des moutons porte sur les expéditions de la basse Loire, des deux Charentes et du Limousin.

Toutes ces variations en plus et en moins n'ont intéressé que le marché de Paris ; nous avons transporté pour les marchés de province le même nombre d'animaux que les années précédentes.

Le tonnage des marchandises de petite vitesse, en passant de 2,098,000 tonnes à 2,303,000 tonnes, a présenté une augmentation de 205,000 tonnes ou 10 0/0, tandis que la recette n'a augmenté que de 1,187,753 fr. 47 c. ou ...60 0/0.

Le parcours moyen de la tonne de marchandise a diminué de 229 à 220 kilomètres.

Le tarif moyen perçu par tonne et par kilomètre a été de 0.0673, chiffre sensiblement le même que celui de l'année précédente.

Les marchandises qui ont fourni les augmentations de tonnage sont :

Les marchandises de détail,	54,600 tonnes.
Houilles et cokes,	47,700 —
Minerais, castines et matériaux de construction,	32,000 —
Grains et farines,	21,000 —
Plâtres et engrais,	17,000 —
Bois à brûler,	16,700 —
Fruits,	9,700 —

L'augmentation sur les marchandises de détail est un heureux symptôme, qui prouve que la consommation courante se développe, et par conséquent que le bien-être tend à se généraliser.

Sur les 47,700 tonnes de houilles et cokes en augmentation, 30,000 tonnes proviennent des bassins houillers français, et 17,700 tonnes de l'importation étrangère.

Les contrées que nous desservons exportent annuellement des quantités considérables de céréales. En 1861, non-seulement elles n'ont pas exporté, mais encore elles ont dû demander à l'importation 65,000 tonnes de grains ou farines pour parer à l'insuffisance de leur récolte. Bien que ce changement de régime, accidentel et anormal, ait procuré une augmentation de tonnage de 21,000 tonnes, comme le parcours moyen de la tonne a baissé de 50 kilomètres sur le tonnage total de 330,000 tonnes, nous avons eu en définitive sur cette branche de transports une réduction de recette de 700,000 francs environ.

L'augmentation de 9,700 tonnes signalées pour les fruits s'applique à des pommes et poires vertes dites *à cidre pelle* expédiées à Paris de l'Anjou et de la Sarthe.

Le tonnage total des sels transportés a été, comme l'année précédente, de 28,000 tonnes. La récolte ayant été presque nulle en 1860 sur les côtes de l'Océan, les salines de l'Est et de la Méditerranée ont alimenté en grande partie les départements desservis par notre réseau. Il en est résulté que le parcours moyen de la tonne de sel a diminué de 50 kilomètres, et que nous avons également, de ce chef, une réduction de recette de 60,000 francs environ.

Il s'est réalisé deux faits, dans le courant de l'exercice 1861, qui auront une influence marquée sur votre exploitation. Nous voulons parler de l'ouverture de la ligne de Limoges à Périgueux, et de celle du chemin direct de Paris à Nevers par Montargis.

La ligne de Limoges à Périgueux, mise en exploitation le 20 août, a rendu plus directs et plus actifs les rapports d'affaires du Bordelais, de la Charente et du Périgord avec le Limousin et le centre de la France. Un tonnage considérable de marchandises encombrantes qui ne pouvaient pas faire le grand tour par Orléans, même au prix de 0,035 et 0,03 par kilomètre que nous leur offrions, prennent et prendront tous les jours de plus en plus la nouvelle voie qui leur est ouverte. Sans doute pour les marchandises qui faisaient le détour par Orléans la distance de transport sera notablement diminuée, mais comme les taxes qu'elles paient sont restées sensiblement les mêmes, la diminution de parcours est à peu près compensée par une augmentation de recette kilométrique.

De plus, la nouvelle voie nous a permis d'établir un service direct de grande vitesse entre Bordeaux

Lyon, et de ramener ainsi sur notre ligne des voyageurs qui en étaient détournés par Cette et Beaucaire.

La ligne directe de Paris à Nevers par Montargis a été ouverte le 21 septembre dernier; elle a enlevé à notre réseau tout le trafic de Paris à Nevers et au delà, *et vice versâ*. Pendant la dernière année où nous l'avons conservé, c'est-à-dire du 21 septembre 1860 au 21 septembre 1861, ce trafic a produit une recette brute de 5,208,990 francs qui se décompose ainsi :

Voyageurs,	1,073,247
Bagages, messageries et autres accessoires du service de la grande vitesse,	549,122
Restitux,	131,648
Marchandises de petite vitesse,	2,858,973
Total égal,	5,208,990

Cette perte est très-considérable, sans doute; mais hâtons-nous de rappeler qu'elle n'est pas sans compensation. Chacun de vous sait, en effet, que la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée doit payer à la Compagnie d'Orléans la valeur de la cession que celle-ci lui a faite de sa part dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais. Nous recevons déjà pour cet objet, depuis le 1er janvier 1857, à titre de provision, une somme annuelle de 1,100,000 francs, qui a été portée à 2 millions de francs à partir du 21 septembre dernier, jour de l'ouverture de la ligne entière de Paris à Lyon par Roanne et Saint-Etienne. Pour vous édifier d'ailleurs complétement à cet égard, nous croyons devoir vous rappeler ici l'article 3 de la convention du 11 avril 1857, ratifiée par vous, article relatif à la fixation du prix de cette cession.

« Art. 3. — Le prix de la cession qui fait l'objet de la présente convention sera évalué et réglé ainsi qu'il suit :

« 1° Pour toute la période qui s'écoulera du 1er janvier 1857 jusqu'à l'ouverture de la ligne entière de Paris à Lyon par Roanne et Saint-Etienne, les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée paieront à la Compagnie d'Orléans une indemnité provisoire calculée sur le prix de un million cent mille (1,100,000 francs) par an.

« 2° A partir de l'ouverture de la ligne de Paris à Lyon par Roanne et Saint-Etienne, l'indemnité provisoire sera portée à deux millions (2,000,000) francs par an.

« 3° A l'expiration des trois premiers exercices complets, du 1er janvier au 31 décembre, comptés de l'ouverture de la ligne entière de Paris à Lyon par Roanne et Saint-Etienne, l'annuité à attribuer à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, à titre d'indemnité définitive, sera fixée et arrêtée par trois arbitres.

« Les arbitres tiendront compte dans leur appréciation, notamment de l'influence qu'aura pu exercer sur le trafic du réseau d'Orléans l'abrogation des dispositions des articles 9, 10 et 13 de la convention du 31 janvier 1855, ainsi que des dépenses restant à faire de l'exécution de la section de Roanne à Lyon par Tarare, et des produits probables de cette section.

« En ce qui concerne les annuités échues au moment du règlement arbitral, et spécifiées payables en argent, les arbitres décideront s'il y a lieu de maintenir ou de modifier le chiffre de ces annuités, et les parties se tiendront compte de la différence en plus ou en moins, s'il en existe.

« En ce qui concerne les annuités futures, le service en sera assuré par la délivrance entre les mains de la Compagnie d'Orléans, d'un nombre suffisant d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, portant 15 francs d'intérêt annuel, et remboursables par 500 francs, suivant un tableau d'amortissement réparti sur la durée de la concession de cette dernière Compagnie. Lesdites obligations seront d'ailleurs de même nature et de même forme que les obligations dites 3 0/0 déjà émises par les Compagnies de Lyon et de la Méditerranée. »

Le port de Saint-Nazaire se développe de jour en jour. Le premier bassin à flot, ouvert au commerce depuis cinq ans à peine, est devenu insuffisant pour recevoir tous les navires qui s'y présentent. La construction d'un second bassin a été décidée, et les travaux sont déjà commencés. Par suite de l'expédition du Mexique, le gouvernement a prescrit l'établissement immédiat du service transatlantique de Saint-Nazaire aux Antilles et au Mexique. Le premier départ est fixé au 14 avril prochain. Toutes ces circonstances auront évidemment sur notre trafic l'influence la plus heureuse.

Aux termes de la convention en date du 31 janvier 1855, la section de Juvisy à Corbeil devait être livrée à la Compagnie de Lyon le 7 avril dernier. Cette Compagnie a fait observer que cette section étant encore complétement isolée de sa propre exploitation ne pourrait être exploitée par ses soins; elle a insisté pour que la cession en fût ajournée jusqu'au 1er juillet 1863, époque probable de l'ouverture du raccordement de Villeneuve-Saint-Georges à Juvisy. Nous avons cru devoir accéder à cette demande, en stipulant toutefois que si, antérieurement à la cession effective, il devenait nécessaire de faire des travaux de réfection générale aux voies principales, ou des travaux d'agrandissement aux gares, ces travaux seraient à la charge de la Compagnie de Paris à Lyon.

Par réciprocité, cette Compagnie s'est chargée d'exploiter pour notre compte la section d'Arvant à Massiac, qui se trouve, elle aussi, momentanément séparée de l'ensemble de nos lignes.

Le traité intervenu à cet effet stipule une durée ferme jusqu'au 1er janvier 1864. Passé cette époque, il pourra être résilié de part et d'autre, six mois après avertissement. Pour se couvrir des frais d'exploitation, la Compagnie de Lyon-Méditerranée perçoit à son profit toutes les recettes brutes, jusqu'à concurrence de 8 000 francs par kilomètre. Au delà de cette limite, qui malheureusement n'est pas encore atteinte, le surplus des recettes brutes doit être partagé dans la proportion de 1/5e pour la Compagnie exploitante, et 4/5es pour la Compagnie d'Orléans.

En résumé, Messieurs, les résultats de l'exploitation de notre ancien réseau sont satisfaisants, à quelque point de vue qu'on les considère. Malgré la crise d'Amérique et la crise alimentaire qui ont cruellement éprouvé plusieurs industries que nous desservons, et dont les souffrances ont dû réagir sur nos recettes, malgré une perte de plus de 1,300,000 francs dans le trafic de Paris à Nevers et au delà pendant les trois mois de l'exercice, toutes nos sources de revenu sont en progrès et ont donné une augmentation totale de plus de 3 millions.

La progression constatée en 1861 se maintiendra-t-elle en 1862 ? Il est d'autant plus opportun de poser cette question, que quelques personnes ont vu dans les diminutions de recette des premiers mois un fait permanent de sa nature, et qu'elles l'expliquent par la concurrence que doivent se faire entre elles les diverses lignes du réseau au fur et à mesure que ses mailles deviennent plus serrées. Cette explication est en désaccord avec les faits connus et consommés.

Du 1er janvier au 4 mars 1862, les recettes de l'ancien réseau se sont élevées à la somme de	10,063,203 83
Pendant la période correspondante de 1861, elles avaient été de	11,054,870 84
Différence,	991,667 01

Or, à 100,000 francs près, cette diminution est celle qui résulte de la perte du Bourbonnais. En effet, nous avons vu plus haut que la diminution de recette, de ce chef, pouvait être de 5,200,000 francs pour l'année entière, et, par conséquent, de 900,000 francs pour les neuf premières semaines, du 1er janvier au 4 mars.

Si donc on fait abstraction de cette perte, pour laquelle il existe des compensations que nous connaissons, on constate d'une manière générale que jusqu'ici le trafic de la ligne, en 1862, a été le même qu'en 1861.

Si nous comparons les recettes de 1862 à celles de 1860, premier exercice où le dividende ait été fixé à 100 francs par action, le résultat est plus satisfaisant encore.

Recettes du 1er janvier au 4 mars 1860,	9,503,378 88
Recettes du 1er janvier au 4 mars 1862,	10,063,203 83
Différence en faveur de 1862,	555,083 95

Ainsi, dans cet intervalle de deux ans, la progression sur le trafic général de la ligne compense et au delà la perte du trafic du Bourbonnais. Sans avoir la prétention de supputer ici quels seront en définitive les résultats de l'exploitation de 1862, qui peuvent être influencés par tant de circonstances impossibles à prévoir dès à présent, nous croyons être en droit de dire que les détails qui précèdent sont de nature à écarter les inquiétudes qu'on a voulu faire naître.

Les renseignements statistiques qui viennent de vous être présentés ne concernent que l'ancien réseau. Nous vous rendrons compte brièvement de la situation des sections du nouveau réseau qui sont en exploitation.

Le chemin de Paris à Sceaux et à Orsay a donné une recette totale de 656,028 francs, c'est-à-dire une augmentation de 51,052 francs, ou 8 0/0 sur celle de 1860.

La section de Contras à Limoges et à Brive a été exploitée en 1861 sur une longueur de 132 kilomètres. Sa recette kilométrique, en passant de 9,073 à 9,813 francs, a augmenté de 8 0/0.

La ligne de Moulins à Montluçon a été soudée à l'ancien réseau le 9 décembre dernier, par l'ouverture de la section de Bourges à Montluçon. La longueur moyenne exploitée en 1861 a été de 94 kilomètres; la recette kilométrique, en s'élevant de 12,038 francs à 13,961 francs, a augmenté de 15.5 0/0.

Cette ligne a transporté :

Houilles et cokes, 257,204 tonnes : — augmentation sur 1860, 79,492 tonnes.

Castines, minerais et chaux, 68,313 tonnes : — augmentation sur 1860, 5,571 tonnes.

Fers et fontes, 29,051 tonnes : — augmentation, 4,511 tonnes.

Sur la section de Montauban au Lot et à Rodez, la recette kilométrique, en passant de 11,296 francs à 12,170 francs, a augmenté de 7 0/0.

Cette section a transporté :

Houilles et cokes, 118,720 tonnes : — augmentation sur 1860, 29,290 tonnes.

Castines, minerais et chaux, 88,565 tonnes : — augmentation, 1,048 tonnes.

Fers et fontes, 44,003 tonnes : — augmentation, 7,509 tonnes.

Dans les premiers mois de 1862, le progrès est encore plus marqué, et tout porte à croire qu'il se soutiendra.

II. — EMPLOI DU PRODUIT NET.

Ainsi que nous l'avons établi, les recettes présentent sur les dépenses un excédant de 35,878,904 fr. 31 c.

Nous vous proposons d'en régler l'emploi de la manière suivante :

3 0/0 de cette somme doivent d'abord être appliqués au fonds de réserve prescrit par les statuts.

Des prélèvements analogues ont déjà eu lieu sur les produits nets des trois exercices précédents. L'ensemble de ces prélèvements s'élève à la somme de 2,416,506 fr. 81 c. Si nous y ajoutons 3 0/0 de l'excédant des recettes sur les dépenses de cette année, soit 1,076,349 fr. 63 c., le fonds de la réserve statutaire se trouvera doté dès aujourd'hui d'une somme totale de 3,492,930 fr. 64 c.

La Compagnie a en perspective une situation qui exige de sa part un redoublement de vigilance. Indépendamment des causes générales qui peuvent agir sur nos revenus, il y a des causes particulières dont l'influence ne peut tarder à se faire sentir. Nous ouvrirons bientôt, par exemple, les chemins de Bretagne, et il est hors de doute que, dans les premiers temps, les recettes de ces chemins ne seront pas en rapport avec leurs charges. Aucun de vous n'ignore, en outre, les changements que le régime de 1865 doit apporter dans les conditions d'existence de toutes les Compagnies. Créer d'avance des ressources qui permettent de ménager les transitions, se réserver des facilités pour parer aux éventualités fâcheuses, telle est, Messieurs, la pensée qui a prévalu dans nos délibérations.

Vous donneriez assurément un louable exemple de modération et de prudence en vous y associant. Toutefois, nous ne pouvons méconnaître que cette assemblée est souveraine dans les questions de cette nature, et nous avons trop le sentiment de ses droits pour insister, autrement que par voie de conseil, sur une proposition qui, d'ailleurs, n'implique aucun principe capital.

Si donc l'assemblée avait le sentiment qu'il n'y a pas lieu de pousser la prévoyance aussi loin que nous aurions désiré le faire, nous nous conformerions à sa volonté en répartissant, comme par le passé, la totalité des bénéfices. Le revenu de 1861, dans ce cas, serait de 107 francs, et il resterait un excédant de 154,560 fr. 38 c. à porter au compte de 1862 comme premier article de recette.

En second lieu, par l'avis publié dans les journaux et relatif au dividende de 1861, nous avons annoncé que nous vous proposerions de constituer une réserve exceptionnelle qui n'en laisserait pas moins, pour l'exercice écoulé, un revenu de 100 francs par action. La somme qu'il s'agirait de mettre ainsi à part est de 2,373,221 fr. 47 c., et il nous a paru que cette mesure se recommandait par des considérations dignes de toute l'attention de cette assemblée.

Si, au contraire, vous vous ralliez à l'opinion du Conseil d'administration, la répartition du produit net (33,802,624 fr. 51 c., après déduction de la réserve statutaire), devra se faire de la manière suivante :

1° Amortissement du fonds social,	254,845 »
2° Pension de M. C. Lecomte,	12,000 »
3° Prélèvement brut de la part revenant aux employés de la Compagnie (1),	2,102,538 06

(1) *Décompte de la part revenant aux employés de la Compagnie.*

Le produit net est de 35,878,904 31

dont il convient d'abord de déduire :

4° Reste appartenant aux actionnaires,		32,373,221 47
Somme égale,		34,802,024 51

Sur la somme de 32,373,221 fr. 47 c., il a été payé, au 1er octobre 1861, un à-compte de 30 francs par action, soit, 9,000,000 »

Il serait payé, à partir du 1er avril, 70 francs par action pour solde, soit 21,000,000 »

Et il resterait, ainsi qu'on vous l'a expliqué tout à l'heure, une somme de 2,373,221 fr. 47 c. à porter à un compte particulier comme réserve disponible.

Quant aux comptes qui constatent, soit notre situation financière, soit les faits relatifs à notre exploitation, ils seront soumis, comme par le passé, avec toutes pièces à l'appui, à la commission de vérification que vous nommez vous-mêmes chaque année, et qui vous communique directement, ainsi que vous l'avez vu tout à l'heure pour l'exercice précédent, le résultat de son travail et de ses investigations.

CHAPITRE III.

QUESTIONS D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

La plupart d'entre vous ont surtout été préoccupés, depuis quelques semaines, d'une émission d'actions nouvelles. C'est là, en effet, Messieurs, une question importante, qui a été l'objet de longues négociations, et dont il est essentiel de bien caractériser et la nature et la portée.

L'idée d'une augmentation du fonds social de la Compagnie date de 1859. Ce n'est pas de nous qu'elle pouvait venir : le crédit de nos obligations sur le marché était trop solidement établi pour qu'un doute s'élevat dans notre esprit sur la possibilité d'achever nos travaux par des émissions successives de ces titres. Mais, à cette époque, dans les commissions du conseil d'État et du Corps législatif, plusieurs membres furent frappés du petit nombre relatif de nos actions, et on nous demanda l'engagement d'augmenter le capital de la Société.

Nous pensions alors, et nous pensons encore aujourd'hui, qu'en exigeant de la Compagnie cette augmentation de capital, on cédait à des appréhensions sans fondement réel. Ce n'est pas, en effet, le nombre des actions d'une Société qui constitue la véritable garantie de ses prêteurs, mais bien la somme des produits que ces actions se partagent chaque année, après l'acquittement de toutes les charges. Plus cette somme est importante, plus la garantie est entière. En tenant compte de cette considération, et en comparant la situation de la Compagnie d'Orléans à celle des autres Compagnies, il était facile de reconnaître que les porteurs de nos obligations se trouvaient dans des conditions de sécurité aussi complètes qu'ils pouvaient le désirer, et l'empressement du public à rechercher ces titres, chaque fois qu'ouvrait une souscription nouvelle, était la preuve manifeste qu'à cet égard le public n'avait pas besoin d'être édifié.

Mais enfin, si notre opinion personnelle, si même celle du public qui engageait ses épargnes dans les valeurs représentant nos emprunts, ne pouvaient peser d'un poids décisif dans la balance des intérêts qui se discutaient alors. C'était le moment où les conventions relatives à l'établissement du second réseau étaient revisées dans un esprit de réparation et de bienveillance. Le gouvernement consentait à limiter la perte possible sur le revenu des actionnaires, et prenait à son compte, par la garantie d'intérêt étendue à l'intégralité du capital fixé pour l'exécution des concessions nouvelles, une notable partie des charges qu'elles pouvaient entraîner. Du moment où, en retour de ces avantages, et comme condition même du nouveau traité, on insistait pour obtenir l'engagement de fournir à nos prêteurs une garantie additionnelle, il ne nous était plus possible de la refuser, quelque superflue qu'elle pût nous paraître. Nous acquiesçâmes, en conséquence, à la demande qui nous était faite, en nous réservant jusqu'en 1865, époque de la mise en vigueur de la nouvelle convention, pour choisir le moment le plus favorable à une opération financière de cette importance.

Dans ces derniers temps, et par suite de circonstances générales qui devaient inspirer au gouvernement le désir de dominer, sur le marché des capitaux, l'affluence des valeurs à revenu fixe, nous avons été invités à réaliser les prévisions qui avaient servi de base à la convention de 1859, et c'est ainsi que la question s'est trouvée ouverte, plus tôt peut-être qu'elle ne l'eût été par le cours naturel des choses. Mais en demeure de présenter un projet, le Conseil s'est avant tout attaché à sauvegarder le principe d'une émission au pair. Bien des motifs justifient ce principe en lui-même. Mais, dans les conditions particulières où l'émission actuelle devait se faire, il nous paraissait absolument nécessaire que les actions nouvelles ne fussent pas offertes à un prix supérieur au taux du remboursement. Il n'y a pas lieu d'entrer ici dans le détail des négociations qui ont abouti à la publication du 20 mars. Qu'il nous suffise de constater que la décision du Conseil a été portée à la connaissance de tous dès le jour même où elle a pu être prise, et que le mode auquel nous attachions une légitime importance a définitivement obtenu l'approbation du gouvernement.

Il est bien peu d'entre vous, sans doute, qui ne connaissent aujourd'hui toutes les conditions de l'émission projetée. Nous devons néanmoins les résumer dans ce rapport, après avoir reproduit la lettre de S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui constate l'autorisation du gouvernement.

Voici le texte de cette lettre déjà publiée :

« Paris, le 19 mars 1862.

» *Messieurs les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.*

» Messieurs,

» J'ai l'honneur de vous informer qu'après m'être concerté avec Son Excellence M. le ministre des finances, je vous autorise à créer trois cent mille (300,000) actions nouvelles, au pair de cinq cents francs (500 fr.) remboursables au même taux.

» Les actions devront être exclusivement réservées aux porteurs des actions anciennes et réparties entre eux à raison d'une action nouvelle par chaque action ancienne.

» Toutefois, l'administration se réserve expressément la faculté, lorsque les fonds de cette nouvelle création de titres seront dépensés d'exiger, si elle le juge utile, la création d'un nouveau capital-actions jusqu'à concurrence du chiffre de soixante-dix millions de francs (70,000,000 fr.).

» Recevez, etc., etc.

» *Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

» *Signé :* ROUHER. »

Il n'y a rien à dire en ce moment touchant la faculté réservée au gouvernement d'exiger plus tard, *s'il le jugeait utile*, la création d'un capital supplémentaire en actions, jusqu'à concurrence de 70 millions. C'est là une question dont la solution reste subordonnée à beaucoup d'éventualités, et il est permis de croire qu'il pourrait bien ne pas y être donné suite.

Dans tous les cas, ce n'est qu'une réserve dont il ne sera pas usé avant trois ans, et elle a du moins l'avantage de déterminer à l'avance la limite extrême que ne pourrait dépasser l'augmentation du fonds social.

Quant à l'opération actuelle, celle qui vous intéresse d'une manière immédiate, voici en quoi elle consiste :

Votre fonds social est nominalement aujourd'hui de 150 millions : il sera doublé.

Trois cent mille actions le représentent : il sera créé trois cent mille actions nouvelles, à raison de *une* pour chacune de celles que vous possédez actuellement.

Le fonds social sera ainsi porté au chiffre de 300 millions et représenté désormais par 600,000 titres.

Les actions de jouissance participeront à la souscription comme les actions entières.

L'émission est faite à 500 fr., et les versements, échelonnés sur trois années, coïncideront avec les époques où le revenu de vos anciennes actions vous est distribué.

Ceux d'entre vous qui ne voudront pas profiter des délais accordés pourront libérer immédiatement de 250 francs leurs titres nouveaux, afin de les rendre négociables à la Bourse, et des dispositions seront prises ultérieurement pour faciliter la libération intégrale des titres.

Jusqu'au 1er janvier 1865, les nouvelles actions jouiront d'un intérêt de 5 0 0 sur les versements effectués, et, à partir du 1er janvier 1865, elles seront complétement assimilées aux actions actuelles, c'est-à-dire qu'elles auront les mêmes chances, les mêmes conditions d'amortissement, et qu'elles entreront en partage du produit net à raison de 1/600,000 pour chaque action.

Cette combinaison est certainement la plus avantageuse qui pût être adoptée pour les actionnaires. Aussi avons-nous pris des mesures pour qu'aucun d'eux ne fût privé d'exercer un droit qui ne pourrait être abandonné sans préjudice pour les titres dont il est en ce moment possesseur. Ainsi que l'a annoncé l'avis du 20 mars, des facilités sont accordées à ceux qui n'auraient pas les capitaux nécessaires pour effectuer les versements à la suite desquels la nouvelle action devient négociable.

Enfin, Messieurs, nous croyons avoir le droit de dire qu'en une conjoncture qui pouvait affecter la fortune d'un grand nombre de familles, vos administrateurs ont défendu vos intérêts, autant qu'il a pu dépendre d'eux, et ont cherché à aplanir les difficultés que présente parfois, pour les petits porteurs, l'exécution des projets adoptés dans leur intérêt.

Un point qu'il importe de ne pas perdre de vue dans toute cette affaire, c'est que l'émission des nouvelles actions n'apportera qu'une modification peu sensible à la situation antérieure, telle qu'elle résultait de la convention de 1859. Les produits nets auront un plus grand nombre de copartageants ; mais, en compensation, les actionnaires seront exonérés d'une charge de *huit millions et demi*, représentant l'intérêt et l'amortissement de 150 millions qui, sous forme d'emprunt, grèvent aujourd'hui l'exploitation.

En définitive, la mesure doit avoir plutôt pour effet de transformer les éléments du capital appliqué à l'exécution de nos concessions primitives, que d'en amoindrir les résultats.

Précédemment, ce capital se composait d'une somme plus considérable d'emprunts, donnant lieu, chaque année, au prélèvement de charges fixes. Désormais, il y aura moins de fonds empruntés, par conséquent moins de charges fixes, et plus de revenus à répartir entre les actionnaires qui se seront substitués aux créanciers. Voilà ce qu'il faut se dire pour rester dans les termes d'une appréciation vraie et pratique.

Par suite de la modification qui va être introduite dans la constitution du fonds social, par suite aussi des changements qui sont la conséquence des conventions de 1859, les statuts de la Compagnie sont appelés à subir eux-mêmes un remaniement. La révision a été faite avec soin par une commission spéciale, et nous vous demandons de soumettre ce projet à l'homologation du gouvernement.

Dès le début de ce rapport nous avons fait allusion à une question qui n'appelle aucun vote de la part de cette assemblée, mais dont nous devons vous dire quelques mots, parce qu'il convient que tous nos actes importants vous soient connus.

Il s'agit du système d'assurances adopté pour couvrir contre les risques d'incendie, les bâtiments qui dépendent de notre exploitation, le matériel qu'on emploie, les marchandises et valeurs sur lesquelles elle exerce

Jusqu'à ces derniers temps, nous nous trouvions lié par des engagements remontant à une époque assez ancienne, vis-à-vis des sociétés dont l'industrie consiste prendre ces risques à leur compte, moyennant le paiement annuel d'une prime fixe. Ce système a été expérimenté par la Compagnie pendant une période de vingt ans; et, sans entrer ici dans des détails qui ne seraient pas à leur place, nous pouvons dire en toute confiance que la résolution d'y renoncer a été prise par le Conseil en parfaite maturité.

Le nouveau système auquel nous nous sommes arrêtés, celui de l'*assurance directe*, a reçu lui-même déjà la sanction d'une longue pratique. Ni l'État, ni les grandes industries, ni les sociétés d'armements maritimes ne recourent à autrui pour l'assurance de leurs bâtiments, de leur matériel, à moins de circonstances exceptionnelles qui ne se présentent point dans notre entreprise. Chez nous les risques sont divisés, les immeubles disséminés sur une grande étendue de territoire; les valeu

1° La somme de 1,350,000 » montant de la part de la Compagnie dans le produit du Bourbonnais ;		
2° Le montant de la réserve statutaire,	1,070,366 83	
3° Le montant de la réserve exceptionnelle,	2,373,221 17	4,799,591 30
Reste,		31,079,403 04
A déduire avant le prélèvement de la participation :		
1° Reliquat de l'exercice précédent,	71,200 72	
2° Amortissement du capital,	254,845 »	
3° 40 francs par actions,	12,000,000 »	
4° Pension de M. Casimir Leconte,	12,000 »	
Ensemble,	13,338,045 72	12,338,045 72
Reste,		18,741,357 32

Sur lesquels le prélèvement en faveur des employés doit être exercé de la manière suivante :

1° 15 0/0 sur la somme de 10,588,235 fr. 20 c. nécessaire pour par faire un dividende de 70 francs, avec la somme de 12,000,000 déduite ci-dessus,	1,588,235 29
2° 10 0/0 sur la somme de 3,333,333 fr. 33 c. nécessaire pour atteindre 10 francs de plus, soit un dividende de 80 francs,	333,333 33
3° 5 0/0 sur la somme de 4,819,788 fr. 70 c. nécessaire pour compléter un dividende de 100 francs,	240,969 42
Total du prélèvement,	2,162,538 04

Google

ne restent pas agglomérées sur un même point, elles circulent incessamment. Sauf quelques centres spéciaux sur lesquels une surveillance toujours active peut prévenir ou comprimer l'incendie, nulle part le feu ne trouverait une proie immense à dévorer.

Désormais, en vertu de la décision que nous avons prise, un compte spécial d'assurance sera ouvert dans nos livres. Chaque année, une somme de 200,000 francs, prélevée sur les produits de l'exploitation, sera portée au crédit de ce compte, et l'on inscrira au débit le montant des dommages causés par le feu. Comme il pourrait arriver qu'après plusieurs années passées sans sinistre important, un incendie plus considérable amenât des pertes sérieuses, notre intention est de ne régler définitivement ce compte que tous les dix ans : de cette façon, les années heureuses compenseraient les années mauvaises, et l'on n'aurait à craindre, en aucun cas, de voir les recettes d'un exercice atteintes par des sinistres dans une proportion démesurée.

Ce qui s'est produit dans le passé se produira, selon toute probabilité, dans l'avenir. De même que, depuis vingt ans, il y a eu moins de remboursements faits à la Compagnie que de primes payées par elle, de même il y aura sans doute, dans chaque période décennale, moins de dommages à porter au débit du compte ouvert, dès le 1er janvier 1862, que de prélèvements inscrits à son crédit. Nos réserves seraient là, d'ailleurs, pour faire face aux événements les plus imprévus.

Par une des résolutions prises dans l'assemblée générale de l'année dernière, nous vous avons donné les pouvoirs nécessaires à l'effet de nous procurer les parcelles de terrain qui pourraient être utiles pour l'appropriation de l'immeuble dans lequel doit être définitivement établi le service central de la Compagnie. Il est devenu nécessaire, pour l'exécution de cette résolution, de céder à un des propriétaires voisins une petite parcelle de terrain qui a une superficie de 25m,25, et qui dépend de l'immeuble contigu au jardin.

Nous avons opéré cette aliénation en réservant tous vos droits, et nous vous prierons aujourd'hui de la ratifier par un vote spécial.

L'installation de notre service central dans les locaux actuels a dû suivre de si près le jugement d'expropriation qui nous forçait d'abandonner l'hôtel de la rue de la Chaussée-d'Antin, qu'elle a présenté d'assez nombreuses difficultés. Nous avons toutefois réussi à les surmonter, et à opérer, sans interruption dans le service, non-seulement le déplacement de nos divers bureaux, mais aussi le transport et la remise en bon ordre des caisses où sont confiés à notre garde plus de douze cent mille titres. Maintenant les ouvriers sont à l'œuvre pour édifier, sur les terrains restés libres, les bâtiments où nos bureaux doivent être définitivement établis.

Les plans adoptés par le Conseil ont paru bien appropriés à la destination que ces bâtiments doivent avoir. Point de luxe dans la décoration extérieure, mais partout accès facile pour le public, dont l'affluence est quelquefois si considérable aux époques de grande échéance. Le prix d'achat du nouvel immeuble, vous le savez, Messieurs, a été d'environ 1,500,000 francs, y compris les indemnités pour résiliation de baux. Les constructions qui vont être faites pourront coûter, au maximum, une somme à peu près égale : soit, en totalité, 3 millions environ. Si vous voulez bien considérer que notre ancien hôtel de la Chaussée-d'Antin, et les terrains en dépendant ont été vendus à la Ville cinq millions et que pour les trois cinquièmes de ce prix la Compagnie aura, à quelques pas du square sur lequel va déboucher la Chaussée d'Antin, un établissement spacieux, commode, conçu surtout en vue des rapports de plus en plus nombreux que le public est appelé à entretenir avec nos divers services, vous penserez sans doute que la Compagnie a fait en cette circonstance acte de bonne administration, puisqu'elle a pu s'assurer tous ces avantages sans se départir des principes d'économie bien entendue qu'il n'est jamais sage d'oublier.

Nous arrivons enfin, Messieurs, à une dernière question, celle qui touche à l'organisation de notre personnel supérieur.

Disons tout de suite qu'en se prêtant à des modifications devenues nécessaires, le Conseil a eu la satisfaction de conserver à la Compagnie tous les concours et tous les dévouements dont il peut mieux que personne apprécier la valeur. Bien loin d'avoir pour résultat d'affaiblir leur coopération, la nouvelle organisation doit, par une meilleure répartition du travail et de la responsabilité, permettre à nos principaux fonctionnaires de rendre des services plus efficaces encore, s'il est permis d'employer ce mot quand il s'agit d'hommes auxquels la Compagnie doit déjà tant.

Depuis quelques années, vous le savez, notre tâche s'est développée dans des proportions tout à fait inattendues. L'étendue des chemins exploités, l'importance des travaux en cours d'exécution, vont sans cesse croissant. D'ici à trois ans, 3,000 kilomètres seront livrés à la circulation, tandis qu'il restera encore de nombreuses lignes à construire. Les forces humaines n'ont pas une facilité d'expansion qui les tienne constamment en rapport avec l'agrandissement des œuvres auxquelles elles se consacrent. Notre directeur et notre chef d'exploitation commencent donc à être trop chargés pour la bonne expédition des affaires. Il est temps de diminuer le fardeau, en le divisant.

Après avoir exercé pendant dix ans les fonctions actives de la direction, et prêté le plus utile concours aux travaux et aux actes importants qui ont marqué cette période, M. Didion nous a demandé d'être exonéré de la gestion proprement dite et des sujétions qui s'y rattachent.

Cette demande nous eût causé de vifs regrets, s'il n'eût été facile, en donnant à M. Didion un successeur pour toutes les attributions définies à l'article 32 des statuts, de lui réserver à lui-même une situation en harmonie avec le rang qu'il avait occupé parmi nous. Il y a, en effet, en dehors de cette masse d'affaires courantes et d'opérations administratives, auxquelles suffit à peine un très-nombreux personnel, et qui appellent incessamment l'intervention du directeur, des négociations à suivre avec les ministres, avec les autres Compagnies, pour des questions qui ont besoin d'être conduites avec une certaine liberté d'action et d'esprit. Ces questions d'ordre général et supérieur, M. Didion continuera à les traiter. Il sera en outre chargé de la haute inspection des travaux, du contrôle de tous les services, de suivre et de présenter, soit au ministère, soit ailleurs, les projets relatifs à la construction, de correspondre avec qui de droit pour toutes les affaires qui lui sont réservées. Au Conseil, dans les commissions, il apportera, comme par le passé, le tribut de ses lumières et de son expérience.

Nous voyez, Messieurs, que la mission de M. Didion ne perd rien de son importance, et qu'elle justifie le titre de *délégué général du Conseil* que nous avons cru devoir y attacher.

M. Solacroup était naturellement désigné à notre choix pour le poste de directeur, dans les conditions nouvelles qui doivent, en simplifiant l'exercice du pouvoir, accroître son efficacité. M. Solacroup est, lui aussi, un ancien serviteur de la Compagnie. Le Conseil l'a vu à l'œuvre pendant longtemps, soit comme ingénieur chargé d'une partie des travaux de construction, soit comme chef des grands services de l'exploitation, et il a pu juger sa rare aptitude dans ces deux emplois qui exigent des qualités si diverses. Il est donc sûr, en lui remettant l'autorité supérieure, de la confier à des mains habiles à l'exercer selon l'esprit à la fois ferme et conciliant qui a toujours animé votre administration. Aussi cette nomination nous a-t-elle trouvés unanimes. Les statuts (article 28) vous réservent le droit de déterminer, sur la proposition de vos administrateurs, le traitement et les avantages attribués au directeur. Une résolution vous sera présentée à cet effet. Elle est conforme aux arrangements que vous aviez précédemment approuvés.

Nous aurons rempli le programme des communications que nous avions à vous faire quand nous vous aurons fait connaître les noms des membres du Conseil dont le mandat expire cette année.

Ce sont : MM. Bénat,
Durand,
De Fougères,
Lacroix,
Marc.

Aux termes de l'article 19 des statuts, les membres sortants peuvent être réélus.

Il avait été déposé, pour l'assemblée générale, 89,292 actions par 1,436 porteurs.

Le nombre des actionnaires présents à la réunion était de 1,331, représentant 82,486 actions et réunissant 2,583 voix.

Résolutions de l'assemblée générale.

RÉSOLUTION

relative à l'aliénation d'une parcelle de terrain dépendant de l'hôtel de la rue de Clichy, 19.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil développée dans le rapport,

Approuve la vente faite à M. et Mme Berthier, par acte passé devant Me Delapalme et son collègue, notaires à Paris, le 28 mars présent mois, d'une parcelle de terrain, d'une contenance de 25m.q.25, dépendant du jardin de l'hôtel de la rue de Clichy, moyennant le prix de 4,050 francs.

RÉSOLUTION

relative à l'aliénation d'une partie des établissements formant la régie d'Aubin.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil développée dans le rapport,

Vu l'article 46 des statuts,

L'article 13 de la convention passée entre S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie, le 11 avril 1857,

Donne au Conseil tous pouvoirs à l'effet de disposer, ainsi qu'il avisera, à tels prix, charges, clauses et conditions qu'il déterminera au mieux des intérêts de la Compagnie, des concessions houillères de Saint-Santin et Latapie, situées dans l'arrondissement de Villefranche (Aveyron).

RÉSOLUTION

relative à une convention passée entre la Compagnie et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport,

Vu l'article 46 des statuts,

Approuve la convention passée, le 21 septembre 1861, entre la Compagnie et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et aux termes de laquelle la remise à faire à cette dernière Compagnie de la section de Juvisy à Corbeil a été ajournée au jour de l'ouverture du raccordement de Villeneuve-Saint-Georges à Juvisy, sans que, toutefois, la remise puisse être postérieure au 1er juillet 1863.

RÉSOLUTION

relative à la fixation du traitement de M. Solacroup, nommé directeur.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil développée dans le rapport,

Vu les articles 22 et 29 des statuts,

Vu la décision du Conseil d'administration, du 3 mars 1862, qui nomme directeur de la Compagnie M. Solacroup, ingénieur des ponts et chaussées, chef de l'exploitation,

Fixe le traitement de M. Solacroup, en qualité de directeur, à 30,000 francs par an.

RÉSOLUTION

relative à l'augmentation du fonds social et à l'émission de trois cent mille actions nouvelles.

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport ;

Vu les articles 4, 5, 46 et 47 des statuts,

Décide :

Le fonds social de la Compagnie est porté de 150 millions de francs à 300 millions ; en conséquence, il sera émis trois cent mille actions nouvelles qui, avec les trois cent mille actions déjà existantes, porteront à six cent mille le nombre de titres représentant le fonds social.

Les actions de la présente émission sont exclusivement réservées aux porteurs des actions actuelles.

Elles leur seront attribuées au pair de 500 francs, à raison d'une action nouvelle pour une action ancienne.

Les actions de dividende, dites de jouissance, auront le même droit que les actions entières pour la souscription des nouveaux titres.

Pendant les années 1862, 1863 et 1864, les nouvelles actions recevront un intérêt de 5 0/0 sur les versements effectués.

Tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'administration à l'effet de déterminer les époques des versements, les conditions et la durée de l'amortissement.

RÉSOLUTION

relative à la modification des statuts ;

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport ;

Vu les articles 46, 47 et 62 des statuts ;

Vu la résolution précédente relative à l'augmentation du fonds social ;

Vu les lois et décrets des 17 juin 1857 et 11 juin 1859, ensemble les conventions y annexées ;

Donne tous pouvoirs au Conseil d'administration à l'effet d'introduire dans les statuts les modifications qui sont la conséquence de la résolution et des lois, décrets et conventions ci-dessus visées.

Le directeur est autorisé à passer tous actes en conséquence.

RÉSOLUTION

relative à la fixation du dividende de 1861.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, le revenu de 1861 est fixé à 100 francs par action.

En conséquence, et attendu qu'une somme de 30 francs par action a déjà été payée, à titre d'intérêt et d'à-compte sur le dividende, le solde restant à payer est fixé à 70 francs.

RÉSOLUTION

relative à la nomination d'une commission de cinq actionnaires pour l'examen des comptes de l'exercice 1861.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, les comptes des recettes et des dépenses, tant de premier établissement que d'exploitation, pendant l'exercice 1861, seront soumis à une commission d'actionnaires chargée d'en faire son rapport à l'assemblée générale dans sa réunion ordinaire de l'an prochain.

Sont nommés membres de cette commission :

MM. Blondel,
Esquirol,
Le comte de la Panouse,
Le comte de Saint-Aignan,
Halloy.

RÉSOLUTION

relative à la nomination de cinq administrateurs, par suite d'expiration de mandat.

Sont élus administrateurs, pour cinq années :

MM. Bénat,
Durand,
De Fougères,
Lacroix,
Marc.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires du 29 mars 1862.

Messieurs,

Nous venons de nouveau, conformément aux statuts de la Compagnie, vous exposer la situation de notre entreprise, soumettre nos comptes à votre approbation, et vous présenter les résultats de l'exploitation des lignes de l'Ouest, pendant l'année écoulée de 1861.

Nous ne croyons pas devoir revenir aujourd'hui sur les bases et les conditions des conventions passées avec l'Etat, par la Compagnie, les 29 juillet 1858 et 11 juin 1859; nous pensons vous avoir dit, dans nos deux derniers rapports, du 26 mars 1861 et du 29 mars 1860, tout ce qui était nécessaire pour vous faire bien connaître l'esprit et les dispositions de ces conventions, et pour vous mettre à même d'apprécier les résultats que pourra produire sur l'avenir de notre Compagnie l'application de ces nouvelles dispositions.

Nous croyons cependant devoir reproduire ici ce que nous disions dans notre rapport de l'année dernière, en terminant l'exposé de la convention; c'est que si les bases admises « par l'Etat, dans les conventions passées avec les Compagnies, étaient reconnues inexactes, si les prévisions admises ne se réalisaient pas, et si les Compagnies ne parvenaient pas, avec les produits nets de leur ancien réseau, à couvrir, sans perte notable, les charges que leur nouveau réseau peut leur apporter, il y aurait nécessité et justice, de la part du gouvernement, à modifier une convention, qui, dans l'esprit des deux parties, a eu pour but avoué, et non contesté, l'amélioration de la situation des Compagnies. »

Mais il ne nous appartient pas de devancer l'avenir et de prévoir dès aujourd'hui des mesures dont l'utilité, si elle se fait sentir, ne pourra être bien constatée aux yeux du gouvernement, comme aux yeux du public, que dans un temps plus ou moins long.

Nous nous bornerons, en conséquence, dans le présent rapport, à vous exposer les résultats de notre exploitation pendant l'année 1861; ces résultats ont été satisfaisants, et nous allons vous en présenter les détails, dans la forme déjà admise pour nos précédents comptes rendus.

Ce rapport sera, comme les rapports sur les exploitations de 1859 et 1860, divisé en quatre parties :

La première traitera des dépenses de construction faites sur les lignes de chacun de nos trois réseaux;

La deuxième sera relative aux recettes brutes de l'exploitation de nos trois réseaux;

La troisième, aux dépenses et aux produits nets de cette exploitation;

Et, enfin, la quatrième vous présentera la situation financière de la Compagnie.

DES DÉPENSES DE CONSTRUCTION

Faites sur les lignes de chacun des trois réseaux.

Les dépenses payées, sur les lignes de l'Ouest, par la Compagnie fusionnée, s'élevaient, au 31 décembre 1860, à	279,682,586 21
auxquelles nous avons eu à ajouter, pendant l'année 1861, par suite du règlement d'anciens comptes de terrains,	3,989 66
Le compte général de la fusion, au 31 décembre 1861, est ainsi de	279,886,575 87
Les dépenses faites sur toutes nos lignes, pendant les six années de 1855, 1856, 1857, 1858, 1859 et 1860, se sont élevées, déduction faite des produits de l'exploitation des réseaux mixte et nouveau, à	284,690,585 07
Les dépenses faites en 1861, toujours déduction faite des produits nets des deux réseaux mixte et nouveau, montant à	39,617,391 07
Total,	604,200,552 91
dont il faut déduire pour la dépense du renouvellement de la voie de Paris au Havre et à Dieppe, dépense dont il sera parlé tout à l'heure et qui est à amortir dans un délai de quinze années, sur les produits de l'exploitation,	8,156,351 55
Et le total net des dépenses faites sur toutes nos lignes, au 31 décembre 1861, s'élève à	596,044,201 36

qui se répartissent ainsi qu'il suit :

Ancien réseau,	429,982,413 85
Réseau mixte, après déduction des produits nets de l'exploitation,	94,577,001 56
Nouveau réseau, après déduction des produits nets de l'exploitation,	71,484,785 95
Total pareil,	596,044,201 36

Mais, pour connaître au juste les dépenses réellement faites par la Compagnie, il convient de déduire des chiffres que nous venons de donner les subventions qui ont été accordées, soit par le gouvernement, soit par les départements, soit enfin par les villes ou les localités intéressées, et qui ont été encaissées jusqu'à ce jour, subventions qui s'élèvent, savoir :

Pour l'ancien réseau, à	12,977,049 06
Pour le réseau mixte, à	32,000,000 »
Pour le nouveau réseau, à	200,000 »
Ou, ensemble, à	45,177,049 06

Et il reste, pour les dépenses réellement faites par la Compagnie, au 31 décembre 1861 :

Sur l'ancien réseau,	417,005,364 79
Sur le réseau mixte,	62,577,001 56
Sur le nouveau réseau,	71,284,785 95
Total général des dépenses faites par la Compagnie avec ses propres capitaux, sur toutes les lignes dépendant de sa concession,	550,867,152 30
Sur cette somme, les 300,000 actions de la Compagnie, à 500 francs par action, figurent pour	150,000,000 »
Et nous avons dû couvrir par des obligations une dépense totale de	400,867,152 30

DES DÉPENSES DE CONSTRUCTION

De l'ancien réseau.

Nous n'avons cette année entrepris aucun travail de quelque importance sur nos lignes de l'ancien réseau; nous nous sommes bornés à continuer et à achever en partie les grands travaux dont nous vous avons entretenus dans notre dernier rapport, savoir :

1° Le renouvellement de la voie de Paris au Havre et à Dieppe;

2° La reconstruction, sur la ligne de Malaunay à Dieppe, de tous les ponts en charpente établis sur la Scie;

3° L'établissement d'une seconde voie sur cette même ligne de Malaunay à Dieppe, seconde voie devenue indispensable par suite de l'augmentation des communications entre la France et l'Angleterre, par la voie de Dieppe et Newhaven;

4° L'établissement d'une seconde voie entre Lizieux et Caen, rendue nécessaire par l'ouverture de la ligne entière du Mans à Méxidon;

5° L'agrandissement d'un certain nombre de nos gares devenues insuffisantes par suite de l'augmentation du trafic, comme les gares de Batignolles et de Vaugirard à Paris, la gare de Saint-Sever à Rouen, les gares de Caen, de Méxidon, du Mans, de Mantes, et un grand nombre de gares secondaires réparties un peu sur toutes les lignes de notre ancien réseau;

6° Des travaux importants de consolidation de talus en tranchées et en remblais, et de ballastage sur la ligne de Mantes à Caen, notamment aux abords du souterrain de Bréval;

7° Enfin, la construction d'un supplément de matériel roulant nécessaire pour parer aux nouveaux besoins qu'a créés le développement de notre trafic.

Toutes les dépenses faites sur l'ancien réseau, en 1861, montent à	11,449,256 73
Les dépenses faites antérieurement au 1er janvier 1862, s'élevaient à	426,483,510 61
auxquelles nous avons eu à ajouter, par suite de règlements d'anciens comptes de terrains, antérieurs à la fusion,	3,999 66
Et nous avons pour le total des dépenses faites sur l'ancien réseau, au 31 décembre dernier,	438,138,765 40
Déduisant les subventions reçues de l'Etat,	12,977,049 06
On aura pour les dépenses faites par la Compagnie,	425,161,716 34

Mais dans cette somme est comprise la dépense afférente au renouvellement de la voie de Paris au Havre et à Dieppe qui, aujourd'hui que le travail est terminé, doit sortir du compte de construction pour être reporté à un compte spécial destiné à être amorti, en quinze années, sur les produits de l'exploitation.

Cette dépense monte à	8,156,351 55
Et il reste à porter, comme dépense faite sur la construction par la Compagnie jusqu'au 31 décembre 1861,	417,005,364 79

Les dépenses relatives au renouvellement complet de la ligne de Paris au Havre et à Dieppe se sont élevées à la somme totale de 13,487,893 fr. 82 c.; mais cette dépense a été divisée en deux parts : l'une, qui a été portée à un compte spécial et qui doit être amortie en quinze années sur les produits de l'exploitation comme nous vous l'avons dit dans notre rapport de l'année dernière, s'applique à toutes les dépenses relatives au renouvellement proprement dit des matériaux de la voie, rails, coussinets, traverses, coins, chevillettes changements et croisements de voie, et à la main-d'œuvre de ce renouvellement; cette première part de la dépense monte à (1) 8,156,351 fr. 55 c.

L'autre part s'élevant à 5,331,542 27
s'applique à des dépenses qui appartiennent au compte général de premier établissement, comme ayant eu pour objet des travaux neufs et d'amélioration de la voie, tels que l'augmentation donnée au poids des rails, l'augmentation du nombre des traverses, les matériaux et la main-d'œuvre nécessaires à l'éclissage de la nouvelle voie (l'ancienne voie n'était pas éclissée), enfin la substitution d'un ballast durable à un ballast en craie, c'est-à-dire en pierre très-gélive, qui ne permettrait pas d'entretenir convenablement la voie.

Total pareil, 13,487,893 fr. 82 c

(1) Pour amortir cette somme de 8,156,351 fr. 55 c en quinze ans, au taux de nos emprunts ordinaires dans ces dernières années, qui a été en moyenne de 5.75 0/0, il fallu créer une annuité calculée à raison de 10,128,751 0 par an, dont 5.75 applicables à l'intérêt, et 4,378,751 0/ applicables à l'amortissement, soit une annuité totale d 826,130 fr. 55 c., qui sera chaque année, pendant quinz ans, à porter au compte des dépenses de l'exploitation d l'ancien réseau.

DES DÉPENSES DE CONSTRUCTION

Du réseau mixte.

Le réseau mixte, comprenant la ligne du Mans à Mézidon, avec embranchement sur Falaise, et celle de Caen à Cherbourg, avec embranchement sur Saint-Lô, d'une longueur ensemble de 295 kilomètres, est depuis près de deux ans entièrement livrée à l'exploitation.

Les dépenses faites sur ce réseau, en 1861, pour l'achèvement des stations, pour le paiement des indemnités qui n'avaient pas encore pu être réglées, pour la consolidation des remblais établis dans la traversée des marais d'Amfreville et de Carentan, et enfin pour divers travaux supplémentaires de ballastage et d'achèvement des terrassements et des travaux d'art, se sont élevés, savoir :

Sur la ligne de Caen à Cherbourg, avec embranchement sur Saint-Lô, à	1,256,372 87
Et sur la ligne du Mans à Mézidon, avec embranchement sur Falaise, à	678,199 13
Ensemble à	1,934,572 »
Les intérêts à payer sur les obligations montent, y compris les droits de timbre, et déduction faite des bénéfices nets de l'exploitation du réseau mixte, en 1861, à	2,297,387 78
Total des dépenses de l'année,	4,231,959 78
Les dépenses antérieures au 1er janvier 1861 s'élevaient, comme il est dit au rapport de l'année dernière, à	90,345,041 78
Le total des dépenses du réseau mixte est donc aujourd'hui de	94,577,001 56
Déduisant les subventions données par l'Etat ou les localités intéressées de	32,000,000 »
On arrivera pour la dépense réellement faite au moyen des capitaux de la Compagnie à la somme totale de	62,577,001 56

DES DÉPENSES DE CONSTRUCTION

Du nouveau réseau.

Nous vous annoncions dans notre dernier rapport que les travaux, qui s'étaient étendus, pendant l'année 1860, sur sept des douze lignes qui composent notre nouveau réseau, seraient poursuivis en 1861, sur de nouvelles lignes.

Ces travaux sont, en effet, aujourd'hui en pleine exécution sur neuf lignes de notre nouveau réseau, savoir :

1° De Serqueigny à Rouen,	58 kilom.
2° De Lisieux à Honfleur,	43
3° De Saint-Cyr à Surdon, par Dreux,	160
4° De Rennes à Brest (construite par l'Etat, dans le système de la loi de 1842),	252
5° De Rennes à Redon,	71
6° De Rennes à Saint-Malo,	77
7° Du Mans à Angers,	97
8° De Paris à Dieppe, par Argenteuil et Pontoise,	140
9° De Pont-l'Evêque à Trouville,	11
Pour les trois autres lignes du réseau, savoir :	
1° D'Argentan à Granville,	133
2° De Rouen à Amiens (pour un tiers),	41
3° De Laigle à ou près Couches,	29
	1,112 kilom.

Les projets en sont déjà soumis, en grande partie, à l'approbation de l'administration supérieure, et nous pourrons sans doute en commencer les travaux en 1862.

Nous allons vous rendre compte de l'état d'avancement actuel des travaux et des études de votre nouveau réseau.

1° *Ligne de Serqueigny à Rouen* (58 *kilomètres*).

Les travaux commencés en 1860 se poursuivent sur la ligne entière.

Les difficultés soulevées au sujet du tracé de la ligne de Serqueigny à Rouen au droit de la ville d'Elbeuf et de l'établissement de la station qui doit desservir cette ville, ont été résolues conformément à nos propositions ; une décision ministérielle du 24 juin dernier a approuvé le tracé présenté par nos ingénieurs, tracé qui desservira la ville d'Elbeuf d'une façon très-satisfaisante, et aura l'avantage d'être moins coûteux que celui en lit de rivière proposé au nom de la localité.

La ligne de Serqueigny à Rouen exige deux souterrains, l'un de 840 mètres, et l'autre de 395 mètres de longueur, pour passer de la vallée de la Rille dans celle de la Seine. Ces deux souterrains sont complétement attaqués, et le premier, déjà déblayé et en partie revêtu, sur toute la section de la voûte, sera terminé dans le cours de cette année ; il en sera de même du second souterrain.

La ligne traverse les rivières de la Charentonne et de la Rille, puis la Seine, au droit d'Orival, à peu de distance et en aval d'Elbeuf. Les deux premières traversées ne présenteront aucune difficulté exceptionnelle, et les viaducs à construire seront facilement exécutés, nous l'espérons, dans la campagne qui va commencer.

La traversée de la Seine, au contraire, exigera l'établissement d'un grand ouvrage présentant une véritable importance par suite de la profondeur des fondations et de la largeur du fleuve dans cette partie de son cours.

Les études difficiles de ce passage sont aujourd'hui à peu près terminées, et nous soumettrons prochainement ce projet important à l'approbation de l'administration supérieure, afin de pouvoir commencer les travaux de fondations pendant la belle saison.

L'achèvement de ce viaduc déterminera l'époque d'ouverture de la ligne entière de Serquigny à Rouen ; mais nous pourrons relier auparavant la ville d'Elbeuf avec celle de Rouen. Les travaux de cette section sont, en effet, très-avancés aujourd'hui, et le seraient beaucoup plus sans les résistances que nous avons rencontrées sur quelques points pour la prise de possession des terrains.

Sur tout le reste de la ligne, les terrains sont à peu près entièrement achetés aujourd'hui, et l'ont été à l'amiable pour la presque totalité. Quant au règlement des indemnités par la voie du jury, qui a dû porter sur quatre-vingt-deux affaires, il présente les résultats suivants :

Offres de la Compagnie,	206,304 92
Demandes des propriétaires et fermiers,	703,416 48
Allocations du jury,	349,692 48

2° *Ligne de Lisieux à Honfleur* (43 *kilomètres*).

Nous exprimions, l'année dernière, l'espoir de pouvoir livrer, en 1862, la seconde et dernière section de cette ligne à l'exploitation ; la saison favorable de 1861 nous a permis, en effet, d'atteindre le but que nous nous étions proposé, et l'état actuel d'avancement des travaux de terrassements, pose de voies, construction des stations, etc., nous autorise à penser que la section de Pont-l'Evêque à Honfleur pourra être ouverte au public le 1er juillet prochain.

La première section de Lisieux à Pont-l'Evêque étant déjà en exploitation (depuis le 1er juillet 1858), la ligne entière se trouvera ainsi complétement ouverte.

3° *Ligne de Saint-Cyr à Surdon* (160 *kilom.*)

Les travaux de la première partie, de 60 kilomètres, entre Saint-Cyr et Dreux, ont été continués avec activité pendant l'année qui vient de finir. — La marche des grands terrassements a rencontré quelques difficultés sur plusieurs points de la ligne, mais tous les chantiers sont suffisamment développés maintenant pour que nous puissions compter sur l'achèvement de ces terrassements et des ouvrages d'art, dans la campagne de 1862.

Les travaux de ballastage et de pose de la voie, ainsi que la construction des stations, seront adjugés dans quelques mois, et cette première partie, de Saint-Cyr à Dreux, pourra sans doute être livrée à l'exploitation dans les premiers mois de l'année 1863.

Les acquisitions de terrains ont été complétées sur cette section, en 1861. Sur trente et une affaires, déférées au jury d'expropriation, les indemnités ont été réglées ainsi qu'il suit :

Offres de la Compagnie	97,305 fr. 37 c.
Demandes	497,250 57
Allocation du jury	160,395 75

Les projets de la seconde partie de la ligne de Saint-Cyr à Surdon ont été présentés, en 1861, pour la traversée des départements d'Eure-et-Loir et de l'Eure, sur une longueur de 49,800 mètres, entre Dreux, Nonancourt et Verneuil et le département de l'Orne, qui commence à 9 kilomètres environ, en avant de la ville de Laigle.

Ces projets ont été approuvés, et les enquêtes des plans parcellaires viennent d'avoir lieu. Les travaux pourront donc être adjugés et commencer en 1862.

Nous préparons les projets d'exécution dans la traversée de l'Orne, entre le département de l'Eure et Surdon, point extrême de la ligne sur celle du Mans à Mézidon. — Ces projets, forcément retardés jusqu'ici, par suite des études nombreuses auxquelles nos ingénieurs ont dû se livrer, au passage difficile et compliqué de la ville de Laigle, assise au travers de la vallée de la Rille, s'étendront sur une longueur de 50 kilomètres environ. — Ils seront prochainement terminés et soumis à l'administration supérieure.

La rédaction des plans parcellaires suivra immédiatement afin de pouvoir ouvrir les enquêtes prescrites par la loi d'expropriation, dès que nos projets de tracé auront reçu l'approbation ministérielle.

4° *Ligne de Rennes à Brest* (252 *kilomètres*).

L'exécution de cette ligne se trouve confiée à l'Etat, suivant le système de la loi de 1842, et nous n'avons, pour notre part, qu'à fournir et poser la voie de fer, construire les bâtiments des stations, et payer à l'Etat une somme de 6,850,000 fr., soit en terrains et travaux, soit en espèces.

Sur cette somme, 4,800,000 fr. étaient déjà réglés, le complément sera prochainement versé au Trésor. Quant aux travaux qui nous incombent, ils sont entièrement subordonnés à la marche des travaux de l'Etat, lesquels ont reçu une très-vive impulsion pendant la campagne de 1861. Il nous paraît résulter de leur état actuel d'avancement qu'ils seront probablement terminés, vers la fin de 1862, jusqu'à Saint-Brieuc (100 kilomètres), et, même jusqu'à Guingamp (30 kilomètres au delà), et vers la fin de 1863 ou le commencement de 1864, jusqu'à Brest même.

Nous avons dû, en conséquence, nous préoccuper immédiatement des travaux qui sont à la charge de la Compagnie. Tous les approvisionnements nécessaires en rails, traverses, etc., ont été assurés par de nombreux marchés pour arriver en temps utile, et nous avons commencé le ballastage et la pose de la voie de fer, en partant de Rennes.

Nous préparons les projets de stations, afin de pouvoir en commencer l'exécution vers la fin de l'année courante.

5° *Ligne de Rennes à Redon* (71 *kilomètres*).

L'état actuel de nos travaux et de ceux de la Compagnie d'Orléans, qui exécute la gare commune de Redon, nous permet de penser que la ligne de Rennes à Redon pourra être ouverte à l'exploitation vers la fin de 1862.

Les deux viaducs qui restaient à construire sur la Vilaine, à Corbinières et à Langon, ont été terminés en 1861.

Le souterrain de Corbinières, de 630 mètres de longueur, est entièrement voûté.

Nous poursuivons simultanément le ballastage et la pose de la voie de fer, ainsi que la construction des maisons de garde et des stations.

Tout nous permet donc d'espérer que nos trains de service, venant de Rennes, entreront dans la gare de Redon en même temps que ceux de la Compagnie d'Orléans venant de Nantes ou de Lorient, vers la fin de cette année.

Le règlement des indemnités de terrains est à peu près complétement terminé sur cette ligne ; quarante-trois affaires cependant ont dû être déférées au jury.

Nos offres étaient de	72,691 12
Les demandes s'élevaient à	281,226 43
Les allocations du jury ont été de	104,212 77

6e *Ligne de Rennes à Saint-Malo* (77 *kilomètres*).

Les travaux de terrassements et ouvrages d'art sont entamés aujourd'hui sur la totalité de la ligne entre Rennes et Saint Malo, et ont été poursuivis, en 1861, aussi activement que possible.

Les ouvrages d'art, commencés pour la plupart, pourront être complétés dans la campagne qui va s'ouvrir.

Presque tous les terrains ont été acquis à l'amiable, et nous n'aurons probablement qu'un petit nombre d'affaires à déférer au jury pour terminer dans l'année courante. — Rien ne s'opposera prochainement ainsi à une prompte exécution des terrassements, qui seront terminés vers la fin de 1862, ou le commencement de 1863.

Les travaux de ballastage et de pose de la voie, ainsi que la construction des stations, dont nous préparons dès à présent les projets, suivront immédiatement, et nous avons ainsi tout lieu d'espérer que cette ligne pourra être complétement terminée pour la fin de 1863.

7° *Ligne du Mans à Angers* (97 *kilomètres*).

En vous informant, lors de notre dernière réunion, du commencement des travaux d'exécution de cette ligne, entre le Mans et Sablé, nous vous disions que, selon toutes probabilités, nous serions en mesure d'adjuger, en 1861, les travaux de la seconde partie, entre Sablé et Angers.

En effet, les terrassements et ouvrages d'art, à peu près achevés sur la première section, de 49 kilomètres, entre le Mans et Sablé, sont en pleine activité sur la seconde partie jusqu'à Angers.

Nous avons arrêté, de concert avec la Compagnie d'Orléans, le raccordement de notre ligne avec celle de Tours à Nantes, conformément aux prescriptions du cahier des

charges. — Ce raccordement doit s'effectuer à 1,200 mètres environ en avant de la gare d'Angers, qui va devenir commune aux deux Compagnies, et recevoir, par suite, tous les aménagements complémentaires jugés indispensables pour assurer le service des lignes qui doivent y aboutir.

La construction des maisons de gardes et des bâtiments des stations est commencée entre le Mans et Sablé, en sorte que cette première section, dont nous comptons entamer très-prochainement le ballastage et la pose des voies, pourra être livrée à l'exploitation vers la fin de cette année ou le commencement de l'année prochaine.

Les travaux importants à exécuter pour la traversée de la Sarthe, à l'aval de Sablé, et pour la traversée de la vallée du Loir, près de Briollay, à 15 kilomètres d'Angers, sont en pleine activité, et les viaducs nécessaires pour ces deux passages seront construits en 1862.

La ligne entière sera sans doute livrée au public vers la fin de 1863 ou dans les premiers mois de 1864, si nous ne rencontrons pas d'obstacles dans la prise de possession des terrains.

Jusqu'à présent, nous les avons presque tous acquis à l'amiable, et le seul jury qui a dû être convoqué a réglé les indemnités aux prix suivants :

Offres de la Compagnie,	Fr.	16,344 »
Demandes des propriétaires et fermiers,		33,253 10
Allocations du jury,		18,306 90

8° *Ligne de Paris à Dieppe, par Argenteuil, Pontoise et Gisors (140 kilomètres à construire).*

Cette ligne se compose, ainsi que nous vous l'indiquions dans notre dernier rapport, de deux sections distinctes.

La première, comprise entre votre ligne actuelle d'Asnières à Argenteuil et la station d'Ermont, sur le chemin du Nord, construite à frais communs par les deux Compagnies du Nord et de l'Ouest, dans une proportion déterminée par la loi de concession.

La seconde section, comprise entre Pontoise, Gisors et Dieppe, par Gournay et Neufchâtel, vous appartient en entier pour la construction et l'exploitation.

Les travaux sont en pleine exécution sur toute l'étendue de la première section, entre la ligne d'Argenteuil et Ermont

Les culées et deux des quatre piles tubulaires du viaduc d'Argenteuil, sur la Seine, compris dans la portion qui appartient à votre Compagnie, sont aujourd'hui fondées, et les deux dernières piles le seront dans quelques mois.

Le tablier métallique, qui se construit simultanément dans les ateliers de M. Joly, à Argenteuil, sera terminé peu de temps après, en sorte que le viaduc sera sans doute complétement achevé dans la campagne qui s'ouvre.

Tous les autres ouvrages ainsi que les terrassements considérables à exécuter d'une rive à l'autre de la Seine, se poursuivent avec la même activité.

Nous avons donc lieu d'espérer que la nouvelle station d'Argenteuil, placée sur la rive droite de la Seine, et la ligne entière de jonction avec le chemin du Nord, pourront être livrées à l'exploitation dans les premiers mois de l'année prochaine.

Nous avons soumis à l'administration supérieure, dans le courant de 1861, le projet du tracé entre Pontoise et Gisors, sur 40 kilomètres environ de longueur.

Pendant la même année, nos ingénieurs ont poursuivi leurs études au-delà de Gisors et les projets de la partie comprise entre Gisors, Gournay et Neufchâtel, sur une longueur de 64 kilomètres environ, ont été préparés et pourront être prochainement soumis à l'administration supérieure.

Les études se continuent au delà de Neufchâtel jusqu'à Dieppe, c'est-à-dire sur les 32 kilomètres qui forment le complément de la ligne.

Les acquisitions de terrains de la première section, entre la ligne actuelle d'Asnières à Argenteuil et la sortie de la nouvelle gare de cette dernière ville sur la rive droite de la Seine, sont aujourd'hui terminées, en ce qui concerne directement votre Compagnie.

Nous avons dû déférer la presque totalité des règlements d'indemnités au jury, dont les dernières opérations viennent d'avoir lieu.

Les deux sessions consacrées à ces expropriations ont compris ensemble 106 affaires.

Nos offres, en tenant compte de la plus-value pour les terrains qui vont confiner à la nouvelle station, étaient de		77,036 90
Les demandes des propriétaires et des fermiers s'élevaient à		744,089 45
Le jury a alloué		257,055 60

9° *Ligne de Pont-l'Evêque à Trouville (11 kilomètres).*

Le projet d'exécution de cette ligne a reçu, vers le milieu de 1861, l'approbation de l'administration supérieure, et les travaux ont été adjugés et commencés partout où nous avons pu prendre possession du sol, mais les obstacles que nous avons rencontrés pour l'acquisition des terrains s'opposent à peu près complétement au développement des travaux, en sorte que ceux-ci ne pourront être sérieusement entamés que lorsque le jury aura fixé les indemnités. Tout en poursuivant donc aussi activement que possible l'accomplissement des formalités judiciaires prescrites par la loi d'expropriation, nous ne pouvons encore assigner ici l'époque exacte de la mise en exploitation de cet embranchement.

Telle est, Messieurs, la situation de l'ensemble des travaux en cours d'exécution ou en voie d'achèvement sur les différentes lignes de votre nouveau réseau actuellement en construction.

Il nous reste à vous entretenir des lignes sur lesquelles aucun chantier n'a encore été ouvert, mais qui n'en ont pas moins été l'objet de nos études.

Ces lignes ne sont plus, cette année, qu'au nombre de trois :

1° La ligne d'Argentan à Granville, par Vire, de 135 kilomètres de longueur, a vu ses projets d'exécution approuvés en 1861, pour toute son étendue.

Les enquêtes des plans parcellaires ont eu lieu pour la traversée du département de l'Orne, sur 56 kilomètres, et nous avons commencé dernièrement les acquisitions des terrains.

Nous comptons adjuger prochainement une première partie de la ligne entre Argentan et Flers, jusqu'à la jonction du chemin construit par l'Etat entre cette dernière ville et Caen.

Nous ferons également procéder bientôt aux enquêtes dans le département du Calvados, jusqu'à Vire inclusivement, afin de pouvoir entamer les travaux jusqu'à ce point important de votre ligne, dans le courant de 1862.

2° La ligne de Rouen à Amiens n'a reçu aucun commencement d'exécution pendant l'année 1861. La difficulté qui s'était élevée au sujet du choix du tracé aux abords de la ville de Rouen, n'étant pas encore résolue.

3° La ligne de Laigle à ou près Conches, ou plutôt l'embranchement qui doit relier Laigle à la ligne de Mantes à Caen, a été l'objet d'enquêtes complètes dans les deux départements de l'Orne et de l'Eure, sur les projets comparatifs que nous avions dû présenter.

L'administration supérieure n'a pas cru devoir approuver le projet qui nous paraissait préférable, et, à la suite de longs débats entre des intérêts locaux, nous avons été tout récemment invités à préparer un nouveau projet.

Vous connaissez maintenant en entier, Messieurs, l'ensemble des travaux et des études conduits par nos ingénieurs pendant l'année 1861, sur les 1,112 kilomètres de votre nouveau réseau.

En résumé, les travaux sont exécutés ou en voie d'exécution sur 671 kilomètres, et le complément, soit 441 kilomètres, a été l'objet de projets définitifs ou d'études complètes, qui assurent la présentation des derniers projets de tracé dans le cours de l'année 1863.

Tous ces travaux et études, y compris les sommes payées pour la ligne de Brest, les intérêts et frais généraux, le matériel roulant acquis dans l'année, ont donné lieu en 1861, pour le nouveau réseau, à une dépense de 20,157,249 fr. 95 c.

Qui se décompose comme il suit, pour chaque ligne :

Art. 1er — *Lignes dont les travaux sont en cours d'exécution.*	
1. Serquigny à Rouen,	2,791,076 38
2. Lisieux à Honfleur,	4,883,390 46
3. Saint-Cyr à Surdon (Saint-Cyr à Dreux),	3,142,086 05
4. Rennes à Brest,	1,780,676 04
5. Rennes à Redon,	4,334,348 86
6. Rennes à Saint-Malo,	2,421,743 54
7. Mans à Angers,	3,427,203 40
8. Paris à Dieppe par Argenteuil,	900,462 05
9. Pont-l'Evêque à Trouville,	98,576 63
Art. 2. — *Lignes à l'étude dont les projets ont été dressés ou préparés.*	
1. Argentan à Granville,	72,000 »
2. Rouen à Amiens (pour mémoire)	» »
3. Laigle à ou près Conches,	5,085 63
Total pareil,	20,157,249 95
Dans cette dépense de sont compris des rails, coussinets et traverses employés sur nos lignes, et qui figuraient l'année dernière dans les comptes d'approvisionnements ; il y a lieu, pour éviter un double emploi, de retrancher la valeur de ces matériaux du chiffre ci-dessus, valeur qui est de	2,421,074 49
Reste, pour le montant total des dépenses soldées pour le nouveau réseau, sur l'exercice 1861,	23,736,175 46
Les dépenses de ce réseau s'élevaient, au 31 décembre 1860, à la somme de	47,748,610 »
Total des dépenses soldées pour le nouveau réseau, au 31 décembre 1861,	71,484,785 95

En définitive, les dépenses de construction faites sur nos trois réseaux, pendant l'année écoulée de 1861, se résument ainsi :

Ancien réseau,	11,649,256 73
Réseau mixte,	4,241,459 76
Nouveau réseau,	23,736,175 46
Total général des dépenses de construction soldées en 1861 pour les trois réseaux,	39,617,391 95

Des recettes brutes de l'exploitation des trois réseaux.

Les recettes brutes de l'exploitation des trois réseaux réunis, déduction faite de l'impôt du 10e et des détaxes, se sont élevées en 1861, sur 1,213 kilomètres exploités, à 55,221,356 fr. 17 c., soit par kilomètre, à 45,523 fr. 61 c.

Ces mêmes recettes s'étaient élevées, en 1860, sur 1,207 kilomètres exploités, à 50,923,080 fr. 53 c., soit par kilomètre, à 42,189 fr. 80 c.

L'augmentation réalisée en 1861 sur 1860 a donc été de : 4,298,275 fr. 64 c., ou par kilomètre, de 3,334 fr. 81, c'est-à-dire que l'augmentation de la recette kilométrique a été d'une année sur l'autre de 7.90 0/0.

Ces recettes brutes et ces augmentations totales se subdivisent entre les trois réseaux de la manière suivante :

	Ancien réseau.	Réseau mixte.	Nouveau réseau.
Longueur exploitée en 1861,	900 kilom.	295 kilom.	18 kilom.
Longueur exploitée en 1860,	900 »	289 »	18 »
Augmentation des longueurs exploitées,	»	6 kilom.	»
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Recettes brutes de l'exploitation en 1861,	50,736,274 92	4,313,793 41	171,287 51
Déduction faite de l'impôt du dixième et des détaxes en 1860,	46,770,296 98	4,017,276 97	135,506 35
Augmentation des recettes de 1861 sur celles de 1860,	3,965,977 94	296,516 44	35,781 16
Recettes brutes de l'exploitation par kilomètre, déduction faite de l'impôt du dixième et des détaxes :			
En 1861,	56,373 65	14,623 »	9,516 »
En 1860,	51,967 »	13,900 60	7,526 10
Augmentation de la recette brute kilométrique de 1861, sur celle de 1860,	4,406 65	722 40	1,987 85

Digitized by Google

Pourcentage de l'augmentation de la recette kilométrique d'une année sur l'autre,	8.48 0/0	5.10 0/0	26.40 0/0

	Les trois réseaux réunis.
Longueur exploitée en 1861,	1,213 kilom.
Longueur exploitée en 1860,	1,207 »
Augmentation des longueurs exploitées,	**6 kilom.**
Recettes brutes de l'exploitation en 1861,	fr. c. 55,221,356 17
Déduction faite de l'impôt du dixième et des détaxes en 1860,	50,923,080 53
Augmentation des recettes de 1861 sur celles de 1860,	**4,298,275 64**
Recettes brutes de l'exploitation par kilomètre, déduction faite de l'impôt du dixième et des détaxes :	
En 1861,	45,524 01
En 1860,	42,189 80
Augmentation de la recette brute kilométrique de 1861 sur celle de 1860,	**3,334 81**
Pourcentage de l'augmentation de la recette kilométrique d'une année sur l'autre,	**7.90 0/0**

Nous indiquerons tout de suite, pour chacun de nos trois réseaux, les causes principales de ces augmentations.

En ce qui concerne l'ancien réseau, ces causes ont été :

1° L'importation exceptionnelle de céréales nécessitée par le déficit de nos récoltes.

Cette importation, pour la part afférente à nos réseaux, a eu lieu presque entièrement par le port du Havre, et s'est élevée à 205,000 tonnes, ou à 2,730,000 hectolitres, et nous a procuré une recette brute d'environ 2 millions de francs;

2° Le beau temps qui a régné pendant la plus grande partie de l'année, et qui a beaucoup favorisé la circulation des voyageurs, notamment sur nos lignes de banlieue, et sur les lignes desservant les nombreux établissements de bains de mer, qui sont situés sur les côtes de la Manche, entre Dieppe et Cherbourg;

3° Le développement donné à notre service de Paris à Londres, par Dieppe et Newhaven, au moyen de l'organisation de trains spéciaux de marée, du 1er juillet au 30 septembre;

4° L'abondance de la récolte des pommes à cidre qui avait signalé l'année 1859, et qui s'est reproduite en 1861; nous avons expédié en 1861, de la Bretagne et de la Normandie sur Paris et sur la Picardie, 46,000 tonnes de pommes à cidre, qui nous ont donné une recette brute d'environ 650,000 fr.;

5° Le développement du transport des houilles et cokes qui sont apportés d'Angleterre en France, et qui paraissent devoir rivaliser de plus en plus avec les houilles et cokes provenant de Belgique;

6° Enfin, le traité de commerce intervenu entre la France et l'Angleterre, qui a déjà augmenté sensiblement les relations commerciales existant entre les deux pays, et qui est, nous l'espérons, destiné à les augmenter encore, dans une plus forte proportion.

Ces causes d'augmentation dans notre trafic auraient produit des effets notablement plus sensibles encore, si des causes de réduction n'étaient venues, d'un autre côté, contre-balancer leur action.

C'est d'abord la guerre civile qui désole l'Amérique et qui a nui considérablement, comme chacun sait, à l'exportation des objets fabriqués de toute espèce, que la France expédie habituellement en Amérique, par le port du Havre, tels que tissus de soie, de laine et de coton, meubles de luxe, porcelaines, verres et cristaux, vins de Champagne et eaux-de-vie, articles de modes, gants, chapellerie, fleurs artificielles, etc., etc.; cette malheureuse guerre a été également très-nuisible aux importations de coton brut, qui se font chaque année, d'Amérique en France.

Une seconde cause de réduction dans notre trafic a été la mauvaise récolte en céréales de l'année, en Bretagne comme en Normandie, et les embarras financiers qui, dans les deux pays, en ont été la conséquence.

En ce qui concerne le réseau mixte, comprenant les lignes de Caen à Cherbourg, et du Mans à Mézidon, avec les embranchements de Falaise et de Saint Lô, sa recette brute n'a réalisé qu'une augmentation de 5.10 0/0, augmentation bien faible, surtout sur des lignes qui ne sont que depuis peu d'années, livrées à l'exploitation.

Le nouveau réseau, ne comprenant qu'une section de 18 kilomètres, entre Lisieux et Pont-l'Évêque, a obtenu, au contraire, une augmentation notable, de 26.40 0/0, qui est due tout entière à l'influence des baigneurs et des visiteurs qui, pendant la belle saison, se sont rendus à Trouville.

Pour vous présenter un compte exact du développement successif du trafic sur chacune des différentes lignes de notre ancien réseau, nous avons dressé le tableau suivant, s'appliquant aux quatre dernières années de notre exploitation.

ANNÉES.	LIGNE de banlieue. Longueur, 92 kilom.		LIGNE DE PARIS au Havre Dieppe et Fécamp. Longueur, 300 kilom.		LIGNE de Mantes à Caen. Longueur, 182 kilom.		LIGNE de Paris à Rennes. Longueur, 374 kilom.		TOTAUX GÉNÉRAUX de l'ancien réseau. Longueur, 900 kilom.	
	Recettes kilométriques.	Différence en plus + ou en moins — d'une année sur l'autre.	Recettes kilométriques.	Différence en plus + ou en moins — d'une année sur l'autre.	Recettes kilométriques.	Différence en plus + ou en moins — d'une année sur l'autre.	Recettes kilométriques.	Différence en plus + ou en moins — d'une année sur l'autre.	Recettes kilométriques.	Différence en plus + ou en moins — d'une année sur l'autre.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1858	79.087 45		64.303 70		29.396 72		30.149 80		40.104 20	
		+2.570 55		+5.741 22		+7.999 89		+2.681 64		+4.863 38
1859	82.258 »		70.244 92		37.396 61		32.831 44		30.967 58	
		+1.661 65		— 313 32		— 990 76		+2.832 01		+ 999 42
1860	83.919 65		69.931 50		36.605 85		35.663 45		31.967 »	
		+5.492 65		+7.633 85		+3.099 55		+1.959 15		+4.406 65
1861	89.412 30		77.565 30		39.705 40		37.622 60		36.373 65	

En jetant un coup d'œil sur les chiffres du tableau qui précède, l'on reconnaîtra :

1° Que les lignes de la banlieue, ainsi que la ligne de Paris au Havre, ont donné, pendant l'année écoulée de 1861, une augmentation de produits exceptionnelle, qui a été, par kilomètre, de 5,402 francs pour la banlieue, et de 7,633 fr. pour la ligne du Havre, tandis que les lignes de Mantes à Caen et de Paris à Rennes n'ont réalisé que des augmentations kilométriques peu considérables, 3,099 francs, sur la ligne de Caen, et 1,959 francs sur celle de Rennes;

2° Que les lignes de la banlieue et celle de Paris au Havre donnent des produits kilométriques élevés, de 89,412 francs sur la banlieue, et de 77,565 francs sur le Havre, tandis que les produits kilométriques des lignes de Caen et de Rennes sont notablement inférieurs, à 39,705 pour Caen, et 37,622 pour Rennes.

Les causes générales de l'augmentation de nos recettes en 1861 ayant été ainsi exposées, nous entrerons dans quelques détails sur ces recettes, et sur la comparaison des chiffres qui les représentent, avec les chiffres correspondants de l'année précédente.

Et pour rendre cette comparaison plus facile et plus commode pour les lecteurs, nous suivrons exactement, dans l'exposé de nos chiffres, la même marche et le même ordre que dans notre rapport de l'année dernière.

Nous parlerons d'abord de la banlieue de Paris, qui comprend, comme on sait, la ligne de Paris à Saint-Germain, avec ses embranchements sur Argenteuil et sur Auteuil, et les deux lignes de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche, d'une longueur ensemble de 92 kilomètres.

Le nombre des voyageurs transportés sur ces lignes, pendant l'année écoulée de 1861, a été de.....	11,715,143 voyageurs.
Ce même nombre n'avait été, en 1860, que de.....	10,750,379 »
Nous avons donc, en 1861, une augmentation sur 1860, en voyageurs, de.....	964,764 voyageurs.
La recette, pour ces voyageurs, a été, en 1861, de...	6,019,450 fr. 70 c.
Elle avait été, en 1860, de	5,645,370 fr. 97 c.
Augmentation de 1861 sur 1860	374,079 fr. 73 c.
La recette moyenne par voyageur, qui avait été, en 1860, de 0 fr. 525 a été, en 1861, de..... c'est-à-dire à un peu diminué.	0 fr. 513

Nous indiquons, dans le tableau ci-dessous, la répartition des voyageurs et des recettes qu'ils ont produites, entre les diverses lignes de la banlieue, pour l'année 1861 :

	Nombre de voyageurs.	Recettes dues aux voyageurs.	Prix moyen par voyageur.
Ligne de Paris à Saint-Germain ...	3,020,873	1,914,745 47	0,634
Embranchement d'Argenteuil.....	804,697	370,520 52	0,460
Embranchement d'Auteuil.....	3,201,135	800,983 60	0,245
Ligne de Paris à Versailles (R. D.)	2,820,310	1,841,647 06	0,653
Ligne de Paris à Versailles (R. G.)	1,868,928	1,091,594 05	0,603
	11,715,143	6,019,450 70	0,513

Si l'on compare les chiffres de ce tableau à ceux du tableau analogue, qui vous a été donné pour l'année 1860, dans notre précédent rapport du 26 mars 1861, l'on reconnaîtra qu'il y a eu, en 1861, une augmentation sensible de voyageurs sur chacune de nos lignes de banlieue, mais que le prix moyen de recette, par voyageur, a une tendance à diminuer par suite sans doute d'une augmentation de circulation plus importante sur les petits que sur les grands parcours.

Le produit des bagages et des articles de messageries, qui avait été, en 1860, de.....	145,083 fr. 90 c.
a été, en 1861, de.....	149,997 26
c'est-à-dire qu'il y a eu, sur cet article, une augmentation de recette de seulement	4,913 fr. 27 c.

Augmentation due uniquement à un léger développement dans le trafic.

La recette totale de la banlieue, en 1861, pour voyageurs et pour bagages et articles de messageries, se résume donc ainsi :

Voyageurs,	6,019,450 70
Bagages et articles de messageries,	149,997 26
Total,	6,169,447 96
La recette totale de 1860 avait été de	5,790,454 06
Différence en faveur de 1861,	378,993 »

Soit de 6.36 0/0.

En présence du développement constant que prend le service des voyageurs sur nos lignes de banlieue, et qui est dû à l'augmentation du nombre de personnes qui vont habiter cette banlieue, nous avons cru devoir cette

année maintenir, pendant l'hiver, sur les lignes de Saint-Germain et de Versailles (R. D.), les deux trains directs par jour, qui, les années précédentes, ne circulaient sur ces lignes que pendant la saison d'été.

Nous avons également maintenu, en hiver, sur la ligne d'Argenteuil, le service d'été, préparant ainsi cette ligne au développement de trafic auquel elle sera appelée, l'année prochaine, lorsqu'après avoir traversé la Seine, à Argenteuil, elle se prolongera jusqu'à Ermont, sur la ligne du Nord.

Sur les grandes lignes entrant dans la composition de nos trois réseaux, l'exploitation de 1861 a présenté les résultats suivants :

Le nombre des voyageurs transportés a été de 5,132,500; ils ont produit ensemble une recette brute totale, déduction faite de l'impôt du 10e, de 18,860,228 50

Soit une recette moyenne, par voyageur, de 3 67

Notre tarif moyen, par voyageur et par kilomètre, étant, d'après les calculs de notre statistique, de 0 fr. 0583, il s'ensuit que le parcours moyen d'un voyageur sur nos lignes de l'Ouest, abstraction faite de la banlieue, a été, en 1860, de 63 kilomètres.

Les excédants de bagages, représentant 8,216,744 kilogrammes, ont produit une recette de		494,779 80
Les chiens au nombre de 37,930,		43,254 15
Les articles de messageries, comprenant 30,857 tonnes (a),		2,075,981 70
Les denrées alimentaires, comprenant 21,253 tonnes,		991,111 97
Les finances représentant une valeur de 304,425,768 fr. 93 c.,		168,719 20
Les voitures, au nombre de 1,137,		53,247 40
Les chevaux, au nombre de 8,702,		192,071 38
Les autres animaux, représentant 1,765 bêtes,		8,258 97
Subvention de la poste, pour ses services sur quelques-unes de nos lignes de notre ancien réseau,		327,000 »
Droits de magasinage,		24,367 40
Total des bagages, articles de messageries et autres transports à grande vitesse, déduction faite de l'impôt du dixième,		4,337,791 97
La recette des voyageurs a été, comme il est ci-dessus, de		18,860,228 50
Le produit total du service de la grande vitesse est donc, déduction faite du droit du dixième perçu par l'État, de		23,198,020 56

La recette de la petite vitesse s'est élevée, savoir :

Pour les marchandises, représentant un tonnage de 2,381,747 tonnes, à		23,392,421 79
Soit en moyenne, à 9 fr. 82 c. la tonne :		
Pour les voitures, au nombre de 2,339, à	90,418 55	
Pour les chevaux, au nombre de 35,917, à	361,495 13	
Pour les bœufs, représentant 224,056 têtes, à	1,199,864 17	
Pour les veaux, représentant 79,382 têtes, à	138,580 80	
Pour les porcs, représentant 178,630 têtes, à	582,362 25	
Pour les moutons et divers, représentant 261,216 têtes, à	105,395 80	
Le nombre total des têtes de bestiaux transportés à petite vitesse est ainsi de 779,201.		
Total des recettes pour les accessoires de la petite vitesse,	2,481,116 70	2,481,116 70
		25,873,538 49
Ajoutant les droits de magasinage,		242,155 89
On aura pour le total de la petite vitesse,		26,115,694 38
Le total de la grande vitesse est, toujours déduction faite de l'impôt du dixième, de		23,198,020 56
Le total de la banlieue est de		6,189,447 96

(a) En 1860, le chiffre de 42,274 tonnes des articles de messageries comprenait les denrées alimentaires. — A partir de 1861, nous distinguerons, pour 1861, comme pour les années suivantes, les denrées de grande vitesse et les articles de messageries.

Le total général de la recette brute, déduction faite de l'impôt du dixième, est donc, pour nos trois réseaux réunis, de 55,483,162 90

Déduisant les détaxes montant ensemble à 261,806 73

On aura pour la recette brute totale, telle qu'elle a été indiquée dans les bulletins publiés par les journaux, 55,221,356 17

Déduisant encore les subventions données ou les dépenses faites pour nos services d'omnibus, de camionnage, de factage et de correspondances, 1,081,735 28

Il restera pour la recette brute réelle de l'année 1861, c'est-à-dire déduction faite de l'impôt du dixième, des détaxes et des subventions aux services extérieurs, sur les trois réseaux réunis, 54,139,620 89

Laquelle se répartit ainsi :

Ancien réseau d'une longueur de 900 kilomètres,	49,784,729 58
Réseau mixte, d'une longueur de 293 kilomètres,	4,206,800 47
Nouveau réseau, en exploitation pendant l'année 1861, sur une longueur seulement de 18 kilomètres	148,090 84
Total pareil,	54,139,620 89

Si nous comparons les recettes de 1861, telles que nous venons de les établir, c'est-à-dire après déduction de l'impôt du dixième, des détaxes et des services extérieurs, avec les recettes analogues de 1860, indiquées dans notre rapport du 20 mars 1861, nous reconnaîtrons qu'il y a eu une augmentation totale en 1861, sur 1860, de 4,299,786 48

Se répartissant ainsi qu'il suit :

Sur l'ancien réseau,	3,956,606 51
Sur le réseau mixte,	312,118 42
Sur le nouveau réseau,	30,639 55
Total pareil (a),	4,299,786 48

Il est nécessaire de faire remarquer que l'ancien et le nouveau réseau ont été exploités, en 1861, chacun sur les mêmes longueurs qu'en 1860, tandis que le réseau mixte a été exploité en 1861, sur une longueur de 293 kilom.
Et en 1860, sur une longueur moyenne de 289
Différence, 6 kilom.

Une petite part de l'augmentation des recettes brutes du réseau mixte est donc due à l'augmentation de longueur du chemin exploité, en 1861, et non au développement du trafic.

Si l'on veut entrer maintenant dans les détails de ces recettes brutes et comparer les résultats de l'exploitation de 1861 avec ceux de l'exploitation de 1860, on trouvera, en ce qui concerne les grandes lignes :

1° Que le nombre de voyageurs a augmenté de 410,309 voy.
Soit de 8.68 0/0.
Et que la recette due aux voyageurs a augmenté de 769,114 73
Soit de 4.25 0/0.

2° Que les accessoires de la grande vitesse, excédants de bagages, articles de messageries, denrées alimentaires, finances, chiens, voitures, chevaux et bestiaux, ont produit une augmentation de recette brute de 500,488 43
Soit de 14.83 0/0 de la recette de 1860.

3° Que les marchandises à petite vitesse ont donné une augmentation sur 1860, en tonnage de 361,133 tonnes, et en recette de 2,312,880 94
Soit de 12.03 0/0.

4° Que les accessoires de la petite vitesse, bestiaux, voitures et chevaux, ont éprouvé une diminution de 44,816 fr. 47 c. »
Soit de 1.77 0/0.

5° Que le droit de magasinage a donné une augmentation de 13,374 55

6° L'augmentation sur la banlieue a été de 378,993 »

7° Enfin, nous avons obtenu une légère économie sur les subventions aux services extérieurs de 1,510 84

Différence sur les détaxes,	106,210 44
Total des augmentations de recettes,	4,344,602 95
Diminution sur les accessoires de la petite vitesse,	44,816 47
Reste pour le total des augmentations de recettes comme ci-dessus,	4,299,786 48

(a) Ces chiffres diffèrent de ceux que nous avons donnés plus haut, parce qu'ils s'appliquent aux recettes brutes après déduction des dépenses relatives aux services extérieurs, tandis que les chiffres donnés ci-dessus correspondaient aux recettes, sans la déduction en question.

DES DÉPENSES ET DES PRODUITS NETS
De l'exploitation.

Nous n'examinerons ici en détail que le compte de l'exploitation de l'ancien réseau, le seul qui ait pour vous un intérêt direct et immédiat, les produits nets du réseau mixte et du nouveau réseau devant, aux termes de la convention de 1859, et jusqu'au 1er janvier 1865, être portés en déduction sur les dépenses de premier établissement de ces deux réseaux.

Les dépenses de l'exploitation de l'ancien réseau, telles qu'elles figurent dans les comptes qui vous ont été distribués avant l'assemblée, sont réunies dans le tableau suivant, qui rappelle, en même temps, les dépenses de même nature faites pendant l'année précédente, et qui présente ainsi, comme vous l'avez demandé dans votre assemblée de l'année dernière, la comparaison des dépenses d'exploitation faites sur l'ancien réseau pendant les deux années de 1861 et de 1860.

Nature des dépenses.	Année 1861.	Année 1860.	Différence en plus (+) ou en moins (−)
Administration centrale et services généraux,	1,283,886 68	1,352,064 71	+130,931 97
Exploitation proprement dite, comprenant le mouvement, c'est-à-dire le service des trains et des gares, le service commercial, le contrôle et la statistique,	8,158,579 05	7,566,963 21	+591,615 84
Service du matériel et de la traction, personnel, locomotion, entretien des machines, des voitures et des wagons,	7,670,015 61	7,777,624 83	−107,579 22
Entretien et surveillance de la ligne,	3,338,787 49	3,151,862 20	+186,925 29
Total des dépenses de l'exploitation pour l'ancien réseau, pendant les années 1861 et 1860,	20,451,298 83	19,840,405 04	+601,893 79
Ajoutant à ces dépenses les dépenses faites sur les exercices clos, et qui n'ont pu être réglées que tardivement (1),	307,238 69	421,478 43	−114,239 74
Totaux des dépenses,	20,958,537 52	20,270,883 47	+687,654 05

(1) Les dépenses des exercices clos se composent

Il importe de vous donner ici quelques explications sur les augmentations que présentent les dépenses de l'année 1861 sur celle de 1860.

Sur le chapitre Ier, administration centrale et frais généraux, l'augmentation totale de 130,931 fr. 97 c. porte surtout sur les versements faits par la Compagnie à la caisse des retraites et de prévoyance; la Compagnie verse, comme on sait, chaque mois, à la caisse des retraites, une somme égale à la retenue de 3 0/0 qui est opérée sur le traitement de chaque employé classé, pour être également déposée dans la même caisse; or, le nombre de nos employés classés a été sensiblement augmenté par suite de l'admission dans leurs rangs d'une grande partie des agents qui avaient été jusqu'alors payés comme supplémentaires, et dont le salaire n'était ainsi sujet à aucune retenue, et ne donnait lieu par conséquent à aucun versement de la part de la Compagnie dans la caisse des retraites.

Nous avons cru, dans l'intérêt bien entendu de ces agents, comme dans celui de la Compagnie elle-même, devoir diminuer le nombre des employés supplémentaires et augmenter d'autant celui des employés classés.

Par cette mesure, nous avons donné satisfaction à nos employés qui, lorsqu'ils sont classés, ont droit à la retraite et à des secours que leur accorde la caisse de prévoyance, avantages dont ils sont privés tant qu'ils ne sont que supplémentaires.

La Compagnie, de son côté, en classant ses agents, les attache, d'une façon plus intime et plus sûre, à son service, et se crée ainsi un personnel plus dévoué à ses intérêts, et sur lequel elle est plus en mesure de compter, dans les moments où la main-d'œuvre en général vient à monter, et où les ouvriers supplémentaires sont difficiles à trouver.

Sur le chapitre II, relatif à l'exploitation proprement dite, l'augmentation totale de 591,615 francs porte surtout sur le personnel; nous avons cru, d'un côté, devoir augmenter un peu les traitements de nos agents inférieurs classés, afin d'améliorer leur sort qui ne nous paraissait pas suffisamment assuré avec leurs anciens traitements; la plupart des agents dont la position a été améliorée avaient un traitement inférieur à 1,200 francs.

D'un autre côté, nous avons été amenés à augmenter le nombre des agents inférieurs, classés et non classés, notamment des conducteurs et des hommes d'équipe dans les gares, pour satisfaire aux besoins nouveaux que le développement du trafic, en voyageurs et en marchandises, occasionnait dans nos divers services.

Ainsi, comme nous l'avons dit plus haut, le tonnage des marchandises manutentionnées sur nos trois réseaux qui avait été, en 1860, de 2,820,614 tonnes, s'est élevé en 1861 à 3,381,747 tonnes, c'est-à-dire a augmenté de 561,133 tonnes, ou de 17.87 0/0, et il a fallu une addition au personnel existant pour opérer le chargement et le déchargement de ce supplément de marchandises.

De plus, le parcours total de nos trains, sur les lignes de nos trois réseaux, qui n'avait été en 1860 que de 8,565,512 kilomètres, s'est élevé en 1861 à 9,159,822 kilomètres, et a ainsi augmenté de 594,310 kilomètres, c'est-à-dire de 6.94 0/0. — Ajoutons que le nombre total des voyageurs qui ont circulé sur nos lignes, banlieue et grandes lignes réunies, qui avait été en 1860 de 15,272,576 voyageurs, est monté en 1861 à 16,647,649 —

et a éprouvé une augmentation de 1,375,073 voyageurs,

ou de 8.88 0/0.

Remarquons que la plus grosse part, ou, pour mieux dire, la presque totalité de ces augmentations, ont porté sur le trafic de l'ancien réseau, et qu'elles nous paraissent justifier suffisamment les augmentations correspondantes que les dépenses du personnel de l'exploitation ont éprouvées.

Sur la traction, nous avons réalisé une économie de 107,579 fr. 22 c. qui s'est trouvée plus que compensée par une augmentation de dépenses de 180,925 fr. 20 c. faites sur le service de l'entretien et de la surveillance de la voie.

Les dépenses de ces deux services sont sujettes, d'année en année, à des variations sensibles qui tiennent surtout aux renouvellements partiels auxquels on est obligé pour une portion, plus ou moins grande, du matériel fixe ou roulant, dont la réparation et la conservation dépendent de chacun de ces deux services.

Les recettes brutes de l'exploitation de l'ancien réseau, déduction faite de l'impôt du 10e, des détaxes et des subventions aux services extérieurs, montant ensemble, comme il est dit ci-dessus, à 49,784,729 58

Et les dépenses de l'exploitation de ce même réseau étant de 20,651,298 83

Le produit net total dû à l'exploitation de cet ancien réseau (abstraction faite des recettes diverses) est de 29,133,430 75

Ces produits bruts et nets, ainsi que les dépenses de l'exploitation, se sont répartis comme il suit entre la banlieue, d'une part, et les grandes lignes de l'ancien réseau de l'autre :

	Banlieue de Paris.	Grandes lignes de l'ancien réseau	Totaux de l'ancien réseau
Recettes brutes de l'exploitation.	5,865,080 83	43,918,748 75	49,784,729 58
Dépenses de l'exploitation	2,922,649 20	17,668,649 54	20,651,298 83
Recettes nettes dues à l'exploitation seule	2,883,331 54	26,250,099 21	29,133,430 75

On déduira des chiffres de ce tableau les rapports de la dépense à la recette brute de l'exploitation qui sont, savoir :

Pour les lignes de la banlieue, de	50.85 0/0.
Pour les grandes lignes de l'ancien réseau, de	40.23 0/0.
Et pour toutes les lignes réunies de l'ancien réseau, de	41.48 0/0.

Ces mêmes chiffres avaient été, en 1860 :

Pour les lignes de la banlieue, de	53.36 0/0.
Pour les grandes lignes de l'ancien réseau, de	41.93 0/0.
Et pour toutes les lignes réunies de l'ancien réseau, de	43.31 0/0.

On voit qu'il y a une amélioration sensible en 1861, une diminution d'environ 2 0/0 dans ce pourcentage.

Elle doit être attribuée surtout à l'augmentation de nos recettes brutes kilométriques.

Car, lorsque la recette brutte augmente, la dépense ne doit pas, toutes choses égales d'ailleurs, augmenter dans la même proportion; et, en effet, certaines dépenses comme l'administration centrale, les services généraux, les frais de surveillance et d'entretien de la voie n'augmentent pas forcément avec les recettes brutes, comme doivent le faire, plus ou moins, les dépenses des gares et des trains; dès lors le pourcentage ou le rapport de la dépense à la recette brute doit diminuer quand la recette brute augmente.

C'est un principe qui se vérifie et se confirme sur tous les chemins.

Il ne serait cependant pas exact de trop généraliser cette règle, et de juger de la bonne direction d'une exploitation, uniquement par le rapport de la dépense à la recette brute de cette exploitation.

Car le but principal, pour ne pas dire le but unique, d'une exploitation commerciale est d'arriver à la recette nette la plus forte possible.

Or il peut se faire qu'une Compagnie, pour arriver à une recette nette plus élevée, ait intérêt à augmenter le rapport de ses dépenses à ses recettes brutes; il faut pour cela, bien entendu, que la recette brute croisse dans une proportion suffisante.

C'est le cas d'un négociant qui, en vendant un article de son commerce à très-bon marché, peut, par la multiplicité de ses ventes, réaliser en fin de compte un bénéfice plus important que s'il avait vendu le même article à un prix plus élevé, mais en beaucoup moins grande quantité.

Ainsi, en multipliant les trains sur nos lignes de banlieue, comme les Compagnies qui nous ont précédés l'ont fait, elles ont certainement augmenté, en même temps, le pourcentage de la dépense à la recette brute, mais mieux valait pour elles, et mieux vaut encore pour nous, réaliser sur chaque train un léger bénéfice qui est multiplié par un grand nombre de trains, que d'obtenir par train un bénéfice plus élevé, mais qui ne se reproduirait que beaucoup moins fréquemment chaque jour.

Ce n'est point ici le lieu de nous étendre sur cette question, nous l'avons indiquée uniquement pour contester, dans une certaine mesure, l'importance que l'on attribue souvent au chiffre exprimant le pourcentage ou le rapport de la dépense à la recette brute d'une exploitation de chemin de fer.

Le chiffre des recettes brutes de l'exploitation de l'ancien réseau pour l'année 1861, monte, ainsi qu'il est dit plus haut, après déduction faite de l'impôt du 10e, des détaxes et des subventions aux services extérieurs, à 49,784,729 58

A quoi il faut ajouter, pour recettes diverses, savoir :

Produit du domaine,	275,483 78	
Produit du chemin de Ceinture,	269,087 35	
Recettes et intérêts divers,	342,099 92	
Solde des bénéfices de l'année 1860,	73,173 90	
Total des recettes diverses,	960,644 95	960,644 95
Et nous avons pour la recette brute totale de l'ancien réseau, pour l'exercice 1861,		50,745,374 53

Le chiffre des dépenses de l'exploitation de l'ancien réseau, dans cette année de 1861, s'élève à 20,651,298 83

Il convient d'ajouter à cette dépense, pour les dépenses des exercices clos, comme il a été dit plus haut, 307,238 69

Pour la première annuité relative au paiement des intérêts et à l'amortissement des dépenses faites pour le renouvellement de la voie de Paris au Havre et à Dieppe, comme il a été expliqué dans le cours du présent rapport (1), 826,136 54

1,133,375 23 50,745,374 53

Pour règlement définitif de comptes antérieurs à la fusion, et relatifs à des services de correspondances ayant pour but la conservation et le développement du trafic, et pour la liquidation de diverses créances irrécouvrables, et de non-valeurs du contrôle (2), 687,517 79

Et enfin une somme à valoir pour dépenses, 1,820,893 22

Restant à régler sur les exercices clos, 200,000 »

Ensemble, 2,020,893 22

Les dépenses de l'exploitation sont de 20,651,298 83

Total des dépenses de 1861, 22,672,192 05 22,672,192 05

Il reste ainsi pour le produit net de

(1) La dépense relative au renouvellement de la voie de Paris au Havre et à Dieppe, montant à 8,156,351 fr. 55 c., devant être amortie en quinze ans, créera pour la Compagnie une charge annuelle, ou une annuité de 826,136 54

Savoir: Intérêts à 5.75 0/0 (taux de nos emprunts) pour un capital de 8,156,351 55, 468,090 21

Amortissement en quinze ans, avec le même intérêt, représentant 5,378,751 0/0, 351,146 33

Total pareil, 826,136 54

(2) Nous avons tenu à liquider tous les comptes litigieux de la Compagnie, et à nous créer ainsi une situation affranchie de tout arriéré, qui nous permet d'attendre, sans préoccupation pour le passé, les éventualités de l'avenir.

presque exclusivement, cette année comme l'année dernière, d'indemnités que la Compagnie a eu à payer à la suite de débats judiciaires pour accidents survenus, soit à des voyageurs, soit à des employés de la Compagnie, et pour pertes et avaries éprouvées dans le transport des marchandises, antérieurement au 1er janvier 1861.

notre ancien réseau, pendant l'année 1861, 28,073,182 48

Déduisant les charges incombant à cet ancien réseau, et montant, au 31 décembre 1861, à 15,179,035 32

Savoir :

Pour les intérêts et le remboursement des emprunts (1), 14,863,950 00

Et pour l'abonnement au Timbre pour actions et obligations, 315,084 42

Total pareil, 15,179,035 32

Et nous avons, pour le bénéfice à répartir aux actionnaires, ou à reporter sur l'exercice 1862, 12,894,147 16

Sur cette somme nous reporterons sur l'exercice 1862, 144,147 16

Et il restera, en conséquence, à distribuer aux actionnaires, 12,750,000 »

Soit pour 300,000 actions, 42 fr. 50 c. par action.

Sur les réseaux mixte et nouveau, les recettes brutes de l'exploitation se sont élevées, toujours déduction faite de l'impôt du dixième, des détaxes et des subventions aux services extérieurs, comme nous l'avons dit plus haut :

Pour le réseau mixte, à 4,206,800 47

Pour le nouveau réseau, à 148,090 84

Soit ensemble, à 4,354,891 31

La dépense de l'exploitation a été, pendant cette même année de 1861, de 3,050,316 86

Reste pour le bénéfice net dû à l'exploitation, sur ces deux réseaux mixte et nouveau, 1,304,574 45

Ajoutant les recettes diverses faites pendant l'année 1861, 33,094 77

On aura une recette nette totale de 1,337,669 22

dont il faut déduire pour les dépenses des exercices clos imputables aux deux réseaux mixte et nouveau, 40,524 78

Reste pour le produit net de ces deux réseaux, pendant l'année 1861, à porter en déduction sur le compte de la construction, conformément aux prescriptions de la loi du 11 juin 1859. 1,297,144 44

SITUATION FINANCIÈRE DE LA COMPAGNIE.

Après avoir exposé en détail l'état d'avancement de vos travaux de construction, et les résultats de votre exploitation, il nous reste à terminer ce rapport, ainsi que nous le faisons chaque année, par le résumé général des recettes et des dépenses du compte de l'établissement des trois réseaux, et à vous faire connaître les voies et moyens à l'aide desquels nous nous sommes procuré les ressources nécessaires.

Le capital s'élève, au 31 décembre 1861 à 652,842,760 fr. 09 c.

A savoir :

Capital des actions, 150,000,000 »

Subventions fixées par la loi du 11 juin 1859.

Subventions compensées :

Ancien réseau, 12,977,040 00

Réseau mixte, 812,231 »

Subventions encaissées :

Réseau mixte, 31,187,768 15

Réseau nouveau, 200,000 »

Subventions à recevoir, 7,550,000 »

Ensemble, 52,727,040 06

Emprunts :

48,314 obligations des anciennes compagnies non converties, 39,575,000 »

400,482 obligations nouvelles 3 0/0 délivrées en échange des obligations anciennes compagnies, 120,144,600 »

1,051,424 obligations 3 0/0 émises pour travaux nouveaux, depuis la fusion, comptées au prix réel de leur produit, 290,154,917 03

Solde des obligations 4 0/0 et 5 0/0 non négociées, 241,200 »

Ensemble, 450,115,717 03

Total du capital, 652,842,760 09

Les dépenses de l'établissement de nos trois réseaux s'élèvent, au 31 décembre 1861, à 596,044,201 36

L'excédant du capital sur les dépenses est de 56,798,564 73

et se décompose ainsi qu'il suit :

Subventions à recevoir, 7,550,000 »

Obligations 4 0/0 et 5 0/0 non négociées, 241,200 »

Encaisse, domaine privé et dépenses à amortir, 49,007,364 73

Somme égale, 56,798,564 73

Nous avons à vous présenter maintenant le résumé des opérations de la Banque de France, relatives à la souscription des obligations émises en 1861.

Le nombre des obligations à souscrire s'élevait à 137,000 ; le prix de la souscription était fixé à 292 fr. 50 c. ; et les paiements devaient s'opérer aux époques et dans les conditions suivantes :

Du 20 au 28 juin (y compris le versement de 25 francs exigible au moment de la souscription), 92 50

Du 1er au 10 octobre, 100 »

Du 1er au 10 novembre, 100 »

Somme égale, 292 50

Aux termes de la souscription, les obligations ne pouvant être fractionnées, il ne devait pas être attribué moins d'une obligation aux souscripteurs qui, d'après le taux de répartition, n'auraient droit qu'à une fraction de titre. Sauf cette exception, la distribution devait être faite proportionnellement, et toute fraction de 51 centièmes et au-dessus donnait droit à l'obligation entière.

Par suite de ces conditions, nous avons dû livrer à la souscription 137,603 obligations qui, au prix de 292 fr. 50, représentaient 40,190,377 50

Mais de cette somme, il y a eu à déduire :

Pour escompte des termes anticipés, compensation faite des intérêts de retard, 294,283 75

Ce qui a réduit le net reçu par la Banque de France à 39,896,093 75

Les frais de négociation de la Banque se sont élevés, en outre, à 124,706 25

La somme nette revenant à la compagnie est donc de 39,771,387 50

Ce qui fait ressortir le placement des titres de cet emprunt, tel qu'il résulte des comptes de la Banque, au prix moyen de 289 fr. 45 c. par obligation.

FIXATION DU DIVIDENDE.

Les recettes de toute nature de l'exploitation de votre ancien réseau s'étant élevées à 50,745,375 43

Et les dépenses et charges réunies du même réseau à 37,851,227 27

Le bénéfice net est de 12,894,147 16

qui se répartissent ainsi qu'il suit :

Intérêts à 3 1/2 0/0, soit 17 fr. 50 c. par action 5,250,000 »

Dividende de 25 fr. par action 7,500,000 »

Solde des bénéfices à reporter en recette sur l'exercice 1862 144,147 16

Somme égale 12,894,147 16

L'intérêt de 17 fr. 50 c. a été payé le 1er octobre dernier. Si vous approuvez la distribution du solde du dividende, soit 25 fr. par action, le paiement en sera fait à la caisse de la Compagnie à dater du mardi 1er avril prochain.

Résumé.

Nous terminerons ce rapport en vous présentant le résumé de la situation de nos travaux, au 31 décembre 1861, ainsi que les principaux résultats obtenus dans notre exploitation, pendant cette même année 1861, essayant ainsi de vous donner une idée exacte de l'étendue et de l'importance de l'œuvre que nous avons entreprise.

En ce qui concerne la construction, nous rappellerons :

1° Que l'ancien réseau, de 900 kilomètres, et le réseau mixte, de 295 kilomètres, soit ensemble 1,195 kilomètres de longueur, sont aujourd'hui terminés et livrés à l'exploitation, et forment, avec 18 kilomètres du nouveau réseau, un développement de lignes en exploitation, qui a été, pendant l'année 1861, de 1,213 kilomètres.

2° Que le nouveau réseau, d'un développement de 1,112 kilomètres, n'est terminé et ouvert à l'exploitation que sur la longueur insignifiante dont nous venons de parler, de 18 kilomètres, entre Lisieux et Pont-l'Évêque ; mais que les travaux de ce nouveau réseau sont en grande activité, sur 653 kilomètres, lesquels pourront être livrés à l'exploitation dans le cours des deux années 1862 et 1863, ou au commencement de 1864 ; que 302 kilomètres ont été l'objet de projets complets, qui permettront d'y commencer bientôt les travaux, et que 139 kilomètres seulement, sur la nouvelle ligne de Dieppe, et sur celle de Rouen à Amiens, sont encore à l'étude (1).

En ce qui concerne l'exploitation de toutes nos lignes réunies, nous rappellerons :

1° Que les lignes exploitées en 1861 présentent un développement total de 1,213 kilomètres ;

2° Que le nombre des voyageurs transportés sur ces lignes a été, pendant l'année 1861, seulement de voyageurs, 16,847,649

Dont :

Sur la banlieue de Paris, 11,715,143

Et sur les grandes lignes, 5,132,506

Total pareil de voyageurs, 16,847,649

Nous nous permettrons de vous faire remarquer ici, avec une satisfaction que vous partagerez sans doute, que nous avons été assez heureux, au milieu d'une circulation de voyageurs aussi considérable, pour qu'aucun d'entre eux n'ait été blessé mortellement, ni même gravement, par la faute ou par la négligence d'un de nos agents ;

3° Que le tonnage des marchandises transportées sur

(1) Les charges de l'ancien réseau étaient, au 31 décembre 1860, de 14,580,887 78

Les augmentations de charges résultant des travaux exécutés pendant les années 1860 et 1861, sont de 252,053 33

Et le total de nos charges serait, au 31 décembre 1861, de 15,332,941 11

si l'on n'avait pas à en déduire la portion de ces charges qui est afférente aux dépenses de renouvellement de la voie de Paris au Havre et à Dieppe, portion qui a été portée plus haut, et qui est de 468,000 21

Reste donc pour les charges de l'ancien réseau, au 31 décembre 1861 14,864,940 90

(1) Le tableau ci-dessous donne le résumé, par ligne, de la situation des travaux du nouveau réseau :

LIGNES DE :	Longueurs totales.	Parties en exploitation.	Parties en cours de construction.	Parties prêtes à être commencées.	Parties restant à l'étude.
	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.
Serquigny à Rouen,	58	»	58	»	»
Lisieux à Honfleur,	43	18	25	»	»
Saint-Cyr à Surdon, par Dreux,	160	»	60	100	»
Rennes à Brest,	252	»	252	»	»
Rennes à Redon,	71	»	71	»	»
Rennes à Saint-Malo,	77	»	77	»	»
Mans à Angers,	97	»	97	»	»
Paris à Dieppe,	140	»	2	40	98
Pont-l'Évêque à Trouville,	11	»	11	»	»
Argentan à Granville, par Vire,	133	»	»	133	»
Rouen à Amiens,	41	»	»	»	41
Laigle à ou près Couches,	29	»	»	29	»
Totaux,	1,112	18	653	302	139

nos grandes lignes, par le service de la petite vitesse, représente un chiffre de 2,381,747 tonnes;

4° Que celui des marchandises, articles de messageries, denrées alimentaires et bagages, transportés à grande vitesse, a été de 60,327 tonnes;

5° Que le nombre des animaux transportés par la petite vitesse a été de 779,201 têtes;

6° Que le parcours total de nos trains a été, en 1861, de 9,150,822 kilomètres équivalant à un parcours du réseau entier par vingt trains sept dixièmes par jour;

7° Que la recette brute totale de tous nos réseaux réunis s'est élevée en 1861, déduction faite de l'impôt du dixième, des détaxes et des subventions aux services extérieurs, à la somme de 54,139,620 89

8° Que le total des dépenses faites, dans la même année, par les services de l'exploitation sur tous nos réseaux réunis, a été de..... 23,701,615 69

9° Que le bénéfice net de l'exploitation de 1861, toujours pour nos trois réseaux réunis, est ainsi de..... 30,438,005, 20

Que ce bénéfice net a été ainsi réparti :

Part afférente aux réseaux mixte et nouveau..... 1,304,374 45
laquelle est à porter en déduction sur les dépenses de construction de ces deux réseaux, après y avoir ajouté les recettes diverses et en avoir déduit les dépenses des exercices clos applicables à ces deux mêmes réseaux

Reste pour le bénéfice net de l'ancien réseau..... 29,133,630 75

Ajoutons-y les recettes diverses de cet ancien réseau, chemin de ceinture, domaine, etc..... 960,044 95

Et la recette totale de l'ancien réseau sera de..... 30,094,075 70

L'emploi de cette recette vous a été indiqué dans le cours du rapport, et nous croyons inutile de le rappeler ici de nouveau.

Après vous avoir ainsi indiqué les résultats de notre exploitation de 1861, et vous avoir signalé, dans le cours de notre rapport, les améliorations et les économies obtenues dans nos divers services, nous croyons remplir un devoir en reconnaissant qu'une bonne partie de ces économies et de ces améliorations sont dues au zèle et au dévouement de nos agents de tous les grades, et nous osons espérer que vous voudrez bien vous associer à nous pour leur en exprimer ici toute notre satisfaction.

Dans ce résumé rapide de notre situation, nous ne vous parlons pas de l'avenir de notre nouveau réseau, d'une part, parce qu'il nous paraît difficile de l'apprécier, dès aujourd'hui, avec quelque certitude; de l'autre, parce que nous avons la confiance que, s'il ne répondait pas aux espérances que l'on a conçues pour lui, l'État ne nous refuserait pas l'appui dont nous aurions besoin.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

Assemblée générale ordinaire des actionnaires du 22 mars 1862.

Messieurs,

Le Conseil d'administration qui, pour la première fois, se présente devant vous, se conforme à l'une des plus importantes prescriptions des statuts de la Société, qui fixe l'époque annuelle où il doit vous rendre compte de l'exercice écoulé et de la marche des affaires de la Compagnie. Bien que la gestion du Conseil actuellement en fonction n'ait commencé qu'au 23 octobre 1861, il a pu toutefois prendre connaissance de tous les détails administratifs ainsi que de l'état de toutes les affaires en cours, et s'est mis en mesure de donner dans les plus grands détails toutes les explications désirables, tant sur la situation de notre importante entreprise que sur les résolutions qu'il convient aux intérêts de la Compagnie d'adopter. Parmi les points dont il y a lieu de s'occuper, on comprendra facilement qu'il convient de rappeler que si l'ancien Conseil d'administration a eu toute la responsabilité jusqu'à la date du 22 octobre 1861, c'est bien à lui qu'appartient le mérite de ce qui a été fait jusqu'à cette date, en surmontant des difficultés qui ne devront plus se reproduire.

Le nouveau Conseil d'administration, imitant volontiers l'usage établi, présentera aux actionnaires la situation actuelle de notre chemin de fer et l'état d'avancement des ouvrages en construction qui restent à terminer; il examinera ensuite les résultats obtenus pour l'exploitation de 1861, et entrera dans quelques détails afin de démontrer le développement futur qu'il y a lieu d'espérer de notre entreprise dans les conditions où elle se trouve; il donnera ensuite toutes les explications désirables sur le bilan et s'occupera enfin, en la traitant à fond, de la plus importante question qui puisse intéresser la Compagnie, puisqu'il s'agit de déterminer le chiffre de son capital définitif, qui peut être fixé aujourd'hui avec exactitude et connaissance de cause, ce qui n'avait pu se faire jusqu'à présent.

État du chemin et des travaux à terminer.

S'il est inutile maintenant, en parlant aux actionnaires de notre chemin de fer, de leur rappeler les grandes difficultés vaincues, ni de se faire un mérite à leurs yeux de l'importance des ouvrages qu'on y rencontre, il est cependant à propos de faire une courte revue de l'état et des conditions de toute la ligne. On en a parlé dans le pays et à l'étranger, mais on ne s'est pas toujours fait une idée exacte de ses travaux importants, de ses tranchées, de ses pentes, de ses courbes; la science et l'évidence auraient pu répondre victorieusement à tous les doutes; mais l'expérience est venue démontrer d'une manière irrésistible ce que peut-être un jour on n'aurait considéré que comme des appréciations intéressées. Une ligne de 366 kilomètres, exploitée sur 355 depuis les derniers jours de septembre, a eu à supporter les conséquences d'un hiver abondant en pluie et en neige, et ni le service des voyageurs ni celui des marchandises n'ont éprouvé un seul jour le moindre temps d'arrêt; tandis que d'autres chemins de fer en Espagne et même dans notre province, traversant un pays moins accidenté, ont été obstrués et ont vu leur service entravé et même arrêté pendant quelques jours, malgré la solidité de leur construction; sur notre ligne, au contraire, le nombre considérable d'ouvrages d'art a démontré leur solidité, et aucun d'eux n'a exigé la moindre réparation; les travaux de terrassement n'ont éprouvé que des mouvements naturels, qui n'exigent qu'un simple entretien, et il n'est survenu dans les déblais et les remblais ni encombrement ni dépression de terrains qui aient empêché un seul instant la circulation des trains; ceux-ci ont parcouru leur itinéraire sans que les voyageurs aient éprouvé le moindre contre-temps, en faisant le service avec beaucoup de régularité et d'exactitude, et en ne subissant que des retards très-rares et tout à fait insignifiants.

Le service des marchandises s'est fait aussi avec exactitude, sans aucun obstacle et sans la moindre interruption; la Société peut donc être complétement satisfaite de ce qu'elle possède une ligne construite avec perfection et solidité, et dont l'exploitation se fait avec régularité et exactitude, en satisfaisant toutes les nécessités du trafic. C'est une vérité démontrée par cinq mois d'exploitation et qui sera mieux confirmée encore par chaque jour qui s'écoule; car on ne pourrait tirer aucun argument de l'accident arrivé à quelques wagons entre Cervera et Tarrega le 16 novembre dernier, le seul sinistre qui soit survenu, puisque la rupture d'un crochet ou d'une chaîne est un accident qu'il est impossible, la plupart du temps, de prévoir ou d'éviter; heureusement le dommage causé par cet accident a été de peu d'importance.

La loi de ratification de notre concession qui, lors de notre dernière réunion, restait pendante au Sénat, a été votée depuis par ce grand corps de l'État et sanctionnée par Sa Majesté le 1er janvier de cette année; cette loi nous a donné le droit d'exploiter le tronçon de Moncada à Barcelone. En conséquence, les 11 kilomètres qui de cette ville à Moncada complètent la ligne entière et dont le service est déjà inauguré, sont construits avec la même régularité et la même solidité, avec la seule différence qu'on a fait les terrassements pour établir la double voie sur ce trajet. En face du village de San-Andres, on élève les grands ateliers de construction et de réparation du matériel roulant; ce travail, qui est bien près d'être terminé, attirera l'attention par le développement des bâtiments et leur bonne distribution. L'établissement de la double voie de la gare de Barcelone jusqu'à cette dépendance donnera toutes les facilités voulues pour le service, et comme c'est une garantie de sécurité, le Conseil d'administration l'a considérée comme indispensable.

La gare de Barcelone, si remarquable par son importance autant que par les obstacles contre lesquels il a fallu lutter pour l'établir, a pu enfin être construite dans les jardins de la Puerta Nueva; après avoir obtenu le terrain et accepté les conditions imposées par le génie relativement à la zone militaire de la citadelle, on fit le projet d'une gare en lui donnant toute l'importance qu'exige cette capitale, tête et point de départ de notre ligne. La construction de cet ouvrage exige plusieurs mois, et comme on ne pouvait pas encore utiliser la ligne jusqu'à Moncada, il fallait continuer jusqu'alors à payer une redevance assez onéreuse pour la Compagnie; il était donc de son intérêt de s'affranchir de cette charge le plus tôt possible, et dans ce but le Conseil prit la résolution, d'accord avec les constructeurs de la ligne, d'établir une gare provisoire qui pût servir jusqu'à l'achèvement complet des travaux. S'il en résulte une aggravation de frais, ils sont suffisamment compensés par l'exploitation anticipée; en effet, la nouvelle construction ne pouvait certainement pas être terminée en huit ou dix mois, et avec le montant de un ou deux péages la Société se libère du paiement de six ou huit de plus. La construction de la gare définitive, édifice le plus considérable de notre importante ligne, sera donc le complément final des ouvrages de la voie. Le Conseil d'administration ne terminera pas ce chapitre sans faire savoir aux actionnaires que le pont de la Bauma, seul ouvrage provisoire qui existe sur la ligne, va disparaître dans très-peu de temps, attendu que le remblai qui doit le remplacer touche à sa fin; dès maintenant toute crainte de danger a disparu, car le pont lui-même repose déjà sur les terres du remblai.

Exploitation.

L'exploitation de l'exercice qui nous occupe contient deux périodes, et toutes les deux d'une exploitation incomplète; la première période part du 1er janvier, et va jusqu'au 25 septembre, époque pendant laquelle on n'a exploité que 183 kilomètres, de Barcelone à Lerida, tandis que l'on continuait en même temps la construction de la troisième et de la quatrième section; la seconde commence au 26 septembre, et se termine au 31 décembre avec une exploitation de 366 kilomètres, comprenant la ligne entière de Barcelone à Saragosse. A l'égard de la première période, le Conseil d'administration qui nous a précédé a déjà fait voir dans le rapport de mars 1861 que l'exploitation d'une partie incomplète d'une ligne, alors que l'attention de la Compagnie doit porter encore sur la construction du reste, doit être, par la force des choses, imparfaite; car, d'une part, si on satisfait l'attente du pays, d'un autre côté, on ne peut pas obtenir un développement d'exploitation convenable. La seconde période embrasse, il est vrai, l'exploitation de la ligne entière; mais il est difficile de pouvoir la considérer dans ces premiers mois comme une ligne en pleine exploitation; elle a d'ailleurs été incomplète, parce qu'il a fallu se servir de la gare de Granollers, à Barcelone, où l'on n'avait pas les moyens suffisants pour un grand trafic, et qu'il a fallu en même temps emprunter les 11 kilomètres de cette voie, ce qui a empêché d'établir le service des trains d'une manière plus convenable; à cette circonstance spéciale, il faut ajouter la règle générale, commune à tous les chemins de fer, que dans les premiers mois d'ouverture d'une ligne le service doit être fait avec les plus grandes précautions, sans oublier qu'il n'est pas possible que dès les premiers jours le trafic se développe tout à coup sur une nouvelle voie de transport, malgré tous les avantages qu'elle peut offrir.

Toutes les personnes compétentes en cette matière conviennent que, dans les premiers mois d'ouverture d'un chemin de fer, on ne peut compter sur des produits calculés d'avance; si donc la locomotion par la vapeur a une force d'attraction qui triomphe toujours dans la lutte avec tout autre moyen de transport, cependant ceux qui ne sont pas accoutumés à voyager attendent toujours pour se mettre en route une occasion de satisfaire leur curiosité. Les affluents qui se trouvent quelque peu éloignés de la voie et sur le produit desquels on a dû nécessairement compter, montrent de l'hésitation à l'égard des avantages qu'ils peuvent avoir à changer de mode de transport au milieu de leur route; les uns et les autres tardent à arriver jusqu'au chemin de fer; mais quand ils y viennent pour la première fois, qu'ils en apprécient le bon marché, la commodité, l'économie de temps, tous alors renouvellent leurs voyages. C'est ainsi qu'on observe que, dans les premières années d'exploitation de tout chemin de fer, le nombre des voyageurs suit toujours une marche ascendante.

Le trafic des marchandises est encore plus lent à payer son tribut: les produits du pays pourraient venir dès le principe, mais il existe des intérêts créés depuis longtemps en vue de ce même trafic; les moyens de transport antérieurement employés ne cèdent pas facilement la place, offrent des rabais, essaient des économies et luttent enfin tout en sachant bien qu'ils devront finir par céder; ces éléments rivaux tardent cependant à disparaître jusqu'à ce que les intérêts trouvent plus d'avantage à prendre une autre route. Les entrepreneurs de transport pour les produits du pays qui sont un peu loin de la voie ont à vaincre encore de nombreuses difficultés, et la plupart d'entre eux doivent quitter leur route habituelle, et en prendre une autre pour arriver jusqu'à notre ligne, ne sachant si la Compagnie effectuera aussi régulièrement qu'eux la remise et la réception des frais qu'ils percevaient pour des marchandises. Ce sont donc autant d'obstacles qui retardent la production sur laquelle

comptent les voies ferrées, mais qui ne doit pas leur manquer plus tard ; enfin, non-seulement les voies ferrées se trouvent chargées du transport de tous les produits et des marchandises appartenant à leur zone naturelle, mais encore de nouveaux affluents viennent chaque jour de plus loin, d'année en année de nouvelles relations se créent et les produits augmentent, non pas seulement par les transports déjà mentionnés, mais par ceux des matières premières qui, sans le bon marché du chemin de fer, ne pourraient jamais être utilisées.

Telle est la destinée, telle est l'histoire de toutes les voies ferrées; la plupart d'entre elles ont commencé avec des recettes exiguës et de grandes dépenses ; d'année en année, les recettes ont été en s'améliorant, les dépenses en diminuant, et après un certain temps écoulé, toutes les lignes d'une certaine importance, leurs relations une fois établies, ont pu offrir une large compensation de leurs efforts, au grand profit des actionnaires. Les chemins de fer français pourraient nous fournir d'abondantes preuves à l'appui de cette vérité : nous ne choisirons pas les lignes qui offrent un grand mouvement ni celles dont les actions ont triplé de valeur, mais nous prendrons seulement pour exemple la ligne de France qui présente le plus d'analogie avec la nôtre, nous voulons parler de celle du Midi, de Bordeaux à Cette. Cette ligne, à une seule voie, comme la nôtre, avec une même direction de la Méditerranée à l'Océan, ayant employé un capital kilométriquement parlant plus considérable que le nôtre, et ayant servi aux actions un intérêt de 4 0/0 jusqu'à ce que ses recettes en rendissent le paiement inutile, est le meilleur type que nous puissions adopter; la progression graduelle, et lente si l'on veut, de ses produits, comme ont l'habitude de l'être toutes les choses solides, est la meilleure démonstration de la marche de ces sortes d'affaires.

Ce chemin de fer a commencé en 1855 par donner une recette moyenne kilométrique de 12,675 francs, avec 73 fr. 23 c. 0/0 de frais d'exploitation ; en 1856, la recette s'éleva à 17,371 francs, avec 61 fr. 66 c. 0/0 de frais; en 1857, à 18,730 francs, avec 59 fr. 66 c. 0/0 de frais; en 1858, à 19,673 francs, et 52 fr. 27 c. 0/0 de frais ; en 1859, à 25,075 francs, et 47 fr. 29 c. 0/0 de frais ; en 1860, à 29,552 francs, et 42 fr. 32 c. 0/0 de frais, et dans le dernier exercice 1861 la recette moyenne s'est élevée à 30,609 francs sans que l'on connaisse encore les frais d'exploitation qui, suivant les proportions des années antérieures, ne devront pas dépasser 40 0/0. Il est bon aussi de faire remarquer à l'appui de notre assertion, que si dans les premières années l'augmentation des voyageurs ne fut pas considérable, celle des marchandises fut plus lente encore à se produire, mais progressa d'une manière beaucoup plus importante; le trafic des marchandises à petite vitesse transporta, en 1856, 271,318 tonnes; l'année suivante, le trafic fut du double et continua en progressant les années suivantes, si bien qu'en 1860, nous le voyons s'élever à 1,102,867 tonnes. Pour compléter cet aperçu, il est convenable d'ajouter que les actions de cette Société furent pendant longtemps dépréciées jusqu'en 1859 où elles finirent par atteindre le pair; dès lors elles ont continué à s'élever et à se voir aujourd'hui cotées à 760 francs, soit 52 0/0 de prime sur leur valeur nominale.

Telle est la situation actuelle de ce chemin de fer qui fait chaque jour de nouveaux progrès et que le public considère aujourd'hui comme une bonne affaire ; puisque ses actions, qui étaient considérées avec un dédain marqué il y a quelques années, sont aujourd'hui recherchées avec empressement sur tous les marchés de France avec l'espérance d'en obtenir encore des prix plus élevés. Si ce chemin de fer est celui qui, par sa situation et ses conditions, offre le plus d'analogie avec le nôtre, il est à espérer que celui-ci offrira la même analogie pour les recettes; bien que l'exploitation de l'exercice qui nous occupe ait été incomplète ; en effet, pendant les neuf premiers mois, la moitié seulement de la ligne a été exploitée, et pendant les trois derniers a eu lieu le commencement de l'ouverture de toute la ligne, dont l'exploitation restait encore imparfaite puisqu'on avait à emprunter 11 kilomètres d'une autre voie; cependant la comparaison nous fait voir qu'il existe la même analogie à l'égard des recettes avec une certaine différence en notre faveur. La moyenne kilométrique de notre exploitation en 1861 atteint (nous nous servons de la monnaie française pour rendre plus sensible la comparaison) 17,698 francs, ce qui représente un peu plus que la moyenne kilométrique du chemin de fer du Midi en 1856, c'est-à-dire dans la seconde année de son exploitation. Ce chiffre, qui résulte des états des recettes joints à ce rapport, est plus éloquent que tous les arguments qu'on pourrait faire valoir sur l'avenir de notre ligne ; d'après ces états où l'on voit la régularité du rendement sur tous les éléments de production et pour toutes les localités, on découvre parfaitement le germe de résultats avantageux pour lesquels il ne faut plus attendre que le progrès et le développement naturel de la ligne ; après cela, qu'il se produise une augmentation régulière dans le service des voyageurs qui aura naturellement lieu par les facilités qu'offre le chemin de fer; que les affluents apportent peu à peu leur contingent en agrandissant les zones de la ligne, que les entreprises de transport cèdent, comme elles devront infailliblement céder, devant une concurrence qui les conduirait à la ruine et qu'elles se bornent, comme il est de leur intérêt, à nous apporter les marchandises jusqu'à nos stations, et cela suffira, nous n'en doutons pas un instant, pour élever d'une manière satisfaisante notre moyenne kilométrique.

La première année de la complète exploitation de notre ligne viendra, sans aucun doute, confirmer cette prédiction fondée; cette année, c'est celle dans laquelle nous sommes. Déjà nous exploitons complétement notre ligne entière, déjà nous sortons, quoique ce ne soit que provisoirement, de notre propre gare ; maintenant nous n'avons plus à régler le mouvement de nos trains d'après les heures fixées par une autre entreprise et, affranchis d'un piége onéreux, nous ne verrons plus nos recettes avoir à subir une diminution de plus de quatre-vingt mille piastres (400,000 francs environ) pour cette redevance annuelle. Cette situation nous mettra en état d'utiliser notre ligne de Barcelone à Saragosse. Mais ce n'est pas encore le complément de notre œuvre ; tout le trafic de l'intérieur du royaume, sur lequel nous avons dû compter et qui s'est écarté de sa route habituelle par l'exploitation du chemin de fer d'Alicante, reviendra à sa source ordinaire aussitôt que la ligne de Madrid se joindra avec la nôtre à Saragosse, et c'est ce qui arrivera au printemps de 1863. Alors notre voie ferrée contiendra la moitié de la première et très-importante ligne d'Espagne qui mettra la capitale en communication avec le premier port de la monarchie ; dans la même année, nous nous trouverons aussi en communication avec les bords de l'Océan par l'achèvement du chemin de fer de Tudela à Bilbao ; plus tard aussi notre ligne fera partie de la grande voie qui de Madrid ira en France, lorsque celle qui est actuellement exploitée jusqu'à Gerona sera reliée au réseau de l'empire français. Alors nous serons en communication avec les lignes du midi de la France et ferons partie d'un des premiers chemins de fer de l'Europe, dont les résultats sont actuellement incalculables ; qu'il nous suffise de dire que ce bel avenir est encourageant, et que tous ceux qui s'occupent de bonne foi de ces sortes d'affaires le reconnaissent déjà. Le Conseil d'administration terminerait ici ses explications sur l'exploitation présente et future de notre voie ferrée, s'il ne croyait convenable d'adresser dans ce chapitre quelques paroles aux actionnaires sur la valeur des actions, si peu en harmonie avec les légitimes espérances indiquées ci-dessus.

Quand un titre a une valeur d'avenir, bien qu'elle soit immanquable, on ne peut éviter que cet avenir ne soit soumis à une appréciation plus ou moins exacte ; on ne peut éviter que des doutes ne soient exprimés à son égard, et comme cet avenir ne peut pas être maintenant rigoureusement apprécié, il en résulte qu'un vaste champ est ouvert à la spéculation ; en effet, la spéculation à la Bourse, sous prétexte de raisonner, invente tout ce qui est favorable à ses intérêts ; si elle parvient à semer la défiance, les timides lui prêtent leur concours, et alors les titres se dépréciant, ils craignent de perdre davantage et s'empressent de s'en défaire, en augmentant bien innocemment le mal qu'eux-mêmes déplorent.

C'est ainsi que se produit la baisse, que les habiles savent utiliser, et qu'on arrive à coter des cours déraisonnables, qui ne sont justifiés par rien, si ce n'est par l'espérance du profit qu'en recueillent ceux qui l'ont produite. Nos titres ont déjà traversé ces phases diverses ; mais l'intérêt religieusement payé, les recettes actuelles d'une exploitation incomplète, la bonne marche des affaires de la Société, le bon état du chemin sur lequel le service s'améliore chaque jour, sont autant de garanties de sécurité pour l'avenir, et comme il n'existe aucune cause sérieuse qui légitime la dépréciation des actions, cette dépréciation ne peut avoir été que l'œuvre d'une spéculation tenace et acharnée à la baisse. Notre Conseil n'a pu ni voulu la combattre directement, car sa mission, qu'il remplit religieusement, a pour but d'améliorer le chemin sous tous les rapports, d'écarter tous les obstacles qui entravent le trafic de la ligne, de contribuer enfin à l'augmentation des recettes en étudiant les moyens de réaliser toutes les économies possibles; la progression du rendement du trafic qui s'effectue déjà et qui est infaillible suffira certainement pour mettre les actions à couvert des subterfuges d'une spéculation mal intentionnée, laquelle ne pourra plus exercer son empire sur un titre qui reposera sur une excellente hypothèque et offrira aux porteurs un revenu avantageux.

Bilan.

Le bilan de l'exercice qui nous occupe a déjà été dressé au 20 septembre dernier et approuvé dans l'assemblée générale extraordinaire du 22 octobre suivant, au moment où cessèrent les fonctions de l'ancien Conseil d'administration ; celui qui est joint au présent rapport est arrêté à la date du 31 décembre et montre l'actif et le passif de la Compagnie à cette date. Dès le 10 du mois dernier, il a été mis à la disposition du public dans les bureaux de la Société, suivant les prescriptions des statuts, et les actionnaires ont pu, par conséquent, en prendre connaissance. Le Conseil d'administration présente donc ce document en vertu de la loi, rédigé d'après les pièces fournies par l'administrateur gérant, conformément à l'article 23 du règlement social et établi d'après les livres de la Société. D'après ce qui est prescrit par l'article 23 des statuts, ce document sera soumis à l'approbation de l'assemblée.

Capital.

Si cette question est la plus importante pour une Compagnie, elle est en même temps la plus délicate, aussi a-t elle été toujours traitée avec beaucoup de soin par l'ancien Conseil d'administration. On n'a jamais fixé le capital d'une manière définitive jusqu'à présent, et on s'est toujours borné à indiquer les diverses sommes dont on avait besoin suivant la situation de la Compagnie. Et comment agir autrement ? En 1853, en 1854, en 1855, devait-on effrayer le pays, car c'eût été l'effrayer, en lui montrant un chiffre qu'aucune autre entreprise n'avait encore atteint ; alors que ce chiffre n'était pas encore nécessaire, qu'on ne se faisait pas encore une idée exacte du travail important que ce capital devait représenter, et qu'on ne se rendait pas encore suffisamment compte de ce que nous connaissons aujourd'hui : le pouvoir de l'association ? Non, on ne devait certainement pas agir ainsi ; la Société s'est comportée avec la plus grande prudence, en employant toujours un capital en parfaite harmonie avec l'état d'avancement des travaux; leur exécution lui assurait d'ailleurs les sommes successives dont elle avait besoin.

La Compagnie commença son difficile travail en se constituant en 1853 pour la première section de Barcelone à Manresa avec le modeste capital de 2,200,000 piastres représenté par 22,000 actions; on n'avait pas besoin de plus, et la Société ne pouvait pas se lancer dans des combinaisons qui, exécutées prématurément, eussent compromis le but d'opérations qui dans l'avenir avaient leur importance.

Dans l'année 1855, en vertu de la loi de concession du 6 juillet ratifiant les décrets royaux qui avaient paru, la Compagnie dut s'engager à entreprendre les travaux d'étude des autres sections et obtint de l'Etat une subvention de capital de 4,000,000 p., il lui fut donc déjà nécessaire de modifier son capital. La Compagnie ne se hâta cependant pas, et attendant le moment opportun, le 6 mai 1856, elle éleva son capital à 12,000,000 p., composé de la manière suivante : 4,000,000 p. représentés par 40,000 actions, 4,000,000 p. par la subvention de l'Etat, et 4,000,000 p. en obligations à émettre ; et qu'on remarque bien qu'en fixant ainsi ce capital on le considéra comme un chiffre approximatif, parce que les devis de toute la ligne n'étant pas encore établis, il était impossible d'en connaître le coût.

C'est dans cette opération que commença à paraître pour la première fois une conséquence de l'émission de grands capitaux ; tant que le capital était réduit à 2,200,000 p., représenté par 22,000 actions, ce capital était effectivement réalisé. Sa formation n'augmentait pas les charges de la Compagnie, parce que le montant en était versé intégralement par un petit nombre d'actionnaires. Quoique déjà d'une certaine importance l'affaire ne sortait cependant pas des limites des entreprises ordinaires, qui doivent se réaliser effectivement ; mais une fois élevé à 12,000,000 p. elle se trouvait être dans d'autres conditions ; les 4,000,000 p. de la subvention de l'Etat ne pouvaient être 4,000,000 p., parce que, reçus en papier pour leur valeur intégrale, ils devaient perdre lors de leur réalisation ; les 4,000,000 p. d'obligations à émettre allaient être soumis à la même loi, et le 18,000 actions qui furent créées durent nécessiter un sacrifice pour le placement, et voilà qu'une loi impérieuse, la loi de la nécessité, créait la distinction de capital effectif et capital nominal. Les 12,000,000 p. étaient donc un capital nominal, mais comme pour le moment la partie effective de ce capital satisfaisait aux besoins de la Société, on ne s'occupa pas, et il n'était pas prudent de s'en occuper, d'examiner à quel chiffre le capital nominal devait s'élever pour rendre effectif celui qu'on avait fixé, attendu que plus tard les devis de toute la ligne étant terminés, il y aurait certainement lieu de l'augmenter, et c'est ce qui arriva effectivement au commencement de 1858 ; alors on connut toute l'extension de la ligne et son coût intrinsèque, et on fixa le capital nominal à 17,000,000 p., représentés par 9,000,000 actions, 4,000,000 en obligations et 4,000,000 par subvention de l'Etat.

Pourquoi alors, dira-t-on, ne fixa-t-on pas le capital effectif ? Ce n'était pas possible de le faire ; car, si on connaissait la perte subie pour les 48,000 actions qu'on avait placées, on ignorait encore celle qu'il y aurait à subir pour l'émission des obligations et la réalisation de la subvention ; on ignorait aussi à combien s'élèveraient les intérêts qu'on devait payer aux actions jusqu'à l'ach

ement du chemin, somme qui devait accroître d'autant e coût de la construction.

C'est ainsi qu'il était nécessaire de rendre effectif le pital qui n'était que nominal, et il fut facile de prévoir, 1858, que le capital définitif de la Compagnie devait élever beaucoup au delà de 20,000,000 p.

Cependant, avec le capital ainsi fixé, on continua les rands travaux de la ligne qui s'étendirent sur toutes s sections. La Compagnie marcha ainsi jusqu'en 1860, dans l'assemblée générale qui eut lieu le 4 mars de tte année-là, si on reconnut l'insuffisance du capital, n osa point de ne pas en modifier le chiffre pour le moent; toutefois le Conseil d'administration fut autorisé émettre de nouvelles obligations jusqu'à la limite fixée ar la loi, ou bien à réaliser un emprunt par quelque ure opération de crédit. Mais le mois de février 1861 ant arrivé, on fut obligé, par suite des modifications troduites dans les statuts, de remplir les prescriptions u gouvernement de S. M. en augmentant le capital pour porter au chiffre jugé nécessaire. Le Conseil d'admiistration, dans l'assemblée extraordinaire du 4 dudit ois, après avoir présenté l'état de situation de la Comagnie, fixa le capital à 23,600,000 p., en laissant toutois entrevoir que pour faire face à toutes les éventuaés, il serait peut-être nécessaire de l'élever à 24 ou millions; l'assemblée se borna cependant à le fixer à 3,600,000 p., en autorisant le Conseil d'administration contracter quelque emprunt provisoire pour la somme 1,600,000 p. Le gouvernement de S. M. ne ratifia pas tte dernière convention, et le Conseil, en rendant mpte de ce fait à l'assemblée extraordinaire du 22 octbre de la même année, lui exposa que pour remplir ce ntrat il devait proposer l'augmentation du capital pour somme déjà indiquée ou pour toute autre qui pût suffire à couvrir les engagements de la Compagnie; mais mme dans ce moment il n'y avait pas urgence pour la iété, elle crut qu'il valait mieux continuer les démarches pendantes, pour améliorer la subvention de la difrence qu'on avait dû sacrifier pour la réaliser. Si cette élioration pouvait être obtenue, cela pouvait couvrir déficit, et dans le cas contraire la Compagnie s'occuperait alors des moyens les plus convenables pour se mettre l'abri de toute responsabilité; c'est ce qui fut convenu l'assemblée générale des actionnaires.

Jusque-là, si tout ce qui est relatif à cette matière fut mis en assemblée générale des actionnaires, l'initiative, l'idée, le choix du moment de toutes les opérations a été dû au zèle du Conseil d'administration dont les ouvoirs ont cessé le 22 octobre 1861; aujourd'hui, par conséquent, c'est la première fois que le Conseil actuel s'occupe avec les actionnaires de cet important sujet, à l'égard duquel il se propose d'être très-explicite.

Si le précédent Conseil d'administration agit avec prudence en déterminant à diverses époques le capital de la Compagnie, s'il ne voulut jamais entreprendre de fixer le chiffre définitif auquel il devait s'élever, si même, présentant le chiffre de 23,600,000 p., dans les derniers temps de sa gestion, il parlait d'éventualités qui auraient élevé le capital à 24 ou 25 millions, notre but, maintenant, dans la situation actuelle de la Compagnie, est de procéder d'une autre façon. Aujourd'hui il faut dire le dernier mot sur cette délicate affaire, aujourd'hui enfin il faut fixer le capital définitif de la Compagnie, et comme on connaît déjà tous les engagements qu'il n'est pas probable qu'il s'en produise d'autres, notre but actuel est convenable. Il est donc nécessaire d'examiner à cet effet non-seulement tous les engagements, mais encore les nécessités et les convenances de la Compagnie. Qui est-ce qui intéresse la Compagnie? Qui est-ce qui convient aux actionnaires? Voir la ligne complétement terminée et réunie à celle de Madrid, tel est le complément de cette œuvre importante; voir la balance exacte entre les différents éléments qui composent le capital et régulariser les obligations, pour que dans le cours des années suivantes déterminées, la meilleure partie des produits ne soit pas absorbée. Voilà ce qu'il y a à faire, il faut le faire ou le peut dans les limites de la loi. Le Conseil d'administration a examiné attentivement tous les engagements à la charge de la Compagnie, et a constaté nettement le déficit sur le capital déjà annoncé des 1,000 p., mais encore il a trouvé que les éventualités sentées par le précédent Conseil s'étaient réalisées; commissions et pertes sur les obligations dernièrement émises, l'excédant de la somme sur laquelle on a compté pour le paiement des intérêts du premier trimestre 1861, la somme prélevée en outre des bénéfices pour le paiement du second semestre de la même année, le coût du remblai de la Bauma, arrêté postérieurement, la somme que la construction, suivant le projet, a eu à payer à l'exploitation pour le transport du matériel, les frais de l'inauguration solennelle en cette ville et à Saragosse, les sommes payées à la Compagnie de Granollers à titre de transaction pour toutes questions litigieuses qui existaient relativement au chemin, quelques améliorations qu'il a fallu introduire sur la ligne pour faciliter l'exploitation et satisfaire aux nécessités d'un trafic croissant, enfin le placement de la voie depuis cette ville jusqu'aux ateliers de San Andres, éminemment utile pour le service, sont autant de circonstances qui ont élevé le déficit à 1 million de piastres de plus; c'est ainsi qu'avec un capital de 24,600,000 p., toute la ligne se trouve payée, suivant le traité de construction, et complétement établie, avec une augmentation de matériel considérable pour un bon service.

Mais si on fixait ainsi le capital, dès aujourd'hui, le Conseil d'administration, en toute franchise et en toute loyauté, doit bien établir qu'il n'oserait pas affirmer que ce soit le chiffre définitif. Il existe deux autres considérations qu'il ne faut pas mettre en oubli : l'une c'est de soutenir le capital des actions, l'autre c'est de prendre garde que les obligations n'en absorbent les produits. La ligne entière est à la vérité en pleine exploitation de la gare provisoire de cette ville jusqu'à Saragosse, mais elle n'est pas entièrement achevée, et elle ne donne pas encore tous les résultats naturels qu'on obtiendra probablement lorsque la ligne de Madrid arrivera jusqu'à Saragosse; tant que le chemin ne sera pas complétement établi avec toutes les améliorations projetées et que les ateliers ne seront pas terminés ainsi que la grande et importante gare de Barcelone, tant qu'on n'exploitera pas la ligne de Madrid qui nous apportera tout le trafic de l'intérieur du royaume, on ne pourra pas considérer le chemin comme entièrement terminé; mais lorsque la Compagnie verra tous ses travaux achevés et recueillera les produits sur lesquels elle a pu compter, alors, notre entreprise changera tout à fait d'aspect et entrera dans la voie normale d'une société en plein rapport, donnant aux actions des résultats satisfaisants après avoir fait face au service des obligations. Mais, jusqu'à ce qu'on atteigne cette époque et ce but désiré, il est juste, prudent et rationnel de mettre les actions à l'abri d'une dépréciation que l'on essaie d'expliquer par les résultats d'une première année de service. Cet appui ne sera peut-être pas nécessaire, mais la prudence conseille aujourd'hui de le préparer; il est très-possible que les recettes de cet exercice, le Conseil d'administration l'espère du moins, suffisent pour faire face aux intérêts des obligations et des actions; mais s'il n'en était pas ainsi, la Société croit convenable d'avoir un fonds de réserve destiné à compléter ce qui peut manquer pour ce service. La responsabilité qui pèse sur la Compagnie à l'égard de ses obligations doit se régulariser; leur amortissement et les intérêts doivent se répartir sur une longue série d'années, d'une manière égale, afin de ne pas absorber dans les premières années la meilleure partie des recettes de la Compagnie. Nous pouvons donc imiter l'exemple de presque tous les chemins de fer de l'Europe qui ont établi des combinaisons de cette nature; dans ce but, notre Société doit opérer une conversion qui ait pour résultat d'étendre le délai actuellement fixé pour le remboursement des obligations.

Cette conversion ne pourra sans doute s'accomplir sans quelque augmentation de capital nominal, mais cette augmentation se trouvera largement compensée par l'époque reculée. L'opération, déjà préparée d'avance, aura lieu d'ailleurs d'autant plus facilement que la Compagnie, prévoyant la tendance de l'argent à la baisse, a effectué ses émissions de telle sorte qu'il est même possible qu'elle puisse, en réalisant à propos la conversion, diminuer à la fois le capital et l'intérêt des obligations. Il est certain que le Conseil d'administration ne perd pas de vue les prétentions de la Compagnie à une augmentation de subvention; il est certain aussi que le Conseil s'est adressé au gouvernement de S. M. et aux Cortès pour solliciter une indemnité du dommage que le retard de l'achèvement de la ligne de Madrid à Saragosse a déjà causé et causera à la Compagnie jusqu'à sa mise complète en exploitation. S'il en résulte de nouvelles ressources pour la Compagnie, on pourra certainement les appliquer à la réserve destinée à faire face aux besoins dont il a été fait mention, mais comme le succès de nos démarches n'est pas assuré, il ne serait pas prudent de soumettre à cette éventualité le paiement d'engagements qui auraient été le résultat de travaux utiles et convenables, d'autant plus que cette réserve peut être établie de telle sorte qu'on n'en fasse pas usage si cela n'est pas nécessaire. Qu'on porte le capital de la Compagnie à 25,000,000 p., soit une augmentation de deux millions sur le chiffre actuellement existant et par les moyens prévus par la loi, mais sans qu'il soit nécessaire de réaliser ce nouveau chiffre dès maintenant, car les engagements de la Société lui donnent tout le temps nécessaire et lui permettront de profiter du moment favorable pour les émissions. Avec 24,600,000 p. toutes les charges de la Société se trouveront couvertes de manière que le chemin sera entièrement payé et terminé; pour cet objet, il ne sera pas nécessaire d'un centime de plus, et les 400,000 p. restant seront appliquées à la réserve, mais on ne les émettra que si cela est absolument nécessaire pour faire face aux charges déjà mentionnées. S'il en est ainsi, cette convention nécessitera l'approbation du gouvernement de S. M.; mais le chiffre fixé reste toujours dans les limites de la loi, parce que la Société ayant 13,000,000 p. en actions et subvention, elle peut émettre jusqu'à concurrence de 13,000,000 p. en obligations, tout en veillant à ce que son crédit ne soit pas ébranlé.

L'Etat a le plus grand intérêt à ce qu'il en soit ainsi, afin de stimuler les sociétés à entreprendre d'importants travaux d'utilité publique, et afin de développer l'esprit d'association si indispensable aux sociétés modernes; nous ne doutons donc pas d'obtenir l'approbation supérieure. De la sorte, tous les engagements de la Société peuvent être couverts, et on peut faire face à toutes les éventualités; de la sorte aussi se trouve prononcé le dernier mot au sujet du capital de la Compagnie.

Si l'assemblée adopte ce qui est proposé, elle pourra autoriser le Conseil à apporter les modifications nécessaires aux articles 5 et 6 des statuts pour en soumettre l'approbation au gouvernement de Sa Majesté, et obtenir en même temps son approbation pour les propositions qui vous sont faites relativement au fonds de réserve.

Élection.

Les membres du Conseil d'administration qui eurent l'honneur d'être élus par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 22 octobre dernier, réunie à ce effet, sont entrés aussitôt en fonctions, à l'exception de Don Antonio Ametller qui donna sa démission le 23 du même mois. Don Domingo Cardenal se trouvant empêché par d'autres occupations nous a également envoyé sa démission le 5 novembre dernier. D'après l'article 6 du règlement social, il y a donc lieu de pourvoir au remplacement de ces deux membres en procédant à une nouvelle élection conformément à l'article 43 du même règlement.

Le Conseil d'administration, lors de sa première séance, s'occupa de mettre à exécution la décision prise par l'assemblée générale du 22 octobre à l'égard du régime administratif à adopter et voté dans cette session, jusqu'à ce qu'on ait obtenu l'approbation du gouvernement de Sa Majesté, en tant que ce soit compatible avec les statuts en vigueur de la Compagnie; à cette fin, le Conseil a décidé la nomination d'un comité de direction, lequel est composé de deux membres du Conseil et de l'administrateur gérant, avec les pouvoirs nécessaires pour la bonne marche et la plus prompte expédition des affaires de la Société.

Ce comité de direction justifie pleinement le but de sa création; il a déployé le zèle et l'activité nécessaires pour donner une heureuse impulsion à tous les services de l'entreprise. De jour en jour l'organisation de toutes les branches du service s'améliore, et on travaille avec assiduité à écarter tous les obstacles qui retardent le développement de notre ligne; il est donc certain que la Société peut compter sur l'initiative de ce comité de direction, ainsi que sur le zèle efficace du Conseil d'administration, pour atteindre aussi vite que possible le but désiré, c'est-à-dire de bonnes recettes avec toutes les économies possibles sur la dépense compatibles avec un bon service.

Parmi les améliorations qui ont été introduites et auxquelles on s'applique de plus en plus, il faut faire une mention spéciale de l'adjudication pour la livraison du combustible qui s'est réalisée à des prix avantageux, et cet élément d'exploitation étant assuré, affranchit la Compagnie d'éventualités dont elle n'a plus à s'occuper. De plus, on a mis les immeubles de la Compagnie à l'abri des risques du feu, en passant un contrat d'assurances avec deux Compagnies respectables de Paris, à une prime très-modique.

Tel est l'état de situation de la Compagnie, les éléments de prospérité et ses engagements : l'assemblée adoptera les résolutions qui lui paraîtront convenables, et le Conseil d'administration apportera dans leur exécution la plus grande prudence et tout le zèle dont il est capable pour répondre dignement à la confiance que les actionnaires lui ont accordée.

José Clos y Pujol, *secrétaire.* — *Le président*, José Seller.

Résolutions de l'assemblée générale.

Approbation du bilan de l'exercice 1861.

Approbation donnée à l'établissement de la double voie de la gare de cette ville jusqu'aux ateliers.

Approbation donnée à l'augmentation du capital d'une somme de p. 2,000,000, à émettre par les moyens autorisés par la loi et en choisissant le moment le plus opportun, le capital de la Société étant définitivement fixé à p. 25,000,000 répartis de la manière suivante :

Subvention de l'Etat,	P. 4,000,000
Actions et obligations,	» 21,000,000
Total	P. 25,000,000

Autorisation accordée au Conseil d'administration, afin qu'avec l'administrateur et les trois actionnaires qui doivent signer l'acte, il fasse établir le document authentique relatif à la modification des art. 5 et 6 des

statuts, concernant le capital, pour obtenir ensuite l'approbation du gouvernement de S. M.

Adoption du projet de mettre en réserve sur le capital p. 400,000, soit pour faire face au paiement des intérêts, si cela est nécessaire, soit pour préparer la conversion des obligations en temps opportun, après avoir obtenu l'approbation nécessaire du gouvernement de Sa Majesté.

Invitation faite par l'assemblée au conseil d'administration, qui en a pris acte, de ne pas perdre de vue la dépréciation actuelle des actions de la Société, et d'utiliser la réserve votée pour parer à cet état de choses par une combinaison quelconque, s'il le juge convenable.

Nomination de deux membres du Conseil d'administration; sont élus par la majorité absolue des voix:

D. Cristobal Bordin, et D. Manuel Vidal Ramon.

BIBLIOGRAPHIE.

Traité du Contrat de Transport par Terre en général et spécialement par Chemins de fer, par D. Ch. Duverdy, docteur en droit, avocat à la Cour impériale de Paris (1).

Le XIXe siècle, qui a déjà vu s'accomplir tant de choses prodigieuses et qui sera certainement un des plus grands dans l'histoire, aura, entre autres bienfaits, donné aux hommes la plus merveilleuse facilité de communications et de transports. Il y a cent ans, les peuples de l'Europe, les habitants d'un même pays, ceux de la France, par exemple, vivaient éloignés les uns des autres et ne franchissaient guère les distances qui les séparaient.

Les produits des différentes contrées, des diverses provinces, ne s'échangeaient qu'en petites quantités et ne donnaient lieu qu'à un commerce restreint. Peu à peu de grandes voies publiques furent tracées, les chemins et les routes se multiplièrent, mettant ainsi en relations les points du territoire les plus éloignés. Mais ces progrès déjà si grands n'étaient rien auprès de ceux qui devaient s'accomplir. Une véritable révolution, pacifique celle-là, salutaire et féconde, a substitué aux seules voies jusque-là connues les chemins de fer. Leur établissement a rencontré en France bien des contradictions et des obstacles.

Plusieurs des hommes les plus illustres de notre temps ont commencé par contester la possibilité de doter notre pays de cette admirable invention. Mais comme ce philosophe devant qui l'on nia le mouvement, les locomotives se sont mises à marcher. Lorsqu'on les a vues franchir, en courant sur des rails, des distances énormes, il a bien fallu se rendre à l'évidence et s'incliner devant la toute-puissance des faits accomplis.

Aujourd'hui la France se couvre d'un réseau de plus en plus serré de chemins de fer. Toutes les nations ont les leurs. On ne voyage plus autrement. Les marchandises apportées du fond de l'Amérique ou des Indes dans les ports de l'Océan, placées sur les chemins de fer, sont transportées avec une extrême rapidité d'un bout à l'autre de l'Europe. En France, les produits du sol, ceux de l'industrie, parcourent en peu de temps des espaces considérables. Une impulsion et une activité sans égales sont ainsi imprimées partout aux échanges et aux transactions.

Bien des contestations naissent inévitablement de tant de rapports créés par la force des choses. Il faut faire appel à la loi et à la jurisprudence. La loi, elle est déjà ancienne; elle n'avait pas prévu les chemins de fer. La jurisprudence, elle est sur bien des points inédécise et flottante. Il était nécessaire qu'une œuvre d'ensemble fût entreprise ayant pour but et pour effet de coordonner tant d'éléments épars, et de faciliter la solution de tant de problèmes juridiques aussi importants que difficiles. C'est le travail que s'est imposé un jeune avocat plein de savoir et de mérite, M. Charles Duverdy, déjà connu par la publication d'un remarquable traité des *Prises maritimes*, composé en collaboration avec M. de Pistoye, et qui fait désormais autorité dans ces matières.

A l'époque où le Code Napoléon et le Code de commerce ont été faits, les transports de marchandises étaient bien loin d'avoir atteint le développement immense auquel ils sont actuellement parvenus. Le contrat de transport n'avait pu dès lors être considéré par le législateur comme d'une importance telle qu'il fût nécessaire de lui consacrer un titre spécial. On en fit simplement une variété du louage de services, du mandat et de la commission.

« Le contrat de transport, dit très-justement M. Ch. Duverdy, emprunte bien, si l'on veut, quelque chose à ces trois contrats; mais de la combinaison de ce qu'il emprunte à chacun d'eux résulte un ensemble qui constitue un contrat auquel il faut reconnaître une existence propre, auquel il faut donner un nom propre. »

« La fréquence, l'importance surtout du contrat de transport, doivent empêcher de le confondre avec le louage et la commission. — Nous nous sommes donc efforcé de définir le contrat de transport, d'indiquer les choses qui sont de son essence, et de déterminer les obligations qui dérivent de ce contrat pour les personnes qui y sont intéressées. » Plus loin, l'auteur explique qu'il a dû ne s'occuper quant à présent que des transports qui se font sur terre, par les routes ordinaires, par les fleuves ou par les chemins de fer. Quant aux transports par mer, ils ne rentraient pas dans le cadre de son livre, et il existe d'ailleurs des lois codifiées, complètes et détaillées qui régissent cette industrie particulière. Celle des transports terrestres, au contraire, désire encore les siennes. — M. Duverdy s'est donné pour but de réunir et d'exposer sous une forme pratique les principes et les règles de droit qui s'appliquent à ce dernier genre de transports.

Dans la première partie de son livre l'auteur s'occupe du contrat de transport en général, de la manière dont il se forme, des obligations des entrepreneurs, de leur responsabilité en cas d'avarie, de retard, etc. — Dans la seconde partie de l'ouvrage il parle de l'établissement des tarifs et de la fixation des taxes pour les chemins de fer, des tarifs à prix réduit, différentiels, conditionnels, des règles sur l'application des tarifs en matière de bagages, de groupage. Il examine aussi les obligations spéciales des compagnies de chemin de fer, considérées comme entreprises de transport, de camionnage, de service de correspondance, etc. — Dans tout le cours du livre il traite de la façon la plus lucide et la plus judicieuse toutes les questions qui se rattachent à son sujet. — Des annexes contiennent le texte de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, le cahier des charges publié par l'administration en 1857-1859, et formant la loi qui règle désormais l'exploitation de tous les chemins de fer, l'arrêté ministériel du 15 avril 1859 sur les délais de transport et de livraison, et sur l'ouverture et la fermeture des gares, et enfin l'arrêté ministériel du 25 janvier 1860, supprimant les tarifs d'abonnement.— Le volume se termine par une table détaillée des chapitres et par une table analytique des matières disposées suivant l'ordre alphabétique, ce qui rend les recherches extrêmement faciles.

L'ouvrage de M. Ch. Duverdy, traité savant, méthodique et complet, écrit d'un style net, facile et clair, est appelé à un succès durable. Il recevra le plus favorable accueil de tous ceux (et le nombre en est grand) qui ont besoin de connaître l'exacte portée des dispositions de la loi et celle des décisions de la jurisprudence en matière de transports par terre et par chemins de fer.

E. Gallien,
avocat à la Cour impériale.

(1) Un vol. in-8° de 500 pages. Paris, imprimerie et librairie centrales des chemins de fer de Napoléon Chaix et C°, rue Bergère, 20.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Obligations foncières 5 0/0.

11e tirage semestriel.

Le samedi 22 mars 1862, à deux heures, il a été procédé publiquement, au siége de l'administration, au 11e tirage semestriel des obligations foncières de 500 fr. 5 0/0.

950 numéros ont été appelés au remboursement au pair, savoir :

Le n°	5 921	et suivants,	jusqu'à	5,955	inclusivement.
»	15,921	»	»	15,956	»
»	25,921	»	»	25,955	»
»	35,921	»	»	35,955	»
»	45,921	»	»	45,956	»
»	55,921	»	»	55,956	»
»	65,921	»	»	65,955	»
»	75 921	»	»	75,939	»
»	76,012	»	»	76,028	»
»	85,921	»	»	85,957	»
»	95,921	»	»	95,957	»
»	105,921	»	»	105 957	»
»	115,921	»	»	115,957	»
»	125,921	»	»	125,956	»
»	135,921	»	»	135,956	»
»	145,921	»	»	145,957	»
»	155,921	»	»	155,956	»
»	165,921	»	»	165,955	»
»	175,921	»	»	175,954	»
»	185,921	»	»	185,0 7	»
»	195,921	»	»	195,957	»
»	205,921	»	»	205,927	»
»	215,921	»	»	215,957	»
»	225,921	»	»	225,957	»
»	235,921	»	»	245,957	»
»	245,921	»	»	245,957	»
»	255,921	»	»	255,957	»

Le 12e tirage aura lieu le 22 mars 1862.

Obligations foncières 3 et 4 0/0, avec lo

37e tirage trimestriel.

Le samedi 22 mars 1862, à deux heures et de il a été procédé publiquement, au siége de l'administration, au 37e tirage trimestriel des obligations foncières 3 et 4 0/0 (emprunt de 200 millions).

Un tirage préalable, applicable seulement à la catégorie des coupures de 100 fr. 3 0/0 qui ont droit aux lots, a désigné la 5e coupure comme ayant droit. Cette désignation ne concerne nullement les obligations de 100 fr. ayant droit au dixième du lot.

Il a été ensuite extrait de la roue 710 numéros dont trois premiers ont droit aux lots suivants, savoir : titres de 1,000 francs et les promesses à la totalité, titres de 500 francs à la moitié, les titres de 100 fr. au dixième :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des
1.....	105.770	100.000
2.....	136.096	50.000
3.....	77.557	20.000

Les autres numéros appelés au remboursement, le au pair et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0, se suivants :

15	8161	16146	25480	35219	4
513	8352	16185	25937	35521	4
528	8523	16195	26390	35735	4
900	8957	16692	26491	35938	4
1013	9225	16986	27426	36141	4
1242	9263	17293	27915	36217	4
1622	9891	18011	28285	36290	4
1748	10049	18085	28298	36435	4
2164	10165	18114	28606	36520	
2467	10432	18372	29339	37430	
2534	10571	18414	29618	37627	
2647	10925	18463	29852	38491	
2710	11115	18920	30007	38530	
2750	11243	18980	31190	38533	
3169	11499	19333	31214	39035	
3413	11730	19606	31670	39158	
3451	12210	20021	31873	39250	
3624	12033	20293	32418	39275	
4200	13392	20548	32627	39972	
4976	13426	21440	32656	40054	
5206	13870	23202	32762	40107	
5510	14313	23528	33246	40153	
5551	14370	24060	33740	40940	
5605	14605	24155	33758	41089	
6329	14970	24335	33864	41179	
6819	15096	24537	33910	41691	
7153	15274	24662	34062	42621	
7474	15293	24765	34193	42780	
7677	15314	24896	34902	43200	
7697	15426	25024	34983	43332	
7730	15678	25050	35004	43902	
7924	15754	25148	35197	44303	

54447	80716	112804	138123	163693
54648	80831	113071	138243	163809
54957	80864	113545	138337	165005
55117	80981	113550	138515	164126
55158	81230	113566	138621	164923
55320	81617	113821	139186	164948
55501	81999	113851	139560	165162
55636	82335	114107	140117	165771
55692	82635	114384	140654	165772
55996	83419	114615	140667	166514
56020	83743	114701	140876	167075
56177	84189	114816	140838	167310
56374	84686	114954	141193	167719
56655	84883	115577	141518	167939
56892	84986	115786	141995	167980
56850	85413	116056	142749	168017
56915	85552	116321	142824	168601
57816	85709	116581	142992	168643
58118	86101	116709	143362	169172
58010	86258	117563	143471	169300
58222	86785	117640	143631	169496
58945	86763	117688	143638	169830
58991	86805	117695	143857	170066
59179	86884	117986	144541	170143
59797	87545	118083	144554	170360
59803	87608	118345	144699	170768
60221	87766	118709	144988	170811
60264	87840	119219	145392	171473
60381	88738	119545	145493	171479
60555	88851	119603	145613	171518
61112	89017	119845	146748	171727
61936	90581	119881	147062	172030
61970	90697	119991	147135	172062
62099	90752	120164	147324	173201
62359	91265	120358	147393	173582
62374	92136	120729	147564	173545
62756	92369	120902	148161	174476
62951	92410	121901	148650	174702
63174	92466	121045	148782	174830
63528	92927	121586	149200	174728
63768	93205	121695	149490	175953
63956	93548	121703	149685	175975
64057	93891	122246	150315	175509
64804	94404	122253	150387	175866
65193	94540	123170	151105	175947
65350	95332	123514	151220	176063
66059	95365	123801	152135	176065
66379	95899	123960	152631	176362
66421	96277	124405	153199	176475
66566	96760	124720	153294	176654
67124	96834	124859	153484	176921
67995	97506	124983	153561	177143
68207	97541	125095	153829	177182
68103	97695	125113	153866	178338
68411	97899	125140	154092	178981
68744	98078	125957	154755	179116
68968	98186	125971	154968	179414
70187	98245	126255	155216	179458
70260	98841	126577	155235	180142
70266	98932	126750	155290	180334
70438	99209	126977	155630	181013
70627	99761	127140	156087	181058
70688	99761	127357	155859	181403
70713	99780	127446	156999	181897
70718	100651	127552	156030	182852
70821	101118	127776	156251	183131
71154	101533	128554	156516	183406
71262	102227	128580	156749	183658
71577	102266	128869	156895	183831
71617	103158	128913	157190	184699
71988	103337	129144	157202	185086
72770	103811	130096	157431	185023
73009	104125	131609	157744	185653
73295	104199	132271	157892	185976
73315	104900	132423	158008	186070
73692	105817	132851	158338	186136
73730	106543	133849	159140	186183
73886	106626	133922	159421	186805
73891	106656	134116	159501	186903
74499	107050	134130	159827	187120
74592	107107	134203	159983	1873e2
75067	107881	134322	160014	187939
75156	108142	134412	160278	188099
75635	108746	134700	160332	188274
76045	108784	134765	160443	188438
76838	109635	134861	160 87	189034
77298	110124	135082	160872	189050
77963	110261	135220	161530	189148
78189	110426	135460	161537	189635
78236	110479	135474	161581	1902e5
78273	110553	136158	161880	190351
78505	110888	136247	161905	190900
78630	111643	136371	162507	191088
78975	111690	136684	162528	191771
79082	111847	136969	162792	191800
79102	112090	137033	163178	192291
79149	112270	137260	163202	192683
79921	112632	137511	163881	192852

192854	194470	195729	197536	198564
193086	194730	196201	197824	198757
193380	195149	196744	197865	198924
193695	195415	196990	197935	199131
193836	195597	197282	198336	199649

Le 38e tirage aura lieu le 22 décembre 1862.

Obligations communales 5 0/0.

1er tirage semestriel.

Le samedi 22 mars 1862, à trois heures, il a été procédé publiquement, au siége de l'administration, au 1er tirage semestriel des obligations communales de 500 fr. 5 0/0.

16 numéros ont été appelés au remboursement au pair, savoir :

Du numéro 9,764 au numéro 9,779 inclusivement.

Le 2e tirage aura lieu le 22 septembre 1862.

Obligations communales 3 0/0, avec lots,

3e tirage semestriel.

Le samedi 22 mars, à trois heures et demie, il a été procédé publiquement, au siége de l'administration, au 3e tirage semestriel des obligations communales 3 0/0 (emprunt de 75 millions).

Il a été extrait de la roue 364 numéros. Les 15 premiers ont droit aux lots suivants; savoir: les titres de 500 francs à la totalité, les titres de 100 francs au cinquième :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
1.....	113.829	100.000 fr.
2.....	120.035	10.000 fr.
3.....	101.736	10.000 fr.
4.....	68.467	10.000 fr.
5.....	50 752	10.000 fr.
6.....	18.712	1.000 fr.
7.....	90.259	1.000 fr.
8.....	110.721	1.000 fr.
9.....	37.960	1.000 fr.
10.....	16.732	1.000 fr.
11.....	91.764	1.000 fr.
12.....	106.518	1.000 fr.
13.....	130.115	1.000 fr.
14.....	7.286	1.000 fr.
15.....	74.664	1.000 fr.

Les autres numéros appelés au remboursement au pair, déduction faite pour les titres non libérés des versements non effectués, sont les suivants :

1104	18874	42221	63920	75423	93649
1310	18921	42249	64018	75424	94359
2204	21504	42261	65061	75810	94507
2903	21663	42949	65409	76120	95155
2923	23282	43535	65568	77036	95432
3119	23529	44809	65909	77281	96143
3295	23868	44831	66254	77868	96671
3602	23873	45350	66600	78039	96742
3632	24083	45644	66960	78201	96986
4014	24840	46090	66987	78490	97041
4228	24962	46178	68291	78532	97280
4320	25300	46275	68455	78934	99610
4427	26648	46330	68615	79675	100051
4508	26861	47213	68692	79885	100170
5273	27242	47551	68704	80802	100496
5478	27331	47749	69085	80971	101516
6893	27487	47885	69312	83771	102214
7010	28085	48315	69337	84464	102582
8077	29038	50269	69750	84653	103162
8309	30702	51917	69823	84848	103585
8604	30964	52341	69825	85282	103906
8812	31267	52582	70280	85514	104140
9227	31476	53477	70303	85545	104209
9533	31580	54025	70352	86006	104589
9532	31644	54123	70375	86725	104603
9607	31997	54526	70763	86861	104700
10030	32127	55295	70928	86944	104974
10485	33534	55407	71248	87087	105208
10503	33515	55537	71346	87317	105359
10746	33661	55836	71826	87463	105464
11247	34338	55843	71887	88339	105551
11428	34853	55867	73032	89112	106166
11499	35533	56016	73080	89195	106842
11605	35608	56154	73280	89293	107747
12003	36787	56901	73323	89646	107880
12361	37641	58360	73457	90108	108045
13087	37753	58544	73940	90830	108061
13889	37798	58801	74087	91026	108493
14185	38076	59349	74077	91351	109738
14925	38260	62085	74152	92070	111243
15161	38649	62164	75345	92365	111325
15394	39286	62254	75623	92860	111912
16735	41404	62318	75067	93120	112681
18613	41651	62396	75176	93258	113024
18728	42017	62737	75304	93328	113046

113562	118656	127811	135660	140222
114311	119429	127815	136008	140894
114843	119867	127890	136386	140917
115227	120393	127985	136600	142911
115426	120764	128394	136807	143348
115693	121007	129290	137157	143371
115978	121702	129942	137183	143915
116295	122677	130035	137226	144001
116574	122986	132499	137566	144054
116610	124022	132997	137659	145166
117038	125926	133428	137905	145402
117093	126219	133843	138237	146206
117661	126543	133862	138631	146503
118132	126746	133906	138097	147364
118524	127456	134928	139652	149946
118545	127609	135427	139875	

Le 4e tirage aura lieu le 22 septembre 1862.

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis aux tirages du 22 mars 1862, sont invités à se faire connaître à l'administration du Crédit foncier de France avant le 1er mai prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations sorties, et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

NOUVELLES
PRIMES GRATUITES
DU
Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné, dont l'abonnement ou réabonnement d'une année sera fait à une époque postérieure au 20 décembre 1861, aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10e de l'obligation de 1,000 fr. ou 5e de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1699 —

14e année. — 12me semaine.
Du 19 au 25 mars 1862.

145.299 Voyageurs	226.969 98
Bagages, Marchandises, etc.	967.123 01
Total	1.194.092 99
Recettes antérieures	12.797.963 37
Total général	13.992.055 66
12e semaine de 1862	1.194.092 99
Semaine correspondante de 1861.	1.204.650 55
Différence	10.557 56
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	13 992 055 66
— — 1861.	14.306.724 20
Différence	314.668 54

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.
Du 1er au 31 janvier 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 janv. 1862	3.647.004 24
Du 1er janvier au 31 janv. 1861	3.458.907 06
Différence en faveur de 1862.	188.097 18

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 janv. 1862	1.461.835 35
Du 1er janvier au 31 janv. 1861	1.518.526 88
Différence en faveur de 1861.	56.691 53
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	131.405 75

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Du 19 au 25 mars 1862.

87.274 Voyageurs	381.772 84
Bagages, Marchandises, etc.	851.418 71
Total	1.233.191 55
Semaine correspondante de 1861.	1.346.738 28
Différence	113.546 73
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	13 745.335 69
— — 1861.	15.094.414 03
Différence	1.349.078 34

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 403 kil. — 1862... 603 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 403 kil. — 1862... 603 kil.

24.091 Voyageurs	54.065 29
Bagages, Marchandises, etc.	122.938 43
Total	177 003 72
Semaine correspondante de 1861	103.874 49
Différence	73.129 23
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.996.986 95
— — 1861.	1.183.725 23
Différence	813.261 72

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —
Du 19 au 25 mars 1862.

Voyageurs	»
Bagages et marchandises	»
Total	2.330.395 99
Semaine correspondante de 1861.	2.124.238 22
Différence	206 157 77
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	27.378.229 70
— — 1861.	24.085.334 96
Différence	3.292 [illegible]

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée ; 231 kilomètres
1861. — 231 —

Voyageurs	»
Bagages, Marchandises, etc.	»
Total	120 071 99
Période correspondante de 1861.	120.587 10
Différence	515 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.295.834 96
— — 1861.	1.301.645 99
Différence	5.811 03

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 596 —

47.350 Voyageurs	149.078 10
Bagages et Marchandises	410.312 57
Total	559 390 67
Semaine correspondante de 1861.	394.433 35
Différence	164.957 32
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.370 080 42
— — 1861.	3.472.931 65
Différence	1.897.148 77

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1212 kilomètres.
1861. — 1212

Du 19 au 25 mars 1862.

229.905 Voyageurs	323.633 30
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	72.122 70
— — Pet. vitesse	440.654 90
Total	836.409 90
Semaine correspondante de 1861.	885.993 85
Différence	49.583 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	10.262.508 50
— — 1861.	10.389.141 10
Différence	126.632 60

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 décembre 1861-1860

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

Année 1861, 900 kilomètres...	50.736.274 92
— 1860, 900 — ...	46.770.296 98
Différence	3.965.977 94

RÉSEAU MIXTE.

Année 1861, 295 kilomètres...	4.313.793 41
— 1860, 288 — ...	4.017.276 97
Différence. 7 — ...	296.516 44

NOUVEAU RÉSEAU.

Année 1861, 18 kilomètres...	171.287 84
— 1860, 18 — ...	135.506 58
Différence	35.781 26
Différence totale : 7 kilom.	4.298.275 64

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —
Du 19 au 25 mars 1862.

125.032 Voyageurs	312.010 12
Bagages, Marchandises, etc.	801.454 30
Total	1.113 464 42
Semaine correspondante de 1861.	1.102.104 92
Différence	11 359 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	13 724 928 85
— — 1861.	13.472.840 21
Différence	252.088 64

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 110 kilomètres

5.690 Voyageurs	12.962 76
Bagages, Marchandises, etc.	34 471 62
Total de la semaine	47.434 38
Semaine correspondante de 1861.	3 482 07
Différence	43.952 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	381 514 03
— — 1861.	44 165 04
Différence	337 348 99

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 19 au 25 mars 1862.

43.964 Voyageurs	139.737 50
Bagages, Marchandises, etc.	466.358 31
Total	606.095 81
Canaux	39.113 84
Totaux réunis	645.209 65
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	543.505 16
{ Canaux	40.938 59
Total	584.443 75
Différence	60.765 93

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7.331 890 41
— — 1861.	6.423.375 41
Différence	908.515 »

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 161 kilomètres
Février 1862.

21.930 Voyageurs	31.849 09
Bagages, Marchandises, etc.	44.158 48
Total	76 007 57
Mois correspondant de 1861	40.419 31
Différence	35.588 26
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	160.115 42
— — 1861.	85.030 56
Différence	75.084 86

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 187 kilomètres.
1861. — 164 —
Du 19 au 25 mars 1862.

11.093 Voyageurs	18.569 80
Bagages, Marchandises, etc.	61.774 63
Total	80 343 43
Semaine correspondante de 1861.	68.268 66
Différence	12.074 77
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	954 812 06
— — 1861.	799.505 13
Différence	155.306 93

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 19 au 25 mars 1862.

Voyageurs	2.322 85
Bagages, Marchandises, etc.	24.222 75
Total	26.515 60
Semaine correspondante de 1861.	20.830 65
Différence	3.985 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	358.487 45
— — 1861.	346 885 65
Différence	11.601 80

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —
Du 19 au 25 mars 1862.

12.813 Voyageurs	22.361 15
Bagages, Marchandises, etc.	31.993 65
Total	54.354 80
Semaine correspondante de 1861.	56.109 51
Différence	1.754 71
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	610.573 59
— — 1861.	616.756 13
Différence	6.182 54

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Voyageurs	2.045 »
Bagages, Marchandises, etc.	1.256 »
Total	3.301 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	40.406 »

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1206 —

Du 19 au 25 mars 1862.

64.087 Voyageurs	198.383 07
Bagages, Marchandises, etc.	739.503 44
Transports militaires	74.444 37
Total	1.012.330 88
Semaine correspondante de 1861.	782.867 87
Différence	229.463 01

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 330 kilomètres.
1861. — 254 —

31.177 Voyageurs	69.359 60
Bagages, Marchandises, etc.	55.847 44
Transports militaires	6.284 75
Total	131.491 79
Semaine correspondante de 1861.	98.095 49
Différence	33 396 30

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1936 kilomètres.
1861. — 1460 —

En 1862	1.143 822 67
En 1861	880.958 36
Différence	262.864 31

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	13.835 824 96
En 1861	10 920.830 60
Différence	2.914 994 36

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1861. — 170 —

21.167 Voyageurs	42.542 60
Bagages, Marchandises, etc.	28.709 86
Transports militaires	10.478 08
Total	81.730 47
Semaine correspondante de 1861.	85.267 30
Différence	3.536 83
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	885.539 81
— — 1861.	740.120 40
Différence	145.419 41

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 19 au 25 mars 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

9.773 Voyageurs	61.269 57
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	13.524 53
— (Petite vit.)	243.091 79
Total de la semaine	317.885 89

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

8 140 Voyageurs.	17.823 34	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.706 09	28.961 47
Marchandises. (Petite vitesse)	9.432 04	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862 Longueur exploitée : 114 kilomètres.

2.724 Voyageurs	7.443 28	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	864 97	19.529 75
Marchandises. (Petite vitesse)	11.221 50	

Total des trois lignes réunies.	366 377 11
Recet. antér. dep. le 1er janv. 1862	3.469.611 96
Total général des recet. en 1862.	3.835.989 07
— — 1861.	3.927.727 92
Différence	91.738 85

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1334 kilomètres.
1861. — 1334 —

Du 19 au 25 mars 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

...,... Voyageurs	275.617 50
...,... quintaux Marchandises	639.717 50
Total	915 335 »
Semaine correspondante de 1861.	908.397 50
Différence	6.937 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	9 397.3 5 »
— — 1861.	11.043.530 »
Différence	1.646.225 »

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 258 kilomètres.
1861. — 258 —

Du 19 au 25 mars 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	30 103 48
Marchandises	60.477 62
Total	90.581 10
Produit annuel par kilomètre	15 336 »

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	9.025 35
Marchandises	9.286 36
Total	18.311 71
Produit annuel par kilomètre	19.006 »
Total de la semaine	108.892 81
Semaine correspondante de 1861	108.349 »
Différence	456 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.256.211 49
— — 1861.	1.213.147 57
Différence	43.073 92

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 805 kilomètres.

Du 19 au 25 février 1862

Calculées au change fixe de 4 franc par rouble.

16.748 Voyageurs	130.313 »
Marchandises	112.843 10
Total	243.156 10
Recettes antérieures en 1862	1.878.832 72

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 23 au 29 mars 1862.

27.950 Voyageurs	31 490 »
Bagages, Marchandises, etc.	32.090 »
Total	63.580 »
Semaine correspondante de 1861.	55.609 »
Différence	7 971 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	699.740 »
— — 1861.	657.935 »
Différence	41.805 »

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 19 au 25 mars 1862.

29.070 Voyageurs	46.299 80
Bagages, Marchandises, etc.	71.216 83
Total	117 515 63
Semaine correspondante de 1861.	117.070 57
Différence	445 06
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.184 216 74
— — 1861.	1.134.199 81
Différence	50.016 93

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 5 au 11 mars 1862.

10e semaine	29.525 90
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	41.341 70
Semaine correspondante de 1861.	38.954 15
Différence	2.387 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	393 811 65
— — 1861.	335.952 80
Différence	57.858 85

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 19 au 25 mars 1862.

10.380 Voyageurs	37 652 74
Marchand., cargaison, équipages	68.078 48
Total	105.731 22
Semaine correspondante de 1861	44.319 23
Différence	61.411 99
Moyenne de la recette kilomét.	15.063 11
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	1.312.197 13

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 314 kilomètres.
1861. — 314 —

Du 19 au 25 mars 1862.

30.271 Voyageurs	57.293 25
Bagages, marchandises, etc.	41.983 28
Recettes diverses	2.305 61
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis	29.506 97
Total	131.131 11
Semaine correspondante de 1861.	128.404 92
Différence	2.746 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.440.908 62
— — 1861.	1.424.543 18
Différence	16.365 44

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 130.
1861. Kilomètres exploités : 116.

Du 19 au 25 mars 1862.

23.635 Voyageurs	26.520 35
4.083 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	27.480 00
Total	54.000 44
Semaine correspondante de 1861.	37.240 45
Différence	16.759 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	540 717 29
— — 1861.	386.227 17
Différence	154.490 12

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 19 au 25 mars 1862.

Voyageurs	14.712 83
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	2 430 58
Marchandises (petite vitesse)	21.010 67
Total	38.154 08

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 100 kilomètres.

Du 5 au 11 mars 1862.

23.834 Voyag., Bagag. et March.	76.644 63
Semaine correspondante de 1861.	56.827 30
Différence	19.817 33
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	640.319 13
— — 1861.	518.321 18
Différence	122.027 95
Augmentation kilométrique	10 82 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 50 kilomètres.
1861. — 50 —

Du 12 au 18 mars 1862.

2.972 Voyageurs	3.264 79
Bagages, articles de messagerie.	475 90
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	23.149 50
Total de la semaine	26 890 29
Recettes antérieures	239 710 10
Total	266 600 39
Recettes de la semaine en 1862.	26 890 29
Période correspondante de 1861.	10.001 41
Différence	16.891 68
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	266.609 38
— — 1861.	97.472 73
Différence	169.136 65

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 12 au 18 mars 1862.

Voyageurs	7.033 94
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	511 28
— (Petite vit.)	2.537 81
Total	10.103 03

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 11 kilomètres.

Mois de février 1862	13.195 06
— — 1861	19.739 68
Différence	6.544 62

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de février 1862	2.004.264 90
Id. id. 1861	1.796.514 79
Différence, 11.56 0/0, soit	207.750 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.582.396 66
— — 1861.	4.087 665 53
Différence, 12.10 0/0, soit	494.731 13

OMNIBUS DE PARIS

Du 26 mars au 1er avril 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris.	Banlieue.
Recettes	312.529 30	82 96	42 61
Semaine correspondante de 1861	296.386 35	83 72	50 72
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	3.725.832 15	75 96	40 54
Période correspondante de 1861	3.399.744 50	74 11	44 37
Différence	326.087 65	1 85	1 83

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Dans sa séance du 31 mars, l'assemblée générale des actionnaires a fixé à 100 francs le revenu de l'exercice 1861.

Un à-compte de 30 francs ayant été réparti, au mois d'octobre dernier, le solde de 70 francs est payé, à partir du 1er avril, à la caisse du service central, rue de Clichy, 19.

Paris, 31 mars 1862.

Le directeur,
C. DIDION.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

Paiement de dividende.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le 14me *coupon* des actions de la Compagnie échéant le 1er avril 1862, fixé par l'assemblée générale à 25 fr. par action (solde du dividende de l'exercice 1861), est payé, à dater du 1er avril courant, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124 (bureau des titres), de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, sous la déduction, pour les *actions au porteur*, de 37 centimes, montant de l'impôt, ce qui réduit le coupon à 24 fr. 63 c.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée, en vertu des articles 34 et 41 des statuts, pour le lundi 28 avril courant, à 3 heures de relevée, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration et de délibérer:

1° Sur les comptes annuels de la Société ;

2° Sur l'ouverture d'un crédit pour compléter les lignes concédées à la Compagnie.

Conformément à l'article 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins. Les titres, et, s'il y a lieu, les procurations doivent être déposés, avant le 13 avril courant, à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N.-M. Rothschild et fils. Ceux de MM. les actionnaires qui ont quarante actions au moins, deposées dans la caisse de la Compagnie, peuvent se présenter pour retirer leurs cartes d'admission.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale *annuelle* et *extraordinaire* pour le samedi 26 avril courant, à 3 h., salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les actionnaires porteurs de *vingt actions* ou plus, ou de certificats d'inscription nominative du même nombre d'actions, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, il suffit de déposer, *trois jours avant celui de la convocation*, soit leurs actions au porteur, soit leur certificat d'inscription nominative, soi également toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie faits à quel titre que ce soit, à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou au Crédit mobilier.

Ces titres ou pièces pourront être déposés, à partir du 10 avril, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, où des cartes personnelles d'admission seront remises à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs. Ceux-ci, qui doivent eux-mêmes être actionnaires de la Compagnie, devront déposer en même temps que les titres ou pièces une procuration spéciale (dont le modèle est, dès à présent, délivré dans les bureaux de la Compagnie, rue Neuve-des-Mathurins, 46, square Clary, 5.)

MM. les actionnaires sont prévenus, conformément à l'art. 35 des statuts, que cette assemblée aura à délibérer sur des propositions mentionnées en l'art. 34, et devra réunir 30 actionnaires au moins, représentant le cinquième du fonds social, pour la validité de ses délibérations.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer des Ardennes sont invités, conformément aux articles 43 et 49 des statuts, à se réunir en assemblée générale ordinaire, le mercredi 30 avril 1862, à midi et demi, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

MM. les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit en titres au porteur, soit en certificats d'actions nominatives, soit comme fondés de pouvoirs, qui désirent assister à cette assemblée générale, doivent avoir déposé leurs titres au porteur ou leurs procurations, ou prés...

eur s certificats d'actions nominatives, avant le 15 avril prochain, au siége de l'administration, rue de Provence, 68, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait sur les actions, conformément aux statuts, un dernier appel de 100 francs par action, exigibles du 1er au 15 avril courant.

Tout actionnaire qui n'aura pas effectué le versement de 100 francs au 15 avril courant, sera passible d'un intérêt de retard de 6 0/0 l'an, conformément à l'article 15 des statuts. Cet intérêt courra à dater du 1er avril, jour de l'appel de fonds.

Les versements seront reçus :

A Paris, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée-d'Antin, et rue de la Victoire, 72 ;

A Rome, à la Banque des Etats pontificaux.

Le coupon de 10 francs par action échéant le 1er avril prochain, viendra en déduction du versement à effectuer.

Afin de faciliter ce versement, la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour qu'une avance de 50 fr. soit faite, pour 6 mois ou pour un délai moindre, à leur volonté, à ceux de MM. les actionnaires qui le désireront.

Ils pourront, en conséquence, en faisant un versement de 40 francs, coupon déduit, demander dans le même bureau une avance de 50 fr. par action contre le dépôt de leurs titres.

Cette avance sera faite au taux de 5 0/0 l'an.

Paris, le 28 février 1862.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUMÉ DE LA PERRELLE.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a décidé que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires pour l'année courante aura lieu le jeudi 29 mai prochain, à midi, au siége social, à Madrid, station d'Atocha.

Conformément aux dispositions de l'art. 32 des statuts, ladite assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, sans que ce nombre puisse être inférieur à cinquante actions pour chaque déposant. Les actionnaires qui voudront faire partie de l'assemblée devront, un mois avant la réunion, déposer leurs titres :

Soit à Madrid, dans la caisse sociale ;

Soit à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

Lors de la remise de leurs titres, MM. les actionnaires recevront un récépissé nominatif indiquant la date du dépôt.

Dans le cas où plusieurs actionnaires seraient porteurs d'un même nombre d'actions, on suivra l'ordre d'inscription.

Conformément à l'art. 46 des statuts, l'assemblée générale sera appelée à fixer, sur la proposition du conseil d'administration, le chiffre du dividende à répartir.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que le paiement du coupon d'intérêt échéant le 1er mai 1862, aura lieu, à raison de 7 fr. 50 c. l'un, à dater du 1er mai prochain :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin ;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

3° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce ;

4° A Luxembourg, chez MM. Krewinckel et Ce ;

5° A Bruxelles, chez M. de Hirsch.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Assemblée générale des actionnaires.

En exécution de l'article 34 des statuts, le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le vendredi 30 mai 1862, au siége de la succursale, à Paris, boulevard de Strasbourg, 68, à 3 heures précises.

Pour assister à cette assemblée, les porteurs d'au moins vingt actions, conformément à l'article 33 des statuts, doivent se présenter, soit à Luxembourg, au siége de la Société, soit à Paris, à la succursale ci-dessus indiquée, du 4er au 15 mai, de midi à 3 heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

Les titres déposés seront restitués, à partir du 31 mai, contre la remise des récépissés délivrés au moment des dépôts.

Aux termes des statuts, nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est actionnaire lui-même.

Des modèles de pouvoir seront délivrés dans les bureaux de la Société.

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES

FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 32 des statuts, aura lieu le mardi 22 avril 1862, à 2 heures de l'après-midi, au siége de la Société, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires.

Les propriétaires de vingt actions ou plus au porteur, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres avant le 12 avril prochain, soit :

A Paris, au siége de la Société ;

A Marseille, 51, rue Saint-Ferréol, entre les mains du directeur de l'exploitation ;

A Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, 13, rue Impériale.

Il sera remis à chacun d'eux une carte d'admission.

En ce qui concerne les titres nominatifs, les propriétaires de vingt actions ou plus trouveront leurs cartes préparées au siége de la Société.

Les modèles de procuration seront déposés aux lieux ci-dessus indiqués.

Les fondés de pouvoir doivent être par eux-mêmes membres de l'assemblée.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le complément du dividende de l'exercice 1861, soit 45 francs par action ancienne et nouvelle, sera payé à partir du 6 avril courant, tous les jours non fériés, de 10 à 2 heures, à la caisse de la Société générale de crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par l'article 6 de la loi du 23 juin 1857, soit 58 centimes, ce qui fixe la somme à recevoir à 44 fr. 42 c.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE RIVE-DE-GIER.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende du second semestre 1861, fixé par l'assemblée générale du 28 mars dernier à 9 francs par action, sera payé, à partir du 16 courant, sur la présentation et aux porteurs des certificats nominatifs et des coupons d'actions au porteur,

Savoir :

A Lyon, au siége social, place de la Miséricorde, 1 ;

A Paris, chez MM. Seguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40 ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Ce, banquiers ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers.

Une retenue de 15 centimes sera faite sur chaque action au porteur pour l'impôt payé à l'Etat pendant le deuxième semestre 1861, d'après la loi du 23 juin 1857.

Les transferts et conversions seront suspendus du 6 au 16 avril, et le coupon sera détaché après la Bourse du 6.

L'ÉCONOMISTE FRANCAIS

bi-mensuel. — Faubourg Montmartre, 11. — Jules DUVAL, directeur.

Paris, 12 fr.; départements et Algérie, 15 fr.; colonies, 18 fr.; étranger, 20 fr.

SOCIÉTÉ ANONYME

DU SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

MM. les actionnaires du Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie sont convoqués en assemblée générale pour le lundi 28 avril, à 3 heures, rue de la Chaussée-d'Antin, 66, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, de statuer sur les comptes, de fixer le dividende, de régulariser la nomination du directeur et de procéder au renouvellement partiel du Conseil d'administration, conformément aux articles 18, 15 et 36 des statuts.

Pour faire partie de l'assemblée générale, il faut être porteur de dix actions au moins et les avoir déposées au siége de la Société quinze jours au moins avant l'époque de la réunion, soit le 13 avril au plus tard.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Service postal subventionné par le gouvernement, de Saint-Nazaire au Mexique, touchant à la Martinique et Santiago de Cuba.

Trajet direct

Sans transbordement.

La ligne sera desservie par les bateaux en fer de première classe :

	Déplacement. Tonneaux.		
LOUISIANE,	3,400 et	500	chevaux.
FLORIDE,	3,400	500	—
VERA CRUZ,	3,000	300	—
TAMPICO,	3,000	300	—

Les départs seront mensuels, à partir du mois d'avril. Le bateau neuf de 500 chevaux, *Louisiane*, accomplira le premier départ le 14 avril.

Les quatre bateaux de la ligne possèdent des emménagements spéciaux, assurant aux passagers tout le confort désirable.

La Compagnie se charge du transport des marchandises pour tous les ports indiqués dans son itinéraire.

S'adresser pour fret et passage :

A Paris, au siége de la Compagnie, place Vendôme, 15 ;

A Saint-Nazaire, à M. DE VIAL, agent ;

A Nantes, à MM. HAENTJENS frères ;

A Bordeaux, à M. FRÉDÉRIC ALEXANDRE, agent ;

Au Havre, à M. L. REYNAUD agent ;

A Marseille, à MM. PAQUET ET Ce.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,

80 0/0 de la valeur des obligations

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époque de jouissance	Dénomination	Samedi 29 Comptant	Samedi 29 Terme	Lundi 31 Comptant	Lundi 31 Terme	Mardi 1 Comptant	Mardi 1 Terme	Mercredi 2 Comptant	Mercredi 2 Terme	Jeudi 3 Comptant	Jeudi 3 Terme	Vendredi 4 Comptant	Vendredi 4 Terme
182.500	1000	libérés	150 »	Janv.-juillet	Banque de France	3066 —	— —	3090 —	— —	3040 —	3040 —	3060 —	— —	3080 —	— —	3095 —	— —
[illegible]	500	Id.	11 »	Id.	Comptoir national d'escompte	640 —	— —	640 —	— —	640 —	— —	640 —	— —	640 —	— —	— —	— —
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1500 —	1530 —	1530 —	1530 —	1535 —	1527 50	1532 50	1510 —	1535 —	1550 —	1550 —	1553 50
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	480 25	— —	488 25	— —	480 25	— —	486 25	— —	485 25	— —	486 25	— —
	500	Id.	15 »	Id.	— id id. 3 0/0	455 —	— —	455 —	— —	458 25	— —	457 50	— —	460 —	— —	460 —	— —
600.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10es d'obligations, 4 0/0	98 75	— —	96 75	— —	97 50	— —	98 75	— —	— —	— —	98 75	— —
	100	Id.	3 »	Id.	— Id., 3 0/0	90 —	— —	90 —	— —	88 75	— —	88 75	— —	90 —	— —	90 —	— —
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	— —	— —	1030 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
25.000	500	330	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun. 210 fr. payés	427 50	— —	427 50	— —	427 50	— —	427 50	— —	427 50	— —	427 50	— —
25.000	500	libérées	15 »	Id	— Oblig. communales, 3 0/0 t. payé	427 50	— —	425 —	— —	425 —	— —	— —	— —	— —	— —	425 —	— —
»	100	Id	3 »	Novembre.	— 5es d'obligations communales	90 —	— —	86 25	— —	86 25	— —	87 50	— —	88 75	— —	90 —	— —
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	570 —	— —	570 —	— —	570 —	— —	570 —	— —	570 —	— —	571 —	— —
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	768 75	765 —	770 —	771 25	767 50	772 50	780 —	781 50	780 25	780 25	782 50	789 75
»	»	»	»	»	Crédit agricole	715 —	— —	701 25	— —	705 —	— —	710 —	— —	718 25	— —	714 75	— —
[illegible]	500	150	20 »	Id	Crédit mobilier espagnol	— —	481 25	477 50	481 25	485 —	487 50	495 —	500 —	510 —	507 50	516 25	518 75
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	— —	— —	38 —	— —	— —	— —	30 —	— —	30 —	— —	30 —	— —
[illegible]	100	Id.	4 20	Janv.-juillet	C-Comptoir des Entrepreneurs	95 —	— —	98 25	— —	97 50	— —	— —	— —	98 25	— —	98 25	— —
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	490 —	— —	— —	— —	490 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Au porteur ou nominatives	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	— —	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 —	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guadeloupe	— —	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guyane	— —	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	— —	600	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	34 75	200.500	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lécuyer	530 —	24.000	500	»	....	35 »
C	Caisse Béchet	400 —	20.000	500	»	janvier juillet	26 05
C	Caisse de l'Industrie	40 —	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Ss-Propriétaires	875 —	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	773 —	34.000	500	»	janvier juillet	47 —
A	— act. de jouissance	300 —	»	»	»	juillet	23 —
A	Omnibus de Lyon	65 —	60.000	100	10	....	néant.
A	Omnibus de Londres	41 75	250.000	100	»	....	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	63 50	480.000	100	»	avril octobre.	néant.
A	Messageries impériales (Service marit)	677 50	40.000	500	»	janvier juillet	60 —
	— (actions nouvelles)	570 —	22.000	500	100	....	5 0/0
A	Compagnie générale maritime	407 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	302 50	10.000	500	»	janvier juillet	12.50
C	Marc-Fraissinet et Ce	455 —	»	»	»	....	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar	470 —	20.000	1/20000	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	540 —	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1215 —	60.120	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	— actions de jouissance	95 —	68.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	966 25	27.300	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	— act. de jouissance	140 —	27.300	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	980 —	6.000	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	Trois canaux	— —	19.000	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	Aire à La Bassée	7500 —	600	5.000	»	février août.	611 25
A	Sambre à l'Oise	750 —	11.550	1.000	»	juin décembre	50 —
A	Sambre française canalisée	1500 —	6.000	1/6000	»	janvier juillet	95 —
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	133 75	240.000	100	»	janvier juillet	10 —
A	Ports de Marseille	120 —	»	»	»	août octobre.	»
A	Rue impériale de Lyon	415 —	21.300	1/21300	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	537 50	25.000	1/25000	150	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	485 —	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	— —	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Ce par. Écl. et de chauffage par le gaz	1060 —	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 —
A	— actions nouvelles	1100 —	»	»	»	....	»
A	Union des Gaz	85 —	20.000	250	»	janvier	néant.
C	Marseille et mines de Portes	265 —	36.000	1/36000	»	avril octobre.	18 30
C	Nord (Belgique)	— —	6.000	500	»	juin décembre	25 —
C	Versailles	— —	1.500	500	»	mars septemb	25 —
C	Boulogne, Sèvres, etc	— —	500	1.000	»	1er juin	60 —
A	Lyon	2600 —	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 —
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1525 —	2.400	1/2400	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	— —	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	400 —	6.000	500	»	janvier juillet	33 25
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	687 50ex	11.000	500	»	octobre avril.	75 —
A	Terre-Noire, Bességes, la Voulte	600 —	30.000	1/30000	»	....	30 —
A	Decazeville (Aveyron)	3000 —	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 —	15.000	1/15000	»	juin décembre	15 —
C	Creusot (Saône-et-Loire)	635 —	28.000	500	»	juin décembre	10 —
C	Basse-Indre	— —	3.000	500	»	avril octobre.	20 —
C	Châtillon et Commentry	175 —	50.000	500	»	mars septemb	15 »
A	Horme	800 —	10.000	1/10000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	— —	6.000	1/6000	»	....	30 —
A	Fourchambault	330 —	50.000	1/50000	»	avril octobre	20 —
C	Marine et Chemins de fer	700 —	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 —
C	Côte-d'Or	— —	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	— —	10.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	840 —	16.000	1/16000	»	....	60 —
C	Firminy	275 —	»	250	»	....	33 —
C	Pont-l'Évêque	210 —	»	500	»	....	»
A	Marchienne-sur-Sambre (Belgique)	575 —	10.000	500	»	avril octobre.	45 —
A	Pont-Évêque (Belgique)	1100 —	5.500	1.000	»	septembre.	90 —
A	Vierzon-métallurgique	— —	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1800 —	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	725 —	30.000	500	»		32 —
A	Grand'Combe	835 —	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 —
A	Loire	170 25	80.000	1/80000	»	avril octobre.	12 —
A	Montrambert	142 50	80.000	1/80000	»	avril octobre.	9 —
A	Saint-Étienne	131 25	80.000	1/80000	»	avril octobre.	10 50
A	Rive-de-Gier	210 —	80.000	1/80000	»	avril octobre.	12 —
A	Carmaux	265 —	23.200	1/23200	»	mai novembre	20 —
A	Azincourt	1175 —	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 —	3.550	1/3550	»	....	26 —
A	Layon-et-Loire	100 —	1.650	1/1650	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	465 —	»	500	»	....	20 —
A	Quarégnon	150 —	6.720	250	»	....	10 —
A	Charbonnages belges	445 —	35.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Pendu	250 —	3.000	500	»	....	»
Civ.	Centre-du-Flénu	280 —	3.600	1.000	»	mai	30 —
C	Mouzaïa .... (cuivre)	45 —	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id	225 —	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	— —	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander .... zinc	— —	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id	250 —	90.000	80	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id	725 —	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60 —
A	Stolberg privilégiée id	— —	40.000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiée, id	— —	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie .... id	500 —	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 —
A	Silésie .... id	160 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 —	8.000	500	»	septembre	45 —
C	Cohin, ... id	500 —	18.000	500	»	janvier juillet	25 —
C	Société Lamière ..... id	— —	1.400	500	»	....	»
A	Pont-Rémy .... id	300 —	5.000	1/5000	»	30 avril	30 —
C	Siècle .... journal	— —	2.500	1/2500	»	....	125 —
C	Journaux réunis .. id	— —	6.000	500	»	janvier juillet	45 —
C	Droit .... id	5400 —	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain ..... glaces	1200 —	3.600	1/3600	»	....	750 —
C	Montluçon .... id	110 —	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) .. id	410 —	22.000	500	»	septembre	31 —
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id	100 —	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce, Vidanges	— —	24.402	500	»	....	29 —
C	Caoutchouc souple	— —	50.000	100	»	31 mars	20 —
C	Cheilet et Ce	21 25	40.000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	340 —	80.000	250	»	....	10 —
C	Deux cirques (L. Dejean et Ce)	200 —	8.500	200	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	— —	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	— —	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
»	Compagnie immobilière de Paris	270 —	»	»	»	....	»
90	Ce impériale des Voitures de Paris	— —	27.000	125	50	....	5 —
300	Ports de Marseille	416 —	20.000	500	15	janvier juillet	20 —
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	150	avril octobre.	30 —
»	Loire, anciennes	1105 —	4.528	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	982 50	11.685	1.250	75	février août	50 —
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 —	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1010 —	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages	281 25	6.500	500	20	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	445 —	13.000	500	16	janvier juillet	25 —
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	— —	8.000	600	50	janvier juillet	30 —
270	Compagnie générale des Eaux	293 50	20.000	500	20	avril octobre.	15 —
275	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 —
175	Horme, anciennes	480 —	3.410	342 50	30	30 juin déc.	25 —
265	— nouvelles	276 25	7.000	300	20	31 mars sept	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	415 —	8.000	450	11	janvier juillet	20 —
»	Rue impériale de Lyon	535 —	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
410	Gaz de Paris	472 50	23.500	500	15	janvier juillet	25 —
220	Union des gaz	265 —	22.727	250	25	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	281 25	40.000	300	»	janvier juillet	15 —
»	Docks du Havre	261 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	465 —	17.000	500	»	janvier juillet	25 —
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	242 50	16.000	250	50	janvier juillet	15 —

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 29 mars au 4 avril

Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 29 Compt.	Samedi 29 Terme	Lundi 31 Compt.	Lundi 31 Terme	Mardi 1 Compt.	Mardi 1 Terme	Mercredi 2 Compt.	Mercredi 2 Terme	Jeudi 3 Compt.	Jeudi 3 Terme	Vendredi 4 Compt.	Vendredi 4 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	**Orléans**	1172 50	1171 25	[illegible]	1172 50	[illegible]	1170 »	1167 50	1170 »	[illegible]	1164 25	[illegible]	[illegible]
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
111.767	400	»	65 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	**Nord ancien**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1013 75	1011 25	1017 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
41.125	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
41.667	400	»	45 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
500.000	500	»	45 fr. » pour 1860	mai, novembre	**Est**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	605	[illegible]	[illegible]	600 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	25 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
400.000	500	»	61 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	**Paris-Lyon-Méditerranée**	1117 50	[illegible]	1121 25	1140 »	1122 50	1126 25	[illegible]	[illegible]	1140 25	1143 75	[illegible]	[illegible]
231.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	**Midi**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	776	[illegible]	780	[illegible]	[illegible]	787 50	787 50	[illegible]	[illegible]
300.000	500	»	37 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	**Ouest**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	577	[illegible]	[illegible]	577 50	[illegible]	580	[illegible]	[illegible]	[illegible]
80.000	500	»	»	janvier, juillet	**Lyon-Genève**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	367 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Dauphiné**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	530	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Ardennes**	[illegible]	[illegible]	415	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	425	[illegible]	[illegible]
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	412 50	[illegible]	411 75	412	413 75	[illegible]	417 50	[illegible]	422 50	425	[illegible]	[illegible]
12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	**Bessèges à Alais**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
36.000	500	»	»	»	**Béziers à Graissessac**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	**Algériens**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	**Victor-Emmanuel**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	365	361 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	361 25	365	[illegible]	[illegible]
»	[illegible]	»	» 0/0	[illegible]	**Lyon (Croix-Rousse) Sathonay**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
400.000	500	»	25 fr. » pour 1860	janvier, juillet	**Chemins autrichiens**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	515	517 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	525	525	[illegible]	[illegible]
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	**Sud-Autrichien-Lombard**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	570	572 50	572 50	[illegible]	[illegible]
80.000	500	»	»	mai, novembre	**Ouest-Suisse**	[illegible]	[illegible]	187 50	[illegible]	187 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
72.500	500	»	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	**Central-Suisse**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	421 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Saragosse-Pampelune**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	365	[illegible]	[illegible]	[illegible]
240.000	500	50	6 0/0	janvier, juillet	**Madrid-Saragosse**	[illegible]	525	[illegible]	525	527 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	530	527	[illegible]	[illegible]
90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	**Barcelone-Saragosse**	[illegible]	347	[illegible]	[illegible]	330	330	[illegible]	[illegible]	338 75	330	[illegible]	[illegible]
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Nord-Espagne**	413 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	427 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	427 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
30.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	**Séville-Cordoue**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Séville-Xérès-Cadix**	[illegible]	[illegible]	422 50	[illegible]	425	[illegible]	[illegible]	[illegible]	430	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			**Grao de Valencia**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			**Montblanch à Reus**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	**Russes**	[illegible]	405	[illegible]	407	405	[illegible]	405	[illegible]	407 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
170.000	400	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	**Romains**	183 75	183	[illegible]	183	188	182 50	[illegible]	[illegible]	185	185	[illegible]	[illegible]
50.000	500	»	5 0/0	»	**Guillaume-Luxembourg**	255	[illegible]	252 50	[illegible]	255	[illegible]	[illegible]	[illegible]	257 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			**Hainaut et Flandres**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	255	[illegible]	255	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»		janvier, juillet	**Portugais**	370	[illegible]	372 50	[illegible]	375	[illegible]	375	[illegible]	375	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	[illegible]	»			**Ligne d'Italie**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	29	31	1	2	3	4
1839	»	»	»	»	»	»	»	**Versailles**, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	**Saint-Germain** 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	**Paris à Orléans** 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	— 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1847—1849	26.750	»	»	octembre	1.250	50 »	juin, décembre	**Paris à Rouen**, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	1032	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1849	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	**Rouen au Havre**, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	40.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 5 0/0	[illegible]	1085	[illegible]	1040	[illegible]	[illegible]
1852—1854	31.512	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	**Ouest**, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1045	[illegible]	[illegible]
1852—1856	368.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	**Est**, 5 0/0	[illegible] 75	507 50	508 75	508 75	[illegible]	[illegible]
1843	7.775	»	»	mars	1.270	50 »	avril, octobre	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	[illegible]	501	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	**Méditerranée**, 5 0/0	512 50	511 25	[illegible]	518 75	[illegible]	[illegible]
1854	103.614	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	**Rouen au Havre**, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	6.600	»	»	juin	1.250	60 »	janvier, juillet	**Paris à Rouen**, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	235.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Grand-Central**, 3 0/0	306 25	307 50	[illegible]	307 50	307 50	[illegible]
1853	63.843	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 3 0/0 ... gar.	[illegible]	307 50	307 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	265.920	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Méditerranée**, 3 0/0 ... gar.	[illegible]	[illegible]	316 25	316 25	[illegible]	[illegible]
1852—1864	1.590.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Paris à Orléans**, 3 0/0	311 25	311 25	311 25	311 25	311	[illegible]
1854—1864	880.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	**Nord**, 3 0/0	317 50	[illegible] 25	317 50	317 50	[illegible]	[illegible]
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Lyon à Genève** (anciennes) ... gar.	[illegible]	[illegible] 25	308 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857—1860	137.033	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	— (nouvelles)	[illegible]	305 »	[illegible]	303 75	[illegible]	[illegible]
1855—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 3 0/0	[illegible]	[illegible] 75	310	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856—1864	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	**Ouest**, 3 0/0 ... gar.	301 25	[illegible]	307 50	306 25	[illegible]	[illegible]
1857	214.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Bourbonnais**, 3 0/0	310	[illegible]	310	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1853—1864	449.768	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Midi**, 3 0/0 ... gar.	307 50	[illegible] 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	22.640	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	**Bességes à Alais**, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	291 50	292 50	[illegible]	[illegible]
1857—1861	100.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	**Est**, 3 0/0	[illegible] 25	[illegible]	[illegible] 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Ardennes**, 3 0/0 ... gar.	303	[illegible]	305	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Dauphiné**, 3 0/0 ... gar.	301 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856—1864	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Paris-Lyon-Méditerranée**, 3 0/0	310	310	312	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]
1858—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	**Autrichiens**, 3 0/0 ... gar. par le gouv. autrich.	268 75	268 75	[illegible]	270	[illegible]	[illegible]
1857—1864	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Lombardo-Vénitiens**, 3 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	263	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Romains**, 3 0/0 id. italien	217 50	217 50	217 50	217 50	[illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Saragosse-Pampelune** 3 0/0	[illegible]	[illegible] 25	212 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858—1861	108.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	**Madrid à Saragosse**, 3 0/0	263	[illegible]	[illegible]	265	[illegible]	[illegible]
1859	21.578	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Cordoue à Séville**, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	270	[illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Séville à Xérès**, 3 0/0	[illegible]	275	275	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	**Séville-Xérès** (nouvelles)	240 25	[illegible] 25	246 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859—1861	300.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Nord de l'Espagne**, 3 0/0	251 25	251 25	215	256	[illegible]	[illegible]
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Ligne d'Italie** (Rhône au Simplon)	195	195	195	195	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre	**Montblanch à Reus**	227 50	225	217 50	217 50	217	[illegible]
1858—1861	89.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	**Guillaume-Luxembourg**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	»	**Chemins portugais**	223 75	223 75	223 75	223 75	[illegible]	[illegible]
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendue	**Graissessac à Béziers** 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	Samedi 29 Comptant	Samedi 29 Terme	Lundi 31 Comptant	Lundi 31 Terme	Mardi 1 Comptant	Mardi 1 Terme	Mercredi 2 Comptant	Mercredi 2 Terme	Jeudi 3 Comptant	Jeudi 3 Terme	Vendredi 4 Comptant	Vendredi 4 Terme
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1861	69 65	69 90	69 85	69 90	69 55	69 50	69 85	70 10	69 90	70 »	69 95	[illegible]
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	68 75	68 90	68 90	68 90	68 65	68 75	68 90	69 15	69 »	69 15	68 10	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	97 30	97 50	97 25	[illegible]	97 20	97 10	97 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	98 »	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	97 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RENTES 4 0/0 id. id.	93 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	93 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	93 [illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	458 75	458 75	457 50	[illegible]	457 50	[illegible]	458 75	[illegible]	457 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1110	[illegible]	1110	[illegible]	1110	[illegible]	1115	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1115	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	452 50	[illegible]	452 50	[illegible]	452 50	[illegible]	452 50	[illegible]	455	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	465	[illegible]	465	[illegible]	465	[illegible]	465	[illegible]	465	[illegible]	465 75	[illegible]
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	232 50	[illegible]	232 50	[illegible]	232 50	[illegible]	232 50	[illegible]	231 25	[illegible]	232 50	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	93 75	[illegible]	93 75	[illegible]	93 75	[illegible]	93 75	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	40	[illegible]	39 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 [illegible]	[illegible]	93 5/8	[illegible]	93 5/8	[illegible]	93 7/8	[illegible]	93 7/8	[illegible]	94	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	75 [illegible]	[illegible]	75 [illegible]	[illegible]	75 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	75 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 1852 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	67 75	68 00	67 75	67 70	67 85	[illegible]	[illegible]	[illegible]	68 10	68 10	68 15	[illegible]
Id. 3 0/0, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	67 40	67 15	67 25	67 50	67 25	67 50	67 35	[illegible]	67 35	67 70	67 [illegible]	[illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	79 1/4	[illegible]	79 1/4	[illegible]	79 1/4	[illegible]	79 1/4	[illegible]	79 1/4	[illegible]	79 1/4	[illegible]
Espagne, dette convertie, jouissance fin juin 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieure	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856	51 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	51 [illegible]	[illegible]	51 [illegible]	[illegible]	51 [illegible]	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	101 3/8	[illegible]	101 3/8	[illegible]	101 3/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. **Obligations ottomanes**, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	338 75	[illegible]	330	[illegible]	332 50	[illegible]	338 75	[illegible]	338 75	[illegible]	331	[illegible]
Haïti, annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1197. — 21e ANNÉE. — N° 15. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (Sans supplément.) SAMEDI 12 AVRIL 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

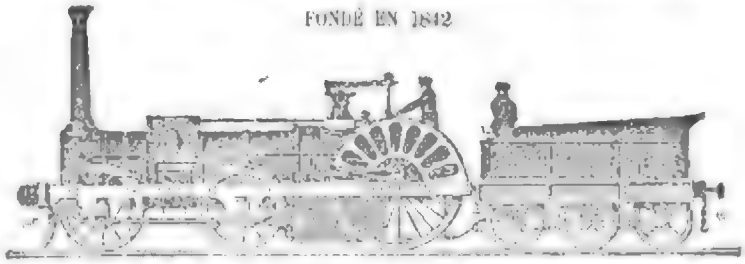
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	10 fr.
DÉPARTEMENTS	24 »	12 »
ÉTRANGER	28 »	14 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Réclames	4 fr. 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence Publicité Dealtry, Davies et Co, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 241. — Les chemins de fer en 1862, 242. — Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 243. — Chemin de Brioude à Alais, 243. — Chemin des Ardennes, 244. — Factage parisien, 244. — Chronique, 244. — Banque de France, bilan, 244. Marché industriel, 245. — Bourse de Londres, 245. — Bulletin commercial, 245. — Avis aux actionnaires, 245. Bulletin des recettes de la semaine, 246. — Actes officiels, 246. — Chemin d'Orléans, 246. — Crédit agricole, rapport, 246. — Factage parisien, 250. — Recettes des chemins de fer, 251-252. — Annonces, 252. Cours des sociétés de crédit français et étrangères, 253 Cours des actions et obligations industrielles, 255 — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 256.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La hausse a de la peine à se déclarer, et cependant on la sent venir. La rente est très-résistante à 70 francs, et les affaires sont très-actives sur tous les chemins de fer. Il est certain que le déclassement partiel provoqué par la conversion, bien qu'il n'ait pas été aussi considérable qu'on le pouvait craindre, pèse encore jusqu'à un certain point sur le marché. D'un autre côté, l'unification de la dette ne produit pas encore ses effets naturels, puisqu'il subsiste transitoirement deux espèces de 3 0/0 qui ne disparaîtront probablement qu'au moment de la conversion obligatoire du reste des anciens fonds.

Malgré la légère reprise qu'on signale dans les transactions commerciales, le portefeuille de la Banque, démesurément gonflé pendant les trois derniers mois de 1861 par les achats de grains et les besoins de numéraire pour les paiements à faire à l'étranger, a diminué d'un mois à l'autre de 74 millions ; mais il reste encore à 564 millions, c'est-à-dire à 120 millions de plus qu'au mois d'avril 1861 ; les comptes courants des particuliers ont en même temps diminué de 47 millions ; on sait qu'ils suivent en général la progression ou la décroissance du portefeuille. Le Trésor, pour faire face au semestre de la rente 4 1/2, a retiré 46 millions ; néanmoins son compte courant présente encore un solde créditeur de 124 millions. Les avances sur rentes ont décru de 7 millions, les avances sur actions et obligations des chemins de fer de 4 millions, les avances sur lingots et monnaies de 3 millions. La circulation des billets s'est accrue de 1 million qui a été remplacé dans les caisses de la Banque par 1 million en numéraire.

Voici le mouvement des principales valeurs pendant la semaine qui vient de s'écouler.

Le 3 0/0 ancien ferme aujourd'hui à 69 95 au comptant et à 70 10 fin courant.

Le 3 0/0 nouveau clôture aujourd'hui à 69 10 au comptant, et à 69 20 à terme.

Le 4 1/2 0/0 a été constamment faible depuis le commencement du mois, et, suivant nous, il n'est pas coté à sa valeur réelle. La conversion forcée semble prochaine, un journal annonçait même il y a quelques jours que le projet serait soumis au conseil d'Etat immédiatement après les vacances de Pâques. Que cette nouvelle soit prématurée, c'est probable, mais il nous semble impossible, que le Corps législatif se sépare sans avoir été appelé à voter un projet de loi sur la conversion forcée, sauf à laisser au ministre des finances la faculté de l'appliquer au moment opportun. Or, la conversion forcée, c'est le 4 1/2 à 100 francs, plus l'intérêt couru. Aujourd'hui le 4 1/2 ferme à 98 francs.

Le Crédit foncier a eu un petit mouvement de réaction, mais il a repris à 1,510 »»

Nous avions parlé, dans notre dernier numéro, d'un projet d'autoriser le Crédit foncier à prêter sur rentes ou valeurs de chemins de fer à long terme. Ce projet a rencontré de nombreux contradicteurs ; on craint de voir ainsi détourner le Crédit foncier de son but et de sa spécialité. Nous comprenons qu'on ne puisse apporter trop de prudence pour protéger une institution aussi utile contre des entraînements faciles. Cependant nous nous demandons si, quand on peut prêter aux individus, aux communes, on ne doit pas pouvoir prêter à une Compagnie de chemin de fer avec le concours de l'Etat. Il y aurait là tout un ordre d'idées nouvelles à examiner et un moyen de faire prêter plus économiquement aux Compagnies et d'éviter la multiplicité de titres divers d'obligations.

Du reste, nous ne croyons pas que dans ce moment il y ait aucun projet sérieux à cet égard.

Le Crédit agricole ferme à 735 et le Crédit industriel à 575.

Le Crédit mobilier a eu un très-fort mouvement de hausse, il finit aujourd'hui à 821 25 à terme. Un journal a annoncé que le dividende de l'année, y compris l'intérêt, serait de 50 francs ; nous ne savons en quoi ce chiffre peut être exact, mais ce qui est facile à constater c'est la hausse de toutes les valeurs placées sous le patronage de cet établissement et, par conséquent, la grande plus-value de son portefeuille.

Les actions d'Orléans ont eu un assez fort mou-

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 9 Janvier 1862	397	675	24	46	30	762	76	176
Au 13 Février	354	662	47	56	30	797	86	217
Au 13 Mars	415	638	150	63	30	838	170	235
Au 10 Avril	**416**	**564**	**143**	**59**	**30**	**830**	**124**	**188**
Augmentation	1	»	»	»	»	1	»	»
Diminution	»	74	7	4	»	»	46	47

vement de recul, elles sont tombées, après le détachement du coupon, à 1,252 fr. 50 c., mais elles ont repris à 1,260 et ferment aujourd'hui à 1265 ». A ce cours cette valeur nous paraît bonne à acheter, et surtout bonne à conserver. En y ajoutant les 500 francs à verser pour les nouvelles actions, on obtiendra deux actions d'Orléans pour 1,765 francs, c'est-à-dire qu'une action d'Orléans revient à moins de 900 francs.

Le Nord reste aujourd'hui à 1,041 25.

Les actions de Paris à la Méditerranée ont eu un instant de faiblesse ; après avoir touché le cours de 1,150 francs, elles sont retombées à 1,120 francs, mais pour reprendre bientôt à 1,132 50, cours de fermeture de ce jour. Comme on cherche toujours des causes aux moindres réactions, on avait parlé d'un procès énorme perdu par la Compagnie de Lyon. C'est là une vieille histoire, il s'agissait du procès avec les mines de la Loire, perdu depuis longtemps ; la Compagnie de Lyon avait formé un pourvoi en cassation qui a été rejeté. Avec un trafic considérable comme le sien, la Compagnie de Lyon perdra plus d'un procès, mais tout cela ne peut avoir d'influence sérieuse sur ses recettes, et ce qui est certain, c'est que les augmentations se poursuivent.

Les actions de l'Est oscillent entre 592 50 et 595. L'Ouest est coté 548 francs.

Les actions des chemins du Midi ont conquis le cours de 800 francs prévu depuis longtemps par notre bulletin. Le coupon à détacher en juillet étant de 40 francs, ceci réduit le prix de l'action à 760 francs. Or, on remarque que l'augmentation de recettes pour le premier trimestre de 1862 atteint 1 million ; si cette progression se poursuit, et tout le fait espérer, ce sera pour l'année une augmentation totale de 4 millions, et par conséquent, pour les actionnaires, une augmentation probable de dividende de 10 francs, soit 60 francs.

Les actions du Genève ont eu un mouvement prononcé de hausse qui les a portées à 395 fr. Ce mouvement a été expliqué par le bruit qu'on avait répandu de combinaisons nouvelles qui amélioreraient la position des actionnaires du chemin de Genève. Rien jusqu'à présent n'est venu justifier ces bruits.

La spéculation sur la Croix-Rousse s'est réveillée ; ce chemin a repris à 300 francs sur l'annonce de l'ouverture de la ligne.

Les chemins autrichiens ont profité de la hausse ; ils ferment à 537 50, après avoir touché 542 50. On espère que les produits nets augmenteront par suite de la baisse de l'agio.

Les chemins lombards après avoir été demandés à 575 toute la semaine ont réagi à 570 fr.

Le Mobilier espagnol a été l'objet de nombreuses demandes, qui l'ont porté à 530 fr. On voit encore beaucoup de hausse sur cette valeur.

Les chemins romains sont bien tenus ; le versement complémentaire sur les actions s'opère rapidement. On espère également un grand succès pour l'émission des 22,000 actions privilégiées, lesquelles constituent de véritables obligations émises à 205 fr. Or, les obligations de la Compagnie touchaient, il y a deux jours, le cours de 240 francs, il est donc facile d'apprécier les avantages de cette émission.

Les chemins portugais continuent à être très-demandés, ils montent insensiblement, mais avec sûreté. Aujourd'hui ils ont fermé à 380.

Les obligations du Crédit foncier ont été constamment recherchées. Obligations foncières 4 1/2 0/0 et surtout cinquièmes d'obligations communales étaient vivement demandées. Cette dernière valeur se vend de jour en jour.

Les obligations de chemins étrangers ont eu un vif mouvement de hausse.

Des affaires nombreuses ont été traitées sur les obligations Rivoli, demandées à 270 francs.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 », ferme à 70 10.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 98 20, ferme à 98 ».

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Barcelone à Saragosse	82.26 0/0
Guillaume-Luxembourg	75.86 0/0
Nord de l'Espagne	32.82 0/0
Bességes à Alais	25.66 0/0
Cordoue à Séville	23.19 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	12.52 0/0
Central Suisse	15.41 0/0
Midi	13.97 0/0
Nord	13 53 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	11.48 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	9.52 0/0
Ouest Suisse	8.63 0/0
Victor-Emmanuel	3.91 0/0
Séville-Xérès-Cadix	1.82 0/0
Ardennes	1.70 0/0
Autrichiens	1.27 0/0
Est	» 94 0/0
Dauphiné	» 46 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève	» 76 0/0
Ouest	4 40 0/0
Orléans	4 40 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	4.70 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	6.25 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	4 avril.	11 avril.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 »	70 10	» 10	» »
Rente 4 1/2 0/0	98 »	98 »	» »	» »
Banque de France	3005 »	3000 »	» »	5 »
Consolidés	94 »/»	94 1/8	» 1/8	» »
Crédit foncier	1362 50	1510 »	» »	52 50
Crédit agricole	718 75	735 »	16 25	» »
Crédit industr. et com.	570 »	575 »	5 »	» »
Crédit mobilier	788 75	821 25	32 50	» »
Comptoir d'Escomp^te	640 »	642 50	2 50	» »
Orléans	1367 50	1265 »	» ex	32 50
Nord	1056 25	1041 25	» »	15 »
Nord nouveau	975 »	980 »	5 »	» »
Est	593 75	592 50	» »	1 25
Paris-Méditerranée	1143 75	1132 50	» »	11 25
Midi	788 75	800 »	11 25	» »
Ouest	577 50	548 75	» »	4 ex
Genève	382 50	390 »	7 50	» »
Dauphiné	535 »	540 »	5 »	» »
Ardennes ancien	425 »	445 »	20 »	» »
Ardennes nouveau	425 »	435 »	10 »	» »
Ch. Autrichiens	527 50	537 50	10 »	» »
Victor-Emmanuel	370 »	370 »	» »	» »
Russes	407 50	421 25	13 75	» »
Romains	193 75	195 »	1 25	» »
Sud-Autr.-Lombard	570 »	570 »	» »	» »
Saragosse Pampelune	375 »	375 »	» »	» »
Saragosse-Alicante	537 50	546 25	8 75	» »
Saragosse-Barcelone	325 »	337 50	17 50	» »
Nord-Espagne	440 »	440 »	» »	» »
Séville-Xérès-Cadix	425 »	435 »	10 »	» »

LES CHEMINS DE FER EN 1862.

I. — *Chemin de fer d'Orléans.*

Le très-remarquable rapport présenté la semaine dernière aux actionnaires de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, fournit les éléments d'une appréciation un peu détaillée du présent et de l'avenir de cette puissante Compagnie. On ne s'étonnera pas que nous insistions sur une entreprise où sont engagés de si grands intérêts, et dont le capital ne sera pas inférieur à 1,300 millions.

L'ancien réseau, qui comprendra 1,764 kilomètres, est en exploitation sur 1,475 kilomètres seulement. Quant aux lignes de Bretagne actuellement en construction, elles seront livrées à la circulation, savoir : les 150 kilom. de Savenay à Lorient vers le milieu de l'été prochain ; les 65 kilom. de Lorient à Quimper à la fin de l'été 1863 ; les 31 kilom. de Quimper à Châteaulin, et les 39 kilom. de l'embranchement de Napoléonville d'ici à 1865.

Les dépenses prévues de l'ancien réseau s'élèvent à 445 millions, sur lesquels il a été dépensé, au 31 décembre 1861, 362,422,501 f. 62 c., non compris les mines et l'usine d'Aubin, qui coûtent à ce jour 19,208,282 fr. 30 c.

L'exploitation des 1,475 kilomètres ouverts à la circulation a produit une somme brute de..... Fr. 71,829,113 23

Les dépenses propres de l'exploitation s'élèvent à.. Fr. 21,449,470 67

Reste net..... 50,379,642 56

Soit un revenu net d'environ 34,250 francs par kilomètre, et un revenu brut d'environ 48,700 francs.

Le rapport de la dépense à la recette est de 29.80 0/0.

Les recettes autres que l'exploitation ont été les suivantes pour l'exercice 1861 :

1° Produit du domaine.. Fr.	630,388 53
2° Placement de fonds.....	1,211,491 55
3° Produit du Bourbonnais..	1,350,000 »
4° Exercices clos.....	164,086 82
Ensemble.. Fr.	3,355,966 90
A quoi il faut ajouter le reliquat de l'exercice précédent..	71,200 72
Fr.	3,427,167 62
Les recettes de l'exploitation s'étant élevées à.....	71,829,113 23
Les recettes totales sont de.	75,256,280 85

Voici maintenant le chiffre des dépenses autres que celles de l'exploitation proprement dite :

1° Administration ..... Fr.	968,098 8[illegible]
2° Domaine	354,109 4
3° Services des emprunts...	10,917,651 2[illegible]
4° Renouvellement du matériel et de la voie.....	4,510,964 6
5° Exercices clos.....	721,602 6
6° Perte sur l'exploitation d'Aubin	455,389 [illegible]
Ensemble.. Fr.	17,927,815 [illegible]
Y ajoutant les dépenses d'exploitation	21,449,470 [illegible]
On trouve que la dépense totale s'élève à..... Fr.	39,377,286 [illegible]
Les recettes totales étant de	75,256,280 [illegible]
Il en ressort un excédant net de ..... Fr.	35,878,9[illegible]4

La répartition de ce produit net, suivant les règles ordinaires, aurait donné le résultat suivant :

A déduire : 1° l'amortissement du fonds social.....Fr.	254,845	»
2° Pension de M. Lecomte.	12,000	»
3° La part des employés...	2,162,558	04
4° Réserve statutaire à 3 0/0	1,076,469	83
Total...Fr.	3,505,872	87

Et il serait resté libre une somme de 32,373,121 fr. 47 c., qui, répartie entre les 300,000 actions, aurait donné un dividende de 107 fr. 91 c. par action.

Mais le Conseil d'administration guidé par des considérations de prévoyance, a proposé et les actionnaires ont décidé de prélever, à titre de réserve exceptionnelle, une somme de 2,373,221 fr. 47 c., représentant 7 fr. 91 c. par action, et l'on n'a distribué ainsi qu'un dividende de 100 francs.

Cette résolution n'a rien de contraire aux *statuts* de la Société qui portent, article 51, que le prélèvement de 3 0/0 pour la réserve pourra être réduit ou suspendu lorsque la réserve atteindra 5 millions, mais qui n'impose à cet égard aucune clause impérative.

Aujourd'hui le fonds de réserve statutaire se trouve porté à.....Fr.	3,492,936 64
Et la réserve exceptionnelle est de.....	2,373,221 47
Fr.	5,866,158 11

Examinons d'après ces données, et en tenant compte des modifications apportées au capital social par la création de 300,000 actions nouvelles, quelle est la position de la Compagnie d'Orléans en face des éventualités de l'avenir.

Nous avons vu plus haut que les 1,475 kilomètres exploités ont donné, en 1861, une recette nette de.....Fr.	50,379,642 56
Il n'y a aucune exagération à supposer que, dans les trois exercices 1862, 1863 et 1864, ce revenu obtiendra une majoration de 10 0/0, soit.....	5,037,964 25
Ensemble.Fr.	55,417,606 81

Au 1er janvier 1865 les 285 kilomètres des lignes de Bretagne auront été successivement livrés à l'exploitation. On peut les calculer très-modérément pour moins de moitié du produit kilométrique net des anciennes sections, par exemple à 14,000 francs net par kilomètre; ce qui donnerait 3,990,000 francs.

Les recettes nettes de l'exploitation, en 1865, peuvent donc être prévues, en nombres ronds, à 59,500,000 francs.

Quant aux autres recettes, nous ne tiendrons compte ni du domaine, ni des exercices clos, sauf à les négliger également en dépense. Mais les placements de fonds sont un article de recettes permanent, et qui ne peut pas être évalué au-dessous d'un million.

Un autre article plus important et dont la valeur a été singulièrement négligée jusqu'ici dans les calculs dont la Compagnie d'Orléans a été l'objet, c'est le tiers afférant à cette Compagnie dans les bénéfices du chemin du Bourbonnais. En effet, ce bénéfice proportionnel doit comprendre, au moins en principe, une indemnité en faveur de la Compagnie d'Orléans, à raison de l'abrogation des articles 9, 10 et 13 de la convention du 31 janvier 1855.

Or, dans la dernière année où la Compagnie d'Orléans a conservé le trafic de Paris à Nevers et au delà, c'est-à-dire du 21 septembre 1860 au 21 septembre 1861, ce trafic avait produit une recette brute de 5,208,990 francs; mais le trafic du Bourbonnais a donné, pour les douze premières semaines de 1862, 5,370,000 francs, soit environ 450,000 francs par semaine, et il marche maintenant sur le pied de 550,000 francs par semaine, de sorte que sa recette totale dépassera certainement 25 millions pour 1862. Seulement, tandis que le trafic de Paris à Nevers par Orléans et Vierzon ne coûtait à la Compagnie d'Orléans que les frais d'exploitation, les recettes du Bourbonnais sont grevées, outre les frais d'exploitation, de l'intérêt des sommes considérables dépensées pour construire ce chemin. Par conséquent l'indemnité définitive à fixer par arbitres à l'expiration des trois premiers exercices complets depuis l'ouverture de la ligne du Bourbonnais, c'est-à-dire à partir du 1er janvier 1865, ne pourra pas, à ce qu'il nous semble, descendre au-dessous du produit net du trafic dont la Compagnie d'Orléans a été privée. Ce produit net est égal à 5,208,990 fr. moins 30 0/0, soit 1,562,697 francs, ce qui l'établit à 3,646,293 francs.

Récapitulons maintenant les recettes probables de l'ancien réseau d'Orléans pour l'année 1865 :

1° Recettes nettes de l'exploitation.....Fr.	59,500,000
2° Placements de fonds....	1,000,000
3° Produits du Bourbonnais.	3,646,000
Total....Fr.	64,146,000
D'où il faudra déduire :	
1° Frais d'administration Fr.	1,000,000
2° Service des emprunts à 5.75 0/0 sur 145 millions....	8,337,500
Ensemble...Fr.	9,337,500
Le produit total étant évalué	64,146,000
Et les charges à.....	9,337,500
Il resterait, net.....	54,810,500
D'où il faut déduire encore pour l'amortissement du fonds social, la part des employés, etc., environ.....	2,500,000
Excédent définitif...Fr.	52,310,500

D'après nos précédents calculs, confirmés par le rapport du 31 mars dernier, le nouveau réseau sera exploité au 1er janvier 1865 sur une étendue d'environ 900 kilomètres, qui auront coûté environ 339 millions correspondant à une annuité de 19,500,000 francs.

Sur ces 900 kilom., 682 kilom. sont déjà exploités et produisent 12 à 13,000 francs par kilomètre; leur accroissement d'une année à l'autre varie de 8 à 15 0/0; en trois ans ils doivent donc s'élever de 24 à 45 0/0, soit en moyenne de 35 0/0; admettons une augmentation de 30 0/0 seulement, et nous aurons pour les 682 kilomètres en 1865 un produit moyen de 17,500 francs : ensemble, déduction faite de l'exploitation à 30 0/0, 8,361,500 francs.

Les 218 autres kilomètres, à 12,000 francs, donneront brut 2,616,000 francs; déduisant l'exploitation à 35 0/0, reste 1,700,400 francs; ensemble pour les 900 kilomètres du nouveau réseau, 10,061,900 francs, soit 10 millions en nombres ronds. Le service des emprunts serait donc à découvert d'environ 9,500,000 francs qu'il faudrait prélever sur le compte de l'ancien réseau. Or, voici comment s'établit ce compte relativement aux revenus réservés par les conventions de 1859 :

Nous avons évalué les recettes de l'exploitation à..... Fr.		59,500,000
Et les produits du Bourbonnais, à.....		3,646,000
Ensemble... Fr.		63,146,000
A déduire :		
1° Frais d'administration.... Fr.	1,000,000	
2° Part des employés.....	2,500,000	3,500,000
		59,646,000
Le revenu réservé étant, pour 1,764 kilomètres à 25,000 francs, de.....		44,100,000
L'ancien réseau aurait à reverser.....		15,546,000
L'insuffisance du nouveau réseau n'est que de.....		9,500,000
Différence. Fr.		6,046,000

Le revenu net de l'ancien réseau serait donc de 44,100,000 francs, plus 6,046,000 fr., plus 1 million d'intérêts sur les fonds placés, ensemble 51,146,000 francs, moins les 8,337,500 francs nécessaires au service de ses emprunts, et il resterait net à partager 42,808,500 francs qui, répartis entre les 600,000 actions alors existantes, donneraient un dividende d'environ 71 francs par action.

Une action ancienne de l'Orléans coûte aujourd'hui environ 1,270 francs coupon détaché; l'action nouvelle coûte 500 francs, ensemble 1,770 francs qui, en 1865, rapporteraient 142 francs d'après le calcul ci-dessus, soit 8 0/0.

On voit qu'en calculant les recettes au plus bas, comme nous venons de le faire, l'Orléans dans les cours actuels reste un placement sûr et des plus avantageux, puisque le Lyon est capitalisé à 6 1/2 0/0 et le Nord à 6 0/0.

Auguste Vitu.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a décidé qu'il proposerait à l'assemblée générale des actionnaires de fixer à 75 francs le chiffre du dividende de l'exercice 1861.

Un premier à-compte de 20 francs ayant été distribué en novembre dernier, le solde du dividende, soit 55 francs par action, serait payé à partir du 1er mai prochain.

CHEMIN DE FER DE BRIOUDE A ALAIS

Nous publions ci-après, aux *Actes officiels*, un décret impérial du 9 avril 1862 qui déclare d'utilité publique et concède définitivement à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, un chemin de fer de Brioude à Alais, par la vallée de l'Allier et la Grand'Combe.

Ce tracé est précisément celui que le *Journal des chemins de fer* a défendu et sur lequel nous nous sommes expliqués en détail dans notre numéro du 31 août dernier.

Il nous suffit de rappeler ici que le chemin

de fer de Brioude à Alais comble la lacune entre le chemin du Bourbonnais et les chemins du Sud-Est, et établit ainsi une communication directe entre Paris et Montpellier d'une part, et de l'autre entre Paris et Marseille par Nimes et Arles.

AUGUSTE VITU.

CHEMINS DE FER DES ARDENNES

M. Bommart, inspecteur général des ponts et chaussées s'est rendu, mardi dernier, à Soissons, avec une commission d'ingénieurs du contrôle pour procéder à la reconnaissance et à la réception de la ligne de Reims à Soissons, d'une longueur de 55 kilomètres. Deux administrateurs et M. Ducos, directeur de la Compagnie des chemins de fer des Ardennes, accompagnaient M. Bommard dans cette inspection.

La section de Reims à Soissons, exécutée sous les ordres de M. Gallois, ingénieur, a été reconnue en parfait état, et prête, sous tous les rapports, à être livrée au public. Son exploitation commencera le 16 de ce mois ; elle sera complétée dans peu de semaines par l'ouverture de la section de Villers-Cotterets à Soissons, sur la ligne de Paris à Soissons, construite par la Compagnie du Nord.

F. GRIMAUD.

COMPAGNIE CENTRALE DU FACTAGE PARISIEN.

Depuis vingt-trois ans il existe à Londres, sous le titre de : *Parcels delivery Company*, une entreprise qui distribue sur tous les points de cette immense capitale et de sa banlieue les paquets et colis de toute nature. Paris aujourd'hui est aussi grand que Londres, et ce qui a réussi chez nos voisins présente parmi nous des chances non douteuses de succès.

Nous avons sous les yeux une intéressante notice de notre confrère M. Eugène Forcade sur une Compagnie que vient de former M. Bornier, et qui prend le titre de *Compagnie centrale du factage parisien*. L'objet de cette Compagnie se résume en deux mots : ce sera l'omnibus des colis et la poste des paquets.

Moyennant une rétribution des plus modiques, 30 centimes par colis de 10 kilogrammes, les plus petits paquets comme les plus volumineux seront recueillis sur tous les points de Paris par des voitures, fourgons et camions, parcourant toutes les deux heures un itinéraire fixé d'avance, et ces paquets, centralisés dans le bureau principal de la Compagnie, seront ensuite distribués du centre à la circonférence de la ville. Ainsi, en deux heures au plus, un colis quelconque sera transmis, pour quelques centimes, de l'expéditeur au destinataire, exactement comme une lettre missive.

D'après des documents et statistiques dressés en 1856, trois éléments seulement de la consommation parisienne, l'aliment, le vêtement et l'ameublement, comportent un tonnage annuel de 3 milliards de kilogrammes, soit environ 10,000 tonnes par jour, et ce, non compris la portion de l'ancienne banlieue annexée depuis 1860. Il résulte de l'exposé que nous analysons, que sur ces 10,000 tonnes ou 10 millions de kilogrammes, un quarantième, soit 250,000 kilogrammes à transporter par jour, donnerait à la Compagnie du Factage parisien des bénéfices énormes. Cependant, les calculs d'après lesquels sont établies les premières prévisions se bornent à 175,000 kilogrammes, ou 17,500 colis par jour, qui, à 30 centimes, produiraient une recette quotidienne de 5,250 francs, soit un produit brut de 1,732,500 francs pour l'année de 330 jours.

Nous ne pouvons entrer ici dans la description du mécanisme proposé pour ce nouveau mode de transports ; il nous suffit de dire qu'il paraît conçu de manière à attirer à lui, par la seule force des choses, un certain nombre de services annexes, qui, dans l'état actuel, ne reçoivent qu'une satisfaction insuffisante : achat et transport de denrées sur commandes, agence de renseignements, distributions d'imprimés, recouvrement de factures et de quittances d'abonnement pour les feuilles périodiques, etc.

Par la nature de ses moyens d'exploitation, le Factage parisien, avec ses voitures parcourant régulièrement les voies publiques à des heures fixes et stationnant sur des points déterminés, se rapproche visiblement des conditions d'existence de la Compagnie des Omnibus; car il est à celle-ci ce que les trains de marchandises sont aux trains de voyageurs sur les chemins de fer. Par conséquent, il avait à se concerter avec l'administration municipale pour déterminer ses itinéraires et obtenir le droit de stationnement. Le projet a donc été soumis à l'examen de la chambre du commerce, du directeur des perceptions municipales, de l'ingénieur en chef du service des promenades et plantations, de M. le préfet de police et du conseil municipal. A la suite de cette enquête, et sur la délibération favorable du conseil municipal en date du 27 décembre dernier, un arrêté de M. le préfet de la Seine, en date du 10 janvier 1862, a accordé au Factage parisien le droit de stationnement, moyennant une redevance annuelle de 300 francs par voiture; c'est environ le tiers du droit payé par les omnibus de voyageurs.

L'exposé constate que dans les diverses phases de l'enquête administrative, il a été établi en général que « l'activité imprimée au commerce parisien par le prolongement des lignes de chemin de fer, son développement progressif, et enfin l'extension des limites de Paris, ont créé de nouveaux besoins et surtout des distances que la célérité d'un service actif et régulier peut seule rapprocher; que si les maisons de gros et de demi-gros ayant un matériel et un personnel organisés pour le transport de leurs marchandises, ne se servent qu'accidentellement de l'entreprise du Factage, le petit commerce de détail en retirera de grands avantages ; au lieu de détacher un employé, dont les services lui sont indispensables dans sa maison, ou de confier à des commissionnaires, à un prix que ne peut supporter le peu de valeur des objets qui leur sont confiés, il trouvera dans le Factage des moyens économiques et réguliers; que les recouvrements, si dispendieux et souvent si difficiles à faire dans les communes aujourd'hui annexées à la ville, lui seront aussi plus faciles ; que les besoins de la vie domestique trouveront dans ce service une utile satisfaction ; en résumé, qu'une pareille entreprise peut être un utile auxiliaire au mouvement d'intérêts et de circulation de la ville de Paris. »

Nous avons dit que les premières prévisions de la Compagnie sont établies sur une recette brute de 1,732,500 francs; mais les dépenses de premier établissement comprennent les voies et moyens d'un transport beaucoup plus considérable, soit 332,000 kilog. par jour, et sont évaluées un peu moins d'un million. Les charges de l'exploitation étant calculées pour la première année à 1,261,000 francs, on a cru prudent de fixer le capital social à 2,500,000 fr. Une recette brute, estimée au minimum 1,732,500 francs, laisserait, déduction faite de 1,261,000 francs pour frais d'exploitation, un bénéfice de 471,500 francs, qui représenteront environ 23 0/0 du capital social. Il suffirait, qu'on le remarque bien, pour arriver à ce résultat, d'un transport journalier de 175,000 kilogrammes sur les 10 millions de kilog. qui circulent dans Paris.

Nous pensons qu'une pareille entreprise, sérieusement conduite, répondant à des besoins usuels et multipliés, rendus plus exigeants par l'extension de la capitale, réalisera un progrès utile, et pourra devenir très-profitable aux capitaux qui s'y engageront.

F. GRIMAUD.

CHRONIQUE

SOCIÉTÉS COMMERCIALES. — On annonce que le Conseil d'État est saisi d'un projet de loi qui introduit dans nos Codes une nouvelle forme d'associations commerciales; il s'agit des Sociétés à *engagements limités*. Ces Sociétés, modelées sur les Sociétés anglaises dites *limited liability*, ne pourraient être constituées que par acte notarié, et seraient soumises aux mêmes formalités que les Sociétés anonymes.

(*Constitutionnel.*)

CHEMINS NAPOLITAINS. — S'il faut en croire la *Correspondencia*, l'affaire des chemins de fer napolitains serait de nouveau à l'étude; mais il ne serait pas question, cette fois, de la compagnie Talabot.

EMPRUNT EGYPTIEN. — La souscription à l'emprunt égyptien de 1,800,000 liv. ster. a été close le 8 avril à deux heures. Elle s'élève à 10 millions de livres sterling, c'est-à-dire à plus du quintuple de la somme demandée.

F. GRIMAUD.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 10 *avril* 1862.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	136,683,697 33
Numéraire dans les succursales	279,371,505 »
Effets échus hier à recevoir ce jour	605,464 25
Portefeuille de Paris, dont 65,150,777 fr. 62 c. provenant des succursales	312,323,678 74
Portefeuille des succursales, effets sur place	251,474,204 »
Avances sur lingots et monnaies	8,486,693 08
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	2,377,900 »
Avances sur effets publics français	133,856 000 »
Avances sur effets publics français dans les succursales	8,664,500 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	38,543,900 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	20,033,900 »
Avances sur obligations du Crédit foncier	292,700 »
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales	233,000 »
Avances à l'État sur le traité du 30 juin 1848	30,000,000 »
Rentes de la réserve	12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles	29,077,390 26
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque	6,000,000 »
Immeubles des succursales	5,945,321 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	1,030,083 50
Divers	19,199,668 91
	1,306,379,358 14

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000 »
Capital nouveau	91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	2,316,503 57
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750 14

Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	830,300,823	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	5,281,275	79
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	7,783,627	»
Compte courant du Trésor, créditeur	124,019,735	35
Comptes courants de Paris	155,382,981	05
Comptes courants dans les succursales	33,006,581	»
Dividendes à payer	1,140,060	75
Arrérage des valeurs transférées ou déposées	3,737,670	34
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	10,131,469	62
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	2,727,525	79
Divers	2 839,969	95
	1,306,379,351	14

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte Ch. de Germiny.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Cette semaine a été très-animée, les valeurs du marché industriel accusent une fermeté très-remarquable, quelques-unes sont en voie de hausse; ainsi nous citerons les actions des Voitures, qui fermaient à 63 fr. 50 c. la semaine dernière avec une hausse de 3 francs, et qui sont cotées aujourd'hui 66 francs, après 66 fr. 50. C'est encore une amélioration de 2 fr. 50 c. La Caisse Mirès a repris le cours de 50 francs pour retomber aux environs de 45 francs, soit 15 francs de reprise.

Les autres valeurs restent cotées ainsi : Glaces d'Aix, 120 francs ; Bonnard, 37 fr. 50 c.; Omnibus de Londres, 53 fr. 75 c.; Glaces de Montluçon, 130 francs ; Télégraphe méditerranéen, 30 francs ; Télégraphe de la Manche, 220 francs ; Ports de Marseille, 642 fr. 50 c.; Gaz de Marseille, 287 fr. 50 c.

N. Destribats.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

La discussion de notre budget a été des plus intéressantes; il faut surtout remarquer la facilité avec laquelle ont triomphé les véritables principes économiques. Notre Chambre des communes n'a pas tenu compte de ces sensiblèries si souvent mises en avant ; elle a reconnu que dans un moment où la source des revenus ordinaires était tarie, il fallait bien que le gouvernement fît appel à des moyens nouveaux. Elle a donné complétement gain de cause au chancelier de l'Echiquier, en dépit d'observations où l'esprit de parti avait certainement plus de part que la logique et la raison. C'est un nouveau triomphe pour M. Gladstone, qui, à mon avis, est d'une grande utilité au cabinet actuel, dont les triomphes ne sont généralement pas très-caractérisés.

Les fonds publics ne varient pas beaucoup. Les *jobbers* et les *brokers* ont de grands loisirs. Toutefois je dois constater la faveur de plus en plus marquée dont jouissent les valeurs espagnoles et les certificats. On pense ici que les efforts tentés par le gouvernement espagnol ne s'arrêteront pas à la passive, et qu'il comprendra que sa réhabilitation complète en matière de crédit implique le désintéressement de ses créanciers. Telle est l'opinion ; je ne vous dirai pas si elle est juste ou erronée.

J'en arrive à l'emprunt égyptien, car tout l'Orient s'adresse à nous. Voici la pièce officielle relative à cet emprunt :

« Le vice-roi d'Egypte a passé un traité avec la Banque de Saxe-Meiningen par lequel il s'engage, en échange d'une somme de 1,600,000 liv. st. ou 40 millions de francs, à garantir une annuité de 176,000 l. st., payable par semestre, assurée sur les revenus du Delta, et représentée par des cédules approuvées par le sultan. Ces cédules s'élèvent à une somme nominale de 3,195,200 liv. st. ou 55,880,000 de francs, et sont offertes au public par la Banque de Saxe-Meiningen, représentée par MM. Frühling et Goschen, au taux de 81 1/2 0/0. Ainsi, la somme à verser s'élève à 1,811,040 liv. sterl., déduction faite de la bonification faite au public.

En dehors de cette somme, la banque de Saxe-Meiningen doit pourvoir à toutes les dépenses résultant de la négociation de l'emprunt pendant six mois et payer les commissions en Egypte, en Turquie et à Londres. Le paiement des cédules à raison de 176,000 l. st. par an, divisé en deux semestres, arrive en trente ans à rembourser le capital au pair et les intérêts. La Banque de Saxe-Meiningen peut se substituer pour le service de l'emprunt une maison de Londres : elle a choisi la maison Frühling et Goschen. »

Bien que la presse financière anglaise ne se soit pas montrée favorable à ce projet, particulièrement le *Daily-News*, les capitalistes l'ont bien accueilli, et on négociait les titres à émettre avec 1/2 à 3/4 0/0 de prime. Toutefois le Stock-Exchange prendra toutes les mesures nécessaires avant d'admettre à la cote cette valeur.

L'emprunt turc de 1858 a été négocié très-activement de 70 à 70 1/4.

Voici la cote des autres fonds étrangers :

Emprunt marocain	6 1/2 à 7 de prime.
Mexicain	33 1/2 à 5/8.
5 0/0 italien	66 3/8 à 5/0.
4 1/2 brésilien	92 1/2.
6 0/0 Buenos-Ayres	93.
5 0/0 Russie	99 1/4 à 100.
Espagne extérieure	53 1/8.
2 1/2 hollandais	64 1/4.

W. Bean.

BULLETIN COMMERCIAL.

Le mois d'avril, qui, par ses gelées et ses pluies torrentielles, était depuis longtemps considéré comme un mois néfaste pour les produits agricoles, semble cette année vouloir garder le caractère doux et inoffensif qu'il a montré dès son commencement.

Aussi l'espérance renaît-elle de tous côtés. Les cultivateurs n'ont plus la crainte de voir, comme les années précédentes, leurs prairies inondées dans la saison qu'on avait l'habitude d'appeler *printemps*, et qui depuis longtemps n'était réellement qu'un second hiver ; de voir enfin le fruit de leurs travaux perdu, anéanti par les rafales mêlées de pluie qui couchaient et pourrissaient la moitié de leurs récoltes, calamités amenées par ces étés sans soleil qui devaient être l'époque de la fructescence.

Dire que nous n'aurons pas de déceptions serait répondre des caprices de la nature, et nous ne sommes pas assez audacieux pour cela ; seulement tout porte à croire que nous aurons raison des mauvaises années que nous venons de subir. Nous ne sommes pas les seuls à avoir cette opinion, car nous voyons les détenteurs de grains amener sur les marchés les blés qu'ils ont en magasin, ce qui fait que nous avons à signaler cette semaine une baisse générale sur presque tous les points de la France.

Malgré cela, quelques spéculateurs ont encore l'espoir de voir, cet été, la hausse sur les farines : « Faute d'eau, disent-ils, la meunerie travaillera très-peu ; donc, disette complète de produits et hausse inévitable. » Nous répondrons qu'il ne faut pas voir les malheurs de si loin.

Conséquence forcée d'une bonne récolte :

Baisse sur les blés, hausse sur la rente;

Confiance reprenant, commerce renaissant.

Nous formons donc des vœux ardents pour que l'équilibre des saisons ne soit point troublé, et que, de l'extérieur, des événements ne surgissent pas, afin d'obtenir ces résultats depuis si longtemps attendus.

CÉRÉALES. — *Farines.* — Le courant du mois se traitait assez difficilement à 62.50.

Le mai seul avait acheteurs à 63 fr., vendeurs à 63.50.

La boulangerie n'a presque rien acheté aux ventes publiques ; elle se montre peu besoigneuse de farines ; quant à présent, elle tire ses approvisionnements de chaque jour soit des magasins d'abondance, soit des marchés à cuisson qu'elle a encore à recevoir, ou enfin des farines à livrer qu'elle a achetées dans le temps et dont elle avait reculé les livraisons. Ajoutons qu'elle prend par-ci par-là quelques voitures de disponible aux prix extrêmes de 60 à 65 fr. le sac de 159 kilog. suivant la qualité.

Blés. — Les ventes publiques ont eu pour résultat d'entraver l'ouverture des transactions en blés ; on était du reste peu disposé aux achats ; la meunerie ne voulant naturellement pas faire de hausse, les porteurs d'échantillons, de leur côté, n'étaient pas disposés à faire de nouvelles concessions.

On s'est donc borné à tirailler les affaires sans en engager de sérieuses.

N. Destribats.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

15 avril. — **Chemin de Hainaut et Flandres.** — A midi, salle Kervyn, rue du Parchemin, à Bruxelles.

16 avril. — **Société de Crédit industriel et commercial.** — A 3 heures, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

22 avril. — **Forges et chantiers de la Méditerranée.** — A 2 heures, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires.

24 avril. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

25 avril. — **Chemins du Midi.** — A 4 heures, place Vendôme, 15.

26 avril. — **Chemins du Dauphiné.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

26 avril. — **Chemin de Lyon à la Croix-Rousse.** — A 3 heures, salle Beethoven, passage de l'Opéra.

27 avril. — **Vieille-Montagne.** — A 10 heures, à Angleur, Belgique.

28 avril. — **Chemin du Nord.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

28 avril. — **Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie.** — A 3 heures, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

28 avril. — **Société de la Nouvelle-Montagne.** — A 11 heures, à Engis, près Liége.

29 avril. — **Chemins de l'Est.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

29 avril. — **Chemin central suisse.** — A 10 heures, salle du Casino, à Bâle.

29 avril. — **Chemin du Centre.** — A 11 heures, au siége de la Société, rue de la Montagne, 90 bis.

29 avril. — **Ports de Marseille.** — A 8 heures du soir, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

29 avril. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — A 3 heures, rue Lafitte, 17.

29 avril. — **Société du Jardin zoologique d'acclimatation du bois de Boulogne.** — A 3 heures, rue de Lille, 19.

30 avril. — **Chemins des Ardennes.** — A midi et demie, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

30 avril. — **Société du Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

1er mai. — **Canal de Suez.** — A 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

7 mai. — **Compagnie générale des Eaux.** — A 3 heures, au siége de la Société.

10 mai. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — A midi, au palais Salamanca, à Madrid.

10 mai. — **Chemins de la ligne d'Italie.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

12 mai. — **Chemins du Sud de l'Autriche, Lombard-vénitiens et de l'Italie centrale.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

14 mai. — **Mines et fonderies de zinc de la Silésie.** — A 3 heures, au siége de la Société, à Breslau.

15 mai. — **Crédit mobilier espagnol.** — A 1 heure, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

24 mai. — **Chemins du nord de l'Espagne.** — A 1 heure, assemblée ordinaire; à 3 heures, assemblée extraordinaire, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

26 mai. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — A 1 heure, au siége social, calle Fuencarral, 2, à Madrid.

26 mai. — **Mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — A 11 heures, chez M. Eglinger, notaire, à Cologne.

29 mai. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — A midi, au siége social, à Madrid.

31 mai. — **Crédit en Espagne.** — A 1 heure, à Madrid, au siége de la Compagnie.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er avril. — **Chemin d'Orléans.** — 70 francs par action, solde du dividende de 1861. Impôt à déd., 60 c.

1er avril. — **Chemins de l'Ouest.** — 25 francs par action, solde du dividende 1861.

1er avril. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — 10 francs par action, à-compte sur le dividende 1861.

1er avril. — **Chemin de Montblanch à Reus** — 15 francs par action.

1er avril. — **Crédit colonial.** — Intérêts sur les actions dont le premier versement a été effectué en espèces au 31 décembre 1861.

1er avril. — **Société J.-F. Call et Cie.** — 50 fr. par action, solde du dividende 1860-1861.

1er avril. — **Banque de Darmstadt.** — Paiement du coupon de dividende n° 7, soit 5 fr. 30.

1er avril. — **Banque générale suisse.** — 5 francs à titre d'à-compte sur le dividende 1861-62.

6 avril. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — 45 francs par action à titre de complément du dividende de 1861.

15 avril. — **Chemin central suisse.** — 30 francs par action, dividende 1861.

15 avril et 15 octobre. — **Société des houillères de Commentry, Fourchambault**, etc. — 25 francs par action, soit 12 francs le 15 avril et 12 francs le 15 octobre.

16 avril. — **Mines de la Loire.** — 7 francs par action pour le deuxième semestre 1861. Impôt à déd. 62 c.

16 avril. — **Houillères de Rive-de-Gier.** — 9 fr. par action, dividende du second semestre 1861.

16 avril. — **Houillères de Saint-Etienne.** — 6 francs par action pour le deuxième semestre 1861.

1er mai. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — 55 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déduire, 62 c.

1er mai. — **Chemins de l'Est.** — 20 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déduire, 40 c.

F. Grimaud.

ACTES OFFICIELS.

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique l'exécution d'un chemin de fer de Brioude à Alais.

En conséquence, la concession dudit chemin, accordée à titre éventuel à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée par la convention du 11 avril 1857, est déclarée définitive.

Art. 2. — Le chemin de fer ci-dessus mentionné passera à ou près Saint-Georges-d'Auzat, par la vallée de l'Allier, à ou près Villefort et la Grand'Combe.

Les dispositions du cahier des charges annexé à la convention susvisée du 11 avril 1857 seront applicables audit chemin.

Les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie, sous la réserve des dispositions de l'article 6 du cahier des charges susénoncé, les terrains étant acquis immédiatement pour les deux voies.

Art. 3. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 9 avril 1862.

NAPOLÉON.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Une transposition d'alinéas dans la copie qui nous a été communiquée par la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, a rendu presque inintelligible un passage du rapport de cette Compagnie, publié dans notre dernier numéro.

Voici comment ce passage doit être rétabli :

. . . . . .

En second lieu, par l'avis publié dans les journaux et relatif au dividende de 1861, nous avons annoncé que nous vous proposerions de constituer une réserve exceptionnelle qui n'en laisserait pas moins, pour l'exercice écoulé, un revenu de 100 francs par action. La somme qu'il s'agirait de mettre ainsi à part est de 2,573,242 fr. 57 c., et il nous a paru que cette mesure se recommandait par des considérations dignes de toute l'attention de cette assemblée.

La Compagnie a en perspective une situation qui exige de sa part un redoublement de vigilance. Indépendamment des causes générales qui peuvent agir sur nos revenus, il y a des causes particulières dont l'influence ne peut tarder à se faire sentir. Nous ouvrirons bientôt, par exemple, les chemins de Bretagne, et il est hors de doute que, dans les premiers temps, les recettes de ces chemins ne seront pas en rapport avec leurs charges. Aucun de vous n'ignore, en outre, les changements que le régime de 1863 doit apporter dans les conditions d'existence de toutes les Compagnies. Créer d'avance des ressources qui permettent de ménager les transitions, se réserver des facilités pour parer aux éventualités fâcheuses, telle est, Messieurs, la pensée qui a prévalu dans nos délibérations.

Vous donneriez assurément un louable exemple de modération et de prudence en vous y associant. Toutefois, nous ne pouvons méconnaître que cette assemblée est souveraine dans les questions de cette nature, et nous avons trop le sentiment de ses droits pour insister, autrement que par voie de conseil, sur une proposition qui, d'ailleurs, n'implique aucun principe capital.

Si donc l'assemblée avait le sentiment qu'il n'y a pas lieu de pousser la prévoyance aussi loin que nous aurions désiré le faire, nous nous conformerions à sa volonté en répartissant comme par le passé, la totalité des bénéfices. Le revenu de 1861, dans ce cas, serait de 107 francs, et il resterait un excédant de 154,560 fr. 38 c. à porter au compte de 1862 comme premier article de recette.

Si, au contraire, vous vous ralliez à l'opinion du Conseil d'administration, la répartition du produit net (51,842,524 fr. 51 c., après déduction de la réserve statutaire), devra se faire de la manière suivante : etc.

CRÉDIT AGRICOLE.

Assemblée générale des actionnaires du 3 avril 1862.

COMPTE RENDU

AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Par M. L. Fremy, conseiller d'État en service extraordinaire, gouverneur, et observations présentées au nom des censeurs, par M. Paravey, l'un d'eux.

Messieurs les actionnaires,

La Société du Crédit agricole a été autorisée par décret du 16 février 1861.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. cours correspondant des actions
Est*	Du 26 mars au 1er avril	1706	1.280 762 05	750 74	1698	1.202 898 45	713 76	»,98	»,»»	8.952 41	603 75
Orléans*	26 — 1er —	1475	1.276.749 68	856 01	1475	1.370.211 07	935 06	»,»»	4.40	10.152 91	1370 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	26 — 1er —	1411	2.350.595 01	1.651 72	1411	2.119.440 85	1.502 08	9.52	»,»»	20.930 14	1120 25
Ouest*	26 — 1er —	1213	964.127 65	794 85	1213	1 008.270 90	831 20	»,»»	4.40	9.255 30	575 »
Nord*	26 — 1er —	967	1.161.579 02	1.201 22	967	1.118.499 13	1.187 69	13.53	»,»»	15.394 49	1067 50
Midi*	26 — 1er —	798	605 503 14	758 77	798	531.267 96	665 75	13.97	»,»»	9.269 48	780 »
Lyon a Genève*	26 — 1er —	231	121.766 26	527 13	231	122.705 06	541 19	»,»»	»,76	6.127 65	365 »
Ardennes*	26 — 1er —	187	82.160 19	439 35	165	70.847 13	431 99	1.70	»,»»	5.544 61	615 »
Dauphiné*	26 — 1er —	134	57 918 84	432 23	134	57.653 83	430 25	»,40	»,»»	4.087 90	522 50
Bessèges a Alais*	26 — 1er —	33	29.642 70	898 26	33	23.592 65	714 92	25.04	»»,»»	11.761 50	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*,	26 — 1er —	1936	1.190.005 20	614 71	1856	930.239 23	645 08	»,»»	4.70	7.721 55	500 25
Autrichiens	26 — 1er —	1324	893.712 50	675 10	1324	883.377 10	667 27	1.27	»,»»	7.768 75	518 75
Madrid a Saragosse et a Alicante	Madrid a Alicante	482	183.675 57	588 54	482	302.160 51	627 72	»,»»	0.25	7.359 90	525 »
	Alcazar a Ciudad	114	21.006 04	185 26	114	17.143 04	150 43	22.52	»,»»	1.976 26	»
	Madrid a Jadraque	103	26.520 90	255 »	103	23.789 »	230 »	11.48	»,»»	3.715 67	»
Barcelone a Saragosse	26 — 1er —	366	142.358 64	389 03	183	38.020 71	207 75	82.26	»,»»	3.864 90	330 »
Nord de l'Espagne	26 — 1er —	358	110.571 53	308 84	308	71.622 89	232 54	32.82	»,»»	3.893 01	437 50
Central suisse	26 — 1er —	262	125.273 05	478 15	262	108.463 48	413 98	15.49	»,»»	5.001 80	491 25
Victor-Emmanuel	26 — 1er —	214	125.537 73	586 72	214	125 067 59	584 43	3.91	»,»»	7.311 48	365 »
Saragosse a Pampelune	26 — 1er —	170	37.861 08	211 51	»	»	»	»	»	2.949 93	375 »
Séville-Xérès-Cadix	12 au 18 mars	160	71.365 81	446 03	160	70.126 65	438 28	1.82	»,»»	4.352 37	435 »
Ouest suisse	20 mars 1er avril	118	57.503 79	363 36	118	41.041 64	352 92	8.63	»,»»	3.987 31	187 5
Cordoue a Sé[illegible]	12 au 18 mars	131	47.566 10	363 10	131	38.612 10	294 75	23.19	»,»»	3.357 60	»
Guillaume-Luxembourg	19 — 25 —	89	31.989 58	357 61	52	10.568 21	203 23	75.86	»	3.351 91	265 »
Portugais	17 — 18 —	75	10 239 22	136 52	»	»	»	»	»	»	375 »

* Prélèvement fait de l'impôt de la taxe de vitesse.

F. Grimaud

Le premier versement sur les actions émises avait eu lieu avant cette autorisation et au moment même de la souscription, du 5 au 15 janvier.

Le second versement, accompagné de garanties pour le paiement du surplus de la moitié de l'action, a été effectué du 15 au 31 mars.

Ainsi, c'est seulement au 1er avril que la Société a été en mesure de commencer ses opérations.

Avant de placer sous vos yeux le tableau du court exercice qui s'est terminé le 31 décembre, et qui n'embrasse ainsi qu'une période de neuf mois, je vous demande la permission de rappeler sous l'empire de quelles pensées, en vue de quels besoins et dans quelles circonstances s'est créée notre Société.

Au début de nos assemblées périodiques, un rapide coup d'œil sur la formation et les origines du Crédit agricole ne vous semblera peut-être pas inopportun ; il nous aidera à mieux caractériser, pour le public et pour nous-mêmes, la nature et le but de nos efforts.

PREMIÈRE PARTIE.

L'institution du Crédit foncier, sous le patronage de laquelle est placée l'institution dont vous êtes les représentants, a été fondée en 1852, par l'initiative de l'Empereur, dans le but de réaliser ce qu'il y avait de bon et de sensé, ce qu'il y avait de net et d'immédiatement applicable dans le mouvement, parfois un peu confus, d'opinions et d'idées qui s'était manifesté dans le pays, et qui tendait d'une manière générale à l'amélioration des conditions du prêt hypothécaire.

Au nombre des intérêts qui réclamaient cette réforme, on signalait avec raison l'intérêt de l'agriculture. Rien de plus utile, en effet, aux progrès de l'industrie agricole que de mettre à la disposition des propriétaires qui exploitent par eux-mêmes, des capitaux remboursables par annuités. Ces propriétaires peuvent, sans souci d'une échéance menaçante et fatalement rapprochée, consacrer de telles ressources soit à l'accroissement de leur matériel, soit à l'amélioration de leurs cultures, soit enfin à toutes ces opérations de longue haleine dont le profit, durable et sûr, mais lent et successif, se répartit sur une longue période de récoltes et d'années. Mais ce bienfait, si considérable qu'il fût, ne s'adressait qu'aux agriculteurs propriétaires. Les esprits éclairés ne s'y étaient pas trompés, et dans l'enquête sur le Crédit foncier, faite en 1850 au conseil d'État, beaucoup de voix s'élevèrent pour rappeler que l'agriculteur avait besoin du crédit personnel autant que du crédit hypothécaire ; que souvent l'agriculteur n'était pas propriétaire foncier et n'avait point de gage territorial à offrir.

Il faut aller plus loin ; il faut dire que des prêts à long terme et remboursables par amortissement ne peuvent être faits indistinctement et sans réserve à tous les propriétaires fonciers. La première condition pour que des prêts à cinquante ans puissent être consentis, c'est qu'ils reposent sur un gage étendu, sur un gage qui, au point de vue de la valeur et de la régularité des titres, ne donne lieu à aucune objection. Pour s'engager dans une aussi longue carrière, il faut aux capitaux cette puissante et indispensable sauvegarde. Aussi les statuts du Crédit foncier ont-ils limité le montant du prêt à la moitié de la valeur de l'immeuble hypothéqué, au tiers même s'il s'agit de bois et de vignes, à une quotité bien moindre encore s'il s'agit d'usines et de fabriques (article 56). Ils interdisent les prêts sur les théâtres, sur les mines et les carrières (article 55). Ils exigent que le revenu de la propriété hypothéquée soit au moins égal au montant de l'annuité (article 57). Ils veulent que tous les prêts soient faits sur première hypothèque (article 52). Affaiblir ces garanties salutaires, ce serait du même coup diminuer le crédit des obligations, remboursables en cinquante ans, qui représentent et alimentent les prêts ; ce serait porter atteinte à l'institution du Crédit foncier, sans rendre aux emprunteurs un véritable service. Prodigué sans mesure à qui n'offre pas de suffisantes garanties, le prêt à long terme serait un piége et un malheur beaucoup plus qu'un bienfait. Ces règles utiles, qui ont permis au Crédit foncier d'inaugurer avec succès les prêts remboursables par amortissement, laissent en dehors du cercle de son action non-seulement tous les agriculteurs qui ne sont pas propriétaires d'immeubles, mais encore tous ceux qui ne possèdent pas une valeur immobilière deux fois égale aux sommes qui leur sont nécessaires, tous ceux dont les immeubles déjà grevés pour partie ou possédés sans titres d'une complète régularité, ne satisfont pas aux rigoureuses exigences du prêt à long terme.

« Le Crédit agricole » (disait en 1857 à l'assemblée générale des actionnaires du Crédit foncier mon honorable prédécesseur) « n'a pas moins sa raison d'être que le Crédit foncier ; mais ni les lois ni les règlements n'autorisent le Crédit foncier à tenir compte du crédit personnel de l'agriculteur, ni à prêter à celui qui possède ou cultive la terre contre son billet à trois ou six mois, pour venir en aide à ses cultures, comme la Banque de France vient en aide au commerce et à l'industrie. »

« On a trop oublié » (a dit à son tour l'habile rapporteur de la loi sur le Crédit agricole, M. O'Quin) « que le Crédit foncier n'a pas été créé pour avancer des fonds au cultivateur, au fermier, même à l'industriel pouvant lui offrir le gage d'une usine. C'est à la propriété foncière, régulièrement assise, fructueusement exploitée, présentant avec la garantie hypothécaire la certitude de l'exécution à terme fixe des engagements qu'elle contracte ; c'est à la propriété ainsi constituée que le Crédit foncier peut seulement consentir ses prêts. Quant à accorder à l'agriculteur, sans autre sécurité que celle d'une obligation chirographaire, des avances semblables à celles que le commerçant obtient de la Banque de France, à lui procurer de l'argent à courte échéance, en échange d'effets revêtus d'une ou de plusieurs signatures, à fonder en un mot le Crédit agricole, le Crédit foncier s'est souvent entendu reprocher de ne l'avoir pas fait, tant on ignorait qu'il lui était interdit de le tenter. »

Ce qu'il ne pouvait faire directement, le Crédit foncier était disposé à le seconder de tout son concours. La solvabilité personnelle des agriculteurs, insuffisante pour garantir des prêts à terme indéfini, pouvait servir de base à des opérations ordinaires de crédit ; et, sans se dissimuler les difficultés de la carrière nouvelle qu'il s'agissait de parcourir, mais convaincu que succès oblige et que son appui était dû à une entreprise aussi éminemment utile, le Crédit foncier, dans l'assemblée générale du 27 avril 1859, autorisait à l'unanimité le gouverneur et le Conseil d'administration « à passer avec une Société de crédit agricole, ayant un capital social distinct, tous traités ayant pour but de rattacher tout ou partie des services de cette Société à l'administration du Crédit foncier de France. »

Avec ces encouragements, les fondateurs de la Société nouvelle, au nombre desquels se trouvaient, vous le savez, tous les membres du Conseil d'administration du Crédit foncier, ont été assez heureux pour obtenir encore les encouragements des pouvoirs publics.

La mémorable lettre impériale du 5 janvier 1860 contenait ces mots :

« Il faut faire participer l'agriculture aux institutions de crédit. » Fidèle à ce programme, le gouvernement a présenté et les Chambres ont adopté une loi qui, en approuvant la convention passée entre LL. Exc. les ministres des finances et des travaux publics et les fondateurs du Crédit agricole, donne à la Société pendant cinq années une garantie éventuelle d'intérêt, appui moral bien plutôt qu'appui financier, engagement dont, même cette première année, nous n'aurons pas à revendiquer l'exécution.

« Dans le cas où les bénéfices annuels de la Société » (porte l'article 2 de cette convention) « ne suffiraient pas pour la couvrir : 1° des frais d'administration ; 2° des intérêts au taux de 4 0/0 du capital social versé, la différence sera payée par l'État à la Société, sans que la somme qui serait ainsi payée puisse excéder annuellement le chiffre de 500,000 francs.

» Cet engagement recevra son application pendant cinq années, qui courront à dater du décret d'approbation des statuts.

» Les pertes éprouvées par la Société par suite du non-remboursement en principal ou intérêt des sommes prêtées restent d'ailleurs à sa charge exclusive. Dans les comptes à intervenir entre l'État et la Compagnie, les sommes non remboursées seront considérées comme reçues. »

C'est dans ces circonstances, c'est sous ces auspices, après ces encouragements donnés par les pouvoirs publics et par la Société du Crédit foncier, que votre Société s'est formée avec un double but qui ressort de l'exposé que je viens d'avoir l'honneur de vous faire : prêter pour quelques années sur des gages immobiliers qui ne peuvent servir de base à des prêts à terme indéfini, enfin faire aux agriculteurs et aux industriels dont la profession se rattache à l'agriculture des crédits à court terme fondés sur leur solvabilité personnelle et se réalisant par l'escompte de leur papier.

Quelle marche comptons-nous suivre pour atteindre ce double but et quelles voies nous ont tracées nos propres statuts ? C'est ce qu'il me reste à vous indiquer et ce qui complétera les préliminaires du compte rendu de l'année 1861.

L'article 2 des statuts résume ainsi l'objet de la Société :

« La Société a pour objet de procurer des capitaux ou des crédits à l'agriculture et aux industries qui s'y rattachent, en faisant ou en facilitant par sa garantie l'escompte ou la négociation d'effets exigibles au plus tard à quatre-vingt-dix jours ;

» D'ouvrir des crédits ou de prêter à plus longue échéance, mais sans dépasser trois années, sur nantissement ou autre garantie spéciale ;

» De recevoir des dépôts, avec ou sans intérêts, sans pouvoir excéder deux fois le capital réalisé ou représenté par des titres déposés dans la caisse de la Société, conformément à l'article 9 ci-après ;

» D'ouvrir des comptes courants ;

» D'opérer des recouvrements ;

» Et de faire, avec autorisation du gouvernement, toutes autres opérations ayant pour but de favoriser le défrichement ou l'amélioration du sol, l'accroissement et la conservation de ses produits et le développement de l'industrie agricole.

» Elle peut, pour les besoins de ses opérations, créer et négocier des titres dont l'époque d'exigibilité ne pourra dépasser cinq ans, mais seulement en représentation et dans la limite des crédits ou prêts opérés. »

Telles sont les opérations auxquelles votre Société s'est livrée depuis un an. Disons tout de suite que les résultats des neuf premiers mois écoulés pendant l'année 1861, et dont nous vous rendrons compte dans la seconde partie de notre rapport, ont suffi pour faire face aux frais généraux, pour payer aux actionnaires, à titre de distribution provisoire, un intérêt de 5 0/0 calculé sur l'année entière, et il reste en caisse un solde sur lequel vous aurez à prélever la réserve statutaire et le dividende complémentaire de l'exercice 1861.

Ces résultats doivent vous causer une satisfaction légitime ; ils justifient la confiance de vos fondateurs et celle que vous avez vous-mêmes accordée à une œuvre nouvelle, qui, nous l'espérons, est destinée à prospérer et à s'accroître.

Qu'on veuille bien d'ailleurs le remarquer : le terrain sur lequel la Société est appelée à opérer, ce terrain dont l'article 2 de nos statuts délimite les frontières, est d'une grande étendue. Vos fondateurs, en effet, n'ont pas eu la prétention chimérique de séparer absolument l'agriculture de toutes les autres industries, d'établir entre elle et toutes les autres applications de l'activité humaine une ligne de démarcation inflexible et tranchée, que l'esprit peut concevoir en théorie, mais qui n'existe pas dans la pratique, et dont la recherche pénible et le respect méticuleux auraient à chaque instant paralysé la marche de la Société nouvelle. La pensée contraire est, du reste, nettement formulée dans l'article 2 des statuts, qui vous confie très-expressément la mission de procurer des crédits à l'agriculture et aux *industries qui s'y rattachent*.

Ces industries sont nombreuses. Elles s'échelonnent sur la route que parcourt la matière agricole depuis sa production jusqu'à sa consommation, et notre intention formelle est de n'en exclure aucune.

Mais nous donnerons surtout notre appui aux cultivateurs qui s'adresseront à nous, en nous présentant les conditions et les garanties sans lesquelles il ne peut exister de crédit.

Ce n'est certes pas nous qui, nous associant à des préjugés injustes et légèrement conçus, ferons peser sur les cultivateurs des accusations générales d'impuissance à remplir les engagements contractés. Dans beaucoup de départements, au contraire, le cultivateur, propriétaire ou fermier, présente toutes les garanties qu'on recherche chez un débiteur.

Il vit au grand jour, et tous sont admis à contrôler sa situation, à apprécier son activité ou son indolence, sa bonne ou sa mauvaise conduite. Son actif est extrêmement apparent, et s'il a des dettes, s'il n'est pas au courant de ses fermages, la notoriété publique le signalera bientôt.

Mais ce sont exclusivement ceux qui vivent à côté du cultivateur, qui connaissent sa personne, suivent ses entreprises, et peuvent juger par une longue expérience les garanties que donnent son caractère et son habileté, ce sont ceux-là seulement qui peuvent guider la Compagnie dans ces appréciations toujours si délicates, qui sont le devoir étroit de tout établissement de crédit personnel. Une centralisation trop complète des opérations eût donc été une cause évidente d'insuccès.

Le système qui a été adopté est fort simple : il consiste dans l'action d'un intermédiaire responsable, correspondant de la Compagnie.

Ce correspondant est choisi parmi les maisons de banque fonctionnant déjà dans les centres agricoles, ou bien c'est un propriétaire qui nous transmet, revêtu de sa signature, le papier des agriculteurs. Le Crédit agricole a aussi provoqué dans quelques départements la création de sous-comptoirs agricoles, qui joueront vis-à-vis de lui le rôle que les sous-comptoirs de garantie remplissent à l'égard des comptoirs d'escompte en exécution du décret du 24 mars 1848.

Le choix des correspondants est entouré de toutes les précautions ordinaires.

C'est le Conseil d'administration qui, aux termes de l'article 40 des statuts, détermine, sur la proposition du gouverneur, les personnes qui, avec ce titre de corres-

pondant, sont admises au bénéfice de l'escompte. L'article 59 exige que les valeurs escomptées par la Compagnie soient revêtues de deux signatures, dont l'une au moins doit être celle d'un de ces intermédiaires accrédités et responsables.

Il est facile, Messieurs, d'apprécier les conséquences d'une pareille organisation.

Pour procurer aux cultivateurs la négociation de leur signature, il fallait mettre l'établissement de crédit à leur portée; ce but est atteint par le choix des correspondants placés, non pas seulement aux chefs-lieux de département ou d'arrondissement, mais aussi aux chefs-lieux de canton, et même dans les villages importants où se tiennent des foires et marchés.

Ces correspondants, de leur côté, assurés de trouver auprès du Crédit agricole, dans une mesure suffisamment libérale, le placement des billets souscrits par les cultivateurs, et d'éviter ainsi l'immobilisation de leurs fonds de roulement, étendront leurs opérations à toutes les valeurs bonnes et solides, au lieu de les restreindre, comme ils le font quelquefois aujourd'hui, au seul papier des commerçants et des industriels.

C'est, au surplus, aux cultivateurs eux-mêmes qu'il appartient de faire de plus en plus disparaître la cause qui pourrait porter soit les banquiers, soit nos propres correspondants, à exclure leur papier ou à l'accueillir avec peu d'empressement. Cette cause, vous le savez, c'est l'ignorance encore trop générale chez les cultivateurs, même les plus solvables, du respect dû aux échéances, de la ponctualité scrupuleuse et toute commerciale avec laquelle les billets transmissibles par voie d'endossement doivent être acquittés. Que des habitudes fâcheuses, qui font tort à des solvabilités fort réelles et leur enlèvent le crédit qu'elles mériteraient, que ces habitudes se modifient, et les honorables maisons de banque avec lesquelles le Crédit agricole est en relations n'auront aucune répugnance à endosser un papier auquel, pour notre part, nous réservons le plus favorable accueil.

La Compagnie met à la disposition de l'agriculture et des industries qui s'y rattachent deux sortes de crédit :

1° Le crédit à court terme, se réalisant par l'escompte de valeurs négociables à l'échéance de quatre-vingt-dix jours au plus tard;

2° Le crédit à plus long terme, pouvant atteindre, sans la dépasser, la limite de trois ans, mais ne se réalisant qu'avec une garantie spéciale, une hypothèque ou un nantissement donné soit directement par l'emprunteur, soit par l'un de nos correspondants.

L'échéance de quatre-vingt-dix jours, terme ordinaire des opérations commerciales, peut convenir à l'agriculture en quelque sorte industrielle, à celle qui, recueillant et réalisant à bref délai ses produits, est en mesure de se libérer promptement.

L'herbager ou l'embaucheur de la Normandie, du Nivernais ou du Charollais, le fermier qui achète des moutons pour les engraisser, celui qui ajourne, à raison des bas cours, la vente de ses laines, de ses blés ou de ses vins, souscrira des effets à courte échéance, ne demandant que par exception un renouvellement.

Il n'en sera pas ainsi du cultivateur qui empruntera pour acheter des fumiers ou un cheptel : souvent un prêt de trois mois, même avec la perspective d'un renouvellement, ne suffira pas à ses besoins. Il devra avoir recours au crédit de trois ans; il donnera en garantie les héritages qu'il possède, ses créances ou le cautionnement d'un propriétaire fournissant pour lui les garanties exigées par les statuts.

Il serait important de pouvoir accepter en nantissement ses récoltes ou son matériel, mais ces valeurs sont déjà grevées du privilége du propriétaire; il est, en outre, impossible ou très-difficile d'en opérer le déplacement, et la législation actuelle, en prescrivant que le gage soit remis et demeure dans les mains du prêteur, oppose aujourd'hui à cette espèce de nantissement un obstacle que des combinaisons nouvelles pourront peut-être faire disparaître.

Quant à présent, le cultivateur ne pourrait emprunter sur ses récoltes qu'en faisant, dans un des magasins généraux dont les lois des 21 mars 1848 et 21 mai 1858 ont réglé l'organisation, un dépôt qui donne lieu à la création d'un récépissé représentant la marchandise, et à celle d'effets négociables ou warrants qui peuvent être mis en circulation.

Les warrants délivrés aux déposants constituent donc un élément de crédit dont on ne saurait trop vulgariser l'usage et les bienfaits; ils ont le double avantage de laisser au titulaire la disposition de sa marchandise, qu'il peut toujours aliéner par l'endos du récépissé, et de donner au prêteur une sécurité presque absolue au moyen du privilége qui lui appartient sur le prix de vente de la marchandise.

Malheureusement les magasins généraux, encore rares et créés exclusivement dans les grandes villes, ne sont pas à la portée des cultivateurs; lorsqu'ils se multiplieront et seront établis dans les centres agricoles, les agriculteurs ne manqueront pas d'en user, comme le fait le commerce dans les grandes villes.

Ainsi, escompte des effets à deux signatures au moins, ne dépassant pas quatre-vingt-dix jours d'échéance; ouvertures de crédits avec un maximum de durée de trois ans; négociations de warrants; telles sont les trois branches principales de nos opérations.

Pour y faire face, voici les ressources dont peut disposer la Compagnie.

1° Son capital social;
2° Les dépôts en compte courant;
3° Les bons agricoles;
4° Le réescompte.

Capital social. — Les statuts en fixent le chiffre à 20 millions, sur lesquels 10 millions sont déjà émis.

Un premier versement de 100 francs par action a mis à la disposition de la Compagnie une somme de 2 millions.

Indépendamment de ce versement de 100 francs, chaque actionnaire a déposé, en outre, comme garantie du complément de la première moitié du montant nominal de l'action, une valeur de 150 francs; de telle sorte que, à côté de 2 millions en espèces, vous présentez aux tiers un gage réalisé d'une valeur de 3 millions et un engagement personnel de 5 millions.

Nous aurons, en terminant ce rapport, à vous dire comment, par suite de l'émission de la seconde partie des actions, émission décidée par votre Conseil d'administration et approuvée par le gouvernement, le capital versé doit être porté à 4 millions, la garantie réelle à 6 millions, et le montant de vos engagements personnels à 10 millions.

Dépôts en compte courant. — L'article 2 des statuts autorise la Compagnie à recevoir des dépôts sans pouvoir excéder deux fois le capital réalisé ou représenté par des titres déposés dans la caisse de la Société.

La caisse des dépôts en compte courant a été ouverte au 1er avril 1861. Au 14 septembre les dépôts atteignaient le chiffre de 9,597 969 francs, et descendaient au 31 décembre 1861 à 6,810,021 fr. 59 c. versés par mille vingt-huit titulaires.

Bons agricoles. — Ils sont créés en exécution du dernier paragraphe de l'article 2 des statuts, en représentation et dans les limites des crédits ou prêts réalisés.

Ils sont à ordre ou au porteur : leur époque d'exigibilité ne peut dépasser cinq ans.

L'intérêt alloué aux porteurs de bons est nécessairement plus élevé que celui des dépôts en compte courant; il s'élève en raison directe de l'éloignement des échéances.

Le solde des bons en circulation était au 31 décembre dernier de 6,348,940 fr. 75 c. Le solde de ces bons s'élève aujourd'hui à 6,142,656 francs.

Tous les bons émis jusqu'à ce jour ont été nominatifs et transmissibles par endossement.

Réescompte. — Nous avons trouvé jusqu'à ce jour pour le réescompte de notre papier, auprès de notre premier établissement de crédit, des facilités dont nous tenons à remercier publiquement la Banque de France, toujours jalouse de seconder le développement des grands intérêts du pays.

La nature différente des capitaux dont peut disposer la Compagnie indique les emplois divers auxquels ils doivent être consacrés.

Les dépôts en compte courant sont appliqués à l'escompte des effets et des warrants, et la Compagnie a toujours dans son portefeuille des valeurs négociables à une échéance moyenne de quarante-cinq jours, et d'un chiffre au moins égal, presque toujours supérieur à celui des dépôts.

Les bons agricoles sont appliqués à des ouvertures de crédit de trois mois à trois ans, sur hypothèque ou sur nantissement.

Par surcroît de précaution et pour prévenir jusqu'à l'immobilisation temporaire même des capitaux dont elle est propriétaire, ou qui lui sont confiés pour plusieurs années, la Compagnie impose à ses crédités l'obligation de souscrire des effets à quatre-vingt-dix jours, renouvelables jusqu'à l'expiration du crédit.

Au moyen de ces sages combinaisons, la Compagnie maintient un parfait équilibre entre ses créances et ses dettes; elle peut toujours convertir ses titres en argent.

L'application rigoureuse de ce système, en même temps qu'elle donne une complète sécurité aux actionnaires, doit inspirer une égale confiance à tous nos déposants.

SECONDE PARTIE.

Nous avons retracé devant vous la naissance de notre Société, son objet, son mécanisme, les crédits qu'elle offre au public, et les ressources à l'aide desquelles elle y pourvoit.

Nous pouvons maintenant, après cet exposé général, entrer dans le compte rendu des opérations de l'exercice 1861, commencé le 1er avril et terminé le 31 décembre.

Ces opérations se résument dans la balance arrêtée au 31 décembre :

Balance au 31 décembre.

ACTIF.

	Débit.	Crédit.	Soldes.
Actions,	10,000,000 »	1,980,950 »	8,019,050 »
Caisse,	167,077,136 09	166,182,730 10	894,405 99
Portefeuille	85,380,097 31	70,586,421 93	14,793,675 38
Valeurs de garantie,	6,041,025 98	735,812 75	5,305,813 23
Crédits hypothécaires,	5,634,400 »	50,302 50	5,584,097 50
Crédits sur nantissements,	2,394,388 47	1,166,220 32	1,228,168 15
Correspondants,	43 949,315 45	43.574,035 50	375,279 95
Divers,	6,826,542 95	3,118,704 57	3,707,838 38
Frais de premier établissement,	50,000 »	»	50,000 »
	327,353,506 25	287,395,177 67	39,958,328 58

PASSIF.

	Débit.	Crédit.	Soldes.
Capital social,	»	10,000,000 »	10,000,000 »
Actionnaires, leurs garanties en titres et espèces,	825,685 00	4,712,570 88	3,887,085 88
Bons de caisse en circulation	4,342,683 45	10,691,430 20	6,348,946 75
Dépôts en compte courant	28,414,166 45	35,224,188 04	6,810,021 59
Crédit foncier de France,	45,708,276 33	49,243,002 59	3,534,726 26
Emprunteurs sur nantissement, leurs garanties en titres,	238,958 75	2,377,793 10	2,138,834 35
Emprunteurs, crédits ouverts,	6,309,893 45	8,300,507 04	1,990,611 59
Dividendes à payer,	41,217 50	50,000 »	8,782 50
Divers,	8,363,312 08	13,363,353 66	5,000,041 58
	94,333,793 91	136,052,843 11	39,719,052 20

BILAN.

Actif,	39,958,328 58
Passif,	39,719,052 20
Excédent de l'actif,	239,276 38

Parmi les articles de cette balance, le portefeuille et les crédits sur hypothèque ou sur nantissement demandent quelques explications.

Portefeuille. — Il est entré dans le portefeuille de la Compagnie, pendant les neuf mois du premier exercice :

Effets et valeurs diverses,	63,613,422 53
Warrants,	21,766,674 50
Total,	85,380,097 31

Dans ce total ne figurent pas 5,496,200 fr. 65 c. d'effets souscrits par les emprunteurs hypothécaires.

Les 83,380,697 fr. 31 c. d'effets et valeurs diverses et de warrants, proviennent de cinquante-deux départements.

Le département de la Seine prend dans ce chiffre de 85 millions une part qui s'explique par l'importance de la région agricole dont il est le centre. Ajoutons qu'une certaine quantité de notre papier est provenue du service de l'alimentation parisienne.

L'escompte des valeurs souscrites par la boucherie, sur les marchés de Sceaux et de Poissy, se concentre dans la caisse du Crédit agricole presque tout entier ; les transactions de toute nature qui s'opèrent dans les pavillons des halles centrales ont aussi amené l'intervention de la Compagnie, et elle a eu la satisfaction de contribuer à abaisser l'intérêt élevé auquel ont été soumises de tout temps les petites industries de la vente en détail des denrées alimentaires.

La Compagnie s'est appliquée à escompter les warrants que garantissait le dépôt de marchandises agricoles, et surtout de marchandises de première nécessité.

Vous en reconnaîtrez le caractère dans l'état suivant :

Sucres bruts,	11,830,055
Blés,	3,887,324
Farines,	1,279,022
Huiles,	367,290
Laines,	1,242,199
Cuirs,	784,983
Soies,	191,450
Diverses marchandises,	2,076,341
Total,	21,660,074

Les marchandises représentées par les warrants étaient déposées dans les magasins généraux de Paris, de Nantes, du Havre, d'Etampes, etc...

Crédits sur hypothèque et nantissement. — Le nombre des demandes de crédits sur hypothèque et nantissement qui nous ont été présentées montre combien ce genre d'opérations est apprécié.

Les ouvertures de crédit s'élevaient au 31 décembre 1861 au chiffre de 3,330,307 fr. 66 c., sur lesquels une somme de 1,990,614 fr. 19 c. restait à payer aux crédités.

Avant d'accorder ces crédits, la Compagnie s'enquiert avec soin de la destination des fonds, et elle se montre surtout empressée lorsqu'ils doivent être consacrés à la création d'un fonds de roulement, à la construction d'une ferme agricole, à l'achat d'un cheptel, à l'exploitation d'un bois ou à des défrichements ; dans ce cas, la Compagnie répartit souvent le versement des fonds en diverses fractions exigibles au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

PROFITS ET PERTES.

Le compte des profits et pertes de l'exercice 1861 se résume ainsi :

Doit.

Abonnement avec le Crédit foncier, personnel, loyer, chauffage et éclairage,	132,000 »
Matériel et impressions,	36,926 66
Timbre des actions et bons de caisse,	7,444 70
Escomptes des effets négociés par la Compagnie,	79,311 07
Intérêts des bons de caisses et dépôts en C.C.,	245,278 68
Intérêts à divers, réescomptes,	121,504 91
Commissions,	10,324 57
	632,790 59
Bénéfice net,	239,276 38
	872,066 97

Avoir.

Escompte d'effets et warrants,	486,536 80
Intérêts des prêts,	112,479 32
Intérêts de divers,	34,024 79
Arrérages des valeurs en portefeuille,	205,953 78
Produits divers,	34,122 28
	872,066 97
Le bénéfice net est de	239,276 38
Il a été distribué aux actionnaires 5 fr. à titre de dividende provisoire,	91,666 65
Reste,	147,609 73

que nous proposons d'employer de la manière suivante :

1° Au fonds de la réserve statutaire 20 0/0, maximum autorisé par les statuts, 29,521 93

2° Au paiement d'un dividende de 2 0/0 qui formerait, avec les 5 francs déjà distribués, un dividende total de 7 francs, 60,000 »

Quant aux 78,087 fr. 80 c. qui constituent le reliquat et qui représentent encore 3 fr. 00 c. 0/0 sur le capital versé, ils seraient reportés à l'exercice suivant.

Tels sont, Messieurs, les résultats de notre premier exercice.

Le dividende auquel nous vous proposons de limiter la répartition de l'année 1861 formera, avec les 5 francs déjà distribués, un total de 7 francs qui, pour neuf mois, ne représente pas moins de 9 33 0/0 par an.

Nous ne doutons pas que ce bénéfice, réparti aux actionnaires à l'expiration d'une période d'essai et de début, ne vous paraisse suffisant ; nous sommes certains que, préoccupés avant tout de l'avenir de la Société, vous approuverez la modération et la prudence qui ont déterminé votre Conseil d'administration à vous proposer de laisser à l'exercice suivant, pour former une sorte de fonds de prévoyance, une somme qui n'excède d'ailleurs que de 28,000 francs le montant des frais de premier établissement, dont l'amortissement est mis à la charge de l'avenir. En faisant une large part à toutes les éventualités, en fortifiant vos réserves, en limitant avec sévérité les distributions de dividende, vous suivrez les errements qui ont assuré le crédit de l'établissement sous le patronage duquel vous avez placé vos opérations.

L'exercice courant promet des affaires plus considérables.

Les escomptes ont atteint en 1861 50,713,902 fr. 97 c., soit environ 20,000,000 par trimestre.

Le premier trimestre de 1862 nous a fourni 29,694,939 f. 16 c., soit une augmentation d'environ 49 0/0.

Le nombre de nos correspondants s'accroît chaque jour, le cercle de nos opérations s'étend et s'agrandit.

Pour mettre vos ressources et votre crédit au niveau des besoins qui se manifestent, pour égaler, autant que possible, vos forces à la grandeur de la tâche qui vous est dévolue, votre Conseil d'administration a cru devoir user de la faculté que lui donne l'article 5 des statuts. Il a décidé l'émission des 20,000 actions de 500 francs formant la seconde partie du capital social.

Vous savez que, aux termes de l'article 6, vous avez un droit de préférence à la souscription au pair des actions à émettre.

Cette souscription sera ouverte du 21 au 30 avril courant. Un versement de 100 francs par action sera fait au moment de la souscription. La garantie exigée par l'article 9 des statuts pour le paiement des trois dixièmes complémentaires de la moitié de la valeur nominale de l'action, devra être fournie du 21 avril au 31 juillet 1862.

Nous n'ignorons pas, Messieurs, tout ce qui nous reste encore à faire ; nous savons que nous sommes loin du but à atteindre, et, pour nous en approcher, nous n'épargnerons ni soins ni efforts. Mais nous savons aussi que la base de tout édifice financier c'est le crédit, et que le crédit n'échoit qu'à des opérations sûrement et prudemment conduites. Ce n'est que par un usage habile et mesuré que nous pourrons fortifier et assouplir l'instrument de progrès remis entre nos mains. Le Crédit agricole, pas plus que le Crédit foncier, n'oubliera sa véritable mission et ses attributions naturelles, pour se jeter dans l'exécution des nombreux projets qui sont conseillés chaque jour, et même parfois attribués à l'un ou à l'autre de ces établissements. Nous ne nous laisserons troubler ou précipiter dans notre marche par aucune impatience, bien convaincus qu'en démontrant par des faits l'utilité et la sûreté des affaires que nous avons entreprises, et en maintenant votre Compagnie dans ces voies de sagesse où se rencontre le succès, nous rendrons à l'agriculture le meilleur et le premier des services.

OBSERVATIONS

Présentées au nom de MM. les censeurs, par M. Paravey, l'un d'eux.

Messieurs,

M. le gouverneur vient de vous rappeler l'origine et l'objet de votre Société ; il vous a expliqué son organisation ; il vous a fait connaître les résultats de son premier exercice.

Ceux-ci dépassent ce que nous espérions quand nous avons fondé la Société ; nous ne les attendions pas si tôt dans cette proportion.

Si vous adoptez les propositions de votre Conseil d'administration, les actionnaires auront reçu, pour un exercice de neuf mois, 7 francs par action, ce qui, ramené au calcul pour l'année entière, représente 9 1/3 0/0 du capital versé ; le fonds de réserve aura été doté, dans ses limites statutaires, de 29,521 fr. 93 c. ; et vous aurez reporté à nouveau, au compte de Profits et Pertes, pour faire face aux besoins prévus ou aux éventualités de l'avenir, un reliquat de 78,087 fr. 80 c.

Ce dernier chiffre semblerait permettre d'augmenter celui du dividende ; mais il faut se rendre compte des éléments dont il se compose.

Il comprend d'abord 50,000 francs pour frais de premier établissement. Grâce à l'appui du Crédit foncier, qui a fait profiter le Crédit agricole de son organisation, de ses correspondances, de ses rapports soit avec le public, soit avec les autres établissements de crédit, nous avons pu réduire à cette faible somme une dépense qui, dans d'autres conditions, eût été beaucoup plus forte. Mais, si faible qu'elle soit, c'est une dépense ; nous n'avons pas voulu la laisser à la charge d'un seul exercice, et surtout du premier, puisqu'elle doit profiter à tout l'avenir de la Compagnie ; nous l'avons laissée subsister pour ordre parmi les comptes débiteurs pour être amortie successivement dans la mesure et dans les délais que permettra le progrès de nos affaires ; mais c'est un de ces comptes débiteurs qui ne constituent point un actif, et qu'on ne peut légitimement et prudemment conserver qu'à la condition de tenir toujours en réserve une somme équivalente pour y faire face s'il devenait nécessaire ou simplement convenable d'en opérer l'amortissement immédiat. — C'est ce qui a été fait, la plupart d'entre vous peuvent en avoir gardé la mémoire, c'est ce qui a été fait par le Crédit foncier, au grand profit de sa position financière, pour une somme bien autrement importante, car le compte de ses frais de premier établissement s'est élevé, à une certaine époque, jusqu'à 1,600,000 francs ; et pendant quatre ans les actionnaires ont eu la sagesse d'entretenir un fonds de prévoyance de pareille somme, jusqu'à ce qu'une prospérité toujours croissante et l'importance même de leurs réserves leur permissent d'éteindre définitivement un compte dont ils eussent été libres d'échelonner l'amortissement sur un plus grand nombre d'années. Ce dont le Crédit foncier s'est trouvé si bien, nous vous demandons de le faire pour le Crédit agricole ; vous y aurez les mêmes avantages et il vous en coûtera moins d'effort.

C'est donc une somme de 50,000 francs à retrancher d'abord du reliquat disponible. Le surplus, réduit à 28,087 fr. 80 c., vous paraîtra comme à nous une provision modérée pour les éventualités qu'il faut toujours prévoir au début d'une affaire comme la nôtre.

Enfin, Messieurs, vous ne perdrez pas de vue que nous sommes à la veille d'une émission d'actions qu'a paru rendre nécessaire le développement rapide de nos opérations. Quelques motifs que nous ayons d'espérer que les produits de l'exercice courant suffiront pour assurer au capital doublé une proportion de dividende au moins égale à celle que le Conseil d'administration vous propose de fixer pour l'année dernière, vous jugerez sans doute qu'il n'est que raisonnable de vouloir commencer l'exercice avec une provision au compte de Profits et Pertes qui mette dans nos mains un moyen de plus de maintenir au moins cet équilibre.

Voilà en peu de mots les motifs de notre assentiment à la proposition qui vous est faite pour l'emploi des produits de 1861. Nous désirons qu'elle obtienne aussi le vôtre.

Nous nous associons également de grand cœur aux considérations si pleines de confiance et de réserve tout à la fois que M. le gouverneur vous a présentées sur les débuts et l'avenir de notre établissement. Il est difficile de juger une telle affaire sur une expérience de quelques mois. On peut croire au succès ; on ne peut pas l'affirmer. On peut parler de l'avenir avec confiance ; on ne peut pas l'apprécier avec certitude. La confiance, Messieurs, nous la partageons. Nous la fondons aujourd'hui sur des faits qui ont justifié nos prévisions et qui sont ordinairement de bon augure pour toute entreprise de ce genre : l'affluence des emprunteurs qui fait voir que l'institution répond à des besoins réels et que nous avons lieu de croire permanents ; l'affluence des capitaux qui montre qu'elle a pris dès sa naissance dans l'estime du public une place qu'il n'accorde en général qu'aux longs efforts et aux succès établis.

C'est que nous avons profité en naissant des efforts et des succès de cette autre institution, notre aînée, notre mère, pour bien dire, sous le patronage et avec l'aide de laquelle nous avons fait dans le monde nos premiers pas. Le Crédit agricole, vous le savez, mais il n'est pas superflu de le redire, parce que c'est à nos yeux le plus solide fondement de la confiance que nous vous exprimons, le Crédit agricole doit beaucoup au Crédit foncier.

Non-seulement des affaires qui, présentées à celui-ci dans des conditions en dehors de ses statuts, peuvent être admises par le Crédit agricole et lui sont naturellement renvoyées ;

Non-seulement des ressources et des capitaux, dont le courant avait pris depuis longtemps la direction du

Crédit foncier et s'est partagé, de son consentement, entre sa caisse et celle du Crédit agricole;

Mais aussi et surtout une réputation acquise de bonne et sage administration; de bons exemples; de bonnes traditions; un personnel tout formé de bons employés, dont on connaissait déjà depuis longtemps le zèle et la capacité avant de les appeler aux nouvelles fonctions qui devaient profiter de leur expérience; enfin, Messieurs, à tous les degrés de cette organisation nouvelle, des rapports de confiance depuis longtemps établis et un concours sincère de bonne volonté sans lequel les meilleures choses ne réussissent point.

C'est là surtout que nous mettons notre confiance; c'est par conséquent là qu'en ce qui nous regarde nous plaçons notre devoir. C'est par le maintien des bonnes habitudes qui ont fait le succès du Crédit foncier, que nous espérons avoir à nous féliciter avec vous de la prospérité du Crédit agricole.

RÉSOLUTIONS.

I.

L'assemblée approuve à l'unanimité les comptes présentés et fixe à 7 francs le dividende de l'exercice 1861; en conséquence, il sera distribué aux actionnaires un supplément de 2 francs par action qui, joint à la distribution de 5 francs faite les 1er août 1861 et 1er février 1862, porte à 9 fr. 33 c. 0/0 par an du capital versé le dividende de l'exercice de neuf mois, clos le 31 décembre 1861.

Le dividende complémentaire de 2 francs sera payé à partir du 31 juillet 1862.

II.

L'assemblée décide à l'unanimité qu'une somme de 29,521 fr. 93 c. sera portée au fonds de réserve.

III.

L'assemblée fixe à l'unanimité à 20 francs la valeur du jeton de présence attribué à MM. les membres du Conseil d'administration et à MM. les censeurs.

FACTAGE PARISIEN.

Poste aux Paquets. — Omnibus des Colis.

L'extension des limites de Paris, l'encombrement toujours croissant des rues et des boulevards, la quantité immense de marchandises *(plus de dix mille tonnes par jour)* (1) qui circulent dans Paris par des moyens lents, irréguliers et trop dispendieux, ont créé pour les habitants de la capitale, négociants, industriels, particuliers et pour l'administration municipale elle-même, de graves inconvénients auxquels il fallait remédier.

Le FACTAGE PARISIEN va donner enfin satisfaction aux nouveaux intérêts du pays. Il s'agit de faire pour les marchandises ce que les omnibus font pour les personnes, ce que la poste fait pour les lettres, en un mot, de créer, selon l'heureuse expression d'une autorité en matière financière : « *les omnibus des Colis et la poste des Paquets.* »

Le *Factage parisien* va centraliser, par la création d'un service général et régulier, le transport *à prix réduit* des paquets, colis, marchandises ou commissions en provenance ou à destination de Paris.

Il s'adresse :

1° *Pour le présent :*

Aux 94,000 négociants, industriels et commerçants établis à Paris, auxquels il permettra de supprimer ou de réduire le nombre des garçons de magasin, des voitures de transport, des petits commis, etc., etc.;

A tous les particuliers qui, jusqu'à ce jour, s'expédiaient entre eux des paquets, colis ou marchandises par l'intermédiaire des domestiques, concierges ou commissionnaires médaillés;

2° *Pour l'avenir :*

A tous les consommateurs dont il recevra chaque jour les ordres pour les transmettre à la Halle (bureau central), et auxquels ils livrera toutes les provisions à domicile avant huit heures du matin;

Aux journaux et à la librairie, pour la distribution de tous imprimés;

Au commerce parisien, dont il recouvrera les factures et pour lequel il deviendra l'*Agence générale des renseignements;*

Aux Compagnies de chemins de fer dont l'intérêt pourra être un jour de centraliser entre les mains du Factage parisien tous les transports dans Paris de grande et petite vitesse, etc., etc.

80 bureaux stations dans la capitale et l'ancienne banlieue — 20 itinéraires parcourus de deux en deux heures par 50 voitures, tel est le début du Factage parisien qui, sauf des tarifs spéciaux pour tel et tel grand commerce, a adopté pour unité-type du tarif général :

Le poids moyen de. 10 kil. } par colis.
La taxe moyenne de. 30 cent. }

La Compagnie centrale du *Factage parisien* est fondée au capital de 2,500,000 francs divisés en 5,000 actions de 500 francs.

D'après les calculs les plus modestes et les études les plus consciencieuses, et *en supposant que le Factage parisien ne transporte que la quarantième partie* du tonnage dont il est parlé plus haut, le capital trouverait encore dans les produits les plus restreints *un bénéfice net de plus de* 20 0/0.

L'entreprise du *Factage parisien* est en effet une de ces idées très-simples et pratiques que nous avons été trop longtemps forcés d'envier à nos voisins. Le *Parcels delivery Company*, ou Compagnie de la distribution des paquets, compte à Londres vingt-cinq ans de succès.

Après enquête administrative, rapports de la Chambre du commerce, du directeur des perceptions municipales, de l'ingénieur en chef du service des promenades et plantations.

Il a été reconnu que :

« Le projet du *Factage parisien* renferme » les éléments d'une entreprise utile au pu- » blic, *destinée à rendre pour le transport des* » *marchandises des services analogues à ceux* » *des omnibus pour le transport des person-* » *nes.* »

Enfin, sur l'avis de M. le préfet de police, et sur une délibération du conseil municipal, un arrêté, en date du 10 janvier de M. le Sénateur, préfet de la Seine, a concédé au directeur-fondateur, M. M.-P. BORNIER, le droit de stationnement sur 80 emplacements de la voie publique.

COMPAGNIE CENTRALE

DU

FACTAGE PARISIEN.

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE

Dont les statuts ont été dressés suivant acte passé pardevant Me Doroun et son collègue, notaires à Paris, le 5 avril 1862, au capital de

2,500,000 francs

Divisés en cinq mille actions de 500 francs chacune.

Souscription publique ouverte le 14 avril 1862.

Premier versement : 200 fr. par action.

Le relevé des souscriptions sera fait par journée, tant que la souscription ne sera pas remplie; les quotités souscrites dans une journée seront définitivement acquises aux souscripteurs. Lorsque les souscriptions dépasseront la quantité d'actions restée disponible, la souscription sera close et les demandes de la dernière journée seulement seront réduites proportionnellement.

—

Les souscriptions sont reçues :

A Paris, chez MM. JARRY, BOURGOIN ET Ce, banquiers de la Compagnie, rue Laffitte, 48.

— MM. FERDINAND MARTIN ET Ce, au journal et Comptoir de la *Semaine financière*, 83, rue Richelieu.

— au siége de la Compagnie centrale du Factage parisien, 58, rue de Provence.

A Lyon, chez MM. JARRY, BOURGOIN ET Ce, banquiers, 12, rue Gentil.

A Marseille, chez MM. JARRY, BOURGOIN ET Ce, banquiers, 4, rue Venture.

Et dans toutes les villes où la *Banque de France a des succursales*, en versant au crédit de MM. JARRY, BOURGOIN ET Ce, 48, rue Laffitte, à Paris.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de **3 0/0**. La Société se charge **GRATUITEMENT**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur président, Marquis d'AUDIFFRET.

Le premier départ du paquebot-poste des Antilles françaises, de Cuba et du Mexique, aura lieu, de Saint-Nazaire, le 14 avril.

Le bateau *la Louisiane*, de 500 chevaux et de 3,400 tonneaux, effectuera le trajet, pour la Martinique, en quinze jours; pour Santiago de Cuba, en vingt et un jours, et pour Vera-Cruz, en vingt-six jours.

S'adresser à la Compagnie générale transatlantique, place Vendôme, 15.

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. BONNEAU, LAURIER (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, HIPPOLYTE RAIMBAL, E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, PAUCHET, PAUL FÉVAL, Vte PONSON DU TERRAIL, E. FEYDEAU, GUSTAVE AYMARD, etc., etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

PRIME GRATUITE.

Ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé *gratuitement* et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr.; un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

(1) Voir le mémoire de M. Eugène Forcade sur le Factage parisien. Imprimerie Paul Dupont.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1686 —

11e année. — 13me semaine.

Du 26 mars au 1er avril 1862.

162.121 Voyageurs	373.811 35
Bagages, Marchandises, etc....	906.950 70
Total.......	1.280.762 05
Recettes antérieures.....	13.992.055 66
Total général.....	15.272.817 71
13e semaine de 1862..........	1.280.762 05
Semaine correspondante de 1861.	1.262.898 45
Différence.....	17.863 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	15.272.817 71
— — 1861.	15.569.640 65
Différence.....	296.802 94

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er au 31 janvier 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 janv. 1862	3.617.004 34
Du 1er janvier au 31 janv. 1861	3.458.907 06
Différence en faveur de 1861.	158.097 28

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 janv. 1862	1.463.835 35
Du 1er janvier au 31 janv. 1861	1.518.526 88
Différence en faveur de 1861.	55.601 53
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux.....	122.405 75

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 26 mars au 1er avril 1862.

95.603 Voyageurs..............	415 666 64
Bagages, Marchandises, etc....	861.082 84
Total.......	1.276 749 48
Semaine correspondante de 1861.	1.379.211 07
Différence.....	102.461 59
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	15 022 085 17
— — 1861.	16.473.625 10
Différence.....	1.451.539 93

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 462 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 462 kil. — 1862... 692 kil.

27.160 Voyageurs..............	59.404 38
Bagages, Marchandises, etc....	122.545 80
Total.......	181 950 17
Semaine correspondante de 1861	102.412 88
Différence.....	79.536 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.178.937 12
— — 1861.	1.266.139 11
Différence.....	912.798 01

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 26 mars au 1er avril 1862.

169.729 Voyageurs............	567.646 95
Bagages et marchandises......	1.762.938 06
Total.......	2.330.585 01
Semaine correspondante de 1861.	2.119.440 85
Différence.....	211 144 16
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	29.708.814 71
— — 1861.	26.804.775 83
Différence.....	2.904.038 88

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 241 kilomètres
1861. — 241 —

15.607 Voyageurs..............	42.894 27
Bagages, Marchandises, etc....	78.873 99
Total.......	121 768 26
Période correspondante de 1861.	122.705 06
Différence.....	936 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.417.693 22
— — 1861.	1.424.401 05
Différence.....	6.707 83

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 538 —

19.890 Voyageurs..............	144.381 40
Bagages et Marchandises......	409.158 68
Total.......	553 543 08
Semaine correspondante de 1861.	407.221 50
Différence.....	146.321 58
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6 481 611 44
— — 1861.	4.277.821 20
Différence.....	2.203.790 24

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 26 mars au 1er avril 1862.

273.929 Voyageurs..............	413.430 80
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	79.505 »
— — Pet. vitesse	471.211 85
Total.......	964 147 65
Semaine correspondante de 1861.	1.008 270 90
Différence.....	44.143 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	11 226 636 15
— — 1861.	11.397.412 »
Différence.....	170.775 85

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er au 31 janvier 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

Année 1862, 900 kilomètres...	3.311.816 »
— 1861, 900 — ...	3.412 374 85
Différence.....	100.558 85

RÉSEAU MIXTE.

Année 1862, 295 kilomètres...	306.092 27
— 1861, 295 — ...	287.858 50
Différence. » — ...	18.233 77

NOUVEAU RÉSEAU.

Année 1862, 18 kilomètres...	9.124 74
— 1861, 18 — ...	8.323 92
Différence.....	800 82
Différence totale : » kilom.	81.524 26

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 26 mars au 1er avril 1862.

144.172 Voyageurs..............	381.494 20
Bagages, Marchandises, etc....	780.084 82
Total.......	1.161 579 02
Semaine correspondante de 1861.	1.148.499 13
Différence.....	13 079 89
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	14.886.507 87
— — 1861.	14.621.339 34
Différence.....	265.168 53

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 160 kilomètres

5.710 Voyageurs..............	13.415 36
Bagages, Marchandises, etc....	35.915 27
Total de la semaine...	49 330 63
Semaine correspondante de 1861.	3 378 59
Différence.....	45.952 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	430 844 64
— — 1861.	47.843 63
Différence.....	383 001 03

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 26 mars au 1er avril 1862.

40.900 Voyageurs..............	134 342 59
Bagages, Marchandises, etc....	471.160 55
Total.......	605.503 14
Canaux..........................	45.484 93
Totaux réunis.. ..	650.988 07
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	531.267 94
{ Canaux...	44 111 56
Total.......	575 379 50
Différence.....	75 608 57

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7 082.788 48
— — 1861.	6.098.654 91
Différence.....	984.133 57

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 164 kilomètres
Mars 1862.

29.454 Voyageurs..............	44 893 92
Bagages, Marchandises, etc....	52.736 82
Total.......	97 630 74
Mois correspondant de 1861....	49.960 11
Différence.....	47.670 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	257.743 16
— — 1861.	134.978 67
Différence.....	122.764 49

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 157 kilomètres.
1861. — 101 —

Du 26 mars au 1er avril 1862

13.541 Voyageurs..............	20.471 12
Bagages, Marchandises, etc....	61 689 07
Total.......	82 160 19
Semaine correspondante de 1861.	70.847 13
Différence.....	11 313 06
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.036 972 25
— — 1861.	870.352 26
Différence.....	166.619 99

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 26 mars au 1er avril 1862.

Voyageurs....................	2.204 90
Bagages, Marchandises, etc....	27.407 80
Total.......	29 612 70
Semaine correspondante de 1861.	23.562 65
Différence.....	6 050 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	388.130 15
— — 1861.	370 478 30
Différence.....	17.651 85

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 26 mars au 1er avril 1862.

13.337 Voyageurs..............	22.880 65
Bagages, Marchandises, etc....	35.038 79
Total.......	57.918 84
Semaine correspondante de 1861.	57.653 84
Différence.....	265 01
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	680.492 43
— — 1861.	674.409 96
Différence.....	5.917 53

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 30 kilomètres.

» Voyageurs..............	1.957 »
Bagages, Marchandises, etc....	1.453 »
Total.......	3 410 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	43.446 »

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1205 —

Du 26 mars au 1er avril 1862.

70.540 Voyageurs..............	245.878 34
Bagages, Marchandises, etc....	737.283 99
Transports militaires..........	69.795 29
Total.......	1.052 955 62
Semaine correspondante de 1861.	826.743 07
Différence.....	226.212 55

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 320 kilomètres.
1861. — 251 —

35.895 Voyageurs..............	68 270 60
Bagages, Marchandises, etc....	61.360 29
Transports militaires..........	7.408 69
Total.......	137.139 58
Semaine correspondante de 1861.	112.406 16
Différence.....	24 613 42

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1936 kilomètres.
1861. — 1456 —

En 1862........................	1.190 095 20
En 1861........................	939 239 23
Différence.....	250 855 97

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862........................	15.025 920 16
En 1861........................	11 860 069 83
Différence.....	3.165.850 33

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 194 kilomètres.
1861. — 176 —

19.602 Voyageurs..............	38.224 90
Bagages, Marchandises, etc....	30 274 72
Transports militaires..........	17 362 63
Total.......	85 862 25
Semaine correspondante de 1861.	67.817 66
Différence.....	18.044 59
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	971 401 06
— — 1861.	807.938 06
Différence.....	163.463 »

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 26 mars au 1er avril 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres
1861. — 482 —

9.122 Voyageurs..............	63.204 92
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	13 677 05
— (Petite vit.).	206.793 60
Total de la semaine...	283.675 57

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

7 222 Voyageurs.	16.780 67	26.530 96
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.513 22	
Marchandises. (Petite vitesse) ...	8.237 27	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862 Longueur exploitée : 114 kilomètres.

2.746 Voyageurs..	7.336 98	21.006 04
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	903 06	
Marchandises. (Petite vitesse)....	12.766 06	

Total des trois lignes réunies.	331.212 57
Recet. antér. dep. le 1er janv. 1862	3.835.999 07
Total général des recet. en 1862.	4.167.191 64
— — 1861.	4.271.221 07
Différence.....	104.029 43

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 26 mars au 1er avril 1862.

Calculées pour entre au change fixe de 2 fr. 50.

100,000 Voyageurs	258.317 50
100,000 quintaux Marchandises	635 395 00
Total	893 712 50
Semaine correspondante de 1861	883 377 50
Différence	10.335 00
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	10 291.117 50
— — 1861	11.926.907 50
Différence	1.635 800 00

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 354 kilomètres.
1861. — 304 —

Du 26 mars au 1er avril 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	32 066 20
Marchandises	63.699 06
Total	95.765 26
Produit annuel par kilomètre	16 213 00

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	7.719 06
Marchandises	7.097 21
Total	14.816 27
Produit annuel par kilomètre	15.441 00
Total de la semaine	110 581 53
Semaine correspondante de 1861	71.634 89
Différence	38.946 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.366.793 04
— — 1861	1.284 770 46
Différence	82 022 58

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 995 kilomètres.

Du 26 février au 4 mars 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

15.194 Voyageurs	113.712 16
Marchandises	164.008 10
Total	277.720 26
Recettes antérieures en 1862	2.156.582 98

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 30 mars au 5 avril 1862.

59.650 Voyageurs	30 200 00
Bagages, Marchandises, etc.	31 200 00
Total	61 400 00
Semaine correspondante de 1861	61.028 00
Différence	372 00
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	764 140 00
— — 1861	721.963 00
Différence	42.177 00

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 242 kilomètres.
1861. — 217 —

Du 26 mars au 1er avril 1862.

91.008 Voyageurs	48 818 10
Bagages, Marchandises, etc.	76.454 95
Total	125 273 05
Semaine correspondante de 1861	108.463 48
Différence	16 809 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.309 489 79
— — 1861	1.242.663 29
Différence	66.826 50

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 12 au 18 mars 1862.

11e semaine	35.750 30
Subvention annuelle, 630.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	47 566 10
Semaine correspondante de 1861	39.612 10
Différence	8.054 00
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	441 377 75
— — 1861	374.564 90
Différence	66.812 85

SARAGOSSE A BARCELONE

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 26 mars au 1er avril 1862.

14.388 Voyageurs	68 347 28
Marchand., cargaison, équipages	74.011 36
Total	142 358 64
Semaine correspondante de 1861	38 010 71
Différence	104.347 93
Recettes depuis le 1er janv. 1862	1 414.[illegible] 79

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 26 mars au 1er avril 1862.

24.305 Voyageurs	53 922 65
Bagages, marchandises, etc.	42 261 01
Recettes diverses	2.061 73
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	28 312 34
Total	125 557 73
Semaine correspondante de 1861	125.067 59
Différence	490 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.566 466 35
— — 1861	1.549.610 77
Différence	16 855 58

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 114.

Du 26 mars au 1er avril 1862.

21.784 Voyageurs	27.193 50
4.193 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	30.311 29
Total	57.504 79
Semaine correspondante de 1861	41.654 64
Différence	15.850 15
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	598 241 08
— — 1861	427.931 81
Différence	170.309 27

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 26 mars au 1er avril 1862.

Voyageurs	15.791 35
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	2 310 83
Marchandises (petite vitesse)	19.758 90
Total	37.861 08

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 12 au 18 mars 1862.

21.575 Voyag., Bagag. et March.	71.365 81
Semaine correspondante de 1861	70 126 65
Différence	1.239 16
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	711 714 94
— — 1861	588.447 83
Différence	123.267 11
Augmentation kilométrique	1 82 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 52 kilomètres.
1861. — 52 —

Du 19 au 25 mars 1862.

2.983 Voyageurs	4.078 36
Bagages, articles de messagerie	529 29
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	27.211 14
Total de la semaine	31 8[illegible]
Recettes antérieures	264 [illegible]
Total	296 114 96
Recettes de la semaine en 1862	31 808 56
Période correspondante de 1861	10 564 25
Différence	21 244 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	298 [illegible]
— — 1861	108 [illegible] 97
Différence	190.377 99

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 12 au 18 mars 1862.

Voyageurs	7.055 09
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	380 12
— (Petite vit.)	2.784 00
Total	10.219 21

ANVERS A GAND

Mars 1862	[illegible]	3 mois 1862	179 204 73
Id. 1861	61.676 50	Id. 1861	169.727 40
Différence	613 29		9 477 33

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de février 1862	2.004.261 90
Id. id. 1861	1.796.514 79
Différence, 11.56 0/0, soit	207.747 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.582 306 66
— — 1861	4.087 665 51
Différence, 12.10 0/0, soit	494.641 15

OMNIBUS DE PARIS

Du 2 au 8 avril 1862.

		Par voiture et par journée: Paris	Banlieue
Recettes	325.039 63	86 35	46 56
Semaine correspondante de 1861	307.768 60	84 30	49 98
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	4.031.763 80	76 70	40 95
Période correspondante de 1861	3.707.513 10	74 86	42 86
Différence	324.250 70	1 84	1 91

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Emission de nouvelles actions.

Conformément à la décision prise par l'assemblée générale des actionnaires, dans sa séance du 31 mars dernier, il est créé trois cent mille actions nouvelles du nº 300,001 à 600,000.

Ces actions sont exclusivement réservées aux porteurs des 300 000 titres existant actuellement, à raison de *une* action nouvelle pour *une* action ancienne.

Les porteurs d'actions de jouissance ont les mêmes droits que les porteurs d'actions entières pour la souscription des nouveaux titres.

Ainsi que l'a déjà fait connaître la Compagnie, les nouvelles actions recevront, pour les exercices 1862, 1863 et 1864, un intérêt de 5 0/0 l'an sur les versements effectués.

A partir de l'exercice qui commencera le 1er janvier 1865, elles seront complétement assimilées aux actions anciennes, c'est-à-dire qu'elles jouiront des mêmes conditions d'amortissement, et qu'elles entreront en partage de tous les produits nets, à raison de 1/600,000e pour chaque action.

La souscription sera ouverte, à partir du 10 juin prochain, dans les bureaux du service central, rue de Clichy, 19.

Les versements sont fixés aux époques suivantes :

75 fr. le 1er juillet 1862;
75 fr. le 1er octobre 1862;
100 fr. le 1er avril 1863;
75 fr. le 1er octobre 1863;
75 fr. le 1er avril 1864;
100 fr. le 1er octobre 1864.

Comme la jouissance de l'intérêt attribué aux capitaux versés courra des époques ci-dessus indiquées, tout versement effectué postérieurement à ces époques sera passible d'un intérêt de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

Pour faciliter les opérations et permettre à tous les souscripteurs de régulariser leur situation en temps utile, les bureaux du service central recevront les versements dans la quinzaine qui précédera chacune des échéances plus haut mentionnées.

MM. les actionnaires auront la faculté d'anticiper, immédiatement, les trois premiers versements, afin de rendre leurs nouveaux titres négociables à la Bourse.

Des dispositions pourront être ultérieurement prises pour la libération intégrale de ces mêmes titres.

Les versements anticipés jouiront, comme les versements graduellement appelés, de l'intérêt à 5 0/0 l'an.

Cet intérêt sera payable par semestre (1er avril et 1er octobre de chaque année).

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui n'useraient de la faculté d'anticipation que dans l'intervalle de ces deux dates, auraient à tenir compte à la Compagnie de la jouissance déjà acquise sur le semestre commencé.

En se présentant pour la souscription, on devra produire, soit les certificats d'inscription nominative, soit les titres au porteur qui, seuls, donnent droit aux actions nouvelles.

Ces certificats et titres seront frappés d'une estampille constatant que le droit à la souscription est épuisé.

NOTA. Toutes les gares et stations du réseau de la Compagnie seront autorisées à recevoir et à transmettre, gratuitement à Paris, les titres qui doivent être présentés et les fonds qui doivent être versés.

Des modèles de procuration seront également mis, sans frais, à la disposition des porteurs d'actions nominatives qui désireraient charger un tiers de faire la souscription pour leur compte.

Le directeur de la Compagnie

SOLACROUP.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Avis aux actionnaires.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a fixé à 40 francs le dividende de l'exercice 1861, qui sera proposé en même temps que les comptes de l'année à l'assemblée générale du 29 avril courant.

Sur cette somme de 40 francs MM. les actionnaires ont reçu en novembre dernier un à-compte de 20 francs. Le solde du dividende soit 20 francs par action, sera payé à partir du 1er mai prochain, sous déduction, pour les titres au porteur, de 40 c. par coupon, soit net 19 fr. 60 c.

MM. les actionnaires pourront, à partir du vendredi 25 avril courant déposer leurs coupons dans les bureaux de la Compagnie, de 10 à 3 heures, rue et place de Strasbourg, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés.

Le coupon à détacher des titres au porteur est le n° 9.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable; ils seront payés à présentation à partir du 1er mai.

La valeur du coupon des *actions de jouissance* au porteur est de 19 fr. 70 c., impôt déduit. Le coupon à détacher de ces titres est le n° 10.

Les paiements de coupons ont également lieu en province dans les succursales de la Banque de France.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris a Lyon et à la Méditerranée a fixé, dans sa dernière séance, à 75 fr. le dividende de l'exercice 1861, qui sera proposé, en même temps que les comptes de l'année, à la sanction de l'assemblée générale du 24 avril courant.

Sur cette somme de 75 francs, MM. les actionnaires ont reçu au 1er novembre dernier, en présentant le 8e coupon de leurs actions, un à-compte de 20 fr. Le solde du dividende (soit 55 francs, d'après les propositions du Conseil d'administration) leur sera payé, à partir du 1er mai prochain, sur la présentation du 9e coupon, et sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur (0 fr. 62 c. par coupon).

MM. les actionnaires pourront, à partir du lundi 21 avril, déposer leurs coupons dans les bureaux de la Compagnie, de 10 heures à 2 heures, à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, 44; à Lyon, rue Impériale, 33, et a Marseille, à la Gare.

La Compagnie rappelle à ce sujet que l'assemblée, pour délibérer utilement sur les questions qui lui seront soumises, doit réunir le cinquième du fonds social, soit 138,600 actions. MM. les actionnaires sont instamment priés d'y assister ou de s'y faire représenter.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sont convoqués pour le jeudi 24 avril 1862, à 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration, et de statuer comme assemblée générale ordinaire :

1° Sur les comptes de l'exercice 1861 et la fixation du dividende;

2° Sur le renouvellement par moitié des membres du conseil d'administration (art. 36 des statuts).

Et comme assemblée extraordinaire :

D'autoriser la réalisation, par voie d'emprunts, des ressources nécessaires à la continuation des travaux sur les lignes concédées.

Pour faire partie de cette assemblée, MM. les actionnaires possesseurs de quarante actions au moins doivent déposer leurs titres au porteur et leurs certificats d'actions nominatives ou les pièces constatant le dépôt d'actions de la Compagnie à la Banque de France, ou au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Les titres seront reçus à partir du 24 mars jusqu'au 14 avril inclusivement dans les bureaux de la Compagnie, section nord, rue Neuve-des-Mathurins, 44, de 10 heures à 2 heures.

Une carte nominative et personnelle sera remise à tous les actionnaires ayant droit d'assister à l'assemblée générale. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Nul ne pourra être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

Les résolutions qui seront soumises à l'assemblée générale ne pouvant être prises que par une assemblée réunissant au moins le cinquième du fonds social, soit 138,600 actions, MM. les actionnaires sont instamment priés d'y assister ou de s'y faire représenter.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Emission de 22,000 actions privilégiées.

Le Conseil d'administration de la Compagnie, conformément aux résolutions adoptées par l'assemblée générale des actionnaires en date du 28 février dernier, a décidé qu'il serait procédé à l'émission de 22,000 actions privilégiées au porteur, au capital de 500 francs, portant intérêt à 6 0/0 (soit 30 francs par action) payable par semestre le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, avec amortissement en trente ans.

L'intérêt et l'amortissement du capital de 500 francs sont prélevés (par préférence et privilège sur les actions ordinaires) sur les produits nets de l'exploitation, ou sur les fonds provenant des garanties des gouvernements, après avoir assuré, toutefois, le service des obligations. Les actions privilégiées n'auront droit à aucun dividende, en sus de l'intérêt à 6 0/0 et de l'amortissement du capital de 500 francs.

L'émission de ces actions privilégiées est faite au prix de 410 francs, payable comptant en souscrivant, chacune avec jouissance du 1er avril 1862. Afin de faciliter ce paiement, la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour qu'une avance 50 fut faite à ceux de MM. les actionnaires ou souscripteurs qui le désireront. Ils pourront en conséquence, en faisant un premier versement de 410 francs, demander dans le même bureau une avance de 300 francs, sur dépôt de leurs titres, remboursable par tiers, de trois mois en trois mois. Cette avance sera faite au taux de 6 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires qui auront droit à une action 1/3 privilégiée pour 10 actions actuelles présentées.

Chaque actionnaire aura le droit de demander un plus grand nombre d'actions privilégiées, la répartition se faisant toujours au prorata des actions actuelles présentées.

Le public est admis à souscrire en même temps pour le cas où la souscription ne serait pas entièrement couverte par les actionnaires.

Il devra être fait un versement provisoire de 40 francs par chaque action souscrite éventuellement, soit par les actionnaires, en sus de leur droit, soit par le public : le surplus du versement étant exigible lors de la répartition définitive et dans les conditions énoncées ci-dessus pour la souscription par les actionnaires.

Les porteurs d'actions de Frascati jouiront des mêmes droits, dans la proportion des actions de la Société générale des chemins de fer Romains, qui leur sont attribuées, soit une action 1/3 privilégiée pour 27 actions de Frascati.

La souscription sera ouverte du 1er au 15 avril inclusivement.

On souscrit :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée d'Antin et rue de la Victoire, n° 72;

A Rome, à la Banque des Etats pontificaux.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait sur les actions, conformément aux statuts, un dernier appel de 100 francs par action, exigibles du 1er au 15 avril courant.

Tout actionnaire qui n'aura pas effectué le versement de 100 francs au 15 avril courant, sera passible d'un intérêt de retard de 6 0/0 l'an, conformément à l'article 15 des statuts. Cet intérêt courra à dater du 1er avril, jour de l'appel de fonds.

Les versements seront reçus :

A Paris, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée-d'Antin, et rue de la Victoire, 72;

A Rome, à la Banque des Etats pontificaux.

Le coupon de 10 francs par action échéant le 1er avril prochain, viendra en déduction du versement à effectuer.

Afin de faciliter ce versement, la Compagnie a pris les mesures nécessaires pour qu'une avance de 50 fr. soit faite, pour 6 mois ou pour un délai moindre, à leur volonté, à ceux de MM. les actionnaires qui le désireront.

Ils pourront, en conséquence, en faisant un versement de 40 francs, coupon déduit, demander dans le même bureau une avance de 50 fr. par action contre le dépôt de leurs titres.

Cette avance sera faite au taux de 5 0/0 l'an.

Paris, le 28 février 1862.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE LYON A LA CROIX-ROUSSE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le samedi 26 avril courant, à 3 heures, salle Beethoven, passage de l'Opéra.

Cette assemblée a pour but :

1° D'approuver les comptes de l'exercice 1861;

2° De donner des pouvoirs pour traiter de la concession d'une nouvelle ligne;

3° D'autoriser toutes mesures tendant à l'augmentation du capital social.

Pour faire partie de l'assemblée, il faut être porteur de cinq actions et en avoir effectué le dépôt avant le 21 avril, au siège social, rue de Richelieu, 79, à Paris.

COMPAGNIE

IMMOBILIÈRE DE PARIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Société que, aux termes des statuts, l'assemblée générale est convoquée pour le lundi 28 avril courant, au grand hôtel du Louvre, 168, rue de Rivoli, à 3 heures et demie très-précises, à l'effet de statuer sur les comptes et d'entendre le rapport du conseil d'administration.

Pour assister à l'assemblée générale, il faut être porteur de cent actions au moins, et en avoir effectué le dépôt, avant le 25 courant, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 à 3 heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE SARAGOSSE A PAMPELUNE

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Saragosse à Pampelune a décidé que l'assemblée générale des actionnaires, prévue par les statuts, aura lieu le 10 mai prochain, à midi, au palais Salamanca.

L'assemblée se composera de tous les actionnaires possesseurs de cinquante actions au moins; les propriétaires de cinquante actions au moins qui voudront y prendre part, devront déposer leurs titres dix jours avant la réunion, à Madrid, aux bureaux de la Compagnie, rue del Positi, 7, ou à Paris, aux bureaux du comité, rue de la Grange-Batelière, 26.

Il sera remis contre le dépôt des actions des cartes d'entrée nominatives et personnelles, sur lesquelles sera mentionné le nombre des actions déposées.

Le droit de présence à l'assemblée générale ne pourra se déléguer, si ce n'est en faveur d'un autre actionnaire qui tiendra déjà de lui-même le droit d'assister à cette réunion.

Dans le cas où l'assemblée ne pourrait se constituer faute d'un nombre d'actionnaires suffisant pour réunir la moitié plus une des actions

émises, une nouvelle assemblée sera tenue au même lieu et à la même heure, le 28 du même mois, et ses délibérations seront valables, conformément à l'art. 38 des statuts, quel que soit le nombre des actions représentées.

Les deux assemblées auront aussi le caractère d'assemblées extraordinaires pour délibérer sur la révision de l'art. 7 des statuts, relatif à la constitution du capital social.

COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DU
SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE
ET DE
L'ITALIE CENTRALE
Avis à MM. les actionnaires.

MM. les actionnaires sont informés que, conformément à l'art. 21 des nouveaux statuts de la Compagnie, ils sont convoqués en assemblée générale, à Paris, le 12 mai prochain, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures de l'après-midi, pour entendre le rapport du conseil d'administration, approuver, s'il y a lieu, les comptes de l'exercice de 1861, et fixer le dividende.

L'assemblée générale se composera de tous les actionnaires propriétaires d'au moins quarante actions, qui devront être déposées au plus tard quatorze jours avant la réunion, dans l'un des bureaux ci-après :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Londres, chez MM. N.-M. de Rothschild et fils;

A Vienne, au siége de la Compagnie ;

A Milan, chez M. C.-F. Brot ;

A Bologne, chez MM. Rafaëlli Rizzoli et Ce;

A Genève, chez MM. Lombard-Odier et Ce.

En échange des titres déposés, il sera délivré des certificats de dépôt qui donneront droit d'admission à l'assemblée.

Les actionnaires, appelés à prendre part aux délibérations de l'assemblée générale, peuvent s'y faire représenter par des délégués munis de pouvoirs écrits, mais ayant eux-mêmes le droit d'y assister.

Les pouvoirs devront être conçus dans la forme indiquée ci-dessous (1). Ils seront inscrits sur le verso du certificat de dépôt, et devront être présentés chez MM. de Rothschild frères, rue Laffitte, 21, au plus tard le 28 avril 1862.

Les résolutions qui seront soumises à l'assemblée générale ne pouvant être prises que par une assemblée réunissant au moins le vingtième du fonds social, soit 37,500 actions, MM. les actionnaires sont instamment priés d'y assister ou de s'y faire représenter.

(1) J'autorise M... à me représenter à l'assemblée générale des chemins de fer du Sud de l'Autriche, de la Lombardie et de l'Italie centrale, qui doit avoir lieu à Paris le 12 mai prochain.

GRANDE SOCIÉTÉ
DES CHEMINS DE FER RUSSES.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la [illegible] société des chemins de fer russes qui ne sont pas entièrement libérés du montant de leurs souscriptions sont invités à effectuer le versement en principal et intérêts des sommes nécessaires pour la complète libération desdites actions et obligations.

En cas de retard, il serait procédé conformément aux prescriptions du § 16 des statuts du 26 janvier 1857 à l'égard des titres qui n'auraient pas opéré leur libération complète.

CHEMINS DE FER DE
SÉVILLE-XÉRES-CADIX

Le conseil d'administration de cette Compagnie a l'honneur de convoquer MM. les actionnaires à une assemblée générale extraordinaire, qui aura lieu à Madrid, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, immédiatement après l'assemblée générale annuelle fixée au 24 mai, à midi.

Cette assemblée extraordinaire est convoquée à l'effet de confirmer et ratifier les décisions prises par le conseil d'administration relativement aux émissions d'obligations qui ont eu lieu en vertu de l'autorisation accordée par l'assemblée générale extraordinaire du 8 novembre 1860.

Les porteurs d'au moins trente actions qui désireront faire partie de l'assemblée, devront déposer leurs titres quinze jours au moins avant celui fixé pour la réunion, aux caisses indiquées dans l'avis de convocation à l'assemblée générale annuelle.

Paris, 10 avril 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE
SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration, l'assemblée générale annuelle aura lieu le 24 mai prochain, à midi, au siége de la Compagnie, à Madrid, calle del Caballero de Gracia, 23.

Conformément à l'art. 27 des statuts, l'assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas moindre de trente; ceux qui désireront en faire partie, devront déposer leurs titres quinze jours au moins avant celui fixé pour la réunion :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia ;

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence.

Paris, 10 avril 1862.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU
CANAL MARITIME DE SUEZ

Le conseil d'administration de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez rappelle à MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale à Paris, le jeudi 1er mai 1862, à 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

La justification du dépôt des titres doit être faite le 25 avril, au plus tard, au siége de la Société, place Vendôme, 12.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE
MONTBLANCH A REUS

Par décision du conseil d'administration et conformément aux dispositions de l'article 28 des statuts, MM. les actionnaires de cette Compagnie sont convoqués à une assemblée générale ordinaire et extraordinaire qui aura lieu à Madrid, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, le 8 mai prochain, à midi.

Cette assemblée est convoquée pour prendre connaissance de la situation générale des affaires de la Compagnie et de tout ce qui a rapport :

1° A la fusion avec le chemin de fer de Tarragone à Reus ;

2° Au prolongement de la ligne jusqu'à Lérida ;

3° Aux modifications qu'il conviendrait d'apporter aux statuts ;

4° A toutes les questions qui se rattachent à ces diverses affaires.

Conformément à l'article 27 des statuts, l'assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions pourvu que ce nombre ne soit pas moindre de trente. Ceux qui désireront en faire partie devront déposer leurs titres quinze jours au moins avant celui fixé pour la réunion :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Garcia, 23;

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50.

Paris, 10 avril 1862.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE CRÉDIT MOBILIER.

Le conseil d'administration de la Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mercredi 30 avril courant, à 4 heures, au siége de la Société.

Aux termes des statuts, cette assemblée se compose des deux cents plus forts actionnaires dont la liste a été arrêtée par le conseil d'administration un mois avant le jour fixé pour la convocation.

SOCIÉTÉ ANONYME DES
PORTS DE MARSEILLE.
AVIS.

MM. les actionnaires de la Société anonyme des Ports de Marseille sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le mardi 29 avril courant, à 8 heures du soir, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de cinq actions doivent déposer dans les bureaux de la Société, 5, rue de la Ferme-des-Mathurins, cinq jours au moins avant celui fixé pour la réunion.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il ne fait partie lui-même de l'assemblée.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Les titres seront reçus tous les jours non fériés, de 10 heures à 3 heures, à partir du lundi 14 avril.

Par autorisation du Conseil d'administration et par ordre.

Le secrétaire général de la Société,

LE TELLIER.

SOCIÉTÉ ANONYME
DES HOUILLÈRES DE SAINT-ÉTIENNE.

MM. les actionnaires sont informés que, dès le 16 avril prochain, le dividende de 6 fr. par action, voté par l'assemblée générale, pour le deuxième semestre 1861, sera payé :

A Lyon, au siége social, rue impériale, 34 ;

A Paris, chez MM. Seguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Ce, banquiers ;

A Saint-Etienne, à la direction.

Une retenue de 10 centimes sera faite sur chaque action au porteur, pour la part de l'impôt annuel afférent à ces actions pour le deuxième semestre 1861.

Le visa des transferts et conversions sera suspendu, comme à l'ordinaire, du 6 au 16 avril, et le coupon détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES
DE COMMENTRY
ET DES FORGES ET FONDERIES
DE FOURCHAMBAULT,
Montluçon, Imphy, Torteron et La Pique.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale du 5 avril 1862 a fixé le dividende de l'exercice 1860-61 à 24 francs par action, payables :

12 fr. le 15 avril courant ;

12 fr. le 15 octobre prochain :

A Paris, au siége social, place Vendôme, 16 ;

A Fourchambault (Nièvre), à Montluçon et Commentry (Allier) ;

Ou à Lyon, chez MM. P. Gallin et Ce, et MM. Ve Morin, Pons et Morin.

La retenue à opérer sur les actions au porteur est de 0,17 par action sur l'à-compte payable le 15 avril.

SOCIÉTÉ ANONYME DES
MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le dimanche 27 avril courant, à 10 heures précises du matin, à Angleur, station de Chênée, Belgique.

Pour avoir droit d'assister à cette assemblée, il faut posséder au moins cinquante dixièmes d'actions.

MM. les actionnaires qui désirent y assister, sont invités à faire dépôt de leurs titres, soit à la caisse de la Société, à Angleur, soit à celle de Paris, rue Richer, 19.

Il leur sera délivré un récépissé du dépôt de ces titres, qui leur servira de carte d'admission.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le directeur général de la Société,

ST-PAUL DE SINÇAY.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Somme des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époque jouissance	Dénomination	Samedi 5 Comptant	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Comptant	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Comptant	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Comptant	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Comptant	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Comptant	Vendredi 11 Terme
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3095 »	[illegible]	3105 »	[illegible]	3100 »	[illegible]	3090 »	[illegible]	3100 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	640 »	[illegible]	640 »	[illegible]	640 »	[illegible]	640 »	[illegible]	640 »	[illegible]	642 50	[illegible]
30.000	500	250	20 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1550 »	1555 »	1540 »	1530 »	1490 »	1490 »	1520 »	[illegible]	1525 »	1530 »	1525 »	1540 »
100.000	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	485 »	[illegible]	486 25	[illegible]	470 25	[illegible]	481 25	[illegible]	485 »	[illegible]	485 25	[illegible]
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	462 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	462 50	[illegible]	460 »	[illegible]	462 50	[illegible]	462 50	[illegible]
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]	100 »	[illegible]	97 50	[illegible]	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]
	100	Id.	3 »	Id.	— Id. 3 0/0	90 »	[illegible]	90 »	[illegible]	90 »	[illegible]	90 »	[illegible]	90 »	[illegible]	88 75	[illegible]
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1020 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1020 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
75.000	500	330	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun. 310 fr. payés	426 25	[illegible]	427 50	[illegible]	427 50	[illegible]	431 25	[illegible]	430 »	[illegible]	427 50	[illegible]
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales, 3 0/0 t. payé	431 50	[illegible]	430 »	[illegible]	432 50	[illegible]	431 50	[illegible]	432 50	[illegible]	430 »	[illegible]
»	100	Id	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	90 »	[illegible]	90 »	[illegible]	90 »	[illegible]	88 75	[illegible]	88 75	[illegible]	87 50	[illegible]
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	570 »	[illegible]	575 »	[illegible]	575 »	[illegible]	575 »	[illegible]	575 »	[illegible]	575 »	[illegible]
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	793 75	796 25	795 »	792 50	790 »	792 50	792 50	795 »	808 75	812 50	821 25	821 25
»	»	»	»	»	Crédit agricole	745 »	[illegible]	755 »	[illegible]	740 »	[illegible]	715 »	[illegible]	715 »	[illegible]	735 »	[illegible]
120.000	500	150	20 »	Id	Crédit mobilier espagnol	521 25	518 75	530 »	528 75	520 »	523 75	520 25	525 »	520 »	520 75	520 »	518 75
5.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
60.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	30 »	[illegible]	30 »	[illegible]	31 25	[illegible]	30 »	[illegible]	31 50	[illegible]	48 75	[illegible]
50.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	» -Comptoir des Entrepreneurs	96 25	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	98 75	[illegible]	97 50	[illegible]
60.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	490 »	[illegible]	492 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	493 50	[illegible]	492 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou Commandite	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	[illegible]	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guadeloupe	[illegible]	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guyane	[illegible]	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	[illegible]	600	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	38 75	200.000	100	»	octobre	[illegible]
C	Caisse Lecuyer	200 »	21.000	500	»	....	35 »
C	Caisse Béchet	400 »	25.000	500	»	janvier juillet	25 05
C	Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	875 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	760 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	210 »	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	65 »	60.000	100	100	....	néant
A	Omnibus de Londres	47 75	250.000	100	»	....	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	62 50	400.000	100	»	avril octobre.	néant.
A	Messageries impériales (Service marit)	657 50	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	510 »	32.000	500	100	....	5 [illegible]
A	Compagnie générale maritime	487 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant
C	Bazin, L. Gay et Ce	298 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	455 »	»	»	»	....	»
C	Arnaud Touache et Cie navigation mar	470 »	20.000	1/20000	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	510 »	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1235 »	60.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	95 »	68.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	940 »	27.200	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.200	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	960 »	6.300	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	Trois canaux	[illegible]	19.600	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	Aire à la Bassée	7000 »	600	5.000	»	février août	411 25
A	Sambre à l'Oise	750 »	11.550	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1500 »	6.000	1/1000	»	janvier juillet	65 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	133 75	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
»	Ports de Marseille	420 »	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	415 »	21.500	1/21500	»	....	15 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	135 »	25.000	[illegible]	150	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	500 »	40.000	500	175	janvier juillet	8 0/0
»	Docks du Havre	[illegible]	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1095 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1090 »	»	»	»	....	»
A	Union des Gaz	88 25	20.000	250	»	janvier	néant
C	Marseille et mines de Portes	217 50	30.000	1/30000	»	avril octobre.	18 [illegible]
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc	[illegible]	500	1.000	»	1er juin	[illegible]
A	Lyon	2050 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1025 »	2.500	1/2500	»	....	77 90
»	Gaz général de Paris	[illegible]	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	400 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 3
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	875 »	14.000	500	»	octobre avril.	75 »
A	Terre-Noire, Bességes, la Voulte	600 »	30.000	1/30000	»	....	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2030 »	2.450	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	453 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	685 »	28.000	500	»	juin décembre	10 »
C	Basse-Indre	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	175 »	50.000	500	»	mars septemb	15 »
A	Horme	100 »	10.000	1/10000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	6.000	1 [illegible]	»	....	30 »
A	Fourchambault	330 »	50.400	1/[illegible]	»	avril octobre	20 »
C	Marine et chemins de fer	700 »	24.000	1/[illegible]	»	mai novembre	70 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	[illegible]	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	810 »	16.000	1/[illegible]	»	....	[illegible]
C	[illegible]	270 »	»	250	»	....	23 »
C	Pont-l'Évêque	210 »	»	500	»	....	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1160 »	3.500	1.000	»	septembre	90 »
A	Phoenix-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

Anonyme ou Commandite	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1550 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	735 »	30.000	[illegible]	»	....	35 »
A	Grand'Combe	835 »	24.000	1/[illegible]	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	175 »	80.000	1/[illegible]	»	avril octobre.	12 »
A	Montrambert	140 »	80.000	1/[illegible]	»	avril octobre.	9 »
A	Saint-Étienne	105 75	80.000	1/[illegible]	»	avril octobre.	10 50
A	Rive-de-Gier	217 50	80.000	1/[illegible]	»	avril octobre	12 »
A	Carmaux	325 »	24.000	1/[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1175 »	1.750	1/1750	»	septembre	néant
A	[illegible]	[illegible]	3.000	1/[illegible]	»	....	26 »
A	Layon et Loire	100 »	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	127 50	»	[illegible]	»	....	20 »
A	Quaregnon	[illegible]	6.720	250	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»	....	»
Civ.	Centre-du-Flénu	290 »	3.000	1.000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	80.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul, id	225 »	5.000	1/[illegible]	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1/[illegible]	»	....	néant
C	Santander, zinc	[illegible]	12.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id	350 »	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60 »
A	Stolberg privilégiée, id	[illegible]	60.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id	[illegible]	60.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie, id	500 »	5.000	1.000	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie, id	160 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Moberly (Amiens) filature	475 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin, id	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière, id	[illegible]	1.000	500	»	....	»
A	Pont-Rémy, id	380 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle, journal	[illegible]	2.500	1/2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis, id	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit, id	5400 »	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain, glaces	12500 »	3.000	1/3000	»	....	750 »
C	Montluçon, id	110 »	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique), id	440 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Verrerie rhénane), id	100 »	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	[illegible]	24.000	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	[illegible]	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	337 50	80.000	250	»	....	16 »
C	Deux cirques F. Dejean et Ce	200 »	7.500	200	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	[illegible]	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix de remboursement	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	272 »	»	»	»	....	»
60	Cie impériale des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	56	....	5 »
500	Ports de Marseille	476 »	30.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (service marit.)	532 50	12.000	500	1831	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1165 »	4.528	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	1082 50	11.085	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.200	21	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	[illegible] 25	8.500	500	[illegible]	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	[illegible]	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
250	Compagnie générale des Eaux	292 50	30.000	500	[illegible]	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	262 50	30.000	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	480 »	2.410	312 50	50	30 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	272 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Ce	415 »	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
440	Gaz de Paris	[illegible] 50	33.500	500	45	janvier juillet	25 »
250	Union des gaz	205 »	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	287 75	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	248 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	467 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	[illegible] 50	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 5 au 11 avril

Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 5 Compt.	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Compt.	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Compt.	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Compt.	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Compt.	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Compt.	Vendredi 11 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	[illegible]	[illegible]	1370 00	1375	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1372 50	1372 50	[illegible]	[illegible]
[illegible]	»	»	86 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	400	»	66 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Nord anciennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	400	»	45 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	»	45 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	[illegible] pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	»	63 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	»	[illegible] pour 1860	janvier, juillet	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	»	30 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	445	[illegible]	[illegible]
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	435	[illegible]	[illegible]
12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	»	»	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	370	[illegible]	[illegible]
[illegible]	...	»	[illegible]		Lyon-Croix-Rousse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	»	[illegible] pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	50	[illegible] 20 pour 1860	[illegible]	Sud-Autrichien-Lombard	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	»	»	[illegible]	Ouest-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	»	[illegible] pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
55.000	500	»	[illegible]	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
240.000	500	50	[illegible]	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
90.000	525	»	[illegible]	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	335	335	[illegible]	[illegible]
250.000	500	»	[illegible]	janvier, juillet	Nord de l'Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	437	437	[illegible]	[illegible]
38.000	500	»	[illegible]	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
47.500	500	»	[illegible]	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Grao de Valencia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	5 0/0 garantis	janvier, juillet	Russes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
170.000	500	»	[illegible] garantis	avril, octobre	Romains	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
50.000	500	»	[illegible]	»	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			[illegible] et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»		janvier, juillet	Portugais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	337	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	[illegible]	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Intérêt annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	5	7	8	9	10	11
[illegible]	»	»	»	»		»		Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	6.[illegible]	»	»	juin	1.250	50 00	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838–1840	»	»	»	»		»		Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842–1849	[illegible]	»	»	juin	[illegible]	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	— [illegible] 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	novembre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Paris à Rouen, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	février	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Rouen au Havre 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	septembre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Paris à Lyon, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	1040	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	juin	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Ouest 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	mai	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Est, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	mars	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	mai	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	mars	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Méditerranée, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	décembre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	décembre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Rouen au Havre, 6 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	juin	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	décembre	[illegible]	15	[illegible]	Grand-Central, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	310	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	décembre	[illegible]	15	[illegible]	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	juin	[illegible]	15	[illegible]	Méditerranée, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	décembre	[illegible]	15	[illegible]	Paris à Orléans, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	mai	[illegible]	15	[illegible]	Nord, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	[illegible]	[illegible]	15	[illegible]	Lyon à Genève (anciennes) gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	[illegible]	[illegible]	15	janvier [illegible]	— (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	mars	[illegible]	15	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	[illegible]	[illegible]	15	janvier, juillet	Ouest 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	[illegible]	»	»	[illegible]	[illegible]	15	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	juin	[illegible]	15	janvier, juillet	Midi 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	décembre	[illegible]	15	avril, octobre	Bessèges à Alais 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	mai	[illegible]	15	juin, décembre	Est 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	15	janvier, juillet	Ardennes 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	juin	[illegible]	15	janvier, juillet	Dauphiné 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	307 50	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	décembre	[illegible]	15	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	310	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	15	[illegible]	Autrichiens ... gar. par le gouv. autrich.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	15	[illegible]	Lombard-Vénitien, 3 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	»	»	»	»	[illegible]	15	[illegible]	Romains, 3 0/0 id. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	»	»	»	»	[illegible]	15	[illegible]	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	[illegible]	[illegible]	15	[illegible]	Madrid à Saragosse, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	266 25	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	15	janvier, [illegible]	Cordoue à Séville, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	»	»	»	»	[illegible]	15	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	277 50	[illegible]	[illegible]
[illegible]	»	»	»	»	[illegible]	15	juin, décembre	Séville-Xérès nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	217 50	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	15	[illegible]	Nord de l'Espagne, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	»	500	15	janvier, juillet	Ligne d'Italie [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	197 50	[illegible]	[illegible]
»		»	»	»	[illegible]	[illegible]	avril, octobre	Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	31.000	»	»	octobre	[illegible]	15	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	»	»	»	»	[illegible]	[illegible]	»	Chemins portugais	[illegible]	[illegible]	227 50	227 50	227	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	»	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 5 Comptant	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Comptant	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Comptant	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Comptant	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Comptant	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Comptant	Vendredi 11 Terme
Rentes: 3 0/0, jouissance 22 décembre 1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	69 05	70 05	[illegible]	70
3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
4 1/2 0/0, jouissance 22 septembre 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	95 10	[illegible]	[illegible]	[illegible]
4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
4 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. id. id. 1860, [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Département de la Seine. id. 1857, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	91 s/o	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. [illegible] 0/0 1860 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	68 10	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt [illegible], jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	70 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Espagne, [illegible], jouissance [illegible] 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieure	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. [illegible] (sans intérêt)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance [illegible] 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	331	[illegible]	531 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Haïti, [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Imprimerie centrale [illegible], 20, rue Bergère.

LE GÉRANT, A. DE [illegible] D'APREMONT.

N° 1198. — 21e ANNEE. — N° 16. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 19 AVRIL 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

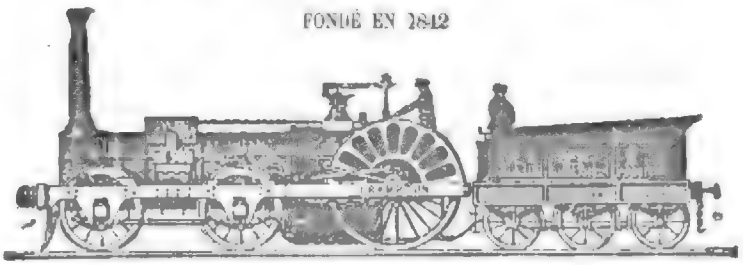
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	16 fr.	8 fr.
DÉPARTEMENTS	13 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	1 fr. 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence Publicité Delizy, Davies et Co, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch Lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

NOUVELLES

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000 fr.**

Au tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné, dont l'abonnement ou réabonnement d'une année sera fait à une époque postérieure au 20 décembre 1861, aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10e de l'obligation de 1,000 fr. ou 5e de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — *L'Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire.— Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 257. — Les chemins de fer en 1861, 259. — Chemins du Midi et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 260. — Chemins lombard-vénitiens, 261. — Chemin de Lichtervelde à Furnes, 261. — Société de crédit industriel et commercial, 262. — Compagnie générale des paquebots transatlantiques, 262. — Crédit mobilier espagnol, 262. — Budget des travaux publics, 263. — Chronique, 263. — Comptoir d'escompte, bilan, 264. — Crédit industriel et commercial, bilan, 264. — Marché industriel, 265. — Bourse de Londres, 265. — Bulletin commercial, 265. — Crédit foncier de France, 265. — Avis aux actionnaires, 265. Bulletin des recettes de la semaine, 266. — Recettes des chemins de fer, 268-269. — Annonces, 269. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 271 Cours des actions et obligations industrielles, 271.— Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 272.

BULLETIN DE LA SEMAINE

On sent venir la hausse, disions-nous en commençant notre dernier bulletin ; notre pronostic était exact, et si la hausse sur le 3 0/0 ne se chiffre encore cette fois que par 30 à 40 centimes, c'est que les fêtes religieuses de la semaine sainte et les vacances de Pâques ont produit, tant à Paris qu'à Londres, leur effet habituel de ralentissement sur les transactions du marché public.

La publication du tableau trimestriel du revenu a d'ailleurs présenté la situation financière sous le jour le plus rassurant ; 28,500,000 francs d'augmentation en trois mois, soit 9,500,000 francs par mois, c'est le signe d'une prospérité que n'ont pu entamer ni les mauvaises récoltes, ni les difficultés commerciales nées de la crise américaine. Or, le revenu public est la base essentielle sur laquelle s'établit le crédit de l'État, et lorsque ce revenu s'accroît, il est impossible que, par une conséquence forcée le cours de la rente ne tende pas à s'élever.

Des bruits répandus ces jours-ci, en montrant l'époque de la conversion obligatoire comme de plus en plus rapprochée, ont fortifié les dispositions favorables du marché, et donné du courage aux acheteurs. Il importe aussi que le double type du 3 0/0, combinaison essentiellement transitoire, disparaisse le plus tôt possi-

ble ; mais cela ne se peut faire évidemment avant le 1er juillet prochain au plus tôt ; à cette époque, la situation respective des deux fonds sera nivelée par le détachement du coupon sur l'un et sur l'autre, et il restera alors au 3 0/0 nouveau l'avantage du paiement trimestriel, qui, nous le croyons, demeurera définitivement acquis au futur 3 0/0 fusionné.

Du reste, l'approche du coupon commence à se faire sentir : c'est le 5 juin qu'il se détache, c'est-à-dire dans quarante-huit jours ; ainsi le coupon déjà acquis représente 1 fr. 35 c., ce qui met le prix net du 3 0/0 ancien à 69 francs, taux évidemment inférieur à la situation.

Voici le mouvement des principales valeurs pendant le cours de la semaine :

Le 3 0/0 a rencontré au cours de 70 fr. 50 la résistance que nous avions prévue dans nos précédents bulletins. Après avoir atteint rapidement le cours de 70 fr. 60, la réaction l'a ramené à 70 fr. 35, mais difficilement et le manque d'affaires que détermine la semaine sainte, y aidant. Nous pensons que la semaine prochaine sera une semaine de hausse ; mais il faut que le mouvement se dessine avant la réponse des primes, afin de faire courir après leurs rentes ceux qui n'ont pas craint de vendre avec de faibles écarts. Aujourd'hui le 3 0/0 ferme à 70 40 au comptant, et à 70 45 à terme.

Le 3 0/0 nouveau se maintient à un écart qui varie de 0,85 à 0,95 centimes. On ne saurait trop aspirer au moment où la conversion forcée arrivant fera disparaître ces deux nuances de 3 0/0 pour les confondre en une seule. Le crédit public y gagnera et les détenteurs de valeurs en profiteront largement. Ce sera le moment qui mettra fin aux hésitations de ceux qui ont conservé leurs capitaux, il leur faudra bien alors se décider à racheter.

Le 4 1/2 0/0 est très-ferme à 98 40. Ce fonds vaut évidemment le pair, plus la portion du coupon déjà en cours.

Les obligations trentenaires, qui paraissent devoir être comprises dans la conversion forcée, tendent également à la hausse ; elles ferment à 462 50.

Les grands établissements industriels ont été un peu négligés cette semaine, sauf le Crédit mobilier.

La Banque de France se tient à 3,095.

Le Crédit foncier ferme à 1,505 ». C'est dans l'assemblée générale qui doit avoir lieu prochainement que sera probablement indiquée l'époque de l'ouverture de la souscription pour l'augmentation du capital. Nous croyons qu'un des principaux avantages qu'y trouvera cette valeur, c'est de la soustraire aux violentes oscillations qu'amène la rareté des titres sur la place.

Le Crédit agricole ferme à 715 francs.

Le Crédit industriel, dont l'assemblée générale a eu lieu le 16 de ce mois, se cote facilement à 575 francs.

Le Comptoir d'escompte est ferme à 645, sans grands mouvements.

Le Crédit mobilier a monté jusqu'au cours de 840 francs pour fermer aujourd'hui à 828 75. Ce n'est pas l'espérance du dividende de l'exercice de 1861 qui a déterminé la hausse de cette valeur, mais plutôt la plus-value de son portefeuille. Puis on réfléchit que le Crédit mobilier a heureusement sauvegardé les grandes entreprises dont il avait le patronage, qu'il s'est dégagé avec succès des plus douteuses, et on n'hésite pas à penser qu'ayant ainsi affranchi son passé il ne prenne de nouvelles forces pour patronner prochainement de plus jeunes entreprises. C'est là le but de son institution, et c'est là le service essentiel qu'il peut rendre à l'industrie.

Les actions du chemin d'Orléans ont une tendance à une reprise sérieuse. C'est dans l'ordre ; on a vendu au commencement du mois, et comme on voit approcher l'époque de la liquidation, on commence à racheter. Mais il faudra trouver les titres ; or, nous ne serions pas étonnés que les cours bas n'aient amené un certain nombre de bons achats, et que les vendeurs se trouvent assez embarrassés en liquidation. Nous ne saurions trop le répéter, les titres d'Orléans sont si bien placés que les vendeurs y perdront toujours leur argent et leurs peines. Il faut bien qu'ils en prennent leur parti, et nous croyons que déjà un certain nombre d'entre eux est corrigé et sur le point de faire amende honorable. Cette valeur ferme aujourd'hui à 1,283 75, demandé.

Les actions du chemin de Lyon restent la valeur privilégiée du capitaliste et du spéculateur bien avisé. Les recettes augmentent sans cesse. Elles ferment aujourd'hui à 1,136 25 au comptant et à 1,135 francs à terme.

Les actions du Nord sont très-fermes à 1,042 50.

Les actions de l'Est sont cotées à 591 25, et celles de l'Ouest à 548 75.

Le cours de 800 francs a dû nécessairement amener des réalisations sur le Midi, et c'est ce qui explique la légère réaction qu'ont éprouvée les actions de cette ligne. Elles ferment aujourd'hui à 795 ». L'augmentation de ses recettes aidant, nous croyons que la hausse n'est pas terminée sur cette valeur.

Le Lyon à Genève finit à 380 ». Rien de nouveau pour cette ligne.

La rente italienne est plus ferme, elle finit à 68 45 avec bonne tenue.

Les fonds espagnols continuent à monter insensiblement, mais d'autant plus sûrement.

Les chemins autrichiens sont toujours fermes ; ils finissent à 528 75.

Les chemins lombards, dont le paiement du dividende de 22 francs, sans nouvel appel de fonds, est annoncé pour le 15 mai prochain, ferment à 575 fr.

Les actions du chemin de Saragosse ont eu un bon courant d'affaires ; le cours de clôture est de 548 75.

Les chemins romains sont aujourd'hui cotés avec le nouveau versement de 100 francs et coupon de 10 francs détaché ; ils sont fermes à 283 75, contre l'attente des vendeurs à découvert qui pourraient bien subir un désappointement de ce côté. On parle de la concession de chemins napolitains qui serait en négociation pour cette Compagnie. Aussi n'avons-nous pas hésité à recommander, comme placement, leurs actions privilégiées.

Les chemins portugais continuent à être demandés de 377 fr. 50 à 380 francs, avec tendance évidente à de plus hauts cours.

Le Crédit mobilier espagnol est toujours bien tenu ; il ferme à 528 75, et il n'en restera pas là.

Les obligations foncières et communales continuent à être en faveur.

Les obligations des chemins étrangers ont éprouvé une hausse très-sensible, qui les a fait monter de 15 francs à 20 francs ; elles ont un bon courant de demandes.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 10, ferme à 70 40.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 98 10, ferme à 98 40.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	61.37 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	23.49 0/0
Barcelone à Saragosse	18.27 0/0
Midi	18 » 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	10.37 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	9 05 0/0
Central Suisse	8.44 0/0
Ouest suisse	6.05 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	4.34 0/0
Besseges à Alais	4.17 0/0
Victor-Emmanuel	3.76 0/0
Nord	1 28 0/0
Nord de l'Espagne	»,19 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ardennes	142. 0/0
Est	1 43 0/0
Séville-Xérès-Cadix	3.37 0/0
Autrichiens	3.47 0/0
Ouest	5.80 0/0
Orléans	6.07 0/0
Cordoue à Séville	6.56 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	7.61 0/0
Lyon-Genève	8 12 0/0
Dauphiné	8.93 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	11 avril.	18 avril.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 10	70 40	» 30	» »
Rente à 1/2 0/0	98 »	98 40	» 40	» »
Banque de France	3090 »	3095 »	5 »	5 »
Consolidés	94 1/8	» »	» »	» »
Crédit foncier	1510 »	1505 »	» »	5 »
Crédit agricole	735 »	745 »	10 »	» »
Crédit industr. et com.	575 »	575 »	» »	» »
Crédit mobilier	821 25	828 75	7 50	» »
Comptoir d'Escomp^te	642 50	646 25	3 75	» »
Orléans	1265 »	1283 75	18 75	» »
Nord	1041 25	1042 50	1 25	» »
Nord nouveau	980 »	985 »	5 »	» »
Est	592 50	591 25	» »	1 25
Paris-Méditerranée	1132 50	1135 »	2 50	» »
Midi	800 »	795 »	» »	5 »
Ouest	548 75	548 75	» »	» »
Genève	390 »	380 »	» »	10 »
Dauphiné	540 »	535 »	» »	5 »
Ardennes ancien	445 »	440 »	» »	5 »
Ardennes nouveau	435 »	442 50	7 50	» »
Ch. Autrichiens	537 50	526 25	» »	11 25
Victor-Emmanuel	370 »	365 »	» »	5 »
Russes	421 25	420 »	» »	1 25
Romains (1)	195 »	183 75	» »	11 25
Sud-Autr.-Lombard	570 »	575 »	5 »	» »
Saragosse Pampelune	375 »	365 »	» »	10 »
Saragosse-Alicante	546 25	545 »	» »	1 25
Saragosse-Barcelone	337 50	345 »	7 50	» »
Nord-Espagne	440 »	442 50	2 50	» »
Séville-Xérès-Cadix	435 »	427 50	» »	7 50

(1) Versement de 100 francs. Ex-coupon.

LES CHEMINS DE FER EN 1861.

II. — *Chemins de fer de l'Ouest.*

Pour apprécier les résultats de l'exercice 1861 au point de vue des intérêts de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, nous devons rappeler que le réseau de cette Compagnie est actuellement divisé en trois parties distinctes : 1° ancien réseau, 900 kilomètres ; 2° réseau mixte, 295 kilomètres ; 3° nouveau réseau, 1,112 kilomètres.

Les deux premiers réseaux, comprenant ensemble 1,195 kilomètres, sont entièrement livrés à l'exploitation ; quant au nouveau réseau, il n'est encore exploité que sur la faible longueur de 18 kilomètres.

La dépense de l'ancien réseau et du réseau mixte avait été évaluée en 1859 à 461 millions de francs ; au 31 décembre 1860 elle atteignait déjà 472 millions, déduction faite des subventions et des produits nets de l'exploitation du réseau mixte ; les dépenses se sont encore accrues en 1861 de plus de 7 millions et demi, et s'élèvent en totalité à 479,582,366 fr. 35 c. La dépense faite en 1861 comprend l'établissement d'une seconde voie entre Malaunay et Dieppe et entre Lisieux et Caen, des agrandissements de gares, un supplément de matériel, etc.

En somme, le compte de premier établissement pour l'ancien réseau s'élève à	Fr.	417,005,364 79
et celui du réseau mixte à....		62,577,001 56
Ensemble...	Fr.	479,582,366 35

Ce qui fait ressortir la dépense de construction à 463,339 francs par kilomètre pour l'ancien réseau, et à 212,125 francs par kilomètre pour le réseau mixte.

Les recettes brutes de l'exploitation de l'ancien réseau, qui seules constituent jusqu'à 1865 le revenu des actionnaires, se sont élevées à..... Fr. 49,784,729 58
et les dépenses propres de l'exploitation à..... 20,651,298 83

Produit net de l'exploitation. 29,133,430 75

Il résulte de ces chiffres que la recette brute pour les 900 kilomètres de l'ancien réseau a été de 55,316 francs par kilomètre et la recette nette de 32,370 francs ; par conséquent la proportion de la recette à la dépense, a été de 41.48 0/0.

Les recettes autres que l'exploitation ont été les suivantes :

1° Produit du domaine..	Fr.	275,483 78
2° Chemin de ceinture.....		269,087 35
3° Recettes et intérêts divers.....		342,899 92
4° Reliquat de 1860.....		73,173 90
	Fr.	960,644 95

Les recettes de l'exploitation s'étant élevées à.....Fr. 49,784,729 58

les recettes totales sont de... 50,745,374 53

Voici maintenant le chiffre des dépenses autres que celles de l'exploitation :

1° Exercices clos.....	307,238 69
2° Premier quinzième de l'amortissement des dépenses de renouvellement de la voie....	826,136 54
3° Règlement définitif des comptes litigieux, etc.....	887,517 99
4° Service des emprunts...	15,179,035 32
	17,199,928 54

Y ajoutant les dépenses d'exploitation.....	20,651,298 83
on trouve que la dépense totale s'élève à.....	37,851,227 37
Les recettes totales étant de	50,745,374 53
il en ressort un excédant net de.....	12,894,147 16

La répartition de ce produit net a donné un dividende de 42 fr. 50 c. pour chacune des 300,000 actions de la Compagnie, ensemble..... 12,750,000 »
et il reste à reporter sur l'exercice 1862 un solde de 144,147 16
Total égal..... 12,894,147 16

Le réseau mixte, se composant des lignes de Caen à Cherbourg et de Mézidon au Mans, est loin d'avoir donné jusqu'ici ni même de promettre des résultats analogues à ceux de l'ancien réseau.

En effet, les 295 kilomètres du réseau mixte n'ont donné, en 1861, que.	Fr.	4,206,800
Et les dépenses d'exploitation ont été d'environ.....		2,950,000
Reste net...	Fr.	1,256,800

Il suit de là que la recette brute du réseau mixte est de 14,260 francs par kilomètre et sa recette nette de 4,260 francs seulement, les dépenses d'exploitation s'élevant à 70 0/0.

Le service des emprunts du réseau mixte coûte annuellement environ.	Fr.	3,554,187 78
Son produit net n'étant que de		1,256,800 »
Il existe de ce chef une insuffisance de.....	Fr.	2,297,387 78

Cette insuffisance a été portée au compte d'établissement du réseau mixte, et il en sera de même pour les années suivantes jusqu'au 1er janvier 1865, époque à laquelle, aux termes des conventions de 1859, le réseau mixte devrait se confondre entièrement avec l'ancien réseau.

C'est dans cette hypothèse que nous allons reprendre succinctement nos précédents calculs sur les éventualités de 1865.

Nous avons à constater tout d'abord une modification dans l'une des bases de nos prévisions. Dans notre article du 21 décembre dernier sur les chemins de l'Ouest, nous avions supposé qu'au 1er janvier 1865 le nouveau réseau ne compterait qu'environ 600 kilomètres en exploitation ; mais il résulte des renseignements fournis aux actionnaires par le dernier rapport du Conseil d'administration que le chiffre des kilomètres qui seront livrés à l'exploitation en 1862, 1863 et 1864 ne sera pas moindre de 653, qui, joints aux 18 kilomètres déjà exploités, formeront un total de 671 kilomètres. La dépense moyenne du nouveau réseau étant évaluée 276,528 francs par kilomètre, la dépense effectuée au 1er janvier 1865 s'élèverait donc à environ 186 millions, dont l'intérêt et l'amortissement à 5,85 0/0, taux moyen des emprunts de la Compagnie de l'Ouest, coûteraient annuellement environ 10,881,000 francs.

D'après les éléments fournis par l'expérience du réseau mixte il n'est pas probable que ces nouvelles lignes, surtout au début, donnent un produit supérieur à 14,000 francs bruts par kilomètre, soit environ 4,200 francs nets, ensemble 2,818,000 francs.

Pour savoir qui supporterait la différence, au moins pour la première année, établissons d'abord le compte de l'ancien réseau confondu avec le réseau mixte.

Le bénéfice net de l'ancien réseau en 1861 a été de.....Fr.		12,894,147 16
A déduire l'insuffisance du réseau mixte.....		2,297,387 78
Il ne reste que.....Fr.		10,596,759 28

Aux termes de l'article 8 de la convention du 19 juillet 1858, passée entre le ministre des travaux publics et la Compagnie, le revenu de 27,000 fr. par kilomètre réservé à l'ancien réseau sera diminué de 200 francs par chaque longueur de 100 kilomètres du nouveau réseau qui n'aurait pas encore été livré à l'exploitation, sans toutefois que cette réduction puisse excéder 1,000 francs. Le nouveau réseau se composant de 1,112 kilomètres et 671 kilomètres seulement devant être exploités avant l'année 1865, il restera 441 kilomètres en construction, et par conséquent le revenu réservé de l'ancien réseau sera, pour cette première anné, réduit à 26,000 francs.

26,000 fr. × 1,195 kilom. = 31,070,000 fr.

Or le compte de l'ancien réseau, au point de vue des conventions de 1859, doit s'établir comme suit :

1° Recette nette de l'exploitation de l'ancien réseau actuel.....Fr.		29,133,430 75
2° Recette nette du réseau mixte.....		1,256,800 »
Total...	Fr.	30,390,230 75

Somme inférieure au revenu réservé à l'ancien réseau.

La garantie de l'Etat à 4.65 0/0 sur les 186 millions que nous supposons devoir être dépensés en lignes du nouveau réseau au 1er janvier 1865 représentera environ.....Fr.		8,649,000 »
Nous avons évalué les recettes du nouveau réseau à.....		2,818,000 »
La garantie de l'Etat deviendrait ainsi effective pour...	Fr.	5,831,000 »
L'annuité à servir par la Compagnie s'élèvera, d'après approximations ci-dessus à.....Fr.		10,881,000 »
Elle sera couverte jusqu'à due concurrence :		
1° Par les recettes du nouveau réseau..... 2,818,000		
2° Par la garande l'Etat..... 5,831,000		8,649,000 »
Et il restera à la charge de l'ancien réseau.....		2,232,000 »

On a vu plus haut que le bénéfice net de l'ancien réseau et du réseau mixte réunis serait d'environ.....Fr. 10,596,759 38
Si on en déduit comme ci-dessus ..... 2,232,000 »
Il resterait à répartir environ.....Fr. 8,364,759 38

Soit environ 27 fr. 88 par action.

Ces prévisions, on le voit, sont loin d'être brillantes, et cependant nous ne croyons pas avoir chargé le tableau. L'honorable rapporteur de la commission du Corps législatif en 1859,

M. le baron de Jouvenel, avait donc un juste pressentiment de l'avenir lorsqu'il écrivait les lignes suivantes, page 48 de son rapport :

« Il n'est pas moins évident, d'un autre côté, qu'en demandant dès aujourd'hui aux produits nets de la Compagnie de servir l'intérêt des sommes engagées dans ces deux chemins inféconds, dussent les recettes subir une certaine augmentation et s'élever, par exemple, jusqu'à 53 millions, le dividende attribué aux actionnaires ne dépasserait guère 20 francs. »

Et cependant il résulte d'un autre passage de ce rapport, si utile à consulter lorsqu'on veut connaître l'esprit des conventions de 1859, que le gouvernement aurait voulu réserver aux actionnaires un dividende minimum de 35 francs par action.

Evidemment il y a eu dans le règlement de cette affaire quelque malentendu ou quelque méprise. Nous ne demandons pas mieux que de croire à l'avenir des lignes de Bretagne; celle de Rennes à Brest, par exemple, pour laquelle l'Etat a consenti de notables sacrifices, n'est certainement pas sans valeur; mais quelle illusion peut-on se faire lorsqu'on voit la ligne de Cherbourg, exploitée depuis cinq ans bientôt, ne donner qu'un produit inférieur à 15,000 fr. brut par kilomètre, dont les deux tiers sont nécessairement absorbés par les frais d'exploitation ?

L'esprit de justice et d'équité dont le gouvernement a donné tant de preuves nous est un sûr garant que, tôt ou tard, il portera son attention sur une situation qu'il importe d'étudier mûrement dans l'intérêt du crédit public et de l'industrie des chemins de fer.

AUGUSTE VITU.

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Nous trouvons dans le *Messager du Midi* un nouveau document qui se rattache à la question si débattue du chemin de fer de Cette à Marseille. Nous croyons utile de mettre cet exposé sous les yeux de nos lecteurs :

CHEMIN DE FER DE RODEZ A LA MÉDITERRANÉE.

Le comité de l'Hérault nous adresse la communication suivante :

« Montpellier, 31 mars 1861.

» Monsieur le rédacteur du *Messager du Midi*

» En apprenant la nouvelle phase dans laquelle paraît être entrée la question du chemin de Rodez à la Méditerranée, par suite des dernières propositions que M. Talabot aurait faites pour exécuter simultanément les deux tracés de Millau à Lunel et de Millau à Montpellier (1), et construire aux mêmes conditions une nouvelle ligne de Lunel à Arles au Pas-des-Lanciers, le comité de Montpellier s'est réuni, et croit devoir vous faire part des résolutions qu'il a adoptées, en vous priant de les rendre publiques.

» On propose aujourd'hui l'exécution simultanée des deux lignes par le Gard et l'Hérault; nous sommes disposés à accueillir favorablement les projets et les soumissions conçus dans cet esprit, et à donner ainsi satisfaction aux intérêts qui en dépendent ; mais ce n'est pas une raison pour ne point examiner comment les propositions nouvelles qui viennent de se produire se concilient avec les intérêts généraux dont le comité a pris la défense.

» Cela paraît d'autant plus nécessaire que, faisant abstraction de tout parti pris, de toute préférence pour les Compagnies rivales, on s'explique difficilement pourquoi on écarterait, sans la mettre aux enquêtes, une soumission déjà ancienne (du 31 mars 1861), passée par l'épreuve de la discussion avec une Compagnie rivale, et qui a cependant rallié autour d'elle les vœux des conseils généraux, des chambres de commerce, des conseils municipaux dans treize départements intéressés; pour lui préférer et mettre aux enquêtes une soumission qui ne s'est produite qu'au dernier moment, soutenue par un seul département, et sans avoir encore subi aucun examen de la part des intérêts qu'elle est appelée à desservir.

» Pourquoi prendre une mesure si rigoureuse au moment où les députés des treize départements du Sud-Ouest et du Midi viennent, par une démarche collective, d'exprimer devant le conseil général des ponts et chaussées les sympathies de leurs mandataires, en faveur de la soumission écartée.

» En poursuivant l'exécution du tracé par l'Hérault, pour la section du chemin de Rodez à la Méditerranée comprise entre Millau et Montpellier, et en demandant de la manière la plus pressante la concession pour la Compagnie du Midi de la ligne tout entière depuis Rodez, avec embranchement sur Graissessac, Agde et Cette, et Marseille par Montpellier, en suivant le littoral, le comité, ainsi que la commission d'enquête de l'Hérault et celle de l'Aveyron, a eu pour but non-seulement la satisfaction des besoins et des intérêts locaux, mais encore celle des intérêts généraux et des grandes questions qui se rattachent au chemin de Rodez à la Méditerranée.

» Les propositions de la Compagnie du Midi ont été adoptées et soutenues par les populations du Sud-Ouest et du Midi, depuis Bordeaux jusqu'à Marseille, parce qu'elles sont de nature à résoudre tous les côtés du problème d'une manière satisfaisante, et parce que les besoins et les intérêts de cette Compagnie répondent de l'exécution sincère et rapide des lignes qu'elle offre de construire.

» En est-il de même des dernières propositions de la Compagnie de la Méditerranée ? On se voit obligé de répondre négativement.

» En effet, le tracé par l'Hérault, proposé par la Compagnie du Midi, rattache à une grande ligne sur Paris et Marseille les deux petits chemins, aujourd'hui sans valeur, de Graissessac et d'Agde à Lodève. Il permet aux contrées traversées par ces deux petites lignes de faire arriver sans transbordement voyageurs et marchandises à Marseille, aussi bien qu'à Cette et Agde ; d'arriver à Paris directement en ne changeant d'administration qu'une seule fois à Rodez. Par la proposition de la Méditerranée, ces avantages se trouvent perdus, au détriment de contrées populeuses, agricoles et manufacturières de notre département.

» Les houilles d'Aubin et de Graissessac, pour arriver directement à Agde et à Cette, seront toujours obligées à des transbordements onéreux, et, pour pénétrer jusqu'à Marseille, elles se trouveront assujetties aux exigences d'une Compagnie dont les intérêts se confondent avec ceux des houillères rivales d'Alais et de la Grand'Combe ; au point de vue local, cet intérêt si important des deux départements de l'Aveyron et de l'Hérault est donc sacrifié.

» Au point de vue des intérêts généraux, la situation devient encore plus grave. L'industrie houillère ne reçoit aucune satisfaction ; la perspective d'obtenir, sur tout notre littoral méditerranéen, le combustible à bon marché, en proportions immenses, venant à la fois d'Aubin et de Graissessac, aussi bien que d'Alais ; de détruire le monopole que les circonstances actuelles assurent aux houilles d'Alais et de la Grand'Combe ; d'entrer en concurrence active avec les charbons anglais ; d'offrir un fret de retour, toujours sûr, à notre marine marchande ; cette perspective s'évanouit.

» On perd l'occasion de desservir Marseille par une double voie ferrée, aux mains de deux compagnies différentes, dont la concurrence assurerait la fin des encombrements ruineux que l'insuffisance d'une seule ligne amène aujourd'hui ; de supprimer le monopole qu'exerce actuellement la seule Compagnie de la Méditerranée sur tout le mouvement d'entrée et de sortie qui se fait dans notre grand port de la Méditerranée ;

» De recréer la navigation du Rhône, détruite par la concurrence du chemin de la Méditerranée, en établissant des ports de commerce et de guerre dans le bas Rhône ;

» D'établir une ligne ferrée directe de Paris à Perpignan, sans transbordements onéreux, et d'ôter à une seule Compagnie le monopole de toutes les lignes directes qui, du Midi, vont aboutir à Paris. C'est, en effet, ce qui se produirait : la Compagnie de la Méditerranée se trouverait maîtresse des lignes de Marseille à Paris, par la Bourgogne et le Bourbonnais ; de Nîmes à Paris par Alais et Brioude ; des lignes de Montpellier et Cette à Paris, par Rodez et le Centre.

» Les propositions de la Compagnie de la Méditerranée tendent donc à la conservation de tous les monopoles que cette Compagnie a réussi à se constituer, et dont l'exercice est incompatible avec l'intérêt général.

» Enfin les propositions de M. Talabot empêchent le transit direct, rapide, sans changement d'administration, de s'établir à travers le midi de la France, de Marseille à Bordeaux ; elles s'opposent ainsi à l'accomplissement de la grande pensée, du grand intérêt national, que pendant deux siècles, la France n'a cessé de poursuivre ; et à quel moment, lorsque le percement de l'isthme de Suez promet de donner au mouvement commercial des grandes nations européennes un essor immense !

» Cet intérêt, qui a groupé autour de nous douze autres départements, excité tant de légitimes espérances, et qui vient d'amener devant le conseil général des ponts et chaussées vingt-six députés de ces départements pour demander l'ouverture des enquêtes sur les propositions de la Compagnie du Midi, ne peut se trouver ainsi sacrifié.

« Enfin la force des choses, la tendance évidente des propositions, toutes combinées pour conserver aux mains de la Compagnie qui les fait une série de monopoles contre lesquels protestent notre législation, nos mœurs, nos intérêts, nous portent à nous défier du zèle et de la rapidité avec lesquels seront exécutées les parties de son programme qui ne s'enchaînent point directement avec ses intérêts propres. Les chemins à travers l'Hérault qui sont dans ce cas, et dont elle n'a parlé qu'à la dernière extrémité, pourraient bien n'être jamais construits

« (1) On nous assure que ces propositions sont les suivantes : construire aux conditions de la loi de 1842 la partie montagneuse des deux tracés de Millau à Lunel et à Montpellier, la partie en plaine aux frais de la Compagnie ; la section de Lunel à Arles ou au Pas-des-Lanciers aux frais de la Compagnie. »

par elle. Les plaintes qu'excitent la lenteur avec laquelle sont remplis les engagements pour la construction du chemin de Brioude à Alais et du Bourbonnais par Roanne et Tarare (concédé depuis le 7 février 1855), légitiment notre défiance et nous autorisent à ne point fonder nos espérances sur des propositions par lesquelles la Compagnie de la Méditerranée est encore impuissante à remplir nos vœux.

« Malgré l'avis exprimé par le conseil des ponts et chaussées à une seule voix de majorité, comme ce conseil ne donne que des avis et qu'il n'appartient qu'au gouvernement de prendre des décisions, le comité a résolu de supplier S. M. l'Empereur et son gouvernement de vouloir bien donner aux propositions de la Compagnie du Midi la préférence sur celles qui lui sont faites par la Compagnie de la Méditerranée, et il invite en conséquence les intéressés à persister dans leurs vœux et dans les demandes que leurs pétitions formulent actuellement.

« *J. Pagezy*, maire de la ville de Montpellier, membre du conseil général ; — *Glaize*, président de la chambre de commerce, membre du conseil général ; — *H. Pagezy*, membre de la chambre de commerce ; — *de Bonald*, ancien maire de Montpellier, membre du conseil général de l'Aveyron ; — *Piétri*, membre du conseil général, conseiller à la Cour impériale ; — *Cambon*, membre du conseil général ; — *Espéronier*, membre du conseil général, conseiller à la Cour impériale ; — *Grasset*, membre du conseil général, conseiller à la Cour impériale ; — *d'Albenas*, membre du conseil général ; — *Marès*, membre du conseil général ; — *Riben*, membre de la chambre de commerce ; — *Gervais*, ingénieur civil ; — *E. Léonhardt*, négociant. »

D'autre part, et afin de fournir à nos lecteurs tous les éléments de cet intéressant débat, nous reproduisons la note suivante, dans laquelle la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée explique et précise les projets qu'elle oppose à celui de la Compagnie du Midi :

NOTICE SUR LES PROJETS DE CHEMINS DE FER DE MARSEILLE A CETTE ET A RODEZ.

« La Compagnie des chemins de fer du Midi a demandé la concession d'un second chemin de fer de Cette à Marseille (1). Cette ligne, dirigée par le littoral, traverserait sur presque toute sa longueur des contrées absolument désertes, et ne desservirait, en fait de communications intermédiaires, que celles de Marseille avec les Martigues et le Port-de-Bouc. En dehors de ces communications locales, qu'il est très-facile d'assurer par un autre tracé à beaucoup moins de frais et dans des conditions aussi commodes, le seul avantage de la ligne nouvelle consisterait à raccourcir de 45 kilomètres la distance de Marseille à Cette. Il n'y a évidemment pas là un intérêt suffisant pour motiver la construction d'une ligne de 160 kilomètres ; la Compagnie du Midi l'a compris après coup, et elle a ajouté à sa première demande celle d'une ligne de Montpellier à Rodez par Millau. Au moyen d'un embranchement construit entre Montpellier et Palavas, cette ligne viendrait se raccorder au chemin littoral, lequel servirait ainsi de tronc commun pour les communications de Marseille avec Bordeaux d'une part, et avec Rodez de l'autre.

» La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée propose, pour donner satisfaction aux mêmes intérêts, une autre combinaison beaucoup moins coûteuse et préférable à tous les points de vue. Elle offre, en effet, d'exécuter les deux lignes suivantes :

1° De Lunel à Marseille par Vauvert, St-Gilles, Foz, les Martigues et le Pas-des-Lanciers, avec raccordement de St-Gilles à Arles ;

» 2° De Lunel à Rodez, par le Vigan et Millau.

» La Compagnie de la Méditerranée offre en outre de se charger de la ligne d'Aigues-Mortes à Lunel, déjà classée, et de celle de Montpellier à Millau, si le gouvernement juge convenable de la classer.

» Cette combinaison remplit le même objet que celle de la Compagnie du Midi, savoir : l'abréviation de parcours entre Marseille et Cette, et elle présente en outre beaucoup d'autres avantages qui lui sont propres et dont l'importance est considérable.

» En effet :

» 1° Les distances de Marseille à Montpellier et à Cette par les deux tracés seraient les suivantes :

	De Marseille à Montpellier.	De Marseille à Cette.
Tracé de la Compagnie de la Méditerranée par Martigues et Marseille...	142 kilom.	170 kilom.
Tracé de la Compagnie du Midi par le littoral.....	144 kilom.	160 kilom.

» Il y a donc parité sous ce rapport, et par conséquent, en ce qui concerne les communications de Marseille avec Bordeaux et le réseau du Midi d'une part, et avec Graissessac, Millau et Rodez de l'autre (si la ligne de Rodez à la Méditerranée doit être dirigée par Montpellier), le tracé de la Compagnie de la Méditerranée remplit les mêmes conditions que celui du Midi.

» 2° Si, comme cela paraît probable, le gouvernement donne, pour la ligne de Rodez à la Méditerranée, la préférence ou au moins la priorité, au tracé par le Vigan et Lunel, la ligne de Lunel à Marseille prolongeant directement ce tracé offrira la voie la plus courte qu'il soit possible d'établir pour relier Marseille à Rodez et aux départements de l'Ouest. Effectivement, la distance de Marseille à Rodez, par Martigues, Lunel, le Vigan et Millau serait de..... 340 kilom.

» Par la ligne littorale et le tracé raccourci proposé par la Compagnie du Midi pour la partie comprise entre Montpellier et Millau, elle serait de ..... 388 —

» Différence en faveur du tracé par Lunel proposé par la Compagnie de la Méditerranée..... 48 kilom.

» Ainsi la ligne de Marseille à Lunel par Martigues se prête également bien aux deux solutions proposées pour le chemin de fer de Rodez à la Méditerranée, tandis que la ligne littorale ne desservirait que le tracé le plus indirect, celui par Montpellier.

» 3° La ligne littorale projetée par la Compagnie du Midi coûterait au moins 70 millions. La ligne de Marseille à Lunel par Martigues, avec raccordement sur Arles par Saint-Gilles, coûtera de 28 à 30 millions. Cette considération est décisive pour le gouvernement qui garantit les intérêts et l'amortissement du capital engagé, et pour le public qui, en présence de ce qui reste à faire pour compléter le réseau des chemins de fer, a le plus grand intérêt à ce que les ressources qui peuvent être affectées aux travaux publics soient ménagées avec la plus stricte économie.

» 4° La ligne de Lunel à Marseille desservira, entre Lunel et le petit Rhône, une contrée vinicole très-riche, dont les produits, destinés à être consommés dans le Centre et le Nord de la France, trouveront dans le raccordement sur Arles la voie la plus directe pour rejoindre la ligne de Paris à Marseille.

» 5° Entre les deux Rhônes, la nouvelle ligne traversera sur la plus grande longueur possible la partie cultivée et la seule cultivable de la Camargue, tandis que la ligne littorale, accolée à la digue, à la mer, et ne trouvant sur son passage que des marais salés, ne rendrait absolument aucun service à l'agriculture.

» 6° Enfin la ligne de Lunel à Marseille desservira la très-petite partie du tracé du littoral où se trouvent des habitants, celle comprise entre le port de Bouc et Marseille, et elle la desservira beaucoup mieux, attendu qu'entre Martigues et le Pas-des-Lanciers, elle rencontrera quelques populations, tandis que la ligne littorale ne traverserait, à partir de Martigues, et jusqu'à l'arrivée à Marseille, que des rochers déserts.

» Ces considérations ne permettent pas de douter que les préférences du gouvernement et du public ne soient acquises aux projets présentés par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. »

(1) Personne n'ignore qu'il existe déjà entre Cette et Marseille une ligne passant par Montpellier, Nîmes et Tarascon qui dépend du réseau de Paris à la Méditerranée. »

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche, de la Lombardie et de l'Italie centrale a décidé qu'il proposerait à l'assemblée générale des actionnaires de fixer à 40 francs le chiffre du dividende de l'exercice 1861.

Un premier à-compte de 18 francs ayant été distribué en novembre dernier, le solde du dividende, soit 22 francs par action, serait payé à partir du 15 mai prochain.

CHEMIN DE FER DE LICHTERVELDE A FURNES.

C'est le 11 mars dernier qu'a eu lieu l'assemblée générale des actionnaires.

Les résultats présentés sont loin d'être satisfaisants.

Le produit kilométrique n'a été en 1861 que de 4,114 francs brut par kilomètre.

Les recettes se sont élevées à Fr.	139,888
Les dépenses, à.....	154,793
Il y a donc un excédant de dépenses de.....	14,905

Heureusement, les actionnaires sont en

partie protégés par la garantie du gouvernement belge, laquelle fonctionne régulièrement. Nous voyons se produire ici l'inconvénient des lignes trop courtes, que les frais généraux surchargent outre mesure.

Ainsi, pour cette petite ligne de 78 kilomètres, les frais généraux, d'après les comptes que nous avons sous les yeux, s'élèvent à 42,770 francs.

N. Destribaud.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Assemblée générale du 16 avril 1862.

L'assemblée générale des actionnaires de la Société de Crédit industriel et commercial a eu lieu le 16 avril 1862, sous la présidence de M. le marquis d'Audiffret, président du Conseil d'administration, qui a donné lecture du compte rendu des opérations de l'année.

Nous examinerons ultérieurement la marche et les résultats des diverses opérations de cette institution de crédit. Il nous suffit de constater ici que le dividende a été fixé, comme l'année dernière, à 11 francs par action, dont 5 francs ont été déjà payés, et dont le solde, soit 6 francs, sera payé à partir du 1er mai prochain.

L'assemblée générale a approuvé les comptes présentés par le Conseil d'administration, réélu les trois administrateurs sortants, MM le baron Portalis, Ferdinand Barrot et Gérard West; réélu censeur M. Germain Thibault, et nommé censeur M. Victor Dillais en remplacement de M. Eugène Lefebvre, démissionnaire.

F. Grimaud.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES PAQUEBOTS TRANSATLANTIQUES.

Le départ du premier paquebot de la Compagnie générale transatlantique (ancienne Compagnie générale maritime) pour le Mexique a eu lieu le lundi 14 avril du port de Saint-Nazaire. Des fêtes splendides ont eu lieu à Nantes et à Saint-Nazaire à cette occasion; il y a eu trois banquets consécutifs: le premier, offert par la chambre de commerce de Nantes aux directeurs de la Compagnie générale transatlantique; le deuxième offert à bord du paquebot *la Floride* par M. Emile Pereire, au nom de la Compagnie; le troisième, dans la gare maritime du chemin de fer d'Orléans, offert par la ville de Saint-Nazaire à MM. Pereire, à la Compagnie générale transatlantique et à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans.

Plusieurs discours ont été prononcés; nous ne pouvons les reproduire faute d'espace; M. Emile Pereire s'est félicité justement « après avoir eu l'insigne bonheur, au début de sa carrière, il y a trente ans, d'entreprendre la fondation du premier chemin de fer à grande vitesse ayant son point de départ à Paris, et de faire, quinze ans plus tard, sur le même chemin, la première application, en France, de la télégraphie électrique, de pouvoir présider à l'organisation de ces grands services qui effacent les distances entre les deux mondes, et vont de plus en plus approprier à nos besoins, au développement de nos relations commerciales, aux progrès de notre industrie, à nos relations de famille et de plaisir, les découvertes de Cristophe Colomb. »

M. Vandal, conseiller d'État, directeur général des postes, a porté la santé du président de la Compagnie transatlantique; il l'a fait en termes qui méritent d'être remarqués :

« Pendant les dernières années qui viennent de s'écouler, le monde économique a vu se développer une force plus puissante que celle de la vapeur et de l'électricité, c'est la force de l'association des capitaux. Le crédit, inconnu aux sociétés antiques, timidement accueilli à sa naissance par les sociétés modernes, est devenu aujourd'hui l'un des éléments de la prospérité des empires. Contenu dans ses témérités par l'autorité des gouvernements, éclairé sur ses illusions par les leçons de l'expérience, il est le créateur de ces grands appareils de richesse et de civilisation que chaque jour voit s'élever. Le signe le plus certain de l'énergie, de la vitalité et de la richesse d'un peuple, c'est l'entreprise et l'accomplissement des travaux publics; c'est par là que les Romains sont restés grands et que les Etats-Unis ont su le devenir. Or, la condition première de l'accomplissement de ces travaux, c'est l'intervention du crédit. Le despotisme des Pharaons a construit les Pyramides; la foi du moyen âge a bâti les cathédrales de Cologne et de Strasbourg, mais de nos jours, c'est le crédit qui percera l'isthme de Suez. »

La péroraison de ce discours a surtout frappé l'auditoire : « Honorons donc, Messieurs, a dit M. le directeur général des postes, les porte-étendards de ce glorieux pavillon de la paix qui a aussi ses conquêtes; que nos acclamations les consolent de bien des tristesses; soyons, non pas ingrats comme des contemporains, mais équitables comme la postérité, et portons affectueusement et cordialement un toast à celui qui fut le promoteur des entreprises utiles que nous lèguerons à nos enfants, à M. Emile Pereire. »

A un toast porté par le président de la chambre de commerce à la Compagnie d'Orléans, M. le baron de Richemont, sénateur, l'un des administrateurs de la Compagnie, a répondu :

« Messieurs, je ne comptais plus prendre la parole; mais en présence de la gracieuse provocation qui vient d'être adressée à la Compagnie d'Orléans, en présence des choses si justes, si bien senties qui viennent d'être dites du premier de ses fonctionnaires, de cet homme éminent et modeste, de cet homme qu'aiment tous ceux qui le connaissent, de mon ami M. Didion, je ne puis garder le silence; je laisserai parler mon cœur. Je suis sûr que son langage sera bien compris de tous ceux qui m'écoutent.

» Messieurs, l'enfant bien-aimé de la maison, le Benjamin, c'est le plus jeune, celui dont la faiblesse a le plus besoin d'être entourée d'une incessante sollicitude. Saint-Nazaire me permettra cette comparaison que me suggèrent sa jeunesse et notre sympathie. Née d'hier, mais pleine de sève, votre jeune cité n'a-t-elle pas le droit de demander à la Compagnie d'Orléans de lui donner un appui quasi-maternel? Cet appui, Saint-Nazaire l'en récompensera largement au jour de sa splendeur.

» La Compagnie d'Orléans a bien compris, elle sait qu'elle peut, dans une certaine mesure, favoriser l'épanouissement de votre force, de votre vie; mais celui qui tient dans ses mains le sort de votre ville, celui de qui dépend seule la réalisation prochaine de vos grandes destinées, c'est le gouvernement. Il connaît vos besoins, il vous a beaucoup promis, et ses promesses commencent déjà à recevoir leur exécution. Pendant qu'il fera creuser le second bassin, pendant qu'il complétera votre grande organisation maritime par la création de tous les grands établissements accessoires dont vous regrettez chaque jour d'être encore privés, une administration locale vraiment prévoyante saura, nous n'en doutons pas, utiliser, en vue de l'avenir, la puissance des forces collectives, et dirigera dans un même esprit les efforts individuels.

» Nous vivons, Messieurs, sous un prince ami du progrès rapide. Saint Nazaire peut devenir l'une des merveilles de ce règne merveilleux. Espérez donc, mais que votre espérance ne soit pas inactive : aidez-vous, habitants de Saint-Nazaire, et l'Empereur vous aidera!

» Je bois à la grandeur prochaine du port de Saint-Nazaire! »

Ces éloquentes paroles, qui expriment avec tant d'élévation la mission dévolue à la plus ancienne de nos Compagnies de chemins de fer, ont été couvertes d'applaudissements.

Il nous reste à expliquer pourquoi l'ouverture de la ligne transatlantique du Mexique a précédé celle de New-York et celle des Antilles. Dans la pensée primitive du gouvernement, la ligne du Mexique n'était qu'une annexe de la ligne principale des Antilles, et l'article 15 du cahier des charges accordait à la Compagnie un délai de six ans pour mettre en activité l'embranchement de la Martinique à Santiago-de-Cuba, la Vera-Cruz et Tampico. Mais les circonstances politiques ayant fait sentir le besoin immédiat de communications régulières et rapides avec le Mexique, une convention nouvelle est intervenue le 17 février dernier entre M. le ministre des finances et la Compagnie générale transatlantique; aux termes de cette convention, la Compagnie s'est obligée à exécuter, à partir du présent mois d'avril, un voyage mensuel, aller et retour, de Saint-Nazaire à la Vera-Cruz, avec escale à la Martinique et à l'île de Cuba, chaque voyage comprenant 1,881 lieues marines et 2/3 pour l'aller et autant pour le retour, ensemble 3,763 lieues 1/3 par voyage complet, soit 145,160 lieues pour les douze voyages annuels, et à affecter à ce service quatre bâtiments à vapeur, savoir: deux bâtiments de 450 à 500 chevaux et deux bâtiments de 250 chevaux, dont la vitesse moyenne est fixée à 9 nœuds.

A titre de rémunération pour ce service, et jusqu'à la mise en exploitation complète de toutes les lignes concédées, il est alloué à la Compagnie une subvention de 310,000 francs par voyage complet, aller et retour, de Saint-Nazaire à la Vera-Cruz.

En conséquence, la *Louisiane* est partie le 14 avril; deux autres paquebots, la *Floride* et la *Vera-Cruz*, sont prêts à prendre la mer. Les aménagements de ces navires, entièrement construits en fer, ne laissent rien à désirer, et les paquebots français obtiendront, c'est la conviction générale, la préférence des voyageurs du continent, qui, jusqu'à ce jour, étaient obligés d'aller s'embarquer à Southampton ou dans les autres ports occidentaux de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

Auguste Vitu.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

A la fin de notre article sur le Crédit mobilier espagnol, publié dans l'avant-dernier numéro, nous annoncions qu'il était vaguement question dans le public de l'arrivée à la direction du Mobilier espagnol d'un homme éminent dans les affaires.

Des renseignements pris à une source certaine nous permettent de faire savoir à nos lecteurs qu'il n'est pas question d'apporter la moindre modification dans la direction actuelle de cet établissement de crédit.

E. Bonnaud.

BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS.

Le budget du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour 1863, s'élève à 72,086,400 francs ; c'est une augmentation de 2.114,000 francs sur 1862. Cette somme se répartit ainsi :

1° Administration centrale....	1,296,950
2° Personnel des services des travaux publics.....	9,412,100
3° Agriculture.....	3,646,300
4° Commerce, industrie, etc...	7,656,050
5° Ponts et chaussées et mines.	50,075,000
	72,086,400

Le budget ordinaire comprend de plus, mais pour ordre seulement, les dépenses sur ressources spéciales, à savoir :

1° Contrôle et surveillance de chemins de fer.....	1,470,000
2° Secours pour perte matérielle et événements malheureux.....	2,093,500
3° Frais de surveillance des Sociétés commerciales, etc.....	79,900
	3,623,400

Les frais de contrôle et surveillance des chemins de fer et des Sociétés commerciales sont remboursés à l'Etat par les Compagnies contrôlées et surveillées ; quant aux secours, le montant en est fourni par un centime additionnel aux contributions foncière, personnelle et mobilière.

Vient ensuite le budget extraordinaire. C'est le plus intéressant pour nous. Il comprend deux sections, savoir :

1° Routes et ponts, canaux, rivières, ports, travaux agricoles, etc.....	40,569,300
2° Etablissement de grandes lignes de chemins de fer.....	40,436,200
Total...	81,005,500
Les crédits accordés pour 1862 n'étaient que de.....	65,810,000
Augmentation au budget de 1863	15,195,500

Pour les chemins de fer seuls l'augmentation sur 1862 est de 5,356,200 fr., les crédits alloués pour 1862 n'étant que de 35,080,000 francs.

Voici la répartition de ces crédits entre les différentes lignes de chemins de fer entrepris par l'Etat ou à sa charge :

1. Rennes à Brest.....	4,000,000
2. Toulouse à Bayonne.....	7,000,000
3. Perpignan à Port-Vendres..	3,000,000
4. Grenoble à Montmeillan...	3,000,000
5. Annecy à Aix.....	4,500,000
6. Thonon à Colonges.....	3,000,000
7. Caen à Flers.....	3,000,000
8. Mayenne à Laval.....	600,000
9. Epinal à Remiremont.....	300,000
10. Enneville à Saint-Dié.....	1,500,000
11. Strasbourg à Bar.....	200,000
12. Haguenau à Niederbronn,..	100,000
13. Chemin de Ceinture (R. G).	4,000,000
14. Niederbronn à Thionville...	800,000
15. Louviers à Rouen.....	300,000
16. Annonay à Saint-Rambert..	500,000
17. Dijon à Langres.....	460,000
18. Châtillon-sur-Seine à Chaumont.....	500,000
19. Chaumont à Toul.....	700,000
20. Saint-Girons à Tarbes.....	500,000
21. Clermont à Montbrison....	700,000
22. Commentry à Gannat.....	700,000
23. Dieuze à Avrincourt.....	500,000
24. Sainte-Marie-aux-Mines à Schelestadt.....	200,000
25. Boulogne à Calais.....	500,000
26. Etudes.....	76,000
Total égal.....	40,436,200

Les allocations générales ou évaluations de dépenses de ces divers chemins montent à 271,040,000 francs.

Ces dépenses, approximation au 31 décembre 1862, atteindront.....	97,435,000
Les crédits demandés pour 1863 s'élèvent à.....	40,436,200
Ensemble.....	137,871,200
Il restera donc à ouvrir, au delà de 1863, des crédits montant à.	133,168,800
Somme égale à la dépense totale.....	271,040,000

F. GRIMARD.

CHRONIQUE

SERVICE DE L'INDO-CHINE. — On lit dans le *Salut public* de Lyon, du 17 mars :

La Compagnie des Messageries impériales, concessionnaire d'un service postal de navigation entre Suez et la Chine, avec des embranchements sur la Réunion, les Indes françaises, néerlandaises et espagnoles, est, dès à présent, en mesure d'entreprendre, avec trois grands vaisseaux de 500 chevaux, l'*Impératrice*, le *Donnai* et le *Cambodge*, un service provisoire entre Suez et Calcutta.

Cette circonstance a amené la chambre de commerce de Marseille à demander que ce service partiel et provisoire fût immédiatement mis en activité, sans attendre l'installation complète et définitive de la ligne entière. Elle a fait observer, avec raison, que le service qui fait l'objet de la concession accordée par le décret du 22 février 1861 est une œuvre immense, sans précédent en France, et à laquelle il est fort heureux qu'on puisse préluder, à titre d'espérance, par la mise en activité d'une partie du service, sans compter que le commerce français, et notamment celui de Marseille, profitera immédiatement des avantages offerts par ce service provisoire.

Lyon n'a pas, dans cette question, moins d'intérêt que Marseille. Notre fabrique de soieries est la première place de consommation en soies du globe, et pourtant le principal entrepôt de cette matière première n'est pas à Lyon, mais à Londres. C'est là une situation anormale, illogique, et, de plus, onéreuse pour notre fabrique, qui se trouve pour ses approvisionnements en soie, à la discrétion des maisons anglaises.

Un des moyens les plus sûrs de remédier à cette situation, dont on se plaint depuis longtemps, est certainement la mise en activité du service dont nous parlons. Aussi faisons-nous les vœux les plus vifs pour que les pourparlers existant actuellement entre la Compagnie des Messageries impériales et le gouvernement aboutissent le plus tôt possible, conformément à la demande de la chambre de commerce de Marseille.

TRANSFORMATION DE MARSEILLE. — On écrit de Marseille au *Pays* :

Les grands travaux qui, dans quelques années, doivent transformer une partie de notre ville, se poursuivent avec un remarquable ensemble. Les terrains sur lesquels s'élèvera la nouvelle préfecture sont presque entièrement déblayés, et dans quelques jours le travail des fondations commencera. Les belles constructions de la rue de Noailles, qui doivent prolonger la Canebière, s'élèvent avec une rapidité toute parisienne.

L'autre extrémité du vieux port, le port Saint-Nicolas, qui forme encore obstacle à la plus magnifique perspective, va bientôt disparaître sous le marteau des démolisseurs. Quand cette *bastide* de Louis XIV aura été renversée ras du sol, le regard pourra plonger des hauteurs des Chartreux jusqu'au fond de la rade, à une distance de 8 ou 10 kilomètres.

Sur un autre point, les chantiers pour le percement de la rue Impériale ne tarderont pas à être ouverts. Hier a eu lieu la première réunion du jury qui doit s'occuper des opérations d'expropriation des terrains nécessaire pour l'établissement de cette grande artère qui va faire pénétrer à grands flots l'air et la lumière au cœur de nos vieux quartiers.

L'immense bâtiment des docks est presque terminé et la métropole commerciale de la France pourra bientôt s'enorgueillir d'un établissement digne de figurer à côté des docks de Londres et de Liverpool. Tout autour on poursuit les travaux de nivellement des vastes terrains sur lesquels ne tarderont pas à s'élever les constructions que l'achèvement prochain du port Napoléon rendra indispensables et qui serviront un jour de retraite aux habitants de la vieille ville, lorsqu'elle sera percée en tous sens par des voies de communication larges et bien aérées.

Il suffit de jeter un regard rapide sur les divers travaux qui occupent des milliers de bras pour juger de la part que prend la ville de Marseille au grand mouvement dont tous les grands centres de population sont aujourd'hui le théâtre. La capitale du Midi tient à honneur de marcher la première après Paris dans cette voie féconde.

ALGÉRIE. — La commission anglaise déléguée par les capitalistes de Manchester pour assainir les marais de la Macta et y créer de vastes plantations cotonnières, est arrivée à Oran. Les membres de la Commission, accompagnés de M. le vice-consul anglais, se sont transportés immédiatement sur les terrains de la future exploitation. M. le général commandant la division avait donné les ordres nécessaires pour que toutes les autorités locales, militaires ou indigènes, facilitassent, dans la mesure de leur pouvoir, la mission des explorateurs étrangers. La commission a séjourné quatre jours à la Macta, parcourant les marais en tous sens, étudiant le pays et ses conditions climatériques, analysant les divers terrains, s'entourant de tous les renseignements désirables, de manière à éclairer la religion de leurs commettants. Dès aujourd'hui, ils estiment à deux millions à peu près les travaux nécessaires pour établir un barrage, creuser des canaux d'irrigations et un vaste réservoir à la Macta, et opérer ainsi le desséchement des marais stérilisés par les siècles et l'incurie des hommes. Cette dépense considérable ne semble pas dépasser les prévisions de la commission ; leur société est fondée au capital de 25 millions.

Inutile de dire avec quel intérêt la province d'Oran suit cette démarche des capitalistes anglais pour apporter le concours de leur activité et de leurs capitaux à l'exploitation des éléments de richesse qui abondent sur le sol algérien.

La province d'Oran, particulièrement, produit des espèces de coton, même les plus rares et les plus recherchées. Dans toutes les expositions, ce sont ses échantillons de cotons qui ont obtenu les plus brillantes récompenses des jurys.

Mais il ne suffit pas que le coton pousse en Algérie, il faut aussi que sa culture y soit développée dans les plus larges proportions, et que le cultivateur puisse livrer ses récoltes au prix du commerce; il faut enfin que les cotons algériens prennent rang sur les marchés européens et y fassent reconnaître leur nationalité. Pour cela, il faut ce qui manque essentiellement à la production de la richesse en Algérie: des capitaux et des bras; il faut la puissance de l'association, une exploitation embrassant de vastes territoires, et surtout cet esprit qui vivifie et féconde toutes choses dans l'ordre matériel.

Les chemins de fer en Algérie, l'association de Manchester dans les marais de la Macta sont appelés à produire ces merveilles. Joignons donc nos vœux à ceux de la province d'Oran, qui attend avec une juste impatience le premier coup de pioche des grands travaux dont elle espère fortune et prospérité.

TURQUIE. — Voici comment s'établit le bilan des finances turques :

Revenus.

Recettes du budget de 1862.....	279,113,813
Impôts et revenus nouveaux en 1862..	81,710,200
Evaluation de la diminution à opérer en 1862 dans les dépenses des divers départements ministériels.....	17,142,000
Total général des recettes.....	377,966,013

Dépenses.

Dépenses générales du budget en 1862	318,477,198
Intérêts, amortissement, commission, de l'emprunt projeté	17,142,000
Intérêts de 400,000 bourses à emprunter dans l'empire	2,742,720
Intérêts des rentes à créer pour la consolidation de la dette flottante	17,142,000
Total général des dépenses	355,503,918

Si l'on déduit cette dernière somme de la première, on trouve un excédant des recettes sur les dépenses de 22,462,077 francs.

Cet excédant est obtenu au moyen des nouvelles taxes sur les sels et le tabac, puis par une légère augmentation des impôts existants déjà.

Voici comment sont évalués les rendements des nouveaux impôts :

Tabacs	14,428,000
Sel	13,713,600
Papiers timbrés	4,571,200
Patentes en droits sur les spiritueux	4,571,200
Excédants sur les revenus des Vacoufs	3,438,400
Contributions directes à Constantinople	2,285,600
Forêts et mines	1,142,800
Augmentation résultant des nouveaux tarifs et traités de commerce	22,856,000
Augmentation sur le *Verghi* général	5,714,000
Augmentation sur les dîmes	8,571,000
Fers à cheval	1,142,800
Mutation de propriétés (*Tapous*)	2,285,600
Total général	81,710,200

EMPRUNTS DIVERS A LONDRES.—L'emprunt turc a été couvert à Londres avec une facilité qui a dépassé toutes les espérances. Le *Standard* assure que si les bureaux de l'administration de l'emprunt étaient restés ouverts un jour de plus, le chiffre des sommes offertes pour cette opération se serait élevé au moins à 1 milliard.

Trois autres emprunts vont être lancés sur le marché anglais. Le premier, dit emprunt péruvien, de 50 millions, a pour banquiers : MM. Hegwood, Kennard et C°, et MM. Lévis Hariwod et C° pour agents de change. Il sera émis au taux de 90 à 4 1/2 0/0 d'intérêt. Les versements s'effectueront en sept mois et les garanties spéciales données par le Pérou sont la vente du guano en Angleterre et en Belgique, qui rend annuellement une somme de 22 millions environ.

A l'emprunt péruvien succèdera immédiatement celui de l'Égypte, de 40 millions, puis enfin celui de Venezuela, dont les bases préliminaires sont arrêtées.

L'Angleterre, en émettant sur son marché cette suite d'emprunts, qu'elle garantit au besoin, assure, d'une manière plus puissante et plus efficace qu'avec des canons rayés, sa prépondérance sur les puissances qui ont recours à elle en matière de finances.

CANAL DE SUEZ. — On lit dans la *Gazette de Trieste*, du 5 avril :

Nous devons à M. de Lesseps lui-même les renseignements suivants sur l'état des travaux du canal de l'isthme de Suez. Le percement des dunes de El-Ferdane avance rapidement, et, sous peu, la Méditerranée sera en communication avec le lac de Timsah. Ce lac est situé à moitié chemin de Port-Saïd à Suez.

Quant au canal maritime du lac Timsah jusqu'à Suez, il sera construit d'ici à huit ou neuf mois, de sorte qu'avant la fin de l'année sera établie la communication provisoire entre les deux mers.

Une deuxième année suffira pour donner au canal la largeur de 22 mètres et la profondeur de 2 mètres et demi, pourvu toutefois que le nombre des ouvriers reste le même.

Les travaux de Port-Saïd avancent rapidement. Cette localité florissante est entourée à présent d'un canal particulier, ce qui facilite singulièrement les travaux. La compagnie du canal de Suez possède actuellement 1 vapeur et 18 bâtiments à voiles de 2,368 tonneaux.

Depuis sa création, elle a fait construire 209 maisons d'habitation d'une surface de 21,761 mètres carrés ; 55 magasins de provisions, 9,287 mètres ; 22 hangars, 1,923 mètres carrés ; 122 baraques, 4,278 mètres, et 7 villages arabes, 12,335 mètres.

LE SOUTERRAIN DE VIERZY. — Le *Journal de Soissons* donne les détails suivants sur les travaux d'exécution du souterrain de Vierzy, section du chemin de fer de Paris à Soissons :

Six opérations successives et distinctes ont été nécessaires :

1° Exécution de sept puits dits de *tracé* ou d'*aérage*, descendus depuis la surface du sol jusqu'au niveau du chemin de fer, sur une profondeur de 40 à 50 mètres chacun ; ils ont été disposés, dans leurs positions respectives, suivant le tracé arrêté pour le souterrain qui a été figuré à cet effet à la surface du sol ; ces puits ont été creusés en grande partie dans la roche calcaire, et ont été définitivement conservés pour l'aérage du souterrain, qui est parfaitement ventilé ;

2° Exécution d'une galerie, dite d'*axe*, de 3 mètres de largeur et hauteur, reliant tous les puits entre eux au niveau du chemin de fer, et dirigée en courbe suivant le tracé du chemin de fer lui-même ; cette galerie a été établie sous la roche, au travers des sables ou argiles sur lesquels cette roche repose ; cette position correspondait en général au niveau du haut de la voûte ;

3° Une fois la galerie d'axe établie de part en part du coteau, on s'est occupé de l'élargir en tous sens, en soutenant les roches du ciel par des étaiements, de manière à déblayer le volume de terre nécessaire à l'emplacement de la voûte ; ce travail, dit *battage au large*, a été attaqué par six ateliers distincts, dont deux grands puits d'extraction placés à chaque tiers de la longueur du souterrain ; dans ces puits, les matériaux et les terres étaient manœuvrés à l'aide d'un ingénieux mécanisme à contre-poids hydraulique, avec machines à vapeur ;

4° Placement de cintres en bois dans les parties ainsi élargies, et exécution de la voûte sur ces cintres ; la voûte s'exécutait par parties successives de 2 mètres de longueur, dites *anneaux*, entreprises au fur et à mesure de l'établissement des déblais ;

5° A l'abri de la voûte ainsi exécutée, on a creusé le terrain en contre-bas sur toute la hauteur des pieds-droits, qui ont 2m,50. Les portions de voûte correspondant à ces creusements demeuraient ainsi supportées seulement sur les pieds-droits en terre réservés au-dessous : on consolidait par des étrésillons placés entre ces pieds-droits en terre, tous les points où cela était reconnu nécessaire. Les déblais, à l'aide de wagons et voies de fer, étaient, comme ceux de l'emplacement de la voûte, enlevés tant par les têtes que par les puits d'extraction.

Une fois la majeure partie des déblais ainsi exécutée, comme la voûte ne pouvait rester sans danger longtemps soutenue sur les pieds-droits en terre laissés, on a préparé l'exécution des pieds-droits maçonnerie. Pour cela, on a creusé le sol au-dessous des retombées de la voûte en le minant peu à peu avec prudence.

Ce travail de mine ou reprise, entrepris sous une seule retombée de la voûte à la fois, s'est fait par petite longueur de 3 mètres au plus, en étayant et en soutenant constamment sous les terres par des *blindages* en madriers. Dès que le déblai d'une longueur de 3 mètres est prêt, on se hâte d'y maçonner le pied-droit de manière à soutenir le plus tôt possible cette portion de voûte qui, depuis l'achèvement du minage en reprise, était en quelque sorte suspendue en l'air, ne se soutenant sur 3 mètres de long que par la seule cohésion des maçonneries.

Dès que toutes ces portions successives de pieds-droits de 3 mètres de longueur, qu'on nomme *reprises*, ont été réunies toutes ensemble, le souterrain a été fait et revêtu, et il n'est plus resté qu'à y faire la voie.

Le souterrain de Vierzy a été exécuté presque en entier dans les couches d'argile et sables verts comprises entre la formation de craie et celle des calcaires grossiers des terrains dits *tertiaires* ; néanmoins, à raison de quelques irrégularités dans le niveau de ces calcaires, le sommet de la voûte a pénétré parfois dans cette roche dont il a fallu faire l'extraction pour y loger ce sommet de voûte.

Il est établi en pente de 3 millimètres par mètre, en descendant vers Soissons : cette pente permet l'écoulement des eaux assez abondantes que la masse calcaire laisse filtrer et qui se réunissent dans le souterrain comme une vaste galerie de drainage ; de petits caniveaux en maçonnerie de briques, logés au pied des pieds-droits et dans l'épaisseur du ballast, recueillent les eaux au passage et les évacuent au-dehors dans le vallon de Léchelle.

F. GRIMAUD.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 mars 1862.

ACTIF.

Espèces en caisse	2,019,319 30	
Espèces à la Banque	1,186,318 82	3,205,638 12
Matières or et argent		311,122 95
Portefeuille : Paris	41,710,153 37	
— Province	17,661,809 38	
— Etranger	5,291,049 49	64,663,012 44
Agences dans les colonies		8,012,536 10
Agences à l'étranger		12,901,152 66
Avances sur fonds publics et actions dir.		4,952,110 63
Crédits sur connaissement et nantissem.		22,920,083 13
Correspond. : Province	4,560,361 03	
— Etranger	31,589,844 73	36,150,205 76
Comptes débiteurs des Sous-Comptoirs		2,369,909 31
Effets en souffrance. Exercice courant		161,110 07
Immeubles		520,298 07
Frais généraux		240,715 22
Divers		20,554 60
		161,628,670 87

PASSIF.

Capital		40,000,000 »
Réserve		8,137,357 83
Comptes courants d'espèces		29,271,230 07
Comptes courants d'escompte		2,134,819 63
Comptes créditeurs des Sous-Comptoirs :		
Capital	3,699,958 44	
Divers	1,225,824 22	4,725,782 66
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	10,752,802 84	
Par faillite du tribunal de commerce	298,463 01	11,051,265 85
Corresp. : Province	8,346,269 78	
— Etranger	32,471,627 76	40,817,898 50
Acceptations à payer		23,219,979 91
Rentrées, effets en souffrance. Exerc. clos		14,052 71
Dividendes à payer		100,052 71
Profits et pertes		802,381 97
Divers		1,151,616 03
		161,628,670 87

Risques en cours au 31 mars 1862.

Effets à échoir restant en portefeuille	64,663,012 44
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	22,115,822 05
	86,778,834 49

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,
PINARD.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Situation au 31 mars 1862.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque	542,729 50	
Espèces en caisse	434,282 27	977,011 77
Effets remis à la caisse		246,097 21
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours	11,520,678 23	
— de 31 à 60 —	14,680,508 62	
— de 61 à 105 —	6,554,813 22	
Etrangers	5,084,788 95	
Warrants	5,403,641 70	43,844,530 72
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragraphe 2 et 3)		2,000,000 »
Frais de premier établissement		150,000 »
Frais généraux		83,227 50
Comptes courants		3,093,099 36
Immeuble social		2,179,259 14
Versements à faire :		
1re émission	30,000,000 »	
Actions à émettre	20,000,000 »	50,000,000 »
		102,573,825 70

PASSIF.

Capital : 1re émission	40,000,000 »	
— à émettre	20,000,000 »	60,000,000 »
Solde d'immeuble à payer		600,000 »
Comptes de dépôts :		
3 0/0 à 3 jours de vue	17,280,643 01	
Comptes courants (escomptes et espèces)	22,006,367 24	39,287,010 25
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		18,008 95
Acceptations et effets divers à payer		340,785 50
Profits et pertes du dernier semestre, net		720,371 81
— nouveaux		436,981 81
Réescompte du dernier semestre		168,515 »
Intérêts et dividendes à payer, solde de 1850 et 1860		17,665 57

Intérêts et dividendes à payer, 1er semestre 1861	38,240 »
Fonds de réserve	833,187 49
Bénéfices réservés du 1er semestre 1861	61,099 26
	102,573,825 70
Effets à échoir en portefeuille	43,854,530 72
Effets à échoir en circulation avec l'endossement de la Société	3,245,377 96
Effets du Sous-comptoir du commerce et de l'industrie en circulation avec l'endossement de la Société	22,309,215 32
	69,398,124 »

Certifié conforme aux écritures :

Le sénateur président,
LE MARQUIS G. D'AUDIFFRET.

MARCHÉ INDUSTRIEL

L'ensemble des valeurs présente beaucoup de fermeté.

La semaine sainte, qui est aussi la semaine de Longchamps, a enlevé presque tous les spéculateurs à la Bourse. Cependant, malgré la nullité des affaires, il faut remarquer la solidité des cours.

Les Voitures restent fermes à 66 fr. 75; les omnibus de Londres cotés à 42 fr. 50; le Bonnard, à 37 fr. 50 sans variations; le Rivoli demandé à 145 fr., et les obligations de cette valeur à 272 fr. 50.

Le Crédit mobilier espagnol est recherché à 530 fr. La hausse ne s'est pas démentie un seul instant, et nous croyons que ces actions sont appelées à être cotées beaucoup plus haut encore.

N. DENTRIBAUD.

BULLETIN COMMERCIAL.

Heureusement pour nous, nous avons fait des restrictions dans notre dernier numéro. Nous avons trouvé tout pour le mieux samedi dernier; aujourd'hui nous avons à apprécier le démenti formel que vient de nous donner la nature. On dirait que le vent du nord, la gelée et tous les accessoires du sinistre hiver ont voulu nous donner une dernière preuve de leur puissance. Est-ce pour nous narguer et nous prouver que notre appréciation n'était pas de saison, que le printemps empiétait sur les prérogatives de l'hiver? C'est possible: « La vengeance est le plaisir des dieux. »

Par bonheur, la pluie n'a pas été de la partie, car avec elle tout était perdu, les céréales aussi bien que les fruits.

Ne nous désolons donc pas, Cérès n'est pas attaquée, Pomone a seule le droit de se plaindre.

Rien d'important à signaler cette semaine sur les marchés de Paris et des départements; nous sommes obligés de nous borner à donner les mercuriales.

CÉRÉALES. — Les farines de commerce étaient très-fermement tenues; le courant de mois ou le livrable sur mai obtenaient 69 francs; on a même traité avril et mai à 69 50; mais, à partir de ce prix, les vendeurs ont reparu et insensiblement on a traité les deux mois unis ou séparés de 69 à 68 francs.

Mai et juin avaient vendeurs en dernier lieu à 68 50.

La vente publique de la halle s'est faite sous cette influence de baisse; aussi y a-t-il eu peu d'animation.

La farine de consommation est d'une demande toujours faible. La boulangerie, qui ne prenait presque rien lorsque les prix étaient très-bas, prend encore moins aujourd'hui que la meunerie a relevé ses prix et que la cuisson est en quelque sorte réduite à sa plus simple expression. Les marques hors ligne valent 68 à 69 francs; les premières marques de rayon 66 à 67 francs; les farines de tous les pays 63 à 65 francs le sac de 159 kilogrammes.

Blés. — Les échantillons présentés par le commerce vont peu nombreux. On attend que la meunerie fasse des demandes afin de pouvoir imposer ses conditions. Les blés roux étrangers ont vendeurs de 38 à 40 francs. Les blés blancs sont tenus de 39 50 à 42 francs les 120 kilogrammes, mais à ces prix il manque d'acheteurs. On a traité de bons blés de Kœnigsberg à 39 francs, et des blés anglais à 38 50 les 120 kilogrammes.

Les rares affaires faites en blé étranger ou en blé de pays permettent de constater une hausse de 1 franc par sac sur les prix de mercredi dernier.

Avec la hausse, la culture restreint ses offres; aussi n'avons-nous pas été surpris de voir moins d'échantillons que lorsque les blés étaient à bas prix. Les porteurs de blé demandaient 40 francs des blés de choix, 39 à 39 fr. pour les bons blés, et de 36 à 37 50 pour les blés ordinaires, le tout par 120 kilogrammes. A 50 centimes de moins par sac, on a fait quelques affaires; ainsi les blés de choix ont été payés 39 à 39 50; les bons blés 37 50 à 38 50; les blés ordinaires de 35 50 à 37 francs les 120 kilogrammes réglés rendus aux usines de la meunerie du rayon.

Ces prix constituent une hausse bien acquise de 1 à 1 50 par sac, comparativement aux cours de mercredi dernier.

Seigles. — La demande n'est pas très-active pour le seigle. Il y a quelques acheteurs à 22 50, 22 75 les 115 kilogrammes réglés sur bateau à la Villette pour qualité loyale et marchande.

Orges. — Cette céréale reste calme; les petites qualités valent 16 50 à 17 francs; les bonnes marchandises de 18 à 19 francs les 100 kilogrammes. L'escourgeon se paie 19 à 19 50 les 100 kilogrammes.

Avoines. — Les avoines sont toujours d'une vente assez lente. On avait espéré que la rigueur de la température amènerait quelque amélioration dans les prix; il n'en a rien été. Les grosses avoines noires de Brie par petits lots valent difficilement ou disponible 29 50 à 30 francs; les avoines de Beauce 26 50; les avoines de tous pays 26 à 28 francs. Le tout réglé à 150 kilogrammes en gare respective d'arrivée.

(Moniteur de l'Agriculture.)

MÉTAUX. — *Cuivre.* — Les affaires continuent d'être lourdes, la spéculation se tenant toujours à l'écart et les besoins paraissant presque nuls. En cuivre des Lacs Supérieurs on a vendu 252 50, et en Chili 232 50. C'est une baisse sur les prix précédents, qui auront peine maintenant à se relever s'il est exact qu'on attende prochainement des arrivages considérables de l'Amérique et de Russie. Les laminoirs n'ont presque pas de travail; les laitonniers seuls ont des demandes, ils ont haussé de 10 francs.

Étain. — Peu de transactions. Les achats sont limités aux besoins du jour. Les fondeurs anglais ont baissé de 75 francs par tonne. On cote ici le Banca 325 à 327 50, l'anglais, 302 50.

Plomb. — Marché absolument nul. Prix 53 francs les 100 kilog. à l'acquitté.

Zinc. — Nous n'avons pas connaissance de transactions de quelque importance; le zinc brut de Silésie est tenu à 49 50 et on ne voudrait pas payer plus de 48 francs. On comprend la résistance des détenteurs en face des prétentions sur le marché de Hambourg.

(Ancre de Saint-Dizier.)

VINS. — La température s'est refroidie depuis quelques jours; il a un peu gelé, comme il est rare que cela n'arrive pas, chaque année, en avril et même au commencement de mai. Ces accidents sont toujours nuisibles à la vigne. Quelques affaires importantes ont été traitées cette dernière semaine à Bercy et à l'Entrepôt. D'ailleurs, plusieurs vignobles se plaignent du froid qui dure encore en ce moment, le matin et le soir principalement, et les prix, un instant en cours de baisse, se maintiennent fermes.

Les vins de la Loire commencent à être recherchés ici; ceux du Midi s'enlèvent assez facilement, les Roussillon particulièrement.

N. DENTRIBAUD.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 10 avril 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.	
Au 31 décembre 1861	288,006,064 »
Du 1er janvier au 31 mars 1862	21,665,600 »
Du 1er au 10 avril	1,930,000 »
PRÊTS COMMUNAUX.	
Au 31 décembre 1861	44,071,130 12
Du 1er janvier au 31 mars 1862	15,143,858 31
Du 1er au 10 avril	176,600 » »
Total	370,993,252 43
A déduire :	
Remboursements anticipés.	26,927,395 22
Reste....fr.	344,065,857 21

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

22 avril. — **Forges et chantiers de la Méditerranée.** — A 2 heures, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires.

24 avril. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

25 avril. — **Chemins du Midi.** — A 4 heures, place Vendôme, 15.

26 avril. — **Chemins du Dauphiné.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

26 avril. — **Chemin de Lyon à la Croix-Rousse.** — A 3 heures, salle Beethoven, passage de l'Opéra.

27 avril. — **Vieille-Montagne.** — A 10 heures à Angleur, Belgique.

28 avril. — **Chemin du Nord.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

28 avril. — **Compagnie immobilière de Paris.** — A 9 heures 1/2, hôtel du Louvre, 168, rue de Rivoli.

28 avril. — **Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie.** — A 3 heures, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 60.

28 avril. — **Société de la Nouvelle-Montagne.** — A 11 heures, à Engis, près Liége.

29 avril. — **Chemins de l'Est.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

29 avril. — **Chemin central suisse.** — A 10 heures, salle du Casino, à Bâle.

29 avril. — **Chemin du Centre.** — A 11 heures, au siége de la Société, rue de la Montagne, 90 bis, à Bruxelles.

29 avril. — **Crédit foncier de France.** — A 3 heures, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19.

29 avril. — **Ports de Marseille.** — A 8 heures du soir, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

29 avril. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — A 3 heures, rue Lafitte, 17.

30 avril. — **Chemins des Ardennes.** — A midi et demie, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

1er mai. — **Canal de Suez.** — A 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

7 mai. — **Compagnie générale des Eaux.** — A 3 heures, au siége de la Société.

8 mai. — **Chemin de Montblanch à Reus.** — A midi, calle del Caballero de Gracia, 23, à Madrid.

10 mai. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — A midi, au palais Salamanca, à Madrid.

10 mai. — **Chemins de la ligne d'Italie.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

12 mai. — **Chemins du Sud de l'Autriche, Lombard-vénitiens et de l'Italie centrale.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

14 mai. — **Mines et fonderies de zinc de la Silésie.** — A 3 heures, au siége de la Société, à Breslau.

15 mai. — **Crédit mobilier espagnol.** — A 1 heure, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

24 mai. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — A midi, assemblée générale annuelle et assemblée générale extraordinaire, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, à Madrid.

24 mai. — **Chemins du nord de l'Espagne.** — A 1 heure, assemblée ordinaire; à 3 heures, assemblée extraordinaire, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

26 mai. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — A 1 heure, au siége social, calle Fuencarral, 2, à Madrid.

26 mai. — **Mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — A 11 heures, chez M. Eglinger, notaire, à Cologne.

27 mai. — **Chemins autrichiens.** — Au siége de la Société, à Vienne, Minoritenplatz, 42.

29 mai. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — A midi, au siége social, à Madrid.

31 mai. — **Crédit en Espagne.** — A 1 heure, à Madrid, au siége de la Compagnie.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er avril. — **Chemin d'Orléans.** — 70 francs par action, solde du dividende de 1861. Impôt à déd., 60 c.

1er avril. — **Chemins de l'Ouest.** — 25 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déd., 37 c.

1er avril. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — 10 francs net par action, à-compte sur le dividende 1861.

1er avril. — **Chemin de Montblanch à Reus.** — 15 francs net par action.

1er avril. — **Crédit colonial.** — Intérêts sur les actions dont le premier versement a été effectué en espèces au 31 décembre 1861. 5 0/0 net.

1er avril. — **Société J.-P. Cail et Cie.** — 50 fr. par action, solde du dividende 1860-1861. Impôt à déduire, 48 c.

1er avril. — **Banque de Darmstadt.** — Paiement du coupon de dividende n° 7, soit 5 fr. 30.

1er avril. — **Banque générale suisse.** — 5 francs à titre d'à-compte sur le dividende 1861-62.

6 avril. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — 45 francs par action à titre de complément du dividende de 1861, sous déduction de l'impôt.

15 avril. — **Chemin central suisse.** — 30 francs net par action, dividende 1861.

15 avril et 15 octobre. — **Société des houillères de Commentry, Fourchambault**, etc. — 24 francs par action, soit 12 francs le 15 avril et 12 francs le 15 octobre.

16 avril. — **Mines de la Loire.** — 7 francs par action pour le deuxième semestre 1861. Impôt à déd. 10 c.

16 avril. — **Houillères de Rive-de-Gier.** — 9 fr. par action, dividende du second semestre 1861. Impôt à déduire, 15 c.

16 avril. — **Houillères de Saint-Etienne.** — 6 francs par action pour le deuxième semestre 1861. Impôt à déduire, 10 c.

16 avril. — **Houillères de Montrambert.** — 6 francs par action, solde du dividende de 1861. Impôt à déduire, 10 c.

1er mai. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — 55 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déduire, 62 c.

1er mai. — **Chemins de l'Est.** — 20 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déduire, 40 c.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

21 au 30 avril. — **Crédit agricole.** — Emission de 20,000 actions de 500 francs.

A partir du 10 juin. — **Chemin d'Orléans.** — Emission de 300,000 actions nouvelles ; souscription réservée aux porteurs d'actions anciennes.

APPELS DE FONDS.

Chemins russes. — Appel des versements en retard sur les actions et obligations.

1er mai. — **Services maritimes des Messageries impériales** (ligne de l'Indo-Chine). — Appel de 75 francs par action.

TIRAGES.

22 avril. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — Tirage d'obligations, au siége social, à Madrid.

REMBOURSEMENTS.

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations foncières et communales sorties au tirage du 22 mars.

F. G.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER ROMAINS.

Pour répondre aux questions qui lui sont journellement adressées, le Conseil d'administration croit devoir rappeler à MM. les actionnaires de la Société que, conformément à l'article 43 des statuts, les actions désormais libérées de 500 francs jouiront, à partir du 1er avril courant, d'un intérêt annuel de 25 francs, soit par coupon semestriel, 12 fr. 50 c., payables les 1er octobre et 1er avril de chaque année.

Pour le Conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,

C. JUDÉ DE LA PERRELLE.

CRÉDIT AGRICOLE.

(*Hôtel du Crédit foncier de France.*)

ÉMISSION DE 20,000 ACTIONS DE 500 FRANCS CHACUNE, FORMANT LA 2e MOITIÉ DU CAPITAL SOCIAL.

La souscription sera ouverte à Paris, rue Neuve-des Capucines, 19, du 21 au 30 avril 1862, de 10 à 2 heures.

Aux termes de l'article 6 des statuts, les titulaires des actions antérieurement émises

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 2 au 8 avril	1706	1.284.285 64	752 81	1698	1.296.801 79	763 72	»,»»	1.43	9.705 22	590 »»
Orléans*	2 — 8 —	1475	1.259.862 61	859 15	1475	1.341.225 65	909 31	»,»»	6.07	11.007 06	1256 25
Paris-Lyon-Méditerranée*	2 — 8 —	1511	2.562.963 38	1.674 63	1511	2.166.775 65	1.535 63	9.05	»,»»	22.613 77	1125 »»
Ouest*	2 — 8 —	1213	950.405 35	783 50	1213	1.008.691 20	831 55	»,»»	5.80	10.038 80	845 »»
Nord*	2 — 8 —	967	1.134.099 87	1.172 80	967	1.119.758 21	1.157 96	1.28	»,»»	16.567 29	1042 50
Midi*	2 — 8 —	798	612.020 58	766 95	798	518.641 18	649 92	18.»»	»,»»	10.076 42	782 50
Lyon a Genève*	2 — 8 —	231	117.367 01	508 09	231	127.753 47	553 04	»,»»	8.12	6.635 72	365 »»
Ardennes*	2 — 8 —	187	83.349 45	445 71	164	74.136 22	452 05	»,»»	1.42	5.990 32	447 50
Dauphiné*	2 — 8 —	134	57.967 05	432 59	134	63.175 32	471 45	»,»»	8.98	5.420 49	540 »»
Bessèges a Alais*	2 — 8 —	33	30.197 60	915 07	33	28.987 20	878 40	4.17	»»,»»	12.076 57	515 »»
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	2 — 8 —	1936	1.316.029 96	679 70	1807	1.210.486 15	648 56	4.34	»,»»	8.401 31	570 »»
Autrichiens	2 — 8 —	1324	890.295 »»	672 52	1324	922.255 »»	696 60	»,»»	3.47	8.441 31	531 25
Madrid a Alicante, Saragosse et Alicante	Madrid a Alicante	482	303.294 90	629 25	482	328.354 51	681 23	»,»»	7.64	7.989 14	542 50
	Alcazar a Ciudad	114	23.707 84	207 96	114	19.197 56	168 40	23.49	»,»»	2.184 23	»
	Madrid a Jadraque	104	31.006 16	298 13	104	28.091 85	270 11	10.37	»,»»	4.013 80	»
Barcelone a Saragosse	2 — 8 —	366	116.448 24	318 16	183	49.257 »»	269 »»	18.27	»,»»	4.183 06	327 50
Nord de l'Espagne	2 — 8 —	358	126.291 36	353 77	308	108.653 21	352 77	»».10	»».»»	4.248 78	435 »»
Central suisse	2 — 8 —	262	120.375 27	459 44	262	110.996 10	423 65	8.44	»,»»	5.461 24	495 »»
Victor-Emmanuel	2 — 8 —	214	141.166 64	659 66	214	130.020 37	635 61	3.78	»,»»	7.971 14	338 75
Saragosse a Pampelune	2 — 8 —	179	43.188 97	241 28	»	»	»	»	»	3.191 21	370 »»
Séville-Xérès-Cadix	19 — 25 mars	160	71.076 20	444 22	160	73.577 02	459 23	»,»»	3.37	4.706 59	425 »»
Ouest suisse	2 — 8 avril	150	58.247 50	388 32	118	42.843 97	363 »»	6.95	»,»»	4.375 63	187 50
Cordoue a Séville	2 — 8 —	131	38.912 95	297 05	131	41.053 55	317 97	»,»»	6.58	3.054 65	»
Guillaume-Luxembourg	26 mars 1er avril	89	28.996 52	325 80	52	10.498 63	201 89	61.37	»	3.077 71	255 »»
Portugais	19 au 25 mars	75	9.312 46	124 56	»	»	»	»	»	»	370 »»

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

ont un droit de préférence dans la proportion des titres par eux possédés à la souscription au pair des actions à émettre.

Il sera donc délivré une action nouvelle pour une action ancienne.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION :

Un premier versement de 100 francs sera fait au moment de la souscription.

La garantie de 150 francs en espèces ou en valeurs, exigée par l'article 9 des statuts, sera versée du 21 avril au 31 juillet.

Les souscriptions seront admises sur la présentation des titres de la première émission, avec déclaration signée par le titulaire.

Les actions nouvelles auront droit à la totalité du dividende de l'année 1862, sous la déduction du dividende provisoire de 2 fr. 50 c. par action qui pourra être alloué pour le premier semestre de l'exercice aux actions de la première émission, en exécution de l'article 63 des statuts. Elles seront en conséquence délivrées, sous cette seule réserve, avec jouissance du 1er janvier 1862.

Les titulaires d'actions qui n'auront pas souscrit dans les délais ci-dessus fixés (du 21 au 30 avril), seront définitivement déchus du droit à la souscription.

Les actionnaires domiciliés dans les départements peuvent déposer leurs titres et leur déclaration de souscription en faisant le versement exigible chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les actionnaires sont convoqués pour le mardi 29 avril, à 3 heures, à l'effet d'entendre le rapport du gouverneur sur la situation des affaires sociales, et de statuer sur le compte de l'exercice 1861 et la fixation du dividende.

Des lettres de convocation sont directement adressées aux deux cents plus forts actionnaires, qui, aux termes de l'article 41 des statuts, composent l'assemblée.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées au siége de la Société, à partir du 15 courant, de 10 à 2 heures.

COMPAGNIE CENTRALE DU FACTAGE PARISIEN.

CAPITAL : **2,500,000 francs.**

Cette entreprise est destinée à rendre, pour le transport des colis, des services analogues à ceux des omnibus pour les personnes.

80 bureaux-stations dans la capitale, 20 itinéraires parcourus de deux en deux heures par 50 voitures : tel est le début du Factage parisien.

330 tonnes peuvent être transportées par jour avec cette organisation. Un tonnage journalier de 175 tonnes seulement assurerait au capital un bénéfice de plus de 20 0/0.

Un arrêté de M. le préfet de la Seine concède le droit de stationnement sur 80 emplacements de la voie publique.

Le capital est divisé en 5,000 actions de 500 francs.

Le premier versement est de 200 francs par action. — Trois autres cinquièmes sont payables par fractions égales, de trois mois en trois mois, à partir de la constitution de la Société.

LES SOUSCRIPTIONS SONT REÇUES :

A Paris, chez MM. JARRY, BOURGOIN ET Ce, banquiers de la Compagnie, rue Laffitte, 48;

A la *Semaine financière*, rue Richelieu, 83;

Et au siége de la Compagnie, rue de Provence, 58.

Le relevé des souscriptions sera fait par journée, tant que la souscription ne sera pas remplie. Les demandes de la dernière journée seront seules réduites proportionnellement.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(Établie à l'Hotel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la ville de Paris, portent intérêt, Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois.....	3	0/0
Ceux de 6 à 11 mois.....	3 1/2	0/0
Ceux de 12 à 17 mois.....	4	0/0
Ceux de 18 à 23 mois.....	4 1/2	0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus	5	0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la caisse, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,

FERDINAND LE ROY.

Il vient de paraître un nouvel ouvrage de M. Alph. Courtois fils, ouvrage à la fois historique et statistique, sur les cours des effets publics français et étrangers, des actions et obligations de sociétés aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille, du 17 janvier 1797 (28 nivôse an V) à nos jours. Il se compose de quarante tableaux embrassant, par périodes quinquennales, dans un cadre où figurent plus de huit cents valeurs, tous les cours, au comptant, des principaux titres cotés sur les trois places ci-dessus désignées. Il est de la plus haute utilité pour les capitalistes dans leurs placements, les spéculateurs dans leurs opérations, et les économistes dans leurs études. — Il se vend 5 francs chez l'auteur, à Paris, 11, rue Martel.

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. BONNEAU, LAURENT (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, BARRAL, E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, PAUCHET, PAUL FÉVAL, Vte PONSON DU TERRAIL, E. FEYDEAU, GUSTAVE AYMARD, etc., etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

PRIME GRATUITE.

Ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé *gratuitement* et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr.; un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE (1860)

Autorisé par la loi du 31 mai 1859, et réalisé avec le concours de la maison Joseph Oppenheim, à Bruxelles.

Remboursement des obligations. — TIRAGE DU 1er MARS 1862.

Liste des numéros sortis.

(Le remboursement aura lieu un mois après le tirage.)

Numéro remboursé par une somme de 25,000 *francs* capital compris.

50,859

Numéros remboursés par une somme de 10,000 *francs,* capital compris.

61,504	18,199	46,308

Numéro remboursé par une somme de 4,000 *francs,* capital compris.

156,013

Numéros remboursés par une somme de 1,000 *francs,* capital compris.

80,908	90,561	161,079	170,260	16,018
80,936	74,088	16,022	96,756	150,146

Numéros remboursés par une somme de 500 *francs,* capital compris.

110,131	50,466	31,280	119,900
155,655	44,328	93,474	83,987
55,331	129,605	103,743	49,457

Numéros remboursés par une somme de 400 *francs,* capital compris.

152,140	135,485	49,717	140,062	29,418
63,887	19,360	18,348	70,078	172,151
49,500	116,600	91,600	174,738	86,690

Numéros remboursés par une somme de 200 *francs,* capital compris.

108,035	5,795	68,670	55,046	53,273
118,002	13,026	485	90,119	28,210
40,002	93,355	29,678	55,003	60,416

Numéros remboursés par une somme de 100 fr.

344	28405	59478	88435	116836	154494
2628	28727	60719	88081	116891	155007
2837	28804	60906	88128	117808	156331
3192	29852	61001	88222	118821	157138
3413	30502	61321	88309	119030	157161
3501	30886	61331	91165	119599	158111
4002	30941	62102	92284	120073	158385
4626	31934	63076	92429	120890	158718
5276	32290	63563	92714	121058	159028
5584	32511	64193	93777	124120	159040
6526	33103	64301	94253	125284	159086
7060	33782	64751	94859	125807	160376
7819	34703	65312	94860	126515	160905
8085	34798	65628	96008	126616	161006
8500	35555	66510	98508	126633	162264
9005	35843	67084	98831	128236	162598
9050	36200	68394	99726	128489	162718
9174	36567	69027	99929	130822	162873
9722	37310	69088	100050	131550	163084
10080	37656	69125	101356	132053	163479
10202	38508	70557	101545	132367	163575
10562	39916	71240	101773	132706	163637
10739	40114	72542	102434	132580	163820
11049	40415	73524	102510	133153	164099
11416	40072	73739	102677	133287	164734
14532	41102	73857	103343	133402	165206
15183	42178	75371	103465	133575	165512
15411	43031	75520	104214	134790	165987
16282	43341	76997	104759	135084	166100
17370	44131	77162	105012	136477	166501
18145	44154	77661	106475	136723	166906
18304	44245	77670	108381	137222	167416
19014	44462	77822	108920	139532	167888
19080	45961	78241	109645	141427	168152
20055	46287	78662	109683	143322	168273
20340	46775	78697	109758	144027	168366
20191	47933	79125	109895	145087	169408
20738	48120	79020	110128	145210	170336
20890	48319	79796	110472	146221	170022
21018	50300	79973	110738	146293	170097
21358	51348	80344	111600	146027	171248
21358	53379	80524	111605	147211	171276
21790	54767	80899	111636	148225	172184
22406	55575	81125	111639	150341	173991
22744	56069	81788	112414	150681	175371
23115	57067	81996	112886	151586	174725
24410	57777	83341	113273	152122	
25034	58522	84670	115108	152158	
26273	59089	85227	115368	152941	
26544	59239	85988	115545	153878	
27478	59682	86283	116031	153906	

Les obligations ci-dessus ont droit, en outre, à 3 fr. » d'intérêt.

Le paiement des obligations sorties et des coupons d'intérêt se fera, à partir du 1er avril 1862, soit à la caisse du receveur municipal, à Lille, soit à Paris, chez M. Léopold S. Kœnigswarter, banquier, rue de Provence, 34.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1798 kilomètres.
1861. — 1698 —

14e année. — 14me semaine.

Du 2 au 8 avril 1862.

178.706 Voyageurs	381 487 16
Bagages, Marchandises, etc.	902.798 68
Total	1.284.285 84
Recettes antérieures	15.272 817 71
Total général	16.557.103 55
14e semaine de 1862	1 284.285 84
Semaine correspondante de 1861.	1.296.801 79
Différence	12.515 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	16 557 103 55
— — 1861.	16.866.422 44
Différence	309.318 89

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er au 31 janvier 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 janv. 1862	3.647.004 34
Du 1er janvier au 31 janv. 1861	3.458.907 06
Différence en faveur de 1861.	188.097 28

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 janv. 1862	1.463.835 35
Du 1er janvier au 31 janv. 1861	1.518.526 88
Différence en faveur de 1861.	55.691 53
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	132.406 75

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861… 1475 kil. — 1862. . 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861… 1475 kil. — 1862… 1475 kil

Du 2 au 8 avril 1862.

89.930 Voyageurs	390.953 12
Bagages, Marchandises, etc.	868.909 49
Total	1.259.862 61
Semaine correspondante de 1861.	1.341.225 65
Différence	81.363 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	16 281 947 78
— — 1861.	17.814.850 75
Différence	1.532.903 97

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861… 463 kil. — 1862… 663 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861… 463 kil. — 1862… 663 kil.

25.760 Voyageurs	55.915 27
Bagages, Marchandises, etc.	121.261 82
Total	177 177 10
Semaine correspondante de 1861	110.063 20
Différence	67.113 97
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.356.114 31
— — 1861.	1.396.202 33
Différence	959.911 98

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1441 kilomètres.
1861. — 1441 —

Du 2 au 8 avril 1862.

171.020 Voyageurs	622.603 20
Bagages et marchandises	1.740.300 08
Total	2.362.903 38
Semaine correspondante de 1861.	2 166.775 65
Différence	196 127 73
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	22.071.718 09
— — 1861.	25.071.551 48
Différence	3.100 166 61

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 234 kilomètres
1861. — 231 —

14.639 Voyageurs	40 660 91
Bagages, Marchandises, etc.	76.706 10
Total	117 367 01
Période correspondante de 1861.	127.733 47
Différence	10.346 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.534.970 23
— — 1861.	1.552.154 52
Différence	17.184 29

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 530 —

18.763 Voyageurs	135.699 75
Bagages et Marchandises	393.522 13
Total	529 221 88
Semaine correspondante de 1861.	411.392 20
Différence	117 829 68
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7.010 833 39
— — 1861.	4.689.213 40
Différence	2.321.619 99

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 2 au 8 avril 1862.

301.216 Voyageurs	398.705 05
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	76 921 »
— — Pet. vitesse	474.779 30
Total	950.405 35
Semaine correspondante de 1861.	1.008.691 20
Différence	58.285 85
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	12 177.041 50
— — 1861.	12.406.103 20
Différence	229 061 70

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er au 31 janvier 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

Année 1862, 900 kilomètres…	3.341.816 »
— 1861, 900 — …	3.442.374 85
Différence	100.558 85

RÉSEAU MIXTE.

Année 1862, 295 kilomètres…	306.092 27
— 1861, 295 — …	287.858 50
Différence. » — …	18.233 77

NOUVEAU RÉSEAU.

Année 1862, 18 kilomètres…	9.124 74
— 1861, 18 — …	8.323 92
Différence	800 82
Différence totale : » kilom.	81.524 26

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 2 au 8 avril 1862.

142.879 Voyageurs	353 346 31
Bagages, Marchandises, etc.	780.753 56
Total	1.134 099 87
Semaine correspondante de 1861.	1.119.754 21
Différence	14.345 66
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	16.020 607 74
— — 1861.	15.741.093 55
Différence	279.514 19

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 166 kilomètres

5.720 Voyageurs	13.512 05
Bagages, Marchandises, etc.	35 071 15
Total de la semaine	48 583 20
Semaine correspondante de 1861.	3 460 65
Différence	45.122 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	479 427 86
— — 1861.	51.304 28
Différence	428 123 58

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 794 kilomètres.
1861. — 756 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 2 au 8 avril 1862.

46.500 Voyageurs	142.699 07
Bagages, Marchandises, etc.	469.331 51
Total	612.030 58
Canaux	42.104 26
Totaux réunis	654.134 84
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	518.641 18
{ Canaux	46.007 21
Total	564.648 39
Différence	89 476 45

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	8.636 933 32
— — 1861.	7.563.303 20
Différence	1.073.630 02

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 164 kilomètres
Mars 1862.

29.454 Voyageurs	44 893 22
Bagages, Marchandises, etc.	52 734 52
Total	97 627 74
Mois correspondant de 1861	49.948 11
Différence	47 679 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	257.743 16
— — 1861.	134.978 67
Différence	122.764 49

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862 Longueur exploitée : 187 kilomètres.
1861. — 161 —

Du 2 au 8 avril 1862.

12.331 Voyageurs	21.365 49
Bagages, Marchandises, etc.	61.983 96
Total	83 349 45
Semaine correspondante de 1861.	74.136 22
Différence	9.213 23
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.120.321 70
— — 1861.	944.488 48
Différence	175.833 22

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 2 au 8 avril 1862.

Voyageurs	2.379 90
Bagages, Marchandises, etc.	27.817 70
Total	30.197 60
Semaine correspondante de 1861.	28.987 20
Différence	1.210 40
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	418.327 75
— — 1861.	809.465 50
Différence	18.862 25

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 2 au 8 avril 1862.

13.991 Voyageurs	23.839 15
Bagages, Marchandises, etc.	34.127 90
Total	57.967 05
Semaine correspondante de 1861.	63.175 32
Différence	5.208 27
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	726 659 48
— — 1861.	737 585 28
Différence	11.125 80

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Voyageurs	1.822 »
Bagages, Marchandises, etc.	1.306 »
Total	3.128 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	46.974 »

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 2 au 8 avril 1862.

72.983 Voyageurs	263.404 32
Bagages, Marchandises, etc.	851.798 61
Transports militaires	64 667 16
Total	1.179.760 09
Semaine correspondante de 1861.	1.104.951 22
Différence	74.819 37

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 320 kilomètres.
1861. — 251 —

30.325 Voyageurs	73.757 »
Bagages, Marchandises, etc.	52.454 54
Transports militaires	6.057 73
Total	136.300 27
Semaine correspondante de 1861.	105.544 53
Différence	30.724 44

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1936 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1.316 029 96
En 1861	1.210.486 15
Différence	105 543 81

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	16 341 950 12
En 1861	13 070 555 98
Différence	3.271 394 14

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 194 kilomètres.
1861. — 176 —

17.794 Voyageurs	40.254 90
Bagages, Marchandises, etc.	26.306 12
Transports militaires	13 495 92
Total	80.156 94
Semaine correspondante de 1861.	80.628 23
Différence	471 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.051.558 »
— — 1861.	888.566 29
Différence	162.991 71

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 2 au 8 avril 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 455 —

10.843 Voyageurs	73.321 51
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	11 167 57
— (Petite vit.)	218.195 92
Total de la semaine	303.294 95

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres.
1861. — 104 —

8.615 Voyageurs.	19.400 12	31.000 16
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.656 80	
Marchandises. (Petite vitesse)	9.943 24	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862 Longueur exploitée : 111 kilomètres.

3.315 Voyageurs	8.912 12	23.707 84
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	725 05	
Marchandises. (Petite vitesse)	14.070 67	

Total des trois lignes réunies.	358 008 90
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	4.167.191 64
Total général des recet. en 1862.	4.525.200 54
— — 1861.	4.646.864 89
Différence	121.664 35

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 2 au 8 avril 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	280 642 50
[illegible] quintaux Marchandises	609 652 50
Total	890 295 »
Semaine correspondante de 1861	922.255 »
Différence	31.960 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	11.181.312 50
— — 1861	12.849.162 50
Différence	1.667.850 »

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 254 kilomètres.
1861. — 254 —

Du 2 au 8 avril 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	36.103 14
Marchandises	70.939 75
Total	107.042 89
Produit annuel par kilomètre	18 108 »

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	10.676 53
Marchandises	8.571 83
Total	19 248 36
Produit annuel par kilomètre	20.073 »
Total de la semaine	126 291 25
Semaine correspondante de 1861	108.653 21
Différence	17 638 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.483.084 27
— — 1861	1.383.423 67
Différence	99.660 60

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 805 kilomètres.

Du 26 février au 4 mars 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

15.194 Voyageurs	113.712 16
Marchandises	164.038 10
Total	277.750 26
Recettes antérieures en 1862	2.156.582 98

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 6 au 12 avril 1862.

28.650 Voyageurs	33 180 »
Bagages, Marchandises, etc	30.980 »
Total	64.160 »
Semaine correspondante de 1861	60.925 »
Différence	3.235 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	808 300 »
— — 1861	762.888 »
Différence	45.412 »

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 242 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 2 au 8 avril 1862.

38.776 Voyageurs	51.816 95
Bagages, Marchandises, etc	68.558 32
Total	120.375 27
Semaine correspondante de 1861	110.996 80
Différence	9.378 47
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.423.865 06
— — 1861	1.353.660 09
Différence	70.204 97

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 19 au 25 mars 1862.

12e semaine	27.097 15
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	38 912 95
Semaine correspondante de 1861	41.653 55
Différence	2.740 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	480 290 70
— — 1861	416.218 45
Différence	64.072 25

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 301 kilomètres.

Du 2 au 8 avril 1862.

11.469 Voyageurs	43 332 13
Marchand., cargaison, équipages	73.116 11
Total	116.448 24
Semaine correspondante de 1861	49.257 »
Différence	67.191 24
Recettes depuis le 1er janv. 1862	1.531.006 04

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 2 au 8 avril 1862.

33.006 Voyageurs	50.564 45
Bagages, marchandises, etc	48.653 50
Recettes diverses	2.470 73
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	20.477 96
Total	141.166 64
Semaine correspondante de 1861	136.020 37
Différence	5.146 27
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.707.632 99
— — 1861	1.685.631 14
Différence	22.001 85

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 118.

Du 2 au 8 avril 1862.

24.822 Voyageurs	28.904 65
4.353 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	29.312 85
Total	58 217 50
Semaine correspondante de 1861	42.843 97
Différence	15.373 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	656 528 56
— — 1861	470.775 78
Différence	185.752 80

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 2 au 8 avril 1862.

Voyageurs	17.107 07
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	2 752 96
Marchandises (petite vitesse)	23.328 94
Total	43.188 97

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADERO

Longueur exploitée : 166 kilomètres.

Du 19 au 25 mars 1862.

21.002 Voyag., Bagag. et March.	71.076 20
Semaine correspondante de 1861	73 577 92
Différence	2.501 72
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	782.791 14
— — 1861	662.025 75
Différence	120.765 39
Différence kilométrique	3 37 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1861. — 52 —

Du 26 mars au 1er avril 1862.

3.908 Voyageurs	3.893 70
Bagages, articles de messagerie	505 28
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	24.597 54
Total de la semaine	28 996 52
Recettes antérieures	208.418 96
Total	237 415 48
Recettes de la semaine en 1862	28.996 52
Période correspondante de 1861	10.498 66
Différence	18 497 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	327 415 48
— — 1861	118.537 65
Différence	208.875 83

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 19 au 25 mars 1862.

Voyageurs	6.452 44
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	401 39
— (Petite vit.)	2.488 63
Total	9.342 46

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 11 kilomètres.

Mois de mars 1862	17.416 66
— — 1861	14.784 27
Différence	2.632 39

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de février 1862	2.004.264 90
Id. id. 1861	1.796.514 79
Différence, 11.56 0/0, soit	207.750 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.562.396 66
— — 1861	4.067.665 53
Différence, 12.10 0/0, soit	494.731 13

OMNIBUS DE PARIS

Du 9 au 15 avril 1862.

		Par journée d'omnibus en Paris	Par journée d'omnibus en Banlieue
Recettes	304.071 15	80 65	42 16
Semaine correspondante de 1861	304.463 05	80 74	45 75
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	4.255.833 95	70 96	41 03
Période correspondante de 1861	4.001.976 15	75 27	43 04
Différence	253.857 80	1 60	2 01

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Emission de nouvelles actions.

Conformément à la décision prise par l'assemblée générale des actionnaires, dans sa séance du 31 mars dernier, il est créé trois cent mille actions nouvelles du nº 300,001 à 600.000.

Ces actions sont exclusivement réservées aux porteurs des 300,000 titres existant actuellement, à raison de une action nouvelle pour une action ancienne.

Les porteurs d'actions de jouissance ont les mêmes droits que les porteurs d'actions entières pour la souscription des nouveaux titres.

Ainsi que l'a déjà fait connaître la Compagnie, les nouvelles actions recevront, pour les exercices 1862, 1863 et 1864, un intérêt de 5 0/0 l'an sur les versements effectués.

A partir de l'exercice qui commencera le 1er janvier 1865, elles seront complétement assimilées aux actions anciennes, c'est-à-dire qu'elles jouiront des mêmes conditions d'amortissement, et qu'elles entreront en partage de tous les produits nets, à raison de 1/600,000e pour chaque action.

La souscription sera ouverte, à partir du 10 juin prochain, dans les bureaux du service central, rue de Clichy, 19.

Les versements sont fixés aux époques suivantes :

75 fr. le 1er juillet 1862;
75 fr. le 1er octobre 1862;
100 fr. le 1er avril 1863;
75 fr. le 1er octobre 1863;
75 fr. le 1er avril 1864;
100 fr. le 1er octobre 1864.

Comme la jouissance de l'intérêt attribué aux capitaux versés courra des époques ci-dessus indiquées, tout versement effectué postérieurement à ces époques sera passible d'un intérêt de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

Pour faciliter les opérations et permettre à tous les souscripteurs de régulariser leur situation en temps utile, les bureaux du service central recevront les versements dans la quinzaine qui précédera chacune des échéances plus haut mentionnées.

MM. les actionnaires auront la faculté d'anticiper, immédiatement, les trois premiers versements, afin de rendre leurs nouveaux titres négociables à la Bourse.

Des dispositions pourront être ultérieurement prises pour la libération intégrale de ces mêmes titres.

Les versements anticipés jouiront, comme les versements graduellement appelés, de l'intérêt à 5 0/0 l'an.

Cet intérêt sera payable par semestre (1er avril et 1er octobre de chaque année).

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui n'useraient de la faculté d'anticipation que dans l'intervalle de ces deux dates, auraient à tenir compte à la Compagnie de la jouissance déjà acquise sur le semestre commencé.

En se présentant pour la souscription, on devra produire, soit les certificats d'inscription nominative, soit les titres au porteur qui, seuls, donnent droit aux actions nouvelles.

Ces certificats et titres seront frappés d'une estampille constatant que le droit à la souscription est épuisé.

NOTA. Toutes les gares et stations du réseau de la Compagnie seront autorisées à recevoir et à transmettre, gratuitement à Paris, les titres qui doivent être présentés et les fonds qui doivent être versés.

Des modèles de procuration seront également mis, sans frais, à la disposition des porteurs d'actions nominatives qui désireraient charger un tiers de faire la souscription pour leur compte.

Le directeur de la Compagnie,

SOLACROUP.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Le 30 avril courant, à 11 heures du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration, rue de Clichy, 19, au tirage au sort de onze obligations, deuxième série (remboursables à 1,250 francs) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, qui doivent être amorties en 1862.

Le remboursement des numéros sortis aura lieu, à partir du 1er juillet prochain, à la caisse du service central de la Compagnie.

Le directeur,

E. SOLACROUP.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Avis aux actionnaires.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a fixé à 40 francs le dividende

de l'exercice 1861, qui sera proposé en même temps que les comptes de l'année à l'assemblée générale du 29 avril courant.

Sur cette somme de 40 francs, MM. les actionnaires ont reçu en novembre dernier un à-compte de 20 francs. Le solde du dividende, soit 20 francs par action, sera payé à partir du 1er mai prochain, sous déduction, pour les titres au porteur, de 40 c. par coupon, soit net 19 fr. 60 c.

MM. les actionnaires pourront, à partir du vendredi 25 avril courant, déposer leurs coupons dans les bureaux de la Compagnie, de 10 à 2 heures, rue et place de Strasbourg, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés.

Le coupon à détacher des titres au porteur est le n° 9.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable; ils seront payés à présentation à partir du 1er mai.

La valeur du coupon des *actions de jouissance* au porteur est de 19 fr. 70 c., impôt déduit. Le coupon à détacher de ces titres est le n° 10.

Les paiements de coupons ont également lieu en province dans les succursales de la Banque de France.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

d MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale *annuelle* et *extraordinaire* pour le samedi 26 avril courant, à 3 h., salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les actionnaires porteurs de *vingt actions* ou plus, ou de certificats d'inscription nominative du même nombre d'actions, peuvent seuls, aux termes des statuts, faire partie de l'assemblée.

Pour y être admis, il suffit de déposer, *trois jours avant celui de la convocation*, soit leurs actions au porteur, soit leur certificat d'inscription nominative, soit également toutes pièces constatant des dépôts d'actions de la Compagnie faits à quel titre que ce soit, à la Banque de France, au Sous-Comptoir des chemins de fer ou au Crédit mobilier.

Ces titres ou pièces pourront être déposés, à partir du 10 avril, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, où des cartes personnelles d'admission seront remises à MM. les actionnaires ou à leurs fondés de pouvoirs. Ceux-ci, qui doivent eux-mêmes être actionnaires de la Compagnie, devront déposer en même temps que les titres ou pièces une procuration spéciale (dont le modèle est, dès à présent, délivré dans les bureaux de la Compagnie, rue Neuve-des-Mathurins, 46, square Clary, 3.)

MM. les actionnaires sont prévenus, conformément à l'art. 35 des statuts, que cette assemblée aura à délibérer sur des propositions mentionnées en l'art. 34, et devra réunir 30 actionnaires au moins, représentant le cinquième du fonds social, pour la validité de ses délibérations.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a décidé que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires pour l'année courante aura lieu le jeudi 29 mai prochain, à midi, au siége social, à Madrid, station d'Atocha.

Conformément aux dispositions de l'art. 32 des statuts, ladite assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, sans que ce nombre puisse être inférieur à cinquante actions pour chaque déposant. Les actionnaires qui voudront faire partie de l'assemblée devront, un mois avant la réunion, déposer leurs titres :

Soit à Madrid, dans la caisse sociale;

Soit à Paris, chez MM. de Rothschil frères.

Lors de la remise de leurs titres, MM. les actionnaires recevront un récipissé nominatif indiquant la date du dépôt.

Dans le cas où plusieurs actionnaires seraient porteurs d'un même nombre d'actions, on suivra l'ordre d'inscription.

Conformément à l'art. 46 des statuts, l'assemblée générale sera appelée à fixer, sur la proposition du conseil d'administration, le chiffre du dividende à répartir.

GRANDE SOCIÉTÉ

DES CHEMINS DE FER RUSSES.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le mardi 15/27 mai prochain, à 1 heure précise, à Saint-Pétersbourg, dans le local qui sera indiqué sur les cartes d'admission.

Aux termes des statuts nouveaux, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires possédant au moins 40 actions. Les actionnaires pour avoir le droit d'assister à l'assemblée doivent déposer leurs titres avant le 5/17 mai, à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P.

DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Les administrateurs de la Compagnie ont l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle est convoquée pour le mardi 27 mai 1862, au siége de la Société, à Vienne, Minoritenplatz, 42, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration et de délibérer sur l'approbation des comptes de l'exercice 1861.

L'assemblée générale se compose des actionnaires possédant au moins quarante actions.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est pas lui-même membre de l'assemblée générale.

Des modèles de pouvoirs, approuvés par le conseil, seront remis aux actionnaires qui le désireront par la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

MM. les actionnaires qui désirent prendre part à l'assemblée générale, doivent déposer leurs actions ou leurs certificats de dépôt, avant le 13 mai 1862, à Vienne, à la caisse centrale de la Société; à Paris, à la caisse de la Société générale de crédit mobilier. Il leur sera délivré en échange des cartes d'admission nominatives et personnelles.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

MM. les porteurs d'obligations nouvelles sont prévenus que le tirage au sort de celles qui devront être remboursées le 1er mai prochain, aura lieu, au siége social, à Madrid, calle del Caballero de Gracia, 23, le 22 avril courant, à 1 heure du soir, en séance publique du conseil d'administration.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

CIUDAD-REAL A BADAJOZ

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu, le 25 mai, à Madrid, au siége de la Compagnie, Puerta del Sol, 14.

MM. les actionnaires porteurs de cinquante actions au moins qui désireront assister à cette assemblée devront déposer leurs titres, quinze avant la réunion, soit à Madrid, au siége de la Compagnie, soit à Paris, place Vendôme, 12.

SOCIÉTÉ ANONYME DU CHEMIN DE FER

DU CENTRE

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'article 46 des statuts, une assemblée générale ordinaire et extraordinaire aura lieu, au siége de la Société, à Bruxelles, rue de la Montagne, 90 *bis*, le mardi 29 avril 1862, à onze heures du matin.

Ordre du jour :

1° Rapport du Conseil d'administration sur les affaires de la Compagnie.

2° Approbation des comptes et bilan au 31 décembre 1861;

3° Résolution à prendre pour la construction de la ligne de Baume à Marchiennes.

Pour être admis à cette assemblée, les actionnaires porteurs de dix actions ou plus doivent déposer, au siége de la Société, trois jours au moins avant la réunion, les titres dont ils sont propriétaires, ou qui leur auraient été remis avec mandat par d'autres actionnaires; il leur sera délivré à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée.

Les actions pourront également être déposées chez MM. Noël et Cie, banquiers, rue du Faubourg-Poissonnière, 9, à Paris; et à la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

Le bilan de la Société, avec les pièces à l'appui, sera déposé pendant les huit jours qui précéderont et les huit jours qui suivront la réunion de l'assemblée générale, au siége de la Société, où les actionnaires, justifiant de cette qualité, pourront en prendre inspection sans déplacement.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILÉSIE

Le conseil d'administration des mines et fonderies de zinc de la Silésie a l'honneur d'informer MM. actionnaires que les dépôts d'actions pour l'assemblée générale du 14 mai, pourront s'effectuer, à Hambourg, dans les bureaux de la Norddeutschen-Bank.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE

CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

MM. les actionnaires de la Société générale sont informés que le dividende de 6 francs par action libérée de 125 francs, soit 4,80 0/0 pour le second semestre de 1861, sera payé tous les jours, de 10 heures à 2 heures, à partir du 1er mai prochain, à la caisse de la Société générale, 72, rue de la Victoire.

MM. les actionnaires de la société anglo-française des manufactures d'Aubusson et de Felletin (Sallandrouze, de Lamornaix et Cie), sont convoqués en assemblée générale, pour le mardi 29 avril 1862, à 4 heures, rue du Sentier, 10, au dépôt général des manufactures de la Société.

L'assemblée a pour objet le compte rendu des opérations de l'année, la présentation et l'approbation des comptes de l'exercice et la communication de diverses mesures d'intérêt général.

Les propriétaires de 25 actions devront, pour être admis à l'assemblée, déposer leurs titres au siége social, 23, boulevard Poissonnière, jusqu'au jeudi 24 au plus tard.

Le bureau est ouvert de 10 heures à 4 heures.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE LA MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu à Aix-la-Chapelle, au bureau de la Société, 81, rue Verbindungtweg, vendredi 23 mai prochain, à 11 heures de relevée.

L'assemblée générale se compose des actionnaires porteurs de 40 actions au moins. Les actions doivent être déposées au plus tard quatre jours avant celui de l'assemblée, soit au bureau de la Société, à Aix, chez le directeur général, soit à celui de Paris, 4, rue des Deux-Portes-Saint-Jean, où l'on remettra en échange un récépissé et une carte d'admission nominative et personnelle.

L'actionnaire ayant droit d'assister à l'assemblée peut, en vertu d'un mandat spécial, s'y faire représenter par un autre actionnaire ayant même droit.

Aix-la-Chapelle, le 10 avril 1862.

Pour le conseil d'administration,
Le directeur général,
VON KORSTEBITZ.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époque jouissance.	Dénomination.	Samedi 12 Comptant.	Samedi 12 Terme.	Lundi 14 Comptant.	Lundi 14 Terme.	Mardi 15 Comptant.	Mardi 15 Terme.	Mercredi 16 Comptant.	Mercredi 16 Terme.	Jeudi 17 Comptant.	Jeudi 17 Terme.	Vendredi 18 Comptant.	Vendredi 18 Terme.
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3095 »	»	3110 »	»	3115 »	»	3115 »	»	3105 »	»	3095 »	»
80.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	642 50	»	642 50	»	642 50	»	645 »	»	645 »	»	645 »	»
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1515 »	1505 »	1510 »	1510 »	»	1515 »	1510 »	1510 »	1515 »	1515 »	1515 »	1515 »
	500	Libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	485 25	»	485 25	»	485 25	»	485 »	»	485 »	»	485 25	»
	500	Id.	15 »	Id.	— id id. 3 0/0	482 50	»	482 50	»	482 50	»	482 50	»	»	»	482 50	»
100.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	»	98 75	»	98 75	»	98 75	»	98 75	»	98 75	»
	100	Id.	3 »	Id.	— id., 3 0/0	»	»	88 75	»	90 »	»	90 »	»	88 75	»	90 »	»
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1010 »	»	1010 »	»	1010 »	»	1010 50	»	»	»	»	»
75.000	500	330	15 »	Mai et nov.	— Oblig. commun. 340 fr. payés	»	»	427 50	»	427 50	»	427 50	»	427 50	»	430 »	»
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales, 3 0/0 t. payé	430 »	»	430 »	»	»	»	430 »	»	430 »	»	»	»
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	87 50	»	87 50	»	88 75	»	88 75	»	87 50	»	90 »	»
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	575 »	»	575 »	»	575 »	»	572 50	»	575 »	»	575 »	»
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	831 25	»	832 50	832 50	835 »	832 50	835 »	827 50	823 75	827 50	820 25	828 75
»	»	»	»	»	Crédit agricole	730 »	»	728 75	»	710 »	»	712 50	»	720 »	»	715 »	»
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	535 »	537 50	536 25	535 »	530 »	530 »	535 »	535 »	533 75	»	530 »	528 75
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
120.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	42 50	»	38 75	»	37 50	»	36 25	»	38 75	»	37 50	»
30.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	96 75	»	97 50	»	97 50	»	97 50	»	96 25	»	»	»
40.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	492 50	»	»	»	492 50	»	»	»	491 25	»	»	»
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	» »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	[illegible]	[illegible]	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	» »	[illegible]	[illegible]	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	» »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	» »	[illegible]	[illegible]	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	38 75	200.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse [illegible]	592 50	21.000	500	»	....	35 »
C	Caisse Béchet	400 »	20.000	500	»	janvier juillet	25 05
C	Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	»
A	Nu-Propriétaires	875 »	6.000	1.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	773 75	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	780 »	»	»	»	juillet	72 »
A	Omnibus de Lyon	65 »	60.000	100	100	....	néant
A	Omnibus de Londres	42 50	250.000	100	»	....	néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	66 25	100.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	608 75	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	540 »	32.000	500	100	....	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	417 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant
C	Bazin, L. Gay et Cie	302 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Cie	455 »	»	»	»	....	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	475 »	20.000	1.200	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	510 »	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1230 »	60.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	95 »	60.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	900 »	27.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	110 »	27.000	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	920 »	8.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Trois canaux	» »	19.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7500 »	[illegible]	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	770 »	11.000	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1200 »	6.000	1.000	»	janvier juillet	50 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	117 50	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	440 »	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	415 »	21.500	1.000	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	[illegible]	25.000	1.000	[illegible]	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	512 50	40.000	500	[illegible]	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	» »	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1070 »	110.000	1.110.000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1097 50	»	»	»	....	»
A	Union des gaz	55 25	20.000	250	»	janvier	néant
A	Houillères et mines de Portes	287 50	36.000	1.000	»	avril octobre	15 »
C	Gaz [illegible]	» »	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	» »	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	» »	500	1.000	»	1er juin	10 »
A	Lyon	2080 »	7.000	1.000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1825 »	2.600	1.000	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	» »	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Cie	400 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 30
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Cie	675 »	14.000	500	»	octobre avril	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	600 »	30.000	1.000	»	....	31 »
A	Decazeville (Aveyron)	2100 »	3.600	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »	18.000	1.000	»	juin [illegible]	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	625 »	25.000	500	»	juin décembre	[illegible]
C	Basse-Indre	» »	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	475 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	800 »	10.000	1.000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	800 »	6.000	1.000	»	....	35 »
C	Fourchambault	330 »	50.000	1.000	»	avril octobre	7 »
C	Marine et chemins de fer	700 »	54.000	1.000	»	mai novembre	75 »
C	[illegible]	» »	»	500	»	....	néant
C	Franche-Comté	» »	40.000	500	»	mai novembre	»
C	Méditerranée (forges et chantiers)	810 »	16.000	1.000	»	....	60 »
C	[illegible]	270 25	»	250	»	....	23 »
C	Pont-l'Évêque	210 »	»	500	»	....	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.500	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1100 »	5.000	1.000	»	septembre	95 »
A	Phénix-métallurgique	» »	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1140 »	2.400	1.2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	20.000	500	»	....	32 »
A	Grand'Combe	[illegible] 50	24.000	1.250	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	181 25	80.000	1.000	»	avril octobre	11 »
A	Montrambert	141 50	80.000	1.000	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	112 50	[illegible]	1.000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	21 »	80.000	1.000	»	avril octobre	19 »
A	Carmaux	280 »	23.000	1.000	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	1.000	»	septembre	néant
A	Chazotte	500 »	3.000	1.000	»	....	20 »
A	[illegible] et Loire	600 »	1.500	1.500	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	455 50	»	500	»	....	21 »
A	Quarégnon	170 »	6.720	250	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	415 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	[illegible]	240 »	3.000	500	»	....	»
C	Centre-du-Flénu	280 »	3.000	1.000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa (cuivre)	[illegible]	60.000	100	»	août	néant
A	Kef-oum-Théboul, id	225 »	[illegible]	1.000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	» »	10.000	1.000	»	....	néant.
C	[illegible] zinc	» »	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id	221 25	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id	» »	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id	» »	40.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie id	500 »	5.000	1.000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie id	180 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	175 »	6.000	500	»	septembre	15 »
C	Cohin id	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
A	Société Linière id	» »	1.000	500	»	....	»
C	Pont-Rémy id	880 »	5.000	1.000	»	30 avril	33 »
C	Siècle journal	» »	2.500	1.250	»	....	125 »
E	Journaux réunis id	» »	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
A	Droit id	5100 »	150	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain glaces	12700 »	2.000	1.000	»	....	700 »
A	Montluçon id	110 »	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) id	110 »	12.000	500	»	septembre	11 »
C	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id	100 »	8.000	375	»	1er octobre	néant
C	Richer et Cie, Vidanges	» »	24.000	500	»	....	30 »
C	Conducteur [illegible]	» »	50.000	100	»	31 mars	10 »
A	[illegible] et Cie	[illegible] 25	40.000	100	»	....	néant
C	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	250	»	....	15 »
»	[illegible] (E. Dupont et Cie)	200 »	5.700	500	»	févr. juillet	25 »
»	Tuilerie impériale de diamants	» »	»	»	»	....	»
	Eaux de Seine purifiées	» »	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Remboursement.	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre.	Taux de remboursement.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
»	Compagnie immobilière de Paris	271 50	»	»	»	....	»
[illegible]	Cie impériale des Voitures de Paris	» »	27.000	125	[illegible]	....	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	30.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	1870	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1175 »	1.525	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	982 50	11.685	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1030 »	8.000	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux charbonnages	252 25	6.500	300	50	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	470 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1856-57	» »	3.000	500	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	300 »	20.000	500	50	avril octobre	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	272 50	20.000	300	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	480 »	2.410	312 50	20	31 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	270 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	490 »	8.800	450	11	janvier juillet	30 »
»	Rue impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
[illegible]	Gaz de Paris	[illegible]	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
250	Union des gaz	205 »	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	290 75	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Hâvre	280 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	465 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	242 50	10.000	250	20	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 12 au 18 avril

Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 12 Compt.	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Compt.	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Compt.	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Compt.	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Compt.	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Compt.	Vendredi 18 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1267 50	1268 [illegible]	1272 50	1271 25	1270 »	1270 »	1270 25	1271 50	1260 »	1272 50	1267 50	1263 »
65.000	»	»	66 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	810 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	835 »	[illegible]
448.727	400	»	66 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1062 [illegible]	1062 [illegible]	1015 »	1014 25	1018 75	1015 »	1010 »	1012 50	1012 50	1013 25	1015 »	1012 50
41.000	400	300	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	985 [illegible]	985 [illegible]	[illegible]	985 [illegible]	985 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	985 [illegible]	[illegible]
41.057	400	»	41 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1020 [illegible]	1020 [illegible]	[illegible]	1017 50	[illegible]	1015 »	[illegible]	1010 [illegible]	[illegible]
500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	501 50	502 50	500 [illegible]	501 50	505 »	500 »	501 25	501 25	506 »	502 50	501 25	504 [illegible]
»	»	»	25 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
693.000	500	»	63 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1135 [illegible]	1132 50	1137 50	1135 [illegible]	1137 50	1131 25	1132 50	1135 »	1135 »	1133 50	1136 25	1135 [illegible]
230.000	500	»	35 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	798 75	800 »	802 50	802 50	798 75	797 50	796 25	795 »	795 25	794 25	[illegible]	[illegible]
300.000	500	»	39 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	545 [illegible]	545 »	547 50	545 »	547 50	547 50	548 75	547 50	550 »	550 »	548 75	[illegible]
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	387 50	393 75	391 25	395 »	387 50	393 75	391 25	391 50	[illegible]	391 25	391 50	[illegible]
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	555 »	[illegible]	555 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	437 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	437 50	440 »	440 »	[illegible]	445 »	[illegible]
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	437 [illegible]	433 [illegible]	[illegible]	437 50	[illegible]	437 50	442 50	442 50	442 50	442 50	443 [illegible]	443 [illegible]
12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
36.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	397 50	392 [illegible]	[illegible]	[illegible]	350 [illegible]	370 [illegible]	392 50	395 [illegible]	390 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» 0/0		Lyon-Croix-Rousse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	380 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
400.000	500	»	35 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	535 [illegible]	531 25	530 [illegible]	533 75	530 »	530 [illegible]	527 50	528 75	532 50	530 25	532 50	531 [illegible]
756.000	500	50	30 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	573 75	572 50	571 [illegible]	573 75	570 [illegible]	573 75	571 25	573 75	573 75	573 75	575 [illegible]	573 [illegible]
80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	184 25	[illegible]	190 [illegible]	[illegible]	190 [illegible]	[illegible]	190 [illegible]	[illegible]	190 [illegible]	[illegible]	184 75	[illegible]
72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	481 [illegible]	[illegible]	481 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	370 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	365 [illegible]	[illegible]
240.000	500	50	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	540 [illegible]	548 75	545 [illegible]	543 75	545 [illegible]	545 [illegible]	543 75	540 [illegible]	542 50	542 50	545 [illegible]	[illegible]
90.000	625	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	335 [illegible]	340 [illegible]	330 25	340 [illegible]	340 [illegible]	340 [illegible]	340 [illegible]	340 [illegible]	315 [illegible]	340 [illegible]	340 [illegible]	[illegible]
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	440 [illegible]	445 [illegible]	450 [illegible]	447 50	455 [illegible]	450 [illegible]	450 [illegible]	450 [illegible]	448 75	445 [illegible]	445 [illegible]	[illegible]
30.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	431 50	425 [illegible]	430 [illegible]	[illegible]	450 [illegible]	[illegible]	430 [illegible]	[illegible]	427 50	[illegible]	427 50	[illegible]
»	»	»			Gran de Valencia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Moulhbach à Remo	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	437 50	431 [illegible]	[illegible]	430 [illegible]	443 75	443 [illegible]	440 25	445 [illegible]	445 [illegible]	447 50	430 [illegible]	430 [illegible]
170.400	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	188 75	191 25	192 50	190 [illegible]	283 [illegible]	282 [illegible]	285 [illegible]	285 [illegible]	285 [illegible]	[illegible]	285 [illegible]	283 [illegible]
50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	252 50	[illegible]	255 [illegible]	[illegible]	256 [illegible]	[illegible]	252 50	[illegible]	252 50	[illegible]	253 50	[illegible]
»	»	»			Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»		janvier, juillet	Portugais	380 [illegible]	377 50	380 10	377 50	378 75	377 [illegible]	380 [illegible]	377 50	377 50	377 50	377 25	377 [illegible]
»	500	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	12	14	15	16	17	18
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838–1843	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842–1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1070 [illegible]	[illegible]
1848	13.831	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	—— 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1050 [illegible]	[illegible]
1847–1849	21.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	1065 [illegible]	[illegible]	1030 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	1052 50	1065 [illegible]	[illegible]	[illegible]
1852–1854	34.538	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	1020 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852–1856	308.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	508 75	515 [illegible]	515 [illegible]	508 75	515 [illegible]	[illegible]
1843	2.773	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	21.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	500 [illegible]	[illegible]	501 [illegible]	[illegible]
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	520 [illegible]	520 [illegible]	[illegible]
1854	102.044	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	506 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	253.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	310 »	308 75	310 »	310 »	310 »	310 [illegible]
1857	83.642	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	317 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856	265.920	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	[illegible]	317 50	317 50	317 50	317 50	[illegible]
1852–1861	1.490.020	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	311 75	312 50	311 25	315 »	315 »	[illegible]
1851–1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	318 75	312 75	317 50	317 50	316 25	[illegible]
1855	87.710	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	308 75	308 75	311 25	310 »	310 »	[illegible]
1857–1860	137.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	—— (nouvelles)	307 50	[illegible]	308 75	310 »	308 75	[illegible]
1853–1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	315 »	316 25	316 25	316 25	315 »	[illegible]
1856–1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	308 75	310 »	308 75	308 75	310 »	311 [illegible]
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	312 50	311 25	312 50	312 50	311 25	311 [illegible]
1856–1861	419.798	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	[illegible]	311 25	312 50	312 »	310 »	[illegible]
1858	22.640	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	232 50	[illegible]	[illegible]	232 50	232 50	[illegible]
1857–1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	310 »	[illegible]	310 »	310 »	308 75	310 [illegible]
1859	150.400	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	308 75	308 75	310 »	[illegible]
1859	149.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	[illegible]	308 75	310 »	310 »	310 »	[illegible]
1858–1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	311 25	311 25	311 25	310 »	311 25	311 [illegible]
1858–1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autr. h.	272 50	272 50	272 50	272 50	271 25	[illegible]
1857–1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. [illegible]	257 50	257 50	257 50	258 75	257 50	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien	230 »	230 »	230 »	228 75	231 25	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	212 50	212 50	212 50	212 50	217 50	[illegible]
1858–1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	267 50	270 »	270 »	270 »	270 »	[illegible]
1859	21.570	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	250 »	250 »	250 »	250 »	[illegible]	[illegible]
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	275 »	270 25	275 »	275 »	275 »	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	250 »	251 75	257 50	257 50	251 25	[illegible]
1856–1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	250 »	250 »	250 »	252 50	253 75	[illegible]
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rome au Simplon)	210 [illegible]	210 »	210 »	210 »	210 »	[illegible]
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre	Moulhbach à Remo	225 »	225 »	222 50	221 25	223 75	[illegible]
1856–1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	»	Chemins portugais	227 50	227 50	228 75	228 75	228 75	[illegible]
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 12 Comptant	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Comptant	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Comptant	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Comptant	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Comptant	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Comptant	Vendredi 18 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1861	70 »	70 10	70 25	70 [illegible]	70 00	70 [illegible]	70 50	70 40	70 25	70 35	70 40	[illegible]
Rentes 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	69 40	69 20	69 15	69 50	69 70	69 65	69 65	69 50	69 50	69 45	69 55	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	98 10	[illegible]	98 10	98 20	98 25	98 50	98 25	[illegible]	98 25	98 40	98 40	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	97 75	[illegible]
Rentes 4 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	96 »	[illegible]	[illegible]	96 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	95 25	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	480 »	[illegible]	480 »	[illegible]	481 25	[illegible]	481 25	[illegible]	482 50	[illegible]	482 50	[illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1115 »	[illegible]	1112 50	[illegible]	1112 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1115 »	[illegible]	1112 50	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	457 50	[illegible]	457 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	460 »	[illegible]	461 25	[illegible]	461 25	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	450 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	450 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	450 »	[illegible]	450 »	[illegible]
Département de la Seine. id. 1857, jouissance juillet 1861	232 50	[illegible]	232 50	[illegible]	231 50	[illegible]	232 50	[illegible]	232 50	[illegible]	232 50	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	96 25	[illegible]	96 »	[illegible]	96 »	[illegible]	96 25	[illegible]	96 »	[illegible]	96 »	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	38 75	[illegible]	40 »	[illegible]	41 25	[illegible]	40 »	[illegible]	40 »	[illegible]	40 »	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	94 1/2	[illegible]	94 1/8	[illegible]	94 1/4	[illegible]	94 n/o	[illegible]	94 n/o	93 n/o	[illegible]	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	75 1/4	[illegible]	76 n/o	[illegible]	[illegible]	[illegible]	77 n/o	[illegible]	77 n/o	[illegible]	76 1/2	[illegible]
Id. 3 0/0 1852 id.	[illegible]	[illegible]	70 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	[illegible]	68 [illegible]	68 [illegible]	68 [illegible]	68 55	68 25	68 50	68 40	68 55	68 60	68 70	[illegible]
Id. 3 0/0, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt 1861, jouissance juillet 1861	67 75	67 60	67 60	67 60	68 [illegible]	68 10	68 10	[illegible]	68 [illegible]	68 30	68 [illegible]	[illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	70 1/2	[illegible]	71 1/2	[illegible]	71 1/4	[illegible]	71 1/4	[illegible]	71 1/2	[illegible]	71 1/4	[illegible]
Espagne, dette convertie, jouissance fin juin 1861	44 [illegible]	[illegible]	43 3/4	[illegible]	43 3/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	43 3/4	44 n/o	44 1/2	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieur	48 7/8	[illegible]	48 [illegible]	[illegible]	49 [illegible]	49 3/8	49 1/4	[illegible]	48 1/4	[illegible]	49 [illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	53 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856	51 7/8	[illegible]	52 [illegible]	[illegible]	52 7/8	[illegible]	53 1/4	[illegible]	53 1/4	[illegible]	53 1/4	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)	[illegible]	[illegible]	18 7/8	[illegible]	19 [illegible]	[illegible]	19 [illegible]	[illegible]	19 [illegible]	[illegible]	17 [illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	[illegible]	[illegible]	101 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	101 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	102 1/4	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	330 [illegible]	[illegible]	333 50	[illegible]	332 [illegible]	[illegible]	331 25	[illegible]	331 25	[illegible]	331 25	[illegible]
Haïti, annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible] CHAIX ET Ce, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

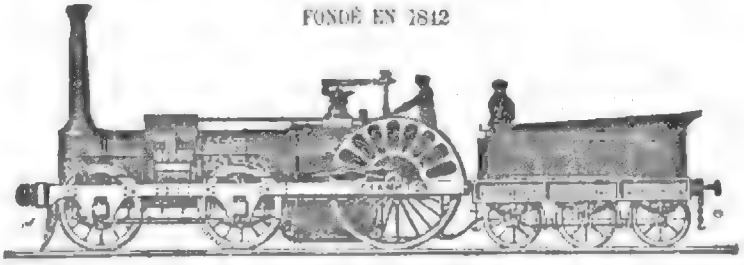
Digitized by Google

N° 1139. — 21e ANNEE. — N° 17. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 26 AVRIL 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Au Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	1 fr. 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELAEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOUSCRIPTION AUX ACTIONS

DU

LLOYD CENTRAL

COMPAGNIE D'ASSURANCES MARITIMES

en participation et à primes fixes

La Compagnie sera constituée d'abord en société en commandite, sous la raison sociale DUMONT et Cie, et transformée en Compagnie anonyme dans le plus bref délai.

CAPITAL SOCIAL:

TROIS MILLIONS DE FRANCS

Divisé en 6,000 actions de 500 francs chacune.

Un de nos confrères de la presse financière qui est le promoteur de la Compagnie du *Lloyd central* nous a demandé notre concours pour le placement, auprès de notre clientèle, des actions de cette société.

Avant d'y consentir il nous fallait d'abord examiner si cette entreprise était de nature à offrir un avantage sérieux à notre clientèle.

Après examen, nous avons reconnu qu'il s'agissait d'une nature d'entreprise présentant toute garantie désirable au point de vue de la sécurité et de la solidité du placement; l'assurance maritime, en effet, échappe par son essence même aux influences ordinaires de la spéculation, elle donne des bénéfices considérables aux capitaux qui s'y engagent, et réunit deux conditions qui d'ordinaire s'excluent : des revenus élevés et la sécurité du capital.

La combinaison neuve et féconde sur laquelle repose la Compagnie du *Lloyd central*, et qu'on trouvera exposée plus loin dans un article spécial, les relations de la Compagnie établies dans les ports de mer et les centres commerciaux assurent son succès. Déjà au moment où nous écrivons, plus de quinze cents actions sont souscrites.

En attendant que la souscription publique soit ouverte, s'il y a lieu, les demandes d'actions sont dès aujourd'hui reçues dans les bureaux du *Journal des Chemins de fer*, pour le compte de ladite société.

Les versements des actions ont lieu comme il suit :

50 fr. en souscrivant ;

75 fr. après la répartition ;

75 fr. trois mois arès la constitution, pour valider la transmission ;

300 fr. qui resteront en réserve dans les mains des actionnaires comme capital de garantie.

500 fr. montant de l'action.

Les fonds peuvent être envoyés à M. de Birague d'Apremont, gérant du *Journal des Chemins de fer*, soit par lettres chargées, soit par mandats, soit autrement.

Ils peuvent être également versés au crédit de M. de Birague d'Apremont, dans les succursales de la Banque de France.

En cas de non-constitution de la Société, les sommes versées doivent être intégralement rendues.

Les souscriptions qui nous seraient actuellement adressées ne seront pas réductibles, pourvu qu'elles nous parviennent avant que l'intégralité des 6,000 actions ne soit souscrite.

On adressera les statuts à ceux qui en feront la demande par lettres affranchies.

BANQUIERS DE LA SOCIÉTÉ :

MM.	
Goulin père et fils, banquiers...	à NANTES.
Adam et Cie, id. ...	à BOULOGNE-s-MER.
Vernias, A. Henry et Cie, id....	au HAVRE.
Alph. Miramon et *Lafargue*, id.	à BAYONNE.
Langier et *Moreau*, agents de la NATIONALE.....	à MARSEILLE.
P. et *H. Gautier* frères, armateurs.....	à CETTE.
Josephus Jitta et fils, négociants	à AMSTERDAM.
J.-B. Hampfeldt, négociant...	à HAMBOURG.
A. Tavernier et Cie, banquiers.	à ROUEN.
Le Pontois aîné et Cie, banquiers	à BREST.
Soula de Trincaud-Latour et Cie, banquiers.....	à BORDEAUX.
Claude Lafontaine, H. Provost et Cie, banquiers.....	à CHARLEVILLE.
Martin aîné, banquiers.....	à TOULOUSE.
De Gravier Verquère et fils, négociants	à DUNQUERQUE.
Retordillo Hermanos, négociants.....	à CADIX.

LE LLOYD CENTRAL
ET
LES ASSURANCES MARITIMES.

Les assurances maritimes tiennent une place considérable dans les conditions d'existence et de développement de notre commerce extérieur ; sur les six milliards de valeurs réelles que la France importe ou exporte, non compris le cabotage, 60 0/0, soit 3,600,000,000 francs au minimum, sont transportés par la voie maritime, et forment ainsi une masse assurable sur laquelle on peut asseoir des calculs certains. En tenant compte du grand cabotage, il est certain que cette masse dépasse 4 milliards, non compris le corps des navires. Or, si la matière assurable paie en moyenne une prime de 2 0/0 au capital assureur, on voit que l'assurance prélève sur la valeur des produits commerciaux une taxe annuelle qui n'est pas inférieure à 80 millions et qui se rapproche peut-être de 100 millions en réalité. C'est l'équivalent de plus de la moitié du produit de nos douanes.

On estime, d'après des statistiques dignes de foi, que le montant annuel des sinistres ne dépasse pas le tiers des primes payées ; ainsi les Compagnies d'assurances maritimes réalisent, bon an mal an, un bénéfice de 60 à 70 millions de francs ; il est de fait qu'en cinq années, de 1853 à 1858, les douze Compagnies d'assurances maritimes établies à Paris ont distribué à leurs actionnaires des dividendes moyens de 35 à 40 0/0 du capital versé.

De ce qui précède il ressort deux choses : premièrement que l'industrie des assurances recueille des profits plus élevés qu'aucun autre ordre d'opérations financières ; deuxièmement, que les primes payées par le commerce maritime dépassent sensiblement la valeur appréciable du service qui lui est rendu.

Cette double considération a donné l'idée d'une création nouvelle, qui, en offrant aux armateurs, aux chargeurs et expéditionnaires ou destinataires de nos ports, une réduction sensible de la charge qu'ils ont supportée jusqu'ici, assurerait en même temps aux capitaux qui entreraient dans cette voie, une large rémunération. Quand nous parlons d'une création nouvelle, nous voulons dire nouvelle pour la France, car le système d'assurances maritimes à primes fixes et en participation, dont nous allons parler, existe aux Etats-Unis et il y a donné les plus fructueux résultats.

Dans ce système, les bénéfices nets, après le prélèvement de l'intérêt du capital versé, sont divisés en deux parts : l'une est attribuée aux actionnaires et à la gérance dans une proportion déterminée, l'autre part est réservée aux assurés, qui deviennent ainsi les participants et les associés de la Compagnie.

Rien de plus sensé, rien de plus moral, rien de plus équitable qu'un pareil contrat ; c'est la seule forme où le principe de la mutualité puisse être appliqué avec avantage à l'assurance maritime. En fait, c'est avec le montant des primes payées par les assurés que ceux-ci sont remboursés des sinistres ; mais, d'autre part, la Compagnie qui intervient avec son capital de garantie, et leur donne ainsi la certitude d'un règlement immédiat des sinistres quand même le montant des primes encaissées n'y suffirait pas, a droit à une rémunération convenable : quoi de plus simple que de partager ? Le règlement des sinistres achevé, les frais d'administration payés et l'intérêt du capital prélevé, l'assureur et l'assuré se partagent le bénéfice net.

Ainsi, l'actionnaire reçoit un revenu généralement élevé, car ce qui fait la fortune des actionnaires des Compagnies d'assurance, c'est la faible proportion du capital versé ; et le client, c'est-à-dire l'assuré, recouvre dans une large mesure ce qu'il a payé en sus des sommes strictement nécessaires pour couvrir les sinistres.

Tel est le plan de la *Great Western marine insurance Company* de New-York, qui fonctionne depuis six ans, et qui a donné en moyenne à ses actionnaires un revenu de 16.40 0/0, non compris l'intérêt à 7 0/0 du capital versé, *après avoir constitué un fonds de réserve égal à une fois et demi son capital primitif ;* tel est aussi le plan de la Compagnie française du *Lloyd central*.

Nous venons de parler du fonds de réserve constitué par la grande Compagnie de New-York : c'est une des parties principales du système de la participation. Il serait peu prudent, on le conçoit, de distribuer immédiatement et intégralement aux assurés la *ristourne* qui constitue leur bénéfice proportionnel dans le revenu social, avant que le capital social ne fût mis lui-même à l'abri de toute éventualité fâcheuse ; car, en mettant les choses au pire, il pourrait arriver qu'à une excellente année qui aurait produit des profits abondants immédiatement répartis aux intéressés, succédât une année calamiteuse où le montant des sinistres dépasserait celui des primes et entamerait le capital social. La *Great Western Company* de New-York s'est mise à l'abri de pareilles alternatives, et le *Lloyd central* a suivi ses enseignements. Voici la combinaison adoptée par le *Lloyd* ; elle ne diffère de l'autre que par des détails sans intérêt immédiat pour le lecteur.

Le capital social du *Lloyd central* est fixé à 3 millions de francs, divisés en 6,000 actions de 500 francs chacune ; comme le capital des Compagnies d'assurances n'est qu'un capital de garantie, deux cinquièmes seulement, soit 200 fr., seront appelés, ce qui suffit pour rendre les actions négociables à la Bourse.

Avant la répartition des bénéfices nets, il sera prélevé, au profit du capital-actions versé, un intérêt annuel de 6 0/0. Sur les bénéfices nets résultant du montant des primes encaissées, déduction faite : 1° des frais généraux de toute sorte ; 2° des indemnités dues aux assurés à raison des sinistres survenus ; 3° du prélèvement des intérêts à 6 0/0 pour le capital versé, il sera attribué :

1° Aux assurés, 50 0/0 ; 2° aux actionnaires, 40 0/0 ; 3° à la gérance ou direction, 10 0/0.

Ces bénéfices seront payés, savoir : les 40 0/0 revenant aux actionnaires en espèces et comptant ; pour les trois autres cinquièmes, il sera délivré aux assurés comme à la gérance elle-même des bons de dividende, ce qu'on appelle aux Etats-Unis des *scrips* et ce qui s'appelait autrefois en France des *rescriptions*, lesquels seront transmissibles par voie d'endossement et porteront intérêt à 4 0/0 par an ; les sommes représentées par les *scrips* seront retenues comme fonds de réserve jusqu'à ce que cette réserve ait atteint le chiffre de 3 millions de francs, égal au capital social. Lorsque ce chiffre sera atteint les trois cinquièmes de retenue annuelle serviront au remboursement des *scrips* dans l'ordre des séries annuelles. Il n'est pas inutile de remarquer, pour mieux faire comprendre la valeur pratique de cet ingénieux mécanisme, qu'une fois la situation de la Compagnie solidement établie sur la place, les *scrips* se négocieront couramment, puisque ce sont de véritables coupons de rente, dont le paiement est garanti par une valeur réelle au moins double du chiffre de l'émission des *scrips*.

C'est la première fois que le public est appelé à participer aux avantages des assurances maritimes, opérations sûres qui, en fait, sont demeurées jusqu'à présent le monopole d'un petit nombre de capitalistes bien avisés.

Les bases prudentes et solides sur lesquelles est assise la Compagnie du *Lloyd central*, le mouvement considérable d'affaires que lui promet la combinaison par laquelle elle intéresse

sa clientèle à sa propre prospérité et qui équivaut à un véritable dégrèvement du commerce maritime par l'abaissement final du prix de revient de l'assurance, ont fixé l'attention des directeurs du *Journal des chemins de fer*, et les ont déterminés à proposer à leurs clients de s'associer à une entreprise honorable et sûre, qui constitue, à leurs yeux, un placement exceptionnellement avantageux pour les capitaux qui s'y engageront.

DE BIRAGUE.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 275. — Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée, 276. — Chemins du Midi, 277. — Chemin de Cette à Marseille, 277. — Omnibus de Paris, 278. — Forges et chantiers de la Méditerranée, 279. — Chemin de Barcelone à Saragosse, 279. — Chronique, 280. — Marché industriel, 281. — Bourses étrangères, 281. — Bourse de Londres, 281. — Bulletin commercial, 281. — Avis aux actionnaires, 282. — Bulletin des recettes de la semaine, 282. — Actes officiels, 283. — Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée, rapport, 283. — Chemin de Besèges à Alais, rapport, 289. — Banque de France, rapport, 292. — Chemins algériens, 296. — Jurisprudence, 295. — Exposé de la situation de l'empire, 297. — Bibliographie, 298. — Crédit industriel, 299. — Recettes des chemins de fer, 300-301. — Annonces, 301. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 303 Cours des actions et obligations industrielles, 303. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 304.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Aucun mouvement décisif ne s'est produit cette semaine ; les cours de la rente n'ont, sauf un petit nombre d'exceptions, subi que des fluctuations sans importance. Un peu de faiblesse s'est manifestée dans les deux dernières bourses, mais on doit la considérer comme le résultat d'une sorte de liquidation anticipée, qui ne préjuge rien quant aux tendances progressives du marché.

Quelque scrupule qu'on éprouve toujours à prédire à l'avance la hausse ou la baisse, tant et de si fortes raisons militent aujourd'hui en faveur de la hausse que nous avons peine à ne pas la considérer comme inévitable. L'abondance de l'argent, le bas prix de l'escompte, l'approche du coupon, la certitude que la paix ne sera pas troublée de sitôt, une amélioration indéniable dans les transactions commerciales, tels sont les motifs principaux sur lesquels s'appuie notre conviction. D'ailleurs, il y a dans l'air comme les signes précurseurs d'un réveil de l'esprit d'entreprise ; le courant d'opinions qui a engendré il y a quelques années tant de mesures restrictives, paraît en pleine réaction. Les réformes commerciales, industrielles et financières sont à l'ordre du jour. Il ne faudra, dans cette situation, qu'un signe d'encouragement, si léger qu'il soit, donné aux forces vives du pays pour qu'elles se mettent à l'œuvre, et impriment le plus vif essor à la prospérité publique.

Voici le mouvement des diverses valeurs pendant la semaine qui vient de s'écouler :

Le 3 0/0 fermait vendredi à 70 fr. 40 ; il a ermé aujourd'hui à 70 35 au comptant, et au même cours, à terme.

La hausse se fait peu à peu et d'autant plus sûrement ; nous persistons à croire qu'avant le détachement du coupon, la rente 3 0/0 aura touché le cours de 71 50, et peut-être bien le cours de 72 fr. Comment en douter sérieusement quand tout semble vouloir concourir à ce résultat, et surtout avec l'unification imminente de la dette. Le *Constitutionnel* publie ce matin un article, signé par le secrétaire de la rédaction, dans lequel on laisse entrevoir que le Corps législatif sera prochainement saisi d'une loi dont l'adoption aurait pour conséquence d'identifier complétement, à partir du 1er octobre 1862, les deux fonds 3 0/0, dont les arrérages seraient désormais payés simultanément, de trois mois en trois mois. Il serait en outre demandé au Corps législatif d'assurer au gouvernement, par la même loi, les pouvoirs et les moyens nécessaires pour achever la conversion en 3 0/0 des rentes 4 1/2 et 4 0/0 et des obligations trentenaires qui restent à convertir.

Le 3 0/0 nouveau cloture à 69 55 au comptant, et à 69 45 à terme.

Le 4 1/2 0/0 n'entraine plus la spéculation, mais il marche résolûment et sûrement vers le pair. On le considère maintenant comme un mandat payable au pair dans l'année. Il finit aujourd'hui à 98 70.

Les obligations trentenaires sont cotées à 465 au comptant, et à 467 50 à terme, mais sans affaires, faute de titres sur la place. Nous ne serions pas étonnés de les voir tout d'un coup bondir de 10 francs, car la conversion forcée fait une situation excellente et toute exceptionnelle à cette valeur.

L'emprunt italien, sous l'influence de l'approche du coupon et des résultats que l'on attenddu voyage du roi Victor-Emmanuel, à Naples, après avoir été coté 69 10 était demandé en clôture à 68 85.

Les fonds espagnols sont toujours très-fermes, ils progressent résolûment et sans réaction. La passive elle-même, aux approches de la discussion devant les Cortès du projet qui la concerne, a des velleités sérieuses de reprise.

La Banque de France, toujours ferme, a été cotée aujourd'hui à 3115.

Le Crédit foncier est moins mouvementé depuis quelques jours. Il ferme aujourd'hui à 1510 ; on attend impatiemment le rapport à la prochaine assemblée générale et la fixation de l'ouverture de la souscription à la seconde série d'actions.

Le Crédit agricole a été coté à 750 » et le Crédit industriel a 575.

Les actions du Crédit mobilier sont toujours très-fermes ; elles ont fait 830 à la Bourse de ce jour, après avoir touché dans la semaine le cours de 855 ; et le sentiment bien nettement prononcé à la Bourse est qu'il faut s'attendre à de plus hauts cours.

Les chemins de fer ont été bien tenus, mais sans grandes affaires.

Les actions d'Orléans ferment à 1,285.
On s'attend à une forte reprise sur cette valeur, surtout au moment où la souscription aux actions nouvelles sera ouverte ; en effet, où les vendeurs à découvert trouveront-ils alors des titres à fournir en liquidation ? Nous ne saurions donc trop rassurer les détenteurs sérieux.

Les actions de Lyon étaient recherchées à 1,038 75. L'assemblée générale qui a eu lieu hier, et le rapport que nous publions aujourd'hui, sont de nature à encourager les porteurs de cette valeur. Ajoutons que les augmentations de recettes persistent ; elles sont d'environ 200,000 francs par semaine sur l'ancien réseau, soit 10 millions pour l'année.

Les actions du Nord sont solides à 1,040 »»
L'Est reste à 590 »», l'Ouest à 545 »».

Le Midi ferme à 801 25. Les augmentations de recettes persistent sur cette ligne et justifient les espérances qu'on avait pu concevoir.

Le Lyon-Genève avait remonté sous l'influence du sursis accordé par le Lyon. Malheureusement ce sursis ne décide rien et ne modifie pas la situation des actionnaires, qui reste la même, aussi à la Bourse de ce jour, elles sont revenues à 372 50 avec tendance à la baisse.

Les actions du Dauphiné ont éprouvé une baisse sensible, elles sont tombées à 492 50. Il faut attribuer ce mouvement à la partie du rapport lu hier à l'assemblée générale du Lyon et qui concerne le chemin du Dauphiné. La Compagnie de Lyon se refuserait à la prolongation du délai à partir duquel doit s'effectuer la fusion, et la commission arbitrale appelée à statuer lui aurait donné gain de cause. Il fallait s'attendre à cette prétention du Lyon, elle est dans l'ordre des choses, mais elle ne tranche peut-être pas définitivement la question. En outre, il faut savoir si en 1862 et 1863, lorsque la totalité du réseau du Dauphiné sera en exploitation, les produits ne seront pas tels que les intérêts des actionnaires soient complètement sauvegardés. Quoi qu'il en soit, nous ne saurions trop engager les porteurs de cette valeur à ne pas se laisser dominer par la panique. Ils sont préoccupés par ce qui est arrivé aux actions du Genève, mais c'est à tort, il n'y a pas la moindre similitude dans les deux situations.

Les actions des Ardennes sont à 446 25. On attend l'ouverture de la ligne directe de Soissons sur Paris.

Les chemins étrangers donnent lieu à des transactions animées.

Les chemins autrichiens sont descendus à 525, et les lombards à 582 50.

Les chemins romains, comme nous l'avons prévu, ont remonté, ils ferment aujourd'hui à 302 50.

Les chemins portugais continuent à être demandés ; ils montent avec une sûreté qu'explique l'excellence de cette entreprise.

Le Crédit Mobilier espagnol est bien tenu à 430 fr.

Nous nous plaisons à signaler comme un excellent symptôme la hausse des obligations étrangères, hausse qui se maintient avec tendance à une progression nouvelle. C'est la preuve que beaucoup de capitaux n'ont pas trouvé leur emploi, ils cherchent des placements avantageux : en ce moment ils se jettent sur les obligations étrangères, mais encore quelques francs de hausse sur ces valeurs, et il faudra bien revenir aux grandes valeurs françaises et notamment à la rente.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 50 ferme à 70 35.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 98 55, ferme à 98 70.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	49.84 0/0
Barcelone à Saragosse	32.62 0/0
Midi	23 68 0/0
Victor-Emmanuel	12.38 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	11.58 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	8.96 0/0
Ouest suisse	8.57 0/0
Cordoue à Séville	6.36 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	6.00 0/0
Nord	1 25 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Dauphiné	0.67 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	1.12 0/0
Central Suisse	1.45 0/0
Nord de l'Espagne	4.54 0/0
Orléans	5.23 0/0
Autrichiens	5.30 0/0
Ardennes	6.42 0/0
Ouest	1.70 0/0
Lyon-Genève	8.12 0/0
Séville-Xérès-Cadix	10.43 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	18 avril.	25 avril.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 40	70 35	» »	» 05
Rente à 1/2 0/0	98 40	98 70	» 30	» »
Banque de France	3095 »	3115 »	20 »	» »
Consolidés	» »	93 7/8	»	» »
Crédit foncier	1505 »	1510 »	5 »	» »
Crédit agricole	745 »	750 »	5 »	» »
Crédit industr. et com.	575 »	575 »	» »	» »
Crédit mobilier	828 75	830 »	1 25	» »
Comptoir d'Escompte	646 25	645 »	» »	1 25
Orléans	1283 75	1285 »	1 25	» »
Nord	1042 50	1040 »	» »	2 50
Nord nouveau	985 »	985 »	» »	» »
Est	501 25	500 »	» »	1 25
Paris-Méditerranée	1135 »	1138 75	3 75	» »
Midi	795 »	801 25	6 25	» »
Ouest	548 75	545 »	» »	3 75
Genève	380 »	372 50	» »	7 50
Dauphiné	535 »	492 50	» »	42 50
Ardennes ancien	440 »	447 50	7 50	» »
Ardennes nouveau	442 50	446 25	3 75	» »
Ch. Autrichiens	526 25	525 »	» »	1 25
Victor-Emmanuel	365 »	365 »	» »	» »
Russes	420 »	420 »	» »	» »
Romains (1)	283 75	302 50	18 75	» »
Sud-Autr.-Lombard	575 »	582 50	7 50	» »
Saragosse Pampelune	365 »	373 75	8 75	» »
Saragosse-Alicante	545 »	545 »	» »	» »
Saragosse-Barcelone	345 »	345 »	7 50	» »
Nord-Espagne	442 50	447 50	5 »	» »
Séville-Xérès-Cadix	427 50	435 »	7 50	7 50

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 24 avril 1862.

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée se sont réunis jeudi 24 avril en assemblée générale ordinaire et extraordinaire à la salle Herz, sous la présidence de M. Dumon, président du Conseil d'administration de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

Comme réunion ordinaire, l'assemblée avait pour objet l'approbation des comptes de l'exercice 1861 et la fixation du dividende, et comme réunion extraordinaire elle avait à statuer sur l'autorisation à donner au Conseil d'administration pour ouvrir un nouvel emprunt applicable à la continuation des travaux de son nouveau réseau.

M. le président a procédé à la formation du bureau, où sont venus prendre place, conformément aux statuts, les deux plus forts actionnaires présents, en qualité de scrutateurs. M. G. Réal, secrétaire général de la Compagnie, a été désigné pour remplir les fonctions de secrétaire.

La parole a été donnée successivement à M. Chaperon, directeur de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon, à M. G. Réal et à M. Rey de Foresta, administrateurs, pour la lecture du rapport présenté au nom du Conseil d'administration.

Nous publions aujourd'hui ce document, se divisant en trois parties : la première relative à la situation financière et à la marche des travaux; la seconde relative au service de l'exploitation, et la troisième traitant les questions d'administration générale.

Nous examinerons prochainement, dans un article spécial, la situation de cette grande entreprise industrielle, tant au point de vue économique qu'au point de vue financier.

Pour aujourd'hui, nous mettons sous les yeux de nos lecteurs les résultats en bloc de l'exploitation résumant l'exercice 1861.

Les recettes brutes de toute nature se sont élevées à la somme totale de	125,806,512 75	
Les dépenses de l'exploitation à	51,998,206 64	
Ce qui porte les produits nets à	73,808,306 09	
A ce chiffre, il faut ajouter le solde du compte du placement des fonds... Fr.	1,371,621 54	
Le produit du chemin de Ceinture	193,313 58	
Soit	1,564,935 12	1,564,935 12
Total des produits nets		75,373,241 21
D'où il faut déduire : Charges afférentes à l'exercice 1861. Fr.	17,180,705 87	
qui se décomposent ainsi : Intérêts des emprunts	15,467,464 34	
Amortissement des emprunts	1,323,148 81	
Impôt du timbre	390,092 72	
Soit	17,180,705 87	17,180,705 87
Reste		58,192,535 34
Réserve statutaire		1,745,776 06
Reste		56,446,759 18
A cette somme, il faut ajouter le solde de l'exercice 1860, soit		173,170 04
Total		56,619,938 32
Réserve extraordinaire proposée à l'assemblée, qui l'a ratifiée, et représentant environ 6.50 par action		4,500 000 »
Reste à distribuer		52,119,938 32
Un dividende de 75 francs pour les 693,000 actions émises emploie une somme de		51,975,000 »
Et il reste à reporter sur l'exercice 1862		144,938 32
Total égal		52,119,938 32

Du décompte qui précède il résulte que la somme à répartir aux actions (soit 51,975,000 fr.) représente un dividende de 75 francs par action. Au 1er novembre dernier, il a été fait une distribution provisoire de 20 francs ; il reste donc à toucher le solde de ce revenu, soit 55 fr. par action, qui seront payés à partir du 1er mai prochain.

La dernière partie du rapport, consacrée aux questions spéciales, a rappelé en quelques mots cette éternelle question de la fusion du Genève, accomplie de fait, mais cependant non encore définitivement réglée, quant au point capital du moins, qui consiste à établir dans quelle proportion se fera l'échange des actions de Genève contre celles de la Méditerranée.

La Compagnie de Genève a demandé un nouveau délai pour régler cette question capitale ; elle espère toujours que le gouvernement, dont la bienveillance n'a jamais fait défaut aux Compagnies, lui accordera une subvention pour adoucir d'autant les mécomptes qu'elle a subis pendant la période de la construction. La Compagnie de la Méditerranée a, de bonne grâce, accordé ce sursis, qui du reste ne peut en rien préjudicier à ses intérêts.

Le Dauphiné avait eu la pensée aussi d'ajourner sa fusion qui tombe en 1864, par des considérations que n'a pas admises la commission arbitrale instituée par le traité de fusion.

La partie la plus saillante de cette portion du rapport est sans contredit celle qui touche à la question palpitante du chemin de fer de Cette à Marseille. Nous ne pouvons faire mieux que d'engager nos lecteurs à lire attentivement cette partie du rapport où se trouve développé tout un ordre de considérations, qui ne peuvent manquer d'intéresser vivement les actionnaires de la Méditerranée.

Une autre question, d'une grande importance aussi, mais à un point de vue différent, a été résolue, du moins en partie, dans la fin de ce rapport. Nous voulons parler de celle qui touche à l'organisation nouvelle de la haute administration de la Compagnie. Désormais les deux Conseils des anciennes Compagnies seront fondus en un seul, qui sera composé de trente membres.

A juste titre, les anciens administrateurs des deux Compagnies n'ont pas voulu se séparer de leurs présidents, qui ont donné tant de preuves de dévouement aux intérêts communs, et MM. Dassier et Dumon se partageront l'honneur de présider le nouveau Conseil. Cette mesure, pleine de tact et qui était en même temps une marque d'estime et de déférence pour les deux honorables présidents, a été accueillie par l'assemblée avec d'unanimes applaudissements.

Pour diriger une entreprise aussi vaste et aussi importante et lui donner une impulsion féconde, il était nécessaire d'en concentrer la direction. Le Conseil d'administration a proposé aux actionnaires de placer à la tête de la Com-

pagnie M. Paulin Talabot, qui est une des personnalités les plus considérables dans l'industrie des chemins de fer, comme aussi l'un de nos ingénieurs les plus distingués. M. Paulin Talabot aura le titre de directeur général.

On a procédé ensuite au renouvellement de la première moitié des membres du Conseil d'administration ainsi qu'au vote des propositions à l'ordre du jour qu'on trouvera formulées dans le texte du rapport, et qui ont été ratifiées à l'unanimité.

Avant de lever la séance, M. Dumon a communiqué à l'assemblée la situation des recettes au 15 avril 1862 comparée avec la même période de 1861. Cette situation accuse 4 millions en faveur de 1862 pour l'ancien réseau et plus de 2 millions pour le nouveau réseau.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI.

Assemblée générale annuelle du 24 avril 1862.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi vient d'avoir lieu, sous la présidence de M. Émile Pereire, président du Conseil d'administration.

On comprend qu'au moment de mettre sous presse il ne nous est pas possible de grouper les éléments nécessaires à un compte rendu. Nous nous bornons à annoncer que la lecture du rapport a été accueillie par l'assemblée avec les marques d'une vive satisfaction. La partie qui a traité la question du jour, c'est-à dire celle du futur chemin de Cette à Marseille, a surtout éveillé l'attention des actionnaires. C'est la contre-partie de ce que nous avons entendu hier dans le rapport du Conseil d'administration de la Compagnie de Paris à la Méditerranée. Nous ne sommes pas à la fin du débat, car M. Émile Pereire a annoncé la publication de nouveaux documents sur cette grave question.

L'assemblée a voté un dividende de 50 francs par action pour l'exercice 1861 ; un à-compte de 10 francs ayant été payé le 1er janvier dernier, il reste un solde de 40 francs, qui sera distribué dès le 1er mai prochain. L'état progressif des recettes et le développement normal du trafic a permis au Conseil d'administration de prendre une mesure qui a produit un excellent effet. A partir de l'exercice courant le premier à-compte sur le revenu des actions sera porté à 20 francs au lieu de 10 francs, comme on l'avait pratiqué jusqu'ici.

L'assemblée a ratifié à l'unanimité toutes les questions qui lui étaient soumises.

Nous reviendrons samedi prochain sur cette assemblée générale et notamment sur le rapport.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE CETTE A MARSEILLE.

Nous sommes priés d'insérer la réponse suivante à la lettre du *Messager du Midi* qui a paru dans notre numéro du 19 avril :

« Le comité de Montpellier a adressé au *Messager du Midi* une lettre, reproduite par un grand nombre d'autres journaux, et notamment le 11 avril par le *Journal des Débats*, dans laquelle sont longuement énumérés les motifs de la préférence d'une partie du département de l'Hérault pour le projet d'un second chemin de fer entre *Cette* et *Marseille*, proposé par la Compagnie du Midi.

» L'option du département du Gard, d'une partie de l'Hérault, de l'Aveyron et autres départements voisins est, au contraire, acquise au nouveau projet présenté par la Compagnie de la Méditerranée.

» Nous ne nous proposons pas de discuter ici cette question de choix et de préférence. Un débat de cette nature et d'un caractère aussi technique doit s'instruire ailleurs que devant le public, juge toujours prévenu ou passionné, à moins qu'il ne reste distrait et indifférent.

» Nous laisserions donc le comité de Montpellier et la Compagnie du Midi sortir aisément de cette polémique sans contradicteur, s'il ne nous importait pas de ramener à ses véritables termes la question, que l'on a, suivant nous, singulièrement déplacée.

» Ainsi le comité énumère longuement et avec complaisance les intérêts régionaux auxquels, selon lui, le tracé proposé par la Compagnie du Midi donne pleine satisfaction ; mais il omet d'ajouter que ce projet sacrifie complétement les centres commerciaux et agricoles du département du Gard. Or le tracé de la Méditerranée remplit seul cette condition du programme sans en négliger aucune autre. Sauf quelques points sans importance, ce dernier tracé dessert les mêmes villes, traverse les mêmes contrées, procure les mêmes abréviations de parcours, de sorte qu'il est permis de se demander quelles sont les considérations ou les influences qui poussent le comité de l'Hérault à préférer le tracé qui nous nuit sans le mieux servir.

» Ce n'est pas là, assurément, faire acte de bon voisinage !

» Quant à nous, indifférents et étrangers à tout intérêt de Compagnie, nous votons pour le tracé qui donne une satisfaction égale *aux deux départements*.

» On argue, il est vrai, de deux motifs qui déterminent l'opposition que l'on fait au projet de la Méditerranée.

» On redoute le monopole de cette Compagnie : — reproche banal qui peut s'adresser à toutes les Compagnies de chemins de fer sans exception, mais reproche bien imprudent lorsqu'il se produit au nom de la Compagnie du Midi, la seule qui ait réussi à étouffer toute concurrence, en réunissant dans la même main le chemin de fer et le canal parallèle.

» En second lieu, on suspecte la sincérité des promesses de la Compagnie de la Méditerranée et sa fidélité à remplir ses engagements. Nous ne pouvons partager cette défiance lorsqu'il s'agit d'une Compagnie honorable, puissante et sérieuse. Il nous suffit d'ailleurs que les promesses et les engagements de la Compagnie de la Méditerranée aient une sanction : la volonté du gouvernement.

» Nous bornerions là notre réponse s'il n'était nécessaire de faire justice d'une équivoque dont on a déjà trop abusé et qui se produit incessamment avec une véritable témérité.

» Le comité de Montpellier s'étonne que le conseil général des ponts et chaussées ait refusé d'admettre à la formalité de l'enquête la soumission de la Compagnie du Midi « plus ancienne, dit-il, *et qui rallie autour d'elle les vœux de treize départements intéressés*, pour lui préférer une soumission plus récente, soutenue par un seul département. » Ce qui équivaut à dire que le projet par le littoral, s'il a contre lui le conseil général des ponts et chaussées, a pour lui le suffrage et le vœu du pays.

» Mais, sur ce point, il faut bien s'entendre, et l'on nous permettra de restituer leur véritable signification aux vœux exprimés par les départements dont le comité de Montpellier revendique la prétendue solidarité.

» Qu'a-t-on demandé à ses départements et qu'ont-ils accordé ?

» Ils se trouvaient en présence d'un projet *unique*. La Compagnie du Midi leur promettait une seconde ligne sur Marseille, dont cette Compagnie ou l'État (par sa garantie) devaient seuls faire les frais.

» Quant aux départements intéressés, on ne leur demandait aucun sacrifice, rien qu'un vœu, un simple vœu.

» Quelle est l'assemblée, quelles sont les populations qui, en pareil cas, hésiteraient à donner un vote favorable ?

» Mais toujours est-il que ce vœu des départements du Sud-Ouest n'implique de leur part aucune préférence de tracé.

» Ces départements désirent une abréviation de parcours sur Marseille. De quelque côté qu'elle leur vienne, ils se tiendront pour satisfaits.

» Au contraire, devant le conseil général des ponts et chaussées, les deux projets se trouvaient pour la première fois en présence ; la question de préférence se posait nettement au point de vue multiple de l'utilité générale ou relative de la dépense, des droits acquis, des difficultés techniques, etc. Or, le conseil général s'est prononcé sur tous ces points, et sa décision ne se borne pas à condamner le tracé proposé par la Compagnie du Midi ; le conseil général ne fait pas même à ce tracé l'honneur de l'admettre à l'épreuve de l'enquête. Certes, c'est là un préjugé considérable, et dont la Compagnie du Midi réussira difficilement à atténuer la gravité.

» Mais, dit-on, ce n'est pas là un jugement, c'est un simple avis consultatif. Nous le reconnaissons sans que cette déclaration ôte rien à l'autorité d'une telle opinion. Le comité consultatif des chemins de fer peut penser le contraire, et après le gouvernement conserver son droit de décider; qui le nie ?

» Mettons donc les choses au pis, et supposons, malgré notre espoir fondé d'un résultat contraire, que les deux projets soient admis concurremment à l'enquête, quelle sera dans ce cas l'attitude des départements du Sud-Ouest ?

» Nous n'avons pas la prétention de parler en leur nom ni de prédire de quel côté pencheront leurs préférences ; mais le comité de Montpellier ferait bien peut-être d'imiter cette réserve et de se tenir pour satisfait s'il obtient leur neutralité.

» Alderert, président du tribunal de commerce de Millau (Aveyron) ; Anglivier, membre du conseil général du Gard ; Aubanel (Alph.), membre et délégué du conseil municipal de Sommières ; Aubanel (Ach.), délégué de Lunel (Hérault) ;

» Balincourt (marquis de), propriétaire, membre du conseil général de Vaucluse ; Barafort, propriétaire, délégué du Vigan ; Beaurgard (vicomte de David), maire de Villeveille ; Bézard, maire de Lunel, membre du conseil général de l'Hérault ; Bézard, maire de Bellegarde ; Billy (E. de), inspecteur général des mines, délégué de Lasalle ; Blachier (Gaston), délégué de Nîmes ; Boisson, maire de Sommières ; Bondurand, intendant militaire à Paris, membre du conseil général du Gard ; Bousquet (de), maire de Vallerangue ; Bouzanquet (David), propriétaire et délégué de la ville de Lunel (Hérault) ;

» Carrière (comte de), propriétaire, délégué de Vauvert; Chabaud-Latour (baron de), général de division du génie, ancien député du Gard; Claudonne (Emile de), membre et délégué du conseil municipal de Nimes;

» Delpiard, maire de Vallabrègues; Donnedieu (Jules), propriétaire à Saint-Jean-du-Bruel (Aveyron); Donnedieu (Saint-André), propriétaire, délégué de Nimes; Dulec, conseiller à la Cour impériale de Nimes, membre du conseil général du Gard; Durand, maire de Saint-Hippolyte-du-Fort, membre du conseil général du Gard;

» Flaissier (U.), fabricant de tapis, délégué de Nimes; Flory, maire d'Aumessas;

» Germain, négociant, délégué de Nimes; Ginestous (marquis de), membre du conseil général du Gard, président du comice agricole du Vigan; Gourdon, maire de Vauvert;

» Jalaguier (P.), propriétaire, ancien membre du conseil général du Gard; Joly (Eugène), directeur de mines dans le Gard et la Lozère;

» Labeaume (Gaston de), président de chambre à la Cour impériale de Nimes, président de la Société d'agriculture du Gard, membre du conseil général du Gard; Ladevèze, procureur impérial à Nimes, membre du conseil général du Gard; Larnac (Philippe), avocat au Conseil d' tat et à la Cour de cassation, propriétaire à Marsillargues (Hérault); Liotre, agent-voyer d'arrondissement, délégué du Vigan;

» Maraval, propriétaire (Hérault); Morsier, adjoint au maire du Vigan; Montlaur (le comte de), délégué de Sommières; Mourier (Paul), propriétaire délégué de Nimes;

» Paradan, maire de Nimes; Pelet (le comte de), (de la Lozère), ancien ministre, membre du conseil général du Gard; Pieyre (Albert), ancien membre du conseil général du Gard;

» Quatrefages (de), membre de l'Institut;

» Ricard (A.), président de la chambre consultative du Vigan: Rivat, propriétaire, délégué de Quissac; Rocca, maire à Uchaud; Roniac, membre du conseil général du Gard; Roussel, substitut du procureur général à Nimes, membre du conseil général du Gard; Rousselier (E.), avocat, propriétaire à Arles; Rousselier (Théodore), conseiller à la Cour impériale de Nimes, membre du conseil général du Gard;

» Salles (C.), secrétaire du conseil général des bâtiments civils (ministère d'Etat); Salles (J.), délégué de Nimes; Sauvageol, délégué de Lunel (Hérault); Schillizzy, maire d'Aigues Mortes; Silhol (Alfred), propriétaire, délégué de Nimes;

» Tarteron (de), membre du conseil général du Gard; Tascher de la Pagerie (duc de), chambellan de l'Impératrice, membre du conseil général du Gard; Teissier, membre de la chambre consultative du Vigan; Thiellet, avocat à Milhau (Aveyron); Trinquelague-Dions (de), conseiller à la Cour impériale de Nimes, ancien membre du conseil général du Gard; Tur (Jean), propriétaire, ancien membre du conseil général du Gard;

» Ubre (le marquis d'), propriétaire, membre de la Société d'agriculture du Gard, délégué de Nimes;

» Vals (Ad.), membre du conseil général du Gard; Vernhette, ancien député de l'Aveyron. »

Aux doutes exprimés par le comité de Montpellier sur le sérieux des promesses faites par la Compagnie de la Méditerranée, on répond par la publication de l'engagement *officiel* demandé par M. le ministre des travaux publics et adressé par M. l'ingénieur en chef Talabot à M. Piérard, ingénieur en chef des mines, rapporteur dans le comité consultatif des chemins de fer :

« Monsieur l'ingénieur en chef,

» Conformément au d[illegible] vous avez bien voulu m'exprimer, je [illegible]re les propositions adressées au gouvernement par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, relativement aux projets de chemins de fer de Marseille à Cette et à Rodez. Ces propositions ont été formulées tant dans la dépêche que la Compagnie a adressée à S. Exc. M. le ministre des travaux publics, le 24 mars dernier, que dans les déclarations faites par la Compagnie devant le conseil des ponts et chaussées, séance du samedi 28 mars :

» 1° La Compagnie offre de construire à ses frais la ligne de Lunel à Arles. — Longueur, 42 kilomètres; dépense présumée, 12 millions. — Cette ligne serait classée soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, au choix du gouvernement, et les conditions de la concession seraient celles appliquées aux lignes qui ont été ajoutées à l'un ou à l'autre de nos réseaux, postérieurement aux conventions qui les ont constituées.

» 2° Dans le cas où le gouvernement donnerait la préférence à la ligne de Lunel au Pas-des-Lanciers, la Compagnie se chargerait de cette ligne aux mêmes conditions que de la précédente. — Longueur, 99 kilomètres. — Dépense présumée, 24 millions de francs.

» 3° Si le gouvernement jugeait qu'il y eût lieu d'exécuter à la fois les deux lignes de Lunel à Arles et de Lunel au Pas-des-Lanciers, la Compagnie exécuterait ces deux lignes aux conditions indiquées ci-dessus. — Longueur, 120 kilomètres. — Dépense présumée, 30 millions de francs.

» 4° La Compagnie de la Méditerranée demande, en outre, à construire aux mêmes conditions un embranchement entre la gare maritime de Marseille et la station de l'Epagne.

» 5° Elle demande aussi la concession de la ligne d'Aigues-Mortes à Lunel (19 kilomètres) aux conditions indiquées dans la loi du 5 juin 1861, concernant spécialement cette concession.

» 6° Elle demande, d'autre part, la concession de la ligne de Gallargues ou Lunel à Rodez, par le Vigan et Milhau, aux conditions de la loi de 1842.

» 7° La Compagnie de la Méditerranée offre de se charger également de la ligne de Montpellier à Milhau par Lodève et Sainte-Affrique, dans le cas où la Compagnie du Midi retirerait les propositions qu'elle a adressées à l'administration, relativement à la concession de cette ligne. La Compagnie de la Méditerranée accepterait, pour cette concession, les conditions proposées par la Compagnie du Midi, savoir : conditions du nouveau réseau pour la partie de la ligne comprise entre Montpellier et le pont de Cartels; conditions de la loi de 1842 pour la partie située au delà de ce dernier point.

» 8° Pour la construction de toutes les lignes ci-dessus mentionnées, la Compagnie acceptera les conditions de délai qui seront fixées par le gouvernement.

» 9° Enfin, pour couper court à toutes les objections concernant les difficultés qui résulteraient, suivant la Compagnie du Midi, de l'intervention des deux compagnies distinctes dans les transports dirigés du réseau du Midi sur Marseille et réciproquement, la Compagnie de Paris à la Méditerranée a déclaré à S. Exc. M. le ministre des travaux publics qu'elle était prête à accepter, pour les transports dont il s'agit, un tarif commun applicable à tous les points du réseau du Midi, aux conditions de délais et autres que la Compagnie du Midi acceptera pour elle-même, et en ne comptant que pour 160 kilomètres la distance de Cette à Marseille.

» Veuillez, etc.

» *Le directeur de la Compagnie,*

» Paulin Talabot.

» Paris, le 8 avril 1862. »

L'ENTREPRISE GÉNÉRALE DES OMNIBUS DE PARIS.

La Compagnie générale des omnibus de Paris a été autorisée, comme Société anonyme, par décret impérial du 22 février 1855. Son capital comprend 34,000 actions de 500 fr., ensemble 17,000,000 de fr.; elle a de plus émis 8,000 obligations remboursables à 500 fr. et portant 25 fr. d'intérêt annuel.

Les dividendes répartis aux actions ont été : pour l'exercice 1855, de 45 fr.; 1856, 55 fr.; 1857, 60 fr.; 1858, 58 fr.; 1859, 61 fr.; 1860, 47 fr.; 1861, 29 fr. 50.

Le cours des actions n'a pas moins varié que le chiffre des dividendes; en 1855 elles ont été cotées 1,110 fr.; elles valent aujourd'hui de 770 à 775 fr.

On voit qu'entre le dividende le plus élevé, qui a été de 61 fr. en 1859, et le dividende le plus bas, qui est de 29 50 pour 1861, il y a une différence de 31 50, représentant 51 63 0/0 de diminution du plus fort au plus faible.

Quelles peuvent être les causes d'un écart si considérable ? Ces causes sont-elles permanentes ou passagères ? C'est ce que nous voulons examiner.

Comparons d'abord les recettes et les dépenses pour 1859 et 1861.

	1859.	1860.	
Rec.	14,877,190 04	16,133,218 90	+ 1,256,028 86
Dép.	12,239,267 70	14,710,220 06	+ 2,470,952 36
Bénéf.	2,637,922 34	1,422,998 84	— 1,214,923 50

Ainsi, tandis qu'en 1861 les recettes se sont accrues de 1,256,028 fr. 86 c., les dépenses se sont en même temps augmentées de 2,470,952 fr. 36 c., ce qui a diminué le bénéfice de 1,214,923 fr. 50 c., qui équivaudraient, pour 34,000 actions, à un dividende de 35 fr. 76 c. par action; cependant la diminution du revenu n'est que de 31 fr. 50 c. Cette différence tient à ce qu'en 1861 il a été porté à la réserve en moins sur 1859 . . . 78,669
En moins sur l'amortissement . . . 44,500
En moins comme reliquat à reporter 9,120
132,289

qui représentent 3.86 francs par action, qui joints à la diminution effective du revenu, soit 31.50, égalent à une fraction près les 35.76 de différence indiqués ci-dessus.

Les éléments principaux de la diminution ressortent des chiffres ci-après ;

Recette quotidienne :

Voitures de Paris,	1859 :	87 23	1861 :	83 5
Banlieue	»	56 53	»	50 0
Moyenne.	»	81 99	»	80 8
Dépense moyenne	»	67 45	»	73 7
Bénéfice moyen	»	14 54	»	7 1
Différence en moins				7 41

Soit un peu plus de 50 0/0.

Il n'y a pas à hésiter sur l'origine de ce double mouvement de diminution sur la recette moyenne et d'augmentation sur la dépense. La première provient des services nouveaux qui desservent la banlieue et dont la clientèle n'est pas faite; chaque jour qui s'écoule améliore la situation à cet égard.

Quant à l'accroissement des dépenses, qui porte en partie sur les frais de nourriture des chevaux : 1° par la hausse du prix des fourrages; 2° par l'application du droit d'octroi aux fourrages consommés autrefois dans la banlieue maintenant annexée, on peut douter que ce soit là un état transitoire et que les espérances conçues à cet égard par la Compagnie doivent se réaliser. D'abord l'application des droits d'octroi est un fait permanent, qui pèsera sur tous les exercices futurs comme il a pesé sur l'exercice 1861; ensuite la cherté des fourrages n'est pas non plus un fait accidentel; le prix des fourrages a subi dans ces dernières années le mouvement de cherté qui s'est étendu à toutes les denrées de consommation, principalement dans Paris; l'État, qui est le plus grand consommateur de fourrages, en a pris son parti, et il a porté dans ses budgets ordinaires les sommes nécessaires pour élever le prix de ration des fourrages à un taux normal beaucoup plus considérable que l'ancienne moyenne.

Il faut remarquer aussi que la consommation des fourrages dans Paris marche plus vite que la production; le nombre toujours croissant des voitures et des chevaux de luxe, des voitures sous remise, etc., rend la demande de fourrages de jour en jour plus abondante et plus pressée. Il y aurait donc quelque illusion à tenir compte, dans les prévisions d'avenir de la Compagnie des Omnibus, d'un abaissement immédiat et considérable du prix de revient de la nourriture des chevaux.

Une autre cause d'augmentation de dépense, et celle-là ne saurait être évaluée à moins de 1 franc par journée de voiture, soit 500 francs par jour pour cinq cents voitures roulantes, résulte de l'augmentation de redevance imposée par la Ville à la Compagnie en 1860, et cette charge n'est malheureusement susceptible d'aucune atténuation.

Si le revenu de cette Compagnie doit se relever, ce sera donc uniquement par l'amélioration de ses recettes. Elle possède du reste un avantage qui doit être pris en considération, c'est le petit nombre de ses actions, qui n'est que de 34,000, de sorte qu'un faible supplément de recette nette de 106,000 francs correspond pour elle à une augmentation de 3 fr. de dividende. Toutefois, nous croyons que les actionnaires devront se tenir pour satisfaits s'ils peuvent revoir des dividendes de 45 ou 47 fr. comme en 1855 et en 1860.

Pour arriver là, il faut retrouver un supplément de recettes nettes de 1,650,000 francs, ce qui n'est pas peu de chose dans une entreprise où la proportion de la dépense à la recette varie des 6/7es aux 15/16es, soit de 84 à 93 0/0. Ce résultat s'obtiendra, nous l'espérons, dans l'intérêt des actionnaires, mais il y aurait illusion à croire qu'il peut se produire autrement que par une amélioration lente et progressive, et sur une période de temps quelque peu prolongée.

E. Bonnaud.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

C'est le 22 mars dernier qu'a eu lieu à Barcelone l'assemblée générale des actionnaires de cette entreprise.

Un rapport a été lu et nous l'avons publié dans un de nos derniers numéros.

Il résulte de ce rapport :

Que la construction de la totalité du réseau est achevée, sauf quelques réfections à terminer;

Que l'exploitation totale est en plein exercice.

Le rapport s'explique avec détail sur la constitution du capital de la Société.

On se rappelle que dans notre article du 18 janvier dernier, nous avions, par prévision, décomposé ainsi le capital :

Capital actions.....	47,250,000
Capital obligations.....	58,000,000
Total.....	105,250,000
Y ajoutant la subvention de l'État.....	21,000,000
cela donnait un total de.....	126,250,000

Le Conseil reconnaît que pour subvenir à toutes les éventualités, il faut élever le capital à 25 millions de piastres, soit en francs..... 131,250,000

Qui devront évidemment se décomposer ainsi :

Capital actions.....	47,250,000
Capital obligations.....	63,000,000
Subvention.....	21,000,000
Total égal.....	131,250,000

Nos prévisions étaient donc inférieures de 5 millions de francs à la vérité de la situation.

Ceci modifie quelque peu les chiffres que nous avions posés, et il sera facile à nos lecteurs de s'en rendre compte.

Le Conseil a ensuite présenté le bilan de la Société.

Il en résulte que, pour l'exercice 1861, les recettes se sont élevées à 788,848 piastres, les dépenses à 440,949 piastres.

Ce qui établit les frais d'exploitation à un peu plus de 55 0/0. Dans nos appréciations, nous les avions fixés à 45 0/0, mais pour une exploitation normale, et il ne faut pas oublier qu'on n'est qu'au début de l'exploitation.

On peut donc espérer, avec une administration sage et prudente, être ramené à ce chiffre de 45 0/0 d'ici trois ou quatre ans.

Les propositions votées par l'assemblée ont eu pour résultat :

1° D'approuver le bilan de l'exercice 1861;

2° D'approuver l'augmentation du capital d'une somme de 2 millions de piastres, à émettre par les moyens autorisés par la loi et en choisissant le moment le plus opportun, le capital de la Société étant définitivement fixé à 25,000,000 de piastres répartis de la manière suivante :

Subvention de l'Etat..	4,000,000	Piastres.
Actions et obligations.	21,000,000	»
Total.....	25,000,000	»

3° D'autoriser le Conseil d'administration à poursuivre la sanction du gouvernement pour les modifications au capital social;

4° D'adopter le projet de mettre en réserve sur le capital 400,000 piastres, soit pour faire face au paiement des intérêts si cela est nécessaire, soit pour préparer la conversion des obligations en temps opportun, après avoir obtenu l'approbation nécessaire du gouvernement;

5° D'inviter le Conseil d'administration, qui en a pris acte, de ne pas perdre de vue la dépréciation actuelle des actions de la Société et d'utiliser la réserve votée pour parer à cet état de choses, par une combinaison quelconque, s'il le juge convenable.

Ces deux derniers votes sont seuls de nature à fixer notre attention.

Le premier a pour but d'autoriser le Conseil à payer les intérêts même sur le capital. Nous comprenons cette décision pour un chemin au début de son exploitation, et nous n'y voyons pas grand inconvénient.

Nous n'en dirons pas autant de la seconde mesure, et nous ne saurions trop exhorter le Conseil à y regarder à deux fois avant d'user de la faculté qui lui est accordée. Une Compagnie de chemin de fer est constituée pour exploiter une ligne ferrée par le trafic des voyageurs et des marchandises, elle n'est pas un établissement financier qui puisse à son gré opérer sur des titres en les achetant ou les revendant. Quelle serait, en pareil cas, la garantie pour les actionnaires et pour les porteurs d'obligations? C'est, par le fait, modifier le capital social et engager la Compagnie dans une voie pleine de périls. Grand nombre d'actionnaires français sont engagés dans cette entreprise; c'est assez pour que nous lui devions tout notre intérêt, et c'est ce qui nous engage à signaler le danger dans l'espoir de le prévenir.

N. Destrabaud.

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE.

Assemblée générale du 22 avril 1862.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Société nouvelle des forges et chantiers de la Méditerranée a eu lieu mardi dernier, 22 avril, sous la présidence de M. Armand Béhic, président du Conseil d'administration.

Le rapport présenté à l'assemblée, rend compte des opérations de la Société pendant l'exercice 1861, et constate une progression remarquable dans la marche des travaux.

Il n'est pas sans intérêt de faire connaître que c'est à cette société qu'on doit les premières contructions des bâtiments cuirassés en France. Le rapport nous apprend, en effet, que deux bâtiments de ce genre ont déjà été livrés au gouvernement italien. C'est là une initiative dont il faut savoir gré à la Compagnie des forges de la Méditerranée, et qui prouve que notre industrie privée tient à conserver le rang qu'elle s'est acquis parmi les puissances maritimes de premier ordre.

L'assemblée a voté les comptes et les conclusions du rapport et fixé le solde du dividende à 45 francs par action, qui seront payés à partir du 1er mai prochain.

F. Graimaud.

Nous donnons à la page 295 l'important arrêt qui vient d'être rendu par la Cour de Douai, et qui intéresse si vivement les actionnaires de la Caisse des chemins de fer.

Le secrétaire de la rédaction,

F. Graimaud.

CHRONIQUE

CONVERSIONS DE RENTES. — Conformément à la loi du 12 février 1862, les propriétaires de rentes 4 1/2, 4 0/0 et d'obligations trentenaires résidant en Europe et en Algérie avaient un délai de deux mois pour faire connaître leur adhésion à la conversion facultative.

Ce délai a expiré le 15 avril. Il résulte des déclarations faites que le montant des titres convertis s'élève, savoir :

Rente 4 1/2 0/0... 131,821,331 fr. de rentes, déposées par 112,292 porteurs.
Rente 4 0/0 ..... 1,632,614 fr. de rentes, déposées par 1,929 porteurs.
Obligations trentenaires, 604,439.

Les titres non convertis s'élèvent à :

Rente 4 1/2 0/0..... Fr. 10,241,185
Rente 4 0/0..... 456,236
Obligations trentenaires..... 70,721

Ce résultat ne peut être modifié que dans une faible proportion par les déclarations de conversion des rentiers résidant dans nos colonies, et auxquels la loi du 12 février a accordé un délai d'un an pour se prononcer. (*Moniteur.*)

CHEMIN DE CHARLEVILLE. — Le *Moniteur* publie un décret impérial portant promulgation de la convention conclue le 4 mars 1862, entre la France et la Belgique, pour le raccordement du chemin de fer de Charleville au chemin de fer belge de Moriaimé.

— On lit dans l'*Indépendance belge :*

Mercredi, vers onze heures du matin, a eu lieu l'épreuve des nouveaux ponts en fer que la Compagnie du Nord a fait placer sur la ligne d'Erquelines. MM. Cabry, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat; Boucher, inspecteur en chef des ponts et chaussées en France; Couche et Robert, ingénieurs; Lebon, chef du mouvement de la Compagnie, et plusieurs autres notabilités de l'administration compétente, assistaient à cette épreuve. Un seul pont a été essayé, c'est celui de Carly, près de Lobbes, sortant des ateliers de M. Paris-Isaac, à Marchienne.

L'expérience a eu lieu à l'aide de quatre locomotives Engerth, pesant ensemble 380,000 kilogrammes. Ce poids représente celui de deux trains, remorqués chacun par deux fortes machines, se croisant sur le pont.

La flexion n'a été que de 9 millimètres. L'expérience a donc parfaitement réussi.

Les ponts en fer de la Compagnie du Nord sortent des ateliers de MM. Paris-Isaac, de Marchienne, et de M. Marcellis, de Liége. Ce sont de véritables chefs-d'œuvre de solidité et d'élégance.

La Compagnie du Nord est la seule qui possède, en Belgique, des locomotives du système Engerth. Elle en emploie dix dans notre pays et huit en France. Ce sont des machines d'une grande puissance qui peuvent remorquer jusqu'à 600 000 kilogrammes. La charge ordinaire est de 450,000 kilogrammes.

PONT DE KEHL. — Nous lisons dans le *Courrier du Bas-Rhin :*

Malgré l'établissement du pont sur le Rhin, entre Strasbourg et Kehl, pour le passage des convois de chemins de fer, il avait été impossible jusqu'à présent d'organiser un service réellement direct entre Paris et Vienne, par Strasbourg, sans perte de temps et sans points d'arrêt.

La cause en était dans le défaut de concordance des trains sur les chemins de fer allemands et dans l'absence d'unité de vue. Les États de l'Allemagne que la grande ligne de Paris à Vienne traverse songeaient moins aux besoins de la circulation générale européenne, qu'aux convenances particulières de leur circulation locale, et il a fallu les plaintes qui se sont élevées de toutes parts pour les amener à s'entendre enfin entre eux, et faire disparaître des retards préjudiciables à de nombreux intérêts.

La *Gazette d'Augsbourg* annonce aujourd'hui qu'enfin des arrangements ont été concertés par les États de l'Allemagne que traverse la ligne directe de Paris à Vienne, pour qu'un train au moins puisse y circuler sans éprouver de temps d'arrêt. Ce train partira de l'extrémité de la ligne de Paris pour Vienne et de Vienne pour Paris. Un second train, moins direct, aura son point de départ à Ste[illegible]rg pour Vienne.

On peut ajouter que la Compagnie des chemins de fer de l'Est a concouru dans une large proportion en vue de ce résultat, et que ses démarches et ses efforts ne se sont pas ralentis un seul instant depuis l'ouverture du pont de Kehl pour organiser un service direct de nature à satisfaire les intérêts importants et nombreux qu'il est appelé à desservir.

LE CHEMIN DE FER DE LA CROIX-ROUSSE. — Le *Courrier de Lyon* publie les détails suivants puisés, dit-il, à bonne source, sur le chemin de fer de la Croix-Rousse, dont les derniers essais ont été couronnés d'un succès complet :

La pente du chemin de fer est de 16 centimètres par mètre; jusqu'à ce jour, on n'avait exécuté pour le transport des voyageurs que des plans inclinés ne dépassant pas 3 à 4 centimètres par mètre. Cette pente considérable présente une difficulté nouvelle, c'est que les freins ordinaires deviennent insuffisants pour retenir un train en cas d'accident. En effet, un wagon, toutes les roues enrayées, continue à glisser sur le rail. Il faut donc, pour parer à l'accident, un moyen additionnel; il faut ajouter une force supplémentaire qui, ajoutée à l'enrailement des roues, soit capable de retenir le wagon.

Cette force, les ingénieurs du chemin l'ont trouvée dans l'emploi de deux freins à étau qui viennent saisir le rail et le serrent énergiquement par le fait même de la descente du wagon. Il fallait de plus que ce frein de secours ne fût pas uniquement à la disposition d'un garde-frein qui pouvait être distrait ou ému par l'accident; il fallait, en un mot, qu'il fût automoteur, et que son fonctionnement fût assuré par le fait même de la rupture du câble. En outre, l'arrêt produit par ce frein ne doit pas être brusque, il faut au contraire qu'il ait lieu dans un espace suffisant pour que les voyageurs ne ressentent pas un choc qui serait dangereux. Toutes ces conditions ont été remplies de la manière la plus satisfaisante.

Depuis dimanche dernier, seize expériences ont été faites tant pour le compte de la Compagnie que pour celui de la commission de contrôle. Douze ont eu lieu devant cette dernière. Tous les essais ont été faits au moyen d'un *déclic* simulant la rupture du câble à la descente, les trains marchant pour la plupart à une vitesse supérieure à la vitesse réglementaire qui est de 2 mètres par seconde. Les trains essayés se composaient de deux trucs chargés au maximum et pesant chacun 18,000 kilogrammes. C'était donc une masse totale de 36,000 kilogrammes.

Voilà pour les freins établis en cas d'accident; voici maintenant ce qu'on a fait pour que cet accident soit lui-même impossible.

Cet accident est en effet unique (la rupture du câble). Ce câble a été exécuté en fils d'acier fondu qui présentent une résistance double de celle des fils de fer de première qualité. Ces fils ont un diamètre de 2 millimètres, et sont au nombre de deux cent cinquante-deux. La résistance de ces fils est telle que le câble ne romprait qu'à un effort supérieur à 160,000 kilogrammes, et il ne peut être soumis en exploitation à un effort qui dépasse 9,000 kilogrammes. Une telle proportion entre la résistance du câble et l'effort auquel il est soumis, rend évidemment toute rupture impossible.

La voie a été établie dans des conditions de solidité exceptionnelle; elle a admirablement supporté l'effort du frein, bien que les essais aient eu lieu plusieurs fois à la même place.

Les machines sont de la force de cent cinquante chevaux. Ce sont de magnifiques machines horizontales et à très-grande course (2 mètres), construites par le Creusot.

Le tambour sur lequel s'enroule le câble, a 4m,50 de diamètre; un mécanisme, d'un emploi nouveau, sert à distribuer le câble sur toute sa surface, de manière que deux brins voisins ne puissent chevaucher l'un sur l'autre.

Un brin du câble s'enroule sur le tambour, tandis que l'autre se déroule, en sorte qu'un train monte tandis que l'autre descend.

Les chaudières sont tubulaires et marchent à courant d'air forcé; leur installation est très-complète; le ventilateur est mû par une petite machine de dix chevaux, qui fait en même temps mouvoir les pompes.

Toute cette installation sort des ateliers d'Oullins.

Les voitures sont à deux étages, elles contiennent cent huit places, elles ont admirablement supporté les essais.

Telles sont, en un mot, les principales conditions techniques du chemin de fer de la Croix-Rousse, en laissant de côté les travaux d'art qui ont offert de très-grandes difficultés, et dont l'exécution est remarquable, comme solidité et même comme beauté d'aspect, en dépit des conditions de stricte économie dans lesquelles la Compagnie s'est placée et dont elle ne s'est pas départie.

— La réception officielle du chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse a eu lieu vendredi.

ITALIE. — La loi qui porte le maximum de l'émission des bons du Trésor à 100 millions a été votée. Il se confirme qu'il n'y aura pas d'emprunt avant l'hiver prochain. Le gouvernement prend diverses mesures à l'aide desquelles il pourvoira à tous les besoins pendant le reste de l'année courante, sans émettre de nouvelles rentes.

M. Depretis, ministre des travaux publics, a dit à la Chambre qu'il était en traité avec une Compagnie solide pour la concession des chemins de fer napolitains. Il est probable que la négociation sera terminée avant le départ du roi pour le Midi. Le royaume de Naples aura enfin des chemins de fer, qu'on promet aux populations depuis plus de vingt ans, sans avoir fait autre chose que des projets.

Le royaume de Naples manque surtout de moyens de circulation. Il n'y a de routes qu'autour de Naples. Dans les provinces il n'y a rien. C'est en créant les chemins de fer et les routes qu'on pacifiera définitivement ce pays et qu'on lui fera comprendre les avantages du changement de royaume. C'est de cette façon que l'Angleterre a pacifié l'Ecosse après les guerres civiles, et que la France a ramené le calme dans la Vendée après 1830. Le ministère actuel est pénétré de cette idée, et il saura la réaliser.

— Le député Ballanti a été chargé par le ministère de traiter avec le gouverneur du Crédit foncier de France pour l'organisation du Crédit foncier et agricole italien.

BANQUE DE TURIN. — On annonce de Turin que l'assemblée générale des actionnaires de la Banque nationale a accordé au Conseil supérieur l'autorisation de traiter avec le gouvernement de l'entreprise des monnaies, qui serait confiée à la Banque, et pour modifications à introduire dans ses statuts. Il s'agirait d'élever le capital de cet établissement de 40 à 100 millions, au moyen d'une nouvelle émission d'actions.

BILLETS GRATUITS. — On sait que les Compagnies de chemins de fer sont dans l'usage de donner quelquefois, à titre de faveur, des billets de parcours gratuits ou demi-gratuits. Il est écrit sur ces billets qu'ils sont essentiellement personnels.

Le tribunal de police correctionnelle a condamné à huit jours de prison, comme coupable d'escroquerie, un individu qui avait pris place dans un train avec le billet gratuit que lui avait transmis celui à qui il avait été accordé par la Compagnie. (*Gazette des Tribunaux.*)

TARIFS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER. — La loi du 15 juillet 1845 oblige les Compagnies de chemins de fer à donner aux agents du ministère des travaux publics avis des changements qu'elles veulent porter aux tarifs autorisés. Des affiches annoncent en même temps au public les changements proposés et les résolutions du ministre.

Une importante modification vient d'être apportée à cette manière d'agir, et le commerce doit s'en féliciter. Une circulaire, en date du 15 février dernier, émanée du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, a décidé qu'à l'avenir les propositions de changements de tarifs seraient communiquées aux chambres de commerce par l'intermédiaire des préfets, toutes les fois que ces tarifs intéresseraient les industries existantes dans le ressort des chambres de commerce.

(*Crédit minier.*)

FORGES DE COMMENTRY. — On écrit de Commentry au *Messager de l'Allier*, que dans ces derniers temps les travaux des forges ont pris un développement et une activité très-marqués, à la grande satisfaction des ouvriers dont les salaires sont améliorés; et c'est à peine si cette importante usine peut suffire aux nombreuses comman-

des qui lui sont adressées. Les fers et tôles du pont en construction à Bordeaux sortent des ateliers de Commentry.

PAQUEBOTS TRANSATLANTIQUES. — Le premier transatlantique français, la *Louisiane*, de 500 chevaux, a quitté Saint-Nazaire pour se rendre au Mexique.

Ce navire avait à bord de nombreux passagers, des soldats destinés au corps expéditionnaire, et plusieurs chirurgiens de la marine pour le service des ambulances.

LETTRES DE VOITURE. — M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, vient de prendre une décision à la date du 18 mars, pour rappeler que la lettre de voiture est facultative et non obligatoire pour l'expéditeur à l'égard de toute expédition et par la petite vitesse au-dessous de 50 kilogrammes et pour le retour des emballages vides renvoyés *franco*.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Notre marché industriel prend de jour en jour plus d'importance et il mérite tout notre intérêt et toute notre attention. Nous ne faillirons pas à cette mission.

Les Messageries anciennes sont bien tenues à 675 »» ; les actions du Gaz ancien restent demandées à 1,105 fr.; depuis hier cette valeur a monté de 25 francs ; la rareté des titres sur le marché explique cette hausse persistant. Les actions du Gaz nouveau ont suivi le même mouvement ; elles restent demandées à 1,025 francs.

La Caisse Mirès a obtenu, cette semaine, l'attention de tous les spéculateurs. En effet, cette valeur a été cotée, lundi, à l'ouverture de la Bourse, 47 fr. 50 c., pour fermer, le même jour, à 70 francs.

Le lendemain, à l'annonce de l'acquittement de M. Mirès, par la Cour de Douai, le mouvement a été une explosion de hausse ; 150 francs a été le premier cours ; les demandes multipliées ont amené facilement le prix de 180 francs. Aujourd'hui les réalisations de bénéfices ont fait réactionner la valeur à 100 francs, pour finir à 105 francs.

Les affaires sur les actions des voitures sont toujours très-animées et les transactions faciles ; la hausse que nous avions annoncée sur cette valeur s'est en partie réalisée depuis le commencement du mois. Le plus haut cours a été semaine à 67 50 et le cours de fermeture 66 fr. 75 c.

Les Docks de Marseille, aux approches de l'assemblée, ont monté à 527 50.

Les actions du Gaz de Marseille sont en hausse, elles sont cotées 310 fr. On croit généralement que ce mouvement ne fait que commencer. Le Bonnard reste coté 37 fr. 50 c. ; l'Union des Gaz 192 fr. 50 c. ; la canalisation de l'Ebre 125 fr. ; la Franco-Suisse 325 fr., et les Omnibus de Londres 45 fr. demandés.

F. GRIMAUD.

BOURSES ÉTRANGÈRES

Les transactions sont partout peu animées, et il ne s'est présenté aucun fait remarquable en dehors de l'opposition constante que M. de Plener, ministre des finances d'Autriche, rencontre à l'exécution de ses plans. La commission du Reichsrath a refusé d'accepter la prolongation du privilége de la Banque et prétendait que l'État devait émettre lui-même le papier-monnaie. Cette combinaison était plus défavorable encore, croyons-nous, que celle que M. de Plener avait proposée. Cependant la Bourse de Vienne s'inquiète peu de ces hésitations, et le cours des changes s'améliore en raison des sommes reçues par la Hongrie en échange des grains qu'elle nous a vendus il y a six mois.

A Turin comme à Madrid, on attend toujours de améliorations financières.

N. DESTRIBACQ.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Les fonds sont en hausse. Le *broker* de la cour de la chancellerie a fait des achats au comptant pour les *trustees*, il s'y est joint quelques opérations de spéculation. L'argent est toujours très-abondant, ce qui tient à la stagnation continuelle des affaires en général.

Nos spéculateurs ne s'inquiètent pas encore des dépenses probables et prochaines qu'occasionnera la transformation de notre flotte. D'ailleurs les dépenses pour cause de fortification ou d'armement se renouvelant à peu près tous les ans, on finit par s'y habituer. Toutefois si nous étions dans une période d'activité commerciale sérieuse, peut-être ne serait-on pas aussi indulgent dans les appréciations de ce gaspillage incroyable, qui nous fait fonder tant d'établissements un an juste avant qu'ils soient rendus inutiles.

Les valeurs étrangères donnent lieu à beaucoup d'affaires, naturellement avec des chances diverses.

Voici les cours des derniers jours :

5 0/0 Brésil	101 ex-d.
4 1/2 —	92 7/8
6 0/0 Buénos-Ayres	93
3 0/0 Mexique	31 3/8
3 0/0 Portugais	46
5 0/0 Russes	90 1/2
4 1/2 —	92
3 0/0 —	61 1/2
5 0/0 Piémont	83
Différée	43 3/4
Passive	19 1/8

Ainsi les fonds mexicains se sont un peu relevés ; les certificats espagnols ont continué à monter. Le nouvel emprunt turc était faible à 2 0/0 de prime. L'emprunt égyptien est ferme à 1 1/2 et 1 3/4 de prime. Les titres sont fort rares, et un grand nombre sont libérés par anticipation.

Les valeurs coloniales sont demandées. Je vous en envoie les cours pour vous faire juger du crédit de chacun de nos établissements.

6 0/0 Canada	112 à 111 ;
5 0/0 id.	100 3/4 à 101 ;
6 0/0 du Cap	113 1/2 ;
6 0/0 Brunswick	107 3/4 ;
5 0/0 Nouvelle Galles	98 3/8 ;
6 0/0 Nouvelle Ecosse	110 à 109 1/2 ;
6 0/0 Victoria	105 3/8.

Les demandes d'escompte sont un peu plus actives depuis quelques jours, mais le taux ne subit pas de variations.

On a négocié d'une manière assez suivie les actions des Lombards et du Nord de France.

W. BURN.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — Les prix des farines de commerce sont très-fermes, et quelques affaires ont été faites à 67 fr. pour du livrable sur mai.

Les causes qui ont déterminé cette hausse échappent à l'analyse ; ce qui est certain, c'est que vers midi on était beaucoup plus calme ; il y avait vendeurs sur avril ou sur mai à ces conditions. Un peu plus tard, on a cédé à 66 25 et 66 fr. du courant d'avril et du mai, et la tendance était de nouveau à la baisse.

On ne saurait expliquer autrement ces oscillations qu'en les attribuant aux variations de la température.

Courant du mois 65 25, 65 50.

Mai 65 50.

Mai et juin 66 fr.

3 mois de juin 67 fr.

La boulangerie de Paris n'a presque rien acheté ; c'est pour le Nord que les achats ont été faits, dit-on.

La farine de consommation se vend très-difficilement. Le disponible seul pour quelques voitures, est pris de 62 à 67 fr. le sac de 159 kilog. selon qualité.

Les ventes par factures s'élèvent à 729 qx 82 kilog., parmi lesquels figurent 166 qx 05 kilog. farines à livrer aux prix extrêmes de 67 fr. le sac.

119 qx 32 kilog. farines disponibles 1re qualité à 66, 65, 62 et 61 50 le sac.

Le cours moyen à la halle est de 40 28.

Blés. — Il y avait quelques offres faites en blé de pays : la Bourgogne particulièrement était vendeur. La dernière hausse semble avoir fait sortir un peu plus de marchandises. Selon la qualité, on tenait de 38 à 38 50. Les blés de Montereau avaient vendeurs de 37 50 à 38 fr. En blés de Lorraine, on tenait de 39 à 39 50, le tout à 120 kilog. réglés ; mais à ces conditions les acheteurs se sont abstenus. Il y avait en outre quelques lots en très-bons blés dont on demandait 40 à 41 fr. et qui sont restés également sans acheteurs.

Les blés exotiques étaient assez nombreux, surtout en blé de mars provenance d'Amérique. La vente a été lente de 34 à 35 fr. Les blés d'hiver, soit du Nord, soit d'Amérique, avaient vendeurs de 38 à 41 fr. les 120 kil., selon la nature et la qualité.

Les fermiers ont offert un peu plus de blé que d'habitude. Ils ont comme toujours voulu obtenir des prix plus élevés, mais sans y réussir, même au début du marché. La meunerie de notre rayon, qui vend mal ses farines, ne s'est pas empressée d'acheter ; elle a payé les blés de choix 39 à 39 50, les bons blés de 37 50 à 38 50, les blés ordinaires de 35 à 37 fr., le tout réglé à 120 kil. ce qui représente à peu près les mêmes prix qu'il y a huit jours.

Si les vendeurs s'étaient montrés moins tenaces, la meunerie aurait acheté plus facilement.

En résumé il y a eu peu d'affaires ; la tendance est à la baisse, et vers la fin du marché on a cédé quelques lots à 50 c. de moins par sac qu'il y a huit jours.

Seigles. — La Prusse fait faire quelques achats en seigles. C'est là le motif qui fait tenir les prix assez fermement de 23 25 à 23 50 les 115 kil. réglés sur bateau, à la Villette, pour les qualités loyales et marchandes de l'année.

Orges. — Les offres abondent de tous pays, il n'est fait de demandes de nulle part. Selon la qualité l'orge nouvelle vaut de 16 50 à 18, 18 50 les 100 kil. Les escourgeons ont une faible demande de 19 50 à 19 75 les 100 kil. sur bateau.

Avoines. — En commerce, la fermeté que l'on signalait il y a quelques jours n'a pas résisté aux bas prix des soumissions, et les cours pratiqués n'indiquent pas de variation, d'autant plus que la graineterie est encore chargée de marchandise et peu disposée aux achats. Les grosses avoines de Brie valent de 30 à 30 50 ; les avoines de Beauce 29 50 ; les avoines de tous pays de 27 à 28 50. Le tout réglé à 150 kil. en gare respective d'arrivée.

Issues. — Le gros son se place facilement en disponible de 13 à 13 fr. pour les gros sons bien divisés des bonnes usines du rayon ; les sons de province de 14 à 15 fr. Le tout par 100 kil., selon mérite.

Les recoupettes sont sans demande, ainsi que les remoulages. Les prix se tiennent assez mollement.

(Echo de l'Agriculture.)

MÉTAUX. — *Cuivre.* — Cet article est à peu près délaissé sur toutes les places. En Angleterre, la cote est purement nominale, les offres qui y sont faites en cuivres de toutes provenances pèsent sur les cours généraux ; les cuivres d'Espagne y sont abondants et cherchent écoulement chez nous. Sur le marché de Paris, on parle d'une affaire en Chili à 225 fr., c'est une assez forte baisse qui n'a pas même pour effet de ramener les acheteurs. Les cuivres du Lac Supérieur sont tenus de 252 50 à 255. Les minerais Corocoro sont offerts à 235.

Etain. — Le prix à Hambourg est descendu à 73 fl., mais il n'a été accepté que pour de petits lots. La baisse des fondeurs anglais n'a pas ranimé les transactions chez eux. A Paris nous n'avons pas de modification à signaler : Banca, 325 à 327 50 ; anglais, 302 50 ; des Détroits, 310.

Plomb. — Ce métal est toujours très-faible. On croit à une baisse en Angleterre. Il est arrivé des plombs d'Espagne au Havre et à Rouen, qui ont trouvé le prix de 48 fr. représentant 52 50 à Paris. Néanmoins peu d'acheteurs.

Zinc. — On a payé le zinc brut de Silésie 48 fr. Les achats faits par la Vieille-Montagne ont soutenu l'article qui est remonté à 46 50 et 49 fr. Laminé, 62 50 à 65 fr.

(Ancre de Saint-Dizier.)

HUILES. — *Cours officiels.* — Huile de colza d. en tous fûts, 118 50 ; en tonnes, 120. Huile épurée en tonnes, 128. Huile de lin en fûts, 102 50 ; en tonnes, 104. Huile d'œillette commune, 122 ; dito bon goût, 130, 132. Le tout aux 100 kil.

Cours commerciaux. — Huile de colza, assez ferme ; disponible les 100 kil. en tous fûts, 118 50 ; courant de mois, 117 50 ; mai et juin, 115 50 ; juillet et août, 109 50 ; quatre derniers mois, 107 50. Lin disponible, 102 50 ; courant, 102 50 ; mai et juin, 101 fr. ; quatre derniers mois, 95 50 ; 96 entrepôt.

VINS. — Les effets de la gelée du 13 au 15 sont tous jours le prétexte dont on se sert pour tenir plus élevés les prix des vins. Le commerce de Bercy ou de l'Entrepôt, suivant les renseignements fournis par la province, tient de prime abord des prix exagérés, sauf un peu plus tard, lorsque l'on est mieux éclairé sur les désastres, à radoucir ses prétentions ; c'est ce qui arrive encore cette fois. On avait exagéré les effets de la gelée et dans ce premier moment on ne pouvait plus vendre à aucun prix. Les vignobles, selon l'importance des dégâts, ont les premiers jeté l'alarme. Nous ne voulons pas dire par là que toutes les plaintes ont été chimériques ; il est malheureusement vrai que certains terroirs ont passablement souffert, mais de là à une annulation complète de la récolte pendante, comme on l'a dit avec exagération, il y a loin.

N. DESTRIBACQ.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

26 avril. — **Chemin de Lyon à la Croix-Rousse.** — A 3 heures, salle Beethoven, passage de l'Opéra.

27 avril. — **Vieille-Montagne.** — A 10 heures à Angleur, Belgique.

28 avril. — **Chemin du Nord.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

28 avril. — **Compagnie immobilière de Paris.** — A 3 heures 1/2, hôtel du Louvre, 168, rue de Rivoli.

28 avril. — **Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie.** — A 3 heures, au siége social, rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

28 avril. — **Société de la Nouvelle-Montagne.** — A 11 heures, à Engis, près Liége.

29 avril. — **Chemins de l'Est.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

29 avril. — **Chemin central suisse.** — A 10 heures, salle du Casino, à Bâle.

29 avril. — **Chemin du Centre.** — A 11 heures, au siége de la Société, rue de la Montagne, 90 bis, à Bruxelles.

29 avril. — **Crédit foncier de France.** — A 3 heures, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19.

29 avril. — **Ports de Marseille.** — A 8 heures du soir, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

29 avril. — **Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.** — A 3 heures, rue Lallitte, 17.

30 avril. — **Chemins des Ardennes.** — A midi et demie, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

30 avril. — **Société de Crédit mobilier.** — A 4 heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

1er mai. — **Canal de Suez.** — A 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

7 mai. — **Compagnie générale des Eaux.** — A 3 heures, au siége de la Société.

8 mai. — **Chemin de Montblanch à Reus.** — A midi, calle del Caballero de Gracia, 23, à Madrid.

10 mai. — **Chemins de la ligne d'Italie.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

12 mai. — **Chemins du Sud de l'Autriche, Lombard-vénitiens et de l'Italie centrale.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

14 mai. — **Mines et fonderies de zinc de la Silésie.** — A 3 heures, au siége de la Société, à Breslau.

15/27 mai. — **Chemins russes.** — A 1 heure, à Saint-Pétersbourg.

15 mai. — **Crédit mobilier espagnol.** — A 1 heure, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

17 mai. — **Chemins du Dauphiné.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

19 mai. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — A midi, au palais Salamanca, à Madrid.

23 mai. — **Manufacture de glaces d'Aix-la-Chapelle.** — A 11 heures, au bureau de la Société, à Aix-la-Chapelle.

24 mai. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — A midi, assemblée générale annuelle et assemblée générale extraordinaire, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, à Madrid.

24 mai. — **Chemins du nord de l'Espagne.** — A 1 heure, assemblée ordinaire; à 3 heures, assemblée extraordinaire, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

24 mai. — **Chemin de Hainaut et Flandres.** — A midi, salle Kevers, rue du Parchemin, à Bruxelles.

26 mai. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — A 1 heure, au siége social, calle Fuencarral, 2, à Madrid.

26 mai. — **Mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — A 11 heures, chez M. Eglinger, notaire, à Cologne.

27 mai. — **Chemins autrichiens.** — Au siége de la Société, à Vienne, Minoritenplatz, 42.

29 mai. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — A midi, au siége social, à Madrid.

31 mai. — **Crédit en Espagne.** — A 1 heure, à Madrid, au siége de la Compagnie.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er avril. — **Chemin d'Orléans.** — 70 francs par action, solde du dividende de 1861. Impôt à déd., 60 c.

1er avril. — **Chemins de l'Ouest.** — 25 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déd., 37 c.

1er avril. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — 10 francs net par action, à-compte sur le dividende 1861.

1er avril. — **Chemin de Montblanch à Reus.** — 15 francs net par action.

1er avril. — **Crédit colonial.** — Intérêts sur les actions dont le premier versement a été effectué en espèces au 31 décembre 1861. 5 0/0 net.

1er avril. — **Société J.-F. Cail et Cie.** — 50 fr. par action, solde du dividende 1860-1861. Impôt à déduire, 48 c.

1er avril. — **Banque de Darmstadt.** — Paiement du coupon de dividende n° 7, soit 3 fr. 30.

1er avril. — **Banque générale suisse.** — 5 francs à titre d'à-compte sur le dividende 1861-62.

8 avril. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — 45 francs par action à titre de complément du dividende de 1861, sous déduction de l'impôt.

15 avril. — **Chemin central suisse.** — 30 francs net par action, dividende 1861.

15 avril et 15 octobre. — **Société des houillères de Commentry, Fourchambault,** etc. — 24 francs par action, soit 12 francs le 15 avril et 12 francs le 15 octobre.

16 avril. — **Mines de la Loire.** — 7 francs par action pour le deuxième semestre 1861. Impôt à déd. 10 c.

16 avril. — **Houillères de Rive-de-Gier.** —

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 9 au 15 avril	1706	1.267 065 85	743 06	1698	1.261.806 32	743 11	» »	» »	10.448 28	500 »
Orléans*	9 — 15 —	1475	1.275.206 28	864 54	1475	1.345-523 25	912 22	» »	5.23	11.871 60	1270 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	9 — 15 —	1411	2.378.811 40	1.685 90	1411	2.183.281 99	1.547 32	8.96	» »	24 299 67	1136 25
Ouest*	9 — 15 —	1213	925.502 »	762 85	1213	991.699 90	817 55	» »	6.70	10.801 65	547 50
Nord*	9 — 15 —	967	1.140.592 60	1.179 51	967	1.125.394 66	1.163 80	1.35	» »	17.746 80	1045 »
Midi*	9 — 15 —	798	628 331 83	787 38	798	508.035 23	636 63	23.68	» »	10.863 60	797 50
Lyon a Genève*	9 — 15 —	231	117.367 01	508 01	231	127.751 47	553 01	» »	8.12	7.143 60	383 75
Ardennes*	9 — 15 —	187	85.808 38	458 65	165	78.303 62	477 46	» »	0.42	6.438 97	445 »
Dauphiné*	9 — 15 —	131	61 408 60	458 27	134	61.822 21	461 35	» »	0 07	5.878 76	540 »
Bességes a Alais*	9 — 15 —	33	31.460 35	953 34	33	31.467 05	953 54	» »	» »	13.029 01	517 50
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	9 — 15 —	1936	1.322.089 15	682 24	1907	1.280.536 12	690 62	» »	1.12	9.083 60	575 75
Autrichiens	9 — 15 —	1324	888.335 »	671 05	1324	938.047 50	708 59	» »	5.30	9.112 36	530 »
Madrid a Alicante	9 — 15 —	482	309.920 54	642 99	482	292.200 98	606 23	6.00	» »	8.632 15	345 »
Saragosse et Madrid a Alicante	9 — 15 —	114	28.460 25	249 65	114	18.993 03	166 60	49.84	» »	»	»
Alicante Alcazar a Ciudad	9 — 15 —	104	29.350 57	282 21	106	26.303 56	252 91	11.58	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	9 — 15 —	366	117.222 15	320 27	183	44.105 08	241 49	32.62	» »	4.503 33	340 »
Nord de l'Espagne	9 — 15 —	358	129.349 17	361 28	308	116.569 54	378 47	» »	4.54	4.010 06	450 »
Central suisse	9 — 15 —	202	120.931 73	461 58	202	112.649 12	408 12	» »	1.41	5.922 82	490 »
Victor-Emmanuel	9 — 15 —	214	139.874 72	653 61	214	145 460 01	681 59	12.38	» »	8.625 76	370 »
Saragosse a Pampelune	9 — 15 —	179	48.850 40	273 »	»	»	»	»	»	3.464 21	370 »
Séville-Xérès-Cadix	26 mars 1er —	160	68.305 53	426 90	160	70.447 94	440 54	» »	16.43	5.193 49	425 »
Ouest suisse	9 au 15 —	150	56.776 18	378 50	145	50.724 02	349 66	8.57	» »	4.754 13	190 »
Cordoue a Séville	9 — 15 —	131	49.640 80	378 9.	131	45.810 30	349 70	8.36	» »	4.033 50	»
Guillaume-Luxembourg	2 — 8 —	89	28.272 15	317 66	52	10.218 26	196 51	61.37	»	3.905 37	252 00
Portugais	26 mars 1er —	75	11.473 95	153 »	»	»	»	»	»	»	375 »

* Prélèvement fait de [illegible] sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

9 fr. par action, dividende du second semestre 1861. Impôt à déduire, 15 c.

16 avril. — **Houillères de Saint-Etienne.** — 6 francs par action pour le deuxième semestre 1861. Impôt à déduire, 10 c.

16 avril. — **Houillères de Montrambert.** — 6 francs par action, solde du dividende de 1861. Impôt à déduire, 10 c.

1er mai. — **Société de Crédit industriel et commercial.** — 6 francs par action libérée de 125 fr.

1er mai. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — 55 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déduire, 62 c.

1er mai. — **Chemins de l'Est.** — 20 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déduire, 40 c.

15 mai. — **Chemins du sud de l'Autriche, de la Lombardie et de l'Italie centrale.** — 22 francs par action, solde du dividende 1861.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

21 au 30 avril. — **Crédit agricole.** — Emission de 20,000 actions de 500 francs.

A partir du 10 juin. — **Chemin d'Orléans.** — Emission de 300,000 actions nouvelles ; souscription réservée aux porteurs d'actions anciennes.

APPELS DE FONDS.

Chemins russes. —Appel des versements en retard sur les actions et obligations.

1er mai. — **Services maritimes des Messageries impériales** (ligne de l'Indo-Chine). — Appel de 75 francs par action.

TIRAGES.

30 avril. — **Chemin d'Orléans.** — Tirage de 11 obligations de l'ancienne Compagnie d'Orsay.

REMBOURSEMENTS.

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations foncières et communales sorties au tirage du 22 mars.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu les décrets des 19 juin 1857 et 11 juin 1859 portant approbation de la convention passée avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée le 11 avril 1857, ensemble ladite convention et le cahier des charges y annexé ;

Vu l'article 8 de cette convention, lequel énonce la concession faite à titre éventuel à cette Compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par l'art. 3 de la loi du 3 mai 1841, de plusieurs chemins de fer, et notamment d'une ligne de Brioude à Alais ;

Vu l'avant-projet dudit chemin de fer ;

Vu les registres de l'enquête ouverte dans les départements de la Haute-Loire, de l'Ardèche, de la Lozère et du Gard, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 24 avril, 8, 15, 24, 28, 31 mai et 7 juin 1861 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 19 décembre 1861 ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer du 28 du même mois ;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4) ;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique l'exécution du chemin de fer de Brioude à Alais.

En conséquence, la concession dudit chemin, accordée à titre éventuel à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée par la convention du 11 avril 1857, est déclarée définitive.

Art. 2. — Le chemin de fer ci-dessus mentionné passera à ou près Saint-Georges-d'Auzat, par la vallée de l'Allier, à ou près Villefort et la Grand'Combe.

Les dispositions du cahier des charges annexé à la convention susvisée du 11 avril 1857 seront applicables audit chemin.

Les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie, sous la réserve des dispositions de l'article 6 du cahier des charges susénoncé, les terrains étant acquis immédiatement pour les deux voies.

Art. 3. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 9 avril 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. Rouher.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Assemblée générale du 24 avril 1862.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous venons, conformément aux statuts de la Compagnie, vous rendre compte de notre gestion pendant l'année 1861.

Dans la première partie de ce rapport nous vous entretiendrons des travaux exécutés pendant l'année qui vient de s'écouler et de ceux que nous avons à faire en 1862.

La situation financière de la Compagnie sera mise sous vos yeux : elle justifiera la demande que nous avons à vous présenter de nouvelles ressources pour 1862 et les années suivantes :

Dans la seconde partie du rapport, nous vous rendrons compte des résultats de l'exploitation pendant l'année 1861, et nous soumettrons à votre approbation le chiffre du dividende de cet exercice.

Enfin, dans la troisième partie, nous vous entretiendrons de quelques questions qui se rattachent aux intérêts généraux de notre Compagnie, et nous appellerons votre délibération sur les mesures relatives à l'organisation définitive du Conseil d'administration, en exécution de l'article 36 des statuts.

Chapitre Ier.

TRAVAUX ET DÉPENSES DE 1861.

§ 1er. — ANCIEN RÉSEAU.

Ligne principale de Paris à Marseille.

Les travaux commencés en 1860 pour l'agrandissement de la gare des marchandises de Paris ont été continués et à peu près terminés en 1861 ; mais en présence de l'accroissement continuel du trafic de cette gare et des augmentations qu'on doit encore attendre de l'ouverture complète de la ligne du Bourbonnais, nous avons cru devoir acquérir de nouveaux terrains présentant une superficie de 72,000 mètres carrés. La superficie totale de la gare des marchandises de Paris se trouvera ainsi portée à 363,000 mètres carrés ou un peu plus de 36 hectares.

Nous avons eu aussi à nous occuper de l'agrandissement de la gare et du dépôt de machines de la Guillotière à Lyon. Des projets ont été préparés à cet effet, et leur exécution, entamée en 1861, s'achèvera pendant le cours de cette année.

Dans les autres gares de la ligne principale, les installations pour le service des marchandises ont reçu les développements reconnus nécessaires. Quelques bâtiments provisoires pour le service des voyageurs ont été remplacés par des constructions définitives.

Nous avons continué en 1861 l'éclissage des voies principales, commencé en 1860.

Lignes de la rive droite du Rhône.

La gare des marchandises de Cette, dont le trafic s'accroît chaque année, a dû être développée et complétée pour satisfaire au trafic toujours croissant qui résulte des expéditions de vins du Midi vers le Centre et le Nord de la France.

La gare de Courbessac située près de Nîmes, au point de bifurcation de l'embranchement d'Alais, a été complétement remaniée.

Cette gare destinée au triage des wagons à houille en provenance du bassin d'Alais, était devenue tout à fait insuffisante : elle a été considérablement agrandie, et ses aménagements, aujourd'hui très-vastes, nous permettent de faire face, dans les conditions les plus commodes, aux nouveaux accroissements que nous avons à espérer, dans le mouvement des houilles, sur cette partie de notre réseau.

Ligne de Dijon à Belfort et embranchements.

Des travaux assez importants ont été exécutés en 1861, pour l'assainissement et la consolidation de quelques tranchées argileuses, pour le revêtement de la voûte du souterrain de Rang dont on avait cru pouvoir se dispenser dans l'origine, et pour le murâillement des tranchées couvertes dans les roches gélives ou disloquées.

Nous avons eu également à construire une remise définitive de machines à la gare de Belfort, à installer quelques nouvelles prises d'eau pour l'alimentation des locomotives, et à construire des gares de marchandises à Roche et à Laissey.

L'accroissement du trafic entre Dijon et l'embranchement de Gray nous a engagés à établir un raccordement dans cette direction au point de bifurcation de l'embranchement de Gray et de la ligne de Dijon à Belfort. On peut ainsi se dispenser de conduire dans la gare d'Auxonne, qui ne peut être agrandie à cause de sa position dans la zone de défense de la place, tous les wagons de marchandises en destination de Gray et du réseau de la Compagnie de l'Est.

Sur l'embranchement de Dôle à Salins, nous avons terminé le remplacement des anciens rails du système Brunel par des rails Vignole. La gare de Mouchard, qui sera le point de départ des lignes dirigées sur la Suisse et sur Lons-le-Saulnier, a reçu les agrandissements nécessaires pour le raccordement de ces nouvelles lignes.

Ligne de Bourg à Besançon.

Les travaux de la première section de ce chemin, de 62 kilomètres de longueur, comprise entre Bourg et Lons-le-Saulnier, viennent d'être adjugés, et ils seront commencés aussitôt après l'accomplissement des formalités pour l'expropriation des terrains à occuper.

La deuxième section, de 50 kilomètres de longueur, entre Lons-le-Saulnier et Mouchard, est aujourd'hui bien avancée, et nous comptons qu'elle sera livrée à la circulation au mois d'août prochain. Les travaux qu'exige cette section n'ont du reste rien d'exceptionnel, et ils ne présentent d'autres difficultés que celles qui résultent de la mauvaise nature du sol presque exclusivement composé de marnes et d'argile des terrains lusiques.

Les travaux de la troisième section, de 27 kilomètres de longueur, entre Arc-Senans et Francis, sont attaqués sur plusieurs points. Les trois ponts sur le Doubs qu'on y rencontre seront fondés cette année, et la section entière pourra être terminée en 1863.

Ligne de Chalon à Dôle.

Les projets présentés pour la ligne de Chalon à Dôle ayant provoqué des compétitions très-vives entre les localités desservies par chacun des deux tracés en concurrence, l'administration supérieure a cru devoir prescrire de nouvelles études qu'elle a confiées à un ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Il en résultera nécessairement un nouvel ajournement pour l'exécution de cette ligne.

Matériel roulant.

Des commandes considérables de matériel roulant ont été faites à la fin de 1860 et dans les premiers mois de 1861. La plus grande partie de ce matériel nous a été livrée dans le cours de l'année, savoir :

78 locomotives et leurs tenders ;

140 voitures de voyageurs et wagons pour le service de la grande vitesse ;

3,074 wagons de toute nature, mais principalement des wagons à houille.

Ce matériel a été imputé soit à l'ancien soit au nouveau réseau, dans la proportion de leurs besoins respectifs.

Dépenses de 1861.

Les dépenses faites en 1861 sur les lignes de l'ancien réseau, s'élèvent à 19,337,944 fr. 93 c., savoir :

Frais d'administration centrale,	60,933 18
Ligne principale de Paris à Marseille,	3,999,083 55
Ligne de la rive droite du Rhône,	1,147,461 01
Embranchements d'Auxerre,	68,832 93
Dijon à Belfort et embranchements de	

Gray et de Salins,		1 466,288 31
Bourg à Besançon et Chalon à Dôle,		4,651,135 22
Matériel roulant,		7,906,544 32
Chemin de Ceinture,		14,000 »
Total.		19,397,298 21
A déduire, atténuations de dépenses par suite de reventes de terrains,		
Sur l'embranchement d'Aix,	3,865 90	
Sur la ligne de Marseille à Toulon,	55,487 39	59,353 29
Reste pour le montant des dépenses, comme ci-dessus,		19,337,944 92
Les dépenses faites au 31 décembre 1860 s'élevaient, d'après le rapport présenté au mois d'avril 1861, à la somme de		659,669,141 93
Total des dépenses de l'ancien réseau, au 31 décembre 1861,		679,007,086 85

Travaux et dépenses à faire en 1862.

Notre trafic de marchandises a éprouvé l'année dernière, en dehors même des transports accidentels de céréales occasionnés par la mauvaise récolte, un accroissement énorme et on peut le dire, sans précédent. Il en est résulté que certains aménagements de gares jusque-là très-suffisants, se sont trouvés tout d'un coup bien au-dessous des besoins. Comme d'ailleurs les progrès nous paraissent bien loin d'être arrivés à leur terme, nous avons à exécuter ou à prévoir des travaux assez considérables destinés à mettre sur plusieurs points nos établissements en rapport avec l'importance actuelle ou prochaine de la circulation.

Ainsi nous nous proposons d'approprier, dès l'année courante, au service des marchandises, une partie des terrains récemment acquis pour l'agrandissement de la gare de Paris. Nous comptons en outre établir, près de Villeneuve-Saint-Georges et de la bifurcation de la branche du chemin du Bourbonnais, dirigée par Juvisy et Corbeil, un système de voies de garage pour le triage des wagons arrivant de toutes les parties de notre réseau, afin de pouvoir amener ensuite à Paris des trains tout formés pour les divers quais de notre gare et pour les lignes en correspondance par le chemin de fer de Ceinture.

On continuera en 1862 l'éclissage de la voie principale de Paris à Marseille.

On posera la seconde voie entre Dijon et Dôle, opération que le trafic actuel de cette section ne permet plus de différer.

On continuera activement les travaux de la ligne de Bourg à Besançon.

Nous aurons à recevoir et à solder des commandes de matériel considérables, qui se composent comme il suit :

137 locomotives et tenders.
90 voitures à voyageurs ou wagons pour le service de la grande vitesse.
6,700 wagons à marchandises de toute nature.

Ce matériel est du reste destiné au service des lignes tant du nouveau que de l'ancien réseau.

§ 2. — NOUVEAU RÉSEAU.

Ligne du Bourbonnais.

Ainsi que nous vous l'avions fait espérer dans notre rapport du 25 avril 1861, la section de la ligne du Bourbonnais comprise entre Montargis et Nevers a été livrée à la circulation au mois de septembre dernier.

La communication de Paris à Lyon par Nevers, Roanne et Saint-Etienne se trouve ainsi complétement ouverte sur notre réseau.

La gare de raccordement de Saincaise, destinée à remplacer celle du Guétin, pour l'échange, près de Nevers, du trafic des voyageurs et des marchandises avec le réseau de la Compagnie d'Orléans, a été livrée à l'exploitation en même temps que la section de Montargis à Nevers.

Dans la section de Roanne à Lyon par Saint-Étienne, nous avons eu à exécuter divers travaux d'agrandissement dans les gares de marchandises, et nous avons construit à Lorette, entre Saint-Chamont et Rive-de-Gier, une nouvelle gare pour voyageurs et marchandises, vivement réclamée par les établissements industriels voisins.

La reconstruction du souterrain de Terrenoire, dont l'éboulement remonte au 31 décembre 1860, a été retardée par suite de diverses difficultés relatives à l'exploitation des mines de charbon dans le voisinage du souterrain. Le service de la ligne [illegible] Étienne à Lyon a été continué au moyen [illegible] voie à ciel ouvert construite entre Terrenoire et Pont-de-l'Ane.

Le raccordement entre Villeneuve-Saint-Georges et Juvisy, de la ligne principale de Paris à Lyon avec celle de Juvisy à Corbeil, que nous devons reprendre de la Compagnie d'Orléans, est aujourd'hui en pleine exécution : les travaux seront terminés dans les premiers mois de 1863.

Nous serons prochainement en mesure de commencer les travaux entre Corbeil et la Ferté-Alais, dont le projet définitif vient d'être approuvé par l'administration.

On poursuit en même temps les études détaillées du reste de la ligne, de la Ferté-Alais à Montargis. Les projets d'exécution seront présentés dans le courant de 1862.

L'étude générale de l'importante section de la ligne du Bourbonnais, de Roanne à Lyon par Tarare, est terminée, et nous attendons l'approbation de l'administration supérieure, pour la partie de cette section comprise entre Lyon et Tarare. On s'occupe des formalités qui doivent précéder l'acquisition des terrains, et les travaux pourront être commencés dans quelques mois.

Embranchement de Vichy.

L'embranchement de Saint-Germain-des-Fossés à Vichy, de 10 kilomètres de longueur, a été commencé au mois de juillet dernier. Il pourra être livré à la circulation vers le 15 mai prochain, à l'ouverture de la saison des eaux.

Embranchement de Montbrison.

Nous avons soumis à l'approbation de l'administration le projet de reconstruction de l'ancien chemin d'Andrézieux, construit en 1825, qui forme la première partie de l'embranchement de Saint-Etienne à Montbrison. Entre Andrézieux et Montbrison, le projet définitif est arrêté et il sera présenté prochainement.

Ateliers d'Oullins.

Nous avons repris possession, au mois d'octobre dernier, des ateliers de construction d'Oullins qui avaient été pris à bail de l'ancienne Compagnie du chemin de fer Grand-Central par MM. Parent et Schaken, en même temps que le chemin de fer de Rhône-et-Loire. Ces ateliers représentent pour notre Compagnie un capital assez considérable; mais ils nous offrent une précieuse ressource pour l'entretien et le renouvellement de notre matériel.

Ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Brioude.

Nous avons eu à faire, en 1861, quelques travaux pour l'agrandissement des gares de Clermont et de Gannat dont le trafic a pris un notable accroissement.

La gare de raccordement de Saint-Germain-des-Fossés était devenue insuffisante pour l'échange de trafic qui s'opère dans cette gare entre la ligne de Brioude et celle du Bourbonnais. Nous avons dû reconstruire le dépôt des machines et élargir considérablement la plate-forme pour l'établissement de nouvelles voies de garage.

Ligne de Saint-Étienne au Puy.

Les travaux sont en pleine activité dans la section de 23 kilomètres comprise entre Firminy et le pont du Lignon, et l'on a déjà percé plus qu'aux deux tiers les galeries préparatoires des souterrains. La longueur totale de ces derniers ouvrages est de 2,700 mètres environ.

Lignes de Nevers et de Moulins à Chagny.

La section de Chagny à Monceau-les-Mines, de 45 kilomètres de longueur, a été livrée à la circulation le 21 septembre dernier.

La section suivante du chemin de Chagny à Nevers devait, d'après les avant-projets soumis aux enquêtes, se détacher à Montchanin de la ligne de Chagny à Monceau, passer au Creusot et se diriger sur Decize par Etang et Cercy-la-Tour. Mais l'importance du bassin houiller d'Epinac et de la ligne d'Autun a fait étudier une variante se détachant à Santenay du chemin de Chagny à Monceau pour franchir près de Nolay le faîte de la Côte-d'Or, passer à Epinac, à Autun, et rejoindre à Etang le tracé présenté par la Compagnie. A la suite d'un examen approfondi de la question par le conseil général des ponts et chaussées, l'exécution des deux lignes a été décidée en principe, et M. le ministre des travaux publics a proposé à notre Compagnie de les construire simultanément, moyennant une subvention à fixer d'un commun accord. Nous ne pouvions pas nous refuser à une combinaison qui concilie tous les intérêts, et il ne reste plus qu'à convenir avec l'administration du chiffre de la subvention qui sera allouée à la Compagnie.

Le projet définitif de la dernière section, de Decize à Nevers, a reçu depuis plusieurs mois l'approbation de l'administration supérieure. Un atelier de terrassements est déjà ouvert sur cette section, aux abords du village d'Imphy.

Ligne de Dôle à la frontière suisse.

Les travaux de cette ligne, entre Mouchard et Pontarlier, sur une longueur de 60 kilomètres, ont été poussés activement pendant l'année 1861.

Malgré les difficultés de tout genre que présentent les terrains tourmentés sur lesquels une partie de cette ligne est assise, nous espérons qu'elle pourra être terminée vers le mois d'août ou de septembre prochain.

L'ouverture de la section de Mouchard à Pontarlier complétera le raccordement de notre réseau avec le chemin de fer franco-suisse, livré depuis plus d'un an à la circulation.

Ligne d'Ougney à Rans et à Fraisans.

En vertu de l'approbation donnée par l'assemblée générale de 1861, aux conventions passées avec la Société des hauts-fourneaux, forges et fonderies de la Franche-Comté, nous avons opéré le rachat, moyennant une somme de 2 millions de francs, du chemin de fer d'Ougney à la ligne de Dijon à Belfort. Nous nous sommes occupés immédiatement de prolonger ce chemin jusqu'aux établissements métallurgiques de Rans et Fraisans. Les travaux de ce prolongement seront achevés dans le courant de 1862.

Ligne de Nuits à Châtillon.

Les études de cette ligne sont terminées, et l'on s'occupe des formalités relatives à l'expropriation des terrains. On sera prochainement en mesure de commencer les travaux qui ne présentent du reste quelques difficultés qu'à la traversée des vallées de l'Armançon à Nuits et de la Seine à Châtillon.

Embranchement de Privas.

L'embranchement de Privas a été ouvert aux marchandises le 17 février, et aux voyageurs le 1er mars 1862. Tous les travaux de premier établissement peuvent être considérés comme terminés.

Embranchement de Carpentras.

Avant la fin de 1861, tous les terrains de l'embranchement de Carpentras avaient été mis à la disposition de l'entrepreneur : dès lors les travaux ont pu être poussés avec toute l'activité désirable. On espère que la ligne sera complétement achevée et prête pour l'exploitation au mois de septembre prochain.

Ligne de Toulon à Nice.

Les travaux de la ligne de Toulon à Nice ont été poussés avec une grande activité pendant l'année 1861.

La première section de Toulon à Solliès-Pont, de 16 kilomètres, était entièrement terminée au 31 décembre dernier, et une voie était posée sur toute la longueur.

Dans la deuxième section, de Solliès-Pont aux Arcs sur 52 kilomètres, les terrassements et les ouvrages d'art sont presque achevés. La première couche de ballast est déjà à peu près complète, et l'on va être à même de poser une voie sur toute l'étendue de cette section.

Les deux premières sections, de Toulon aux Arcs pourront ainsi être livrées à la circulation vers le mois d'août prochain.

La section suivante, des Arcs à Cannes, de 58 kilomètres, est moins avancée. Toutefois les nombreuses tranchées que l'on rencontre en contournant la chaîne de l'Esterel, sont attaquées vigoureusement. Les souterrains sont percés, et les viaducs d'Autéore et de Rague, l'un de neuf et l'autre de six arches, sont aujourd'hui fort avancés.

La quatrième section, entre Cannes et le Var, sur kilomètres, n'offre que des travaux moins importants qui seront achevés tout aussitôt que ceux de la section précédente, au moins jusqu'à la station de Cagnes, kilomètres du Var et à 11 kilomètres de Nice.

On espère pouvoir livrer la ligne à l'exploitation, jusqu'à cette dernière station, au mois de novembre prochain. On peut dire qu'à cette époque la communication se trouvera établie entre Toulon et Nice.

La dernière section, du Var à Nice, de 7 kilomètres de longueur, vient d'être commencée. On travaille activement depuis plusieurs mois déjà aux fondations du pont de six grandes arches à construire sur le Var.

L'ouverture de cette section aura lieu vers le mois de l'année 1863.

Ligne de Grenoble à Valence.

Le projet définitif de la première section de Moi

à la Sôm, sur 37 kilomètres, a été approuvé par l'administration supérieure. Les formalités pour l'expropriation ont été remplies, et les travaux seront mis en activité pendant la campagne de 1862.

Le tracé de la seconde section, de 38 kilomètres de longueur, n'a pas encore reçu l'approbation de l'administration ; mais toutes les mesures sont prises pour que les travaux soient commencés aussitôt qu'une décision sera intervenue à cet égard.

Concessions éventuelles.

Toutes les lignes qui avaient été concédées à titre éventuel à notre Compagnie, en 1857, ont été successivement l'objet de décrets de concession définitive, à l'exception de la ligne de Gap à la frontière sarde. Vous savez que cette dernière ligne ne peut nous être concédée à titre définitif qu'autant que le gouvernement italien aura pris les dispositions nécessaires pour assurer l'exécution, sur son territoire, du raccordement de Suze à la frontière française.

DÉPENSES DE 1861.

Les dépenses faites, pour les lignes du nouveau réseau, en 1861, se répartissent comme il suit :

Paris à Lyon par le Bourbonnais,	35,708,903 68
Saint-Germain-des-Fossés à Brioude,	3,170,654 14
Saint-Etienne à Firminy et au Puy,	2,029,908 94
Nevers et Moulins à Chagny,	5,843,677 65
Dôle à la frontière suisse,	6,906,213 39
Dugney à Rans et Fraisans,	2,261,618 87
Embranchement de Privas,	6,029,318 39
Toulon à Nice,	23,413,937 54
Embranchement de Carpentras,	765,255 51
Grenoble à Valence,	100,504 20
Etudes diverses à répartir ultérieurement,	118,925 19
Matériel roulant,	7,045,203 55
Subvention au réseau pyrénéen,	2,000,000 »
Total,	95,400,196 23

Les dépenses du nouveau réseau au 31 décembre s'élevaient à 433,062,964 88

Le montant total des dépenses au 31 décembre 1861 est ainsi de 528,463,161 11

Dans le chiffre ci-dessus de 95,400,196 fr. 23 c. auquel s'élèvent les dépenses de 1861, se trouve compris, pour une somme de 16,018,738 fr. 47 c., le montant des intérêts et de l'amortissement des obligations émises pour les lignes du nouveau réseau en exploitation, déduction faite des produits nets des sections exploitées.

Travaux et dépenses en 1862.

Les dépenses à faire sur les lignes du nouveau réseau, déduction faite des charges d'emprunt qui sont à porter au compte de premier établissement, sont comprises au budget de 1862 pour une somme de 70 millions environ.

Nous avons déjà indiqué, en rendant compte de la situation de chaque ligne, les travaux à exécuter, pendant la campagne de 1862, sur chacune d'elles. On peut les résumer comme il suit :

Solde des travaux de toute nature et pose de la seconde voie sur la partie de la ligne du Bourbonnais comprise entre Moret et Nevers ;

Achèvement de l'embranchement de Vichy ; exécution du raccordement de Villeneuve-Saint-Georges à Juvisy, et reconstruction de l'embranchement d'Andrézieux ;

Commencement des travaux de la section de Lyon à Tarare ;

Achèvement de la section de Mouchard à Pontarlier, sur la ligne de Dôle en Suisse ;

Achèvement de la ligne de Toulon à Nice jusqu'à la station de Cagnes, et continuation des travaux entre ce dernier point et Nice ;

Achèvement de l'embranchement de Carpentras ;

Commandes importantes de matériel roulant, dont une partie notable est à imputer sur les fonds du nouveau réseau.

Chapitre II.

SITUATION FINANCIÈRE.

SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 1861.

Ancien réseau.

Dépenses faites au 31 décembre 1861,	679,007,086 85	
Ressources réalisées à la même époque, en affectant aux dépenses de l'ancien réseau, 58,060 obligations sur l'émission de 1861, conformément à l'état détaillé annexé au présent rapport (annexe n° 0),	679,010,405 93	
Excédant des ressources sur les dépenses au 31 décembre 1861,		3,319 08

Nouveau réseau.

Dépenses au 31 décembre 1861,	528,463,161 11	
Ressources réalisées à la même date, en affectant aux dépenses du nouveau réseau 237,567 obligations sur l'émission de 1861,	511,133,246 33	
Excédant des dépenses sur les ressources au 31 décembre 1861,		17,329,914 78

Indépendamment des obligations dont l'affectation vient d'être indiquée, il en a été émis 10,440, qui seront portées au débit de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, et qui entreront dans le règlement de compte de cette Compagnie, conformément aux stipulations du traité du 11 avril 1857.

Le nombre total des obligations émises en 1861 est ainsi de 606,007.

L'émission de nos obligations a été faite, comme dans les années précédentes, par les soins de la Banque de France, au mois de juin 1861. L'emprunt a été réalisé, en ce qui nous concerne, sensiblement aux mêmes conditions qu'en 1860, soit à raison de 292 fr. 95 c., déduction faite des frais de négociation de toute nature.

Depuis 1857, vous avez autorisé l'émission de 1,800,000 obligations, dont 1,316,993 avaient été émises avant la fin de 1861. Le solde restant à émettre, qui est de 483,007 obligations, serait suffisant pour couvrir le montant de nos dépenses en 1862 ; mais il ne nous permettrait pas d'atteindre le moment de votre réunion, en avril 1863.

Nous demandons, en conséquence, l'autorisation de créer une nouvelle série de 600,000 obligations qui pourront être émises au fur et à mesure des besoins.

Chapitre III.

EXPLOITATION.

§ Ier. — ANCIEN RÉSEAU.

Les produits bruts de l'exploitation se sont élevés en 1861, à 125,806,512 73
et déduction faite de l'impôt du dixième, des subventions aux services extérieurs et des recettes afférentes aux exercices clos, à 119,463,876 45

Savoir :

Grande vitesse.

Voyageurs,	38,854,021 86	
Excédants de bagages et chiens,	1,472,399 89	
Messagerie, finances, voitures, chevaux, etc.,	8,833,953 56	49,160,375 31

Petite vitesse.

Marchandises et houilles,	74,419,259 82	
Voitures, chevaux et bestiaux,	1,202,021 83	
Magasinages, pesages, etc.,	475,336 74	76,096,618 39

Recettes diverses.

Produits divers,	31,468 30	
Produits du domaine,	446,699 92	478,168 22
Recettes des exercices clos,		71,350 81
Total,		125,806,512 73
En déduisant :		
Le montant de l'impôt du dixième,	5,262,800 71	
Les subventions aux services extérieurs,	1,008,394 70	
Et les recettes afférentes aux exercices clos,	71,350 81	
Ensemb ,		6,342,636 28
Il reste pour les recettes brutes effectives,		119,463,876 45

Ce qui représente 85,066 fr. 11 c. par kilomètre.
Le chiffre total des dépenses s'élève à 51,908,206 64

Savoir :

Administration centrale et services généraux,	2,307,200 91	
Exploitation,	16,158,651 06	
Matériel et traction,	17,491,489 55	
Surveillance et entretien de la ligne,	8,922,475 02	
Dépenses d'ordre (impôts et subventions),	6,271,285 47	
Dépenses des exercices clos,	757,614 61	
Ensemble,		51,908,206 64
En déduisant comme ci-dessus :		
Les dépenses d'ordre,	6,271,285 47	
Et les dépenses des exercices clos,	757,614 61	7,028,900 08
Il reste pour les dépenses effectives,		44,960,306 56

Soit 37.64 0/0 des recettes brutes effectives.

En résumé :

Les recettes de 1861 se sont élevées à	119,463,876 45
A quoi il faut ajouter, pour les produits afférents aux exercices clos,	71,350 81
Total,	119,535,227 26
Les dépenses de 1861 ont été de	44,969,306 56
En y ajoutant les dépenses afférentes aux exercices clos,	757,614 61
On a pour le total des dépenses,	45,726,921 17
Le produit net disponible est donc de	73,808,306 09
En 1860, le produit net avait été de,	60,480,050 78
L'augmentation a été par conséquent, en 1861, de	13,328,255 31

Si l'on compare dans leur ensemble les produits et les dépenses de l'exploitation en 1860 et 1861, on arrive aux résultats suivants :

Produits bruts de 1861,	119,463,876 45	
— de 1860,	99,272,704 04	
Augmentation des produits bruts en 1861,		20,191,172 41
Dépenses de 1861,	44,969,306 56	
— de 1860,	39,311,938 77	
Augmentation des dépenses en 1861,		5,657,367 79
Augmentation des produits nets de l'exploitation en 1861,		14,533,804 62
Nous avons trouvé ci-dessus que l'accroissement des produits nets disponibles était seulement de		13,328,255 31
Différence,		1,205,549 31

Cette différence résulte :

1° Du règlement des recettes et dépenses des exercices clos :

En 1861, ce compte a été débité de	757,614 61	
Et crédité de	71,350 51	
Il a présenté un solde débiteur de		686,263 60
En 1860, le solde débiteur du même compte ne s'était élevé qu'à		350,714 49
Augmentation en 1861,		335,549 31

2° De l'addition au produit net de 1860 de la réserve spéciale de 870,000 francs, constituée l'année précédente dans le but de pourvoir aux dépenses extraordinaires d'entretien ou de renouvellement du matériel et de la voie, 870,000 »

Total égal, 1,205,549 31

L'augmentation de 20,191,172 fr. 41 c., réalisée en 1861 sur les produits bruts de l'exploitation, se répartit comme il suit entre les diverses branches du trafic :

Grande vitesse.

Voyageurs,	1,317,882 96	
Excédants de bagages, messagerie, finances, etc.,	14,462 86	1,332,345 82

Petite vitesse.

Marchandises,	18,831,634 03	
Voitures, chevaux et		

bestiaux,	40,453 80	18,878,087 83
		20,210,433 03
A déduire :		
Diminution sur les recettes diverses,		19,261 24
Reste,		20,191,172 51

L'augmentation sur les transports à grande vitesse est, on le voit, très-peu considérable, et elle porte à peu près exclusivement sur les recettes des voyageurs.

Elle a été pour les voyageurs à prix complet de	1,295,236 05	soit de	4.58 0/0
Et pour les voyageurs de trains de plaisir et d'aller et retour de	290,129 17	»	10.97 0/0
Total	1,585,365 22	»	5.35 0/0
Il y a eu par contre sur les transports de militaires une diminution de	267,482 26	soit à	9.03 0/0
Ce qui réduit pour l'ensemble l'augmentation à	1,317,882 96	»	4.46 0/0

Ce résultat est assez conforme à ceux que nous avions eu à constater les années précédentes. Après quelques années d'exploitation les progrès des recettes des voyageurs deviennent très-lents, à moins que des circonstances particulières ne viennent développer de nouveaux courants de circulation.

La réduction sur le chiffre des voyageurs militaires comparé à celui de l'année précédente, tient à ce qu'en 1860 le retour des derniers corps de l'armée d'Italie et les mouvements de troupes occasionnés par l'expédition de Syrie avaient maintenu les recettes de cette catégorie au-dessus de leur taux normal.

La comparaison entre les divers articles de recettes accessoires de la grande vitesse pendant les années 1860 et 1861 s'établit comme il suit :

	1860.	1861.
Excédants de bagages et chiens.	1,246,664 54	1,314,012 57
Marchandises et denrées.	6,150,101 32	6,570,980 51
Finances.	1,146,590 80	831,995 »
Voitures.	215,021 72	111,243 05
Chevaux et bestiaux.	301,878 91	278,371 72
Service des postes.	119,221 51	89,606 71
	9,182,272 70	9,196,740 56

	Différence pour 1861. Augmentation.	Diminution.
Excédants de bagages et chiens.	68,170 13	»
Marchandises et denrées.	420,879	»
Finances.	»	314,596 80
Voitures.	»	106,778 07
Chevaux et bestiaux.	»	23,507 19
Service des postes.	»	29,712 80
	489,058 32	474,595 46
	14,462 86	

L'augmentation sur les excédants de bagages correspond à celle des recettes des voyageurs.

Celle des marchandises et denrées est de près de 7 0/0. Elle porte principalement sur les denrées dont le service a été considérablement amélioré par la création d'un train spécial destiné principalement au transport à grande vitesse sur Lyon et Paris des fruits et des légumes frais du Midi. Nous attendons d'excellents résultats de cette mesure qui n'a été appliquée encore que pendant une partie de l'année dernière.

Les augmentations satisfaisantes que présente le service de la messagerie, se trouvent contrebalancées pour la presque totalité par des réductions sur tous les autres transports accessoires de grande vitesse.

Ces réductions, qui portent à peu près exclusivement sur les transports exécutés pour le compte des services publics, doivent être attribuées aux augmentations accidentelles qu'avaient éprouvées en 1860 les articles de recettes correspondants.

Ainsi, l'expédition de Chine et celle de Syrie avaient donné lieu à des transports d'argent considérables qui n'ont pas continué en 1861. Il en a été de même pour les transports de voitures et de chevaux occasionnés par ces expéditions et par le retour du reste de l'armée d'Italie.

Le trafic des marchandises à petite vitesse, qui avait déjà été en grand progrès en 1860, s'est développé l'année dernière dans des proportions tout à fait inattendues. L'accroissement des produits de ce service s'est élevé, ainsi que nous venons de vous l'indiquer, à près de 19 millions, et forme la presque totalité de l'augmentation réalisée sur les recettes de l'exploitation ; il correspond à 31 0/0 environ des produits obtenus en 1860 pour la même catégorie de transports.

Voici maintenant la comparaison des tonnages transportés pendant les deux exercices :

	1860	1861	Augmentations en 1861 Totales.	Pourcentage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
Transports commerciaux	4,326,383	5,446,433	1,120,050	25.9 0/0
Transports pour le compte de la Compagnie	215,766	348,097	132,331	61.3 0/0
Totaux	4,542,149	5,794,530	1,252,381	27.5 0/0

L'augmentation de 1,120,000 tonnes obtenue sur les transports commerciaux se décompose par nature de marchandises de la manière suivante :

	Tonnes.
Houilles et cokes,	265,000
Vins et spiritueux,	264,000
Fers et fontes,	163,000
Céréales et farines,	150,000
Pierres et matériaux,	87,000
Bois,	49,000
Chaux, ciments et plâtres,	40,000
Cotons, laines et tissus,	9,000
Sels,	10,000
Marchandises diverses,	76 000
	1,120,000

Remarquons d'abord que les transports de céréales n'ont pas joué un rôle à beaucoup près aussi important qu'on est disposé à le croire, dans les augmentations de trafic de 1861. Ces transports nous ont causé de très-grands embarras parce que nous avons eu à en exécuter la plus grande partie dans les derniers mois de l'année au moment où nos gares étaient surchargées d'expéditions de toute nature ; mais ils n'entrent pas même pour un septième dans les augmentations de tonnage qui se sont produites dans le courant de l'exercice.

Ce sont toujours les houilles qui tiennent le premier rang comme tonnage dans le développement du trafic. Les quantités transportées sur notre ancien réseau en 1860 avaient été de 1,379,000 tonnes.
Elles se sont élevées en 1861 à 1,644,000 »
Ce qui représente une augmentation de 16 0/0.

Indépendamment des progrès réguliers de la consommation générale, les produits de nos bassins arrivent à remplacer les charbons anglais pour l'approvisionnement des ports de Marseille et de Toulon.

Cette substitution à laquelle nous avons contribué de tous nos efforts par des réductions spéciales de tarifs, a fait de tels progrès pendant ces deux dernières années qu'elle peut être maintenant considérée comme accomplie dans la mesure de ce que comporte la situation commerciale de Marseille, qui recevra toujours comme retours un certain tonnage de houilles anglaises. Les exportations de houilles des bassins d'Alais et de St-Etienne commencent même à prendre une certaine importance à Marseille et à Cette.

Les expéditions de vins effectuées par les gares de notre réseau ont atteint, en 1861, le chiffre énorme de 789,000 tonnes.
Elles avaient été l'année précédente de 525,000
Ce qui donne en faveur de 1861, une différence de 264,000 tonnes.

Soit 50 0/0.

Cette expansion extraordinaire n'est certainement pas un fait accidentel ; sa rapidité dépasse, il est vrai, nos prévisions, mais nous vous avons toujours exprimé l'avis que le trafic des vins était destiné à prendre sur notre réseau un très-grand développement. Ce mouvement pourra subir parfois des temps d'arrêt; mais en présence des sources presque indéfinies de production que fournissent sous ce rapport les départements du sud-est de la France, et des facilités nouvelles qui résultent chaque année de l'extension du réseau du chemin de fer, il n'est pas douteux que nous ne puissions compter pendant longtemps encore sur des accroissements considérables.

L'augmentation dans le tonnage des produits métallurgiques est aussi très-remarquable.

Ce tonnage, qui avait été en 1860 de 277,000 tonnes
S'est élevé en 1861 à 440,000
Ce qui constitue en faveur de 1861 une augmentation de 163,000 tonnes.

Soit de près de 60 0/0.

Sans pousser plus loin ces comparaisons, nous pouvons constater qu'en somme tous les transports de petite vitesse ont été en très-grand progrès en 1861, et même que ces progrès ont dépassé de beaucoup ceux déjà très-considérables que nous avions eu à vous signaler les années précédentes.

On comprend aisément les difficultés que nous avons éprouvées pour faire face à cette situation, surtout si l'on tient compte de ce fait que les augmentations de trafic ont porté sur les trois derniers mois de l'année dans une proportion beaucoup plus forte que sur les précédents. Il en est résulté que plusieurs de nos gares du Midi se sont trouvées encombrées en novembre et en décembre, ce qui nous a obligés à fermer pendant huit jours, avec l'autorisation de l'administration, quelques-unes d'entre elles aux expéditions de liquides. Cette mesure présentait d'ailleurs d'autant moins d'inconvénient pour le commerce qu'à la même époque nos gares d'arrivage étaient remplies de vins que les destinataires n'enlevaient pas. Du reste, dès la fin de décembre, tout l'arriéré était resorbé, et nos transports de petite vitesse avaient repris leur régularité habituelle.

Ces faits tout accidentels et qui doivent inévitablement se produire de temps à autre sur les grandes lignes, tant que leur trafic est en voie de développement, ont été exagérés au delà de toute mesure dans l'intérêt plus ou moins avoué de projets dont nous allons bientôt vous entretenir.

C'est ce qui nous engage à vous présenter à ce sujet quelques explications auxquelles peu de mots doivent suffire.

La seule cause de l'encombrement de nos gares a été l'insuffisance momentanée de notre matériel roulant en présence d'un accroissement de trafic qui a dépassé toutes les prévisions et tous les précédents. La Compagnie s'était cependant mise en mesure de développer très-largement ses services puisqu'elle a pu pourvoir pendant le dernier trimestre de 1861 à l'expédition d'un tonnage supérieur de près de 40 0/0 à celui qui avait été transporté sur son réseau pendant la période correspondante de 1860. Cela n'a pas suffi, et pour satisfaire jour par jour au surcroît de besoins qui s'est manifesté d'une manière tout imprévue, il aurait fallu donner plus d'activité encore aux transports. Le matériel seul nous a manqué pour atteindre ce résultat et vous savez que sous ce rapport il est impossible d'improviser des ressources.

Quant à la ligne elle-même qu'on a représentée comme encombrée de trains, dans le but d'établir la nécessité de dégagements nouveaux, l'activité de la circulation y est toujours restée bien au-dessous des limites indiquées, non-seulement par la possibilité, mais par la prudence, et aux époques même où le mouvement était le plus considérable, le nombre des convois aurait pu être encore de beaucoup augmenté sans que la sécurité du service se trouvât compromise.

Telle est, dégagée des exagérations et des inexactitudes par lesquelles on a cherché à la compliquer, la situation qui s'est produite l'année dernière sur notre réseau. Elle se résume, vous le voyez, par une question de matériel roulant, et la seule conséquence qu'il y ait lieu d'en tirer, c'est la nécessité de mettre, le plus promptement possible, le nombre de nos machines et wagons en rapport avec les besoins nouveaux qui se sont révélés. Aussi nous sommes nous empressés d'y pourvoir par les commandes considérables dont nous vous avons entretenus dans la première partie de ce rapport.

Le tableau suivant indique la comparaison entre les dépenses de 1861 et celles de 1860 :

	1861.	1860.	Augmentation en 1861.
Administration centrale et services généraux.	2,397,290 91	2,256,153 37	141,137 54
Exploitation.	16,158,051 08	14,203,018 06	1,955,033 02
Matériel et traction.	17,491,489 55	15,310,280 77	2,181,208 78
Surveillance, entretien et renouvellement de la ligne.	8,922,475 02	7,542,486 57	1,379,988 45
	44,969,306 56	39,311,938 77	5,657,367 79

L'augmentation des dépenses de l'exploitation proprement dite correspond à celle du trafic.

Il en est de même de l'accroissement des dépenses de traction.

Le parcours kilométrique des trains a été en 1861 de 17,006,000 kilomètres.
Il n'avait été en 1860 que de 14,560,340

Augmentation en 1861. 2,446,500 kilomètres.

Bien que cette augmentation n'ait porté pour la presque totalité (2,376,750 kilom.) sur les trains de marchandises dont la traction est beaucoup plus coûteuse que celle des trains de voyageurs, les dépenses pour l'ensemble des deux services qui étaient de 1 fr. 05 c. par kilomètre en 1860, ne sont réduites à 1 fr. 03 c. en 1861. Nous vous rappellerons comme les années précédentes que les chiffres de nos frais de traction comprennent toutes les dépenses relatives au renouvellement du matériel.

Sur plusieurs sections de notre réseau et notamment sur celles de Marseille à Avignon et de Nîmes à Alais, nous procédons à la réfection complète des voies ; sur plusieurs autres nous effectuons des renouvellements partiels. Enfin nous poursuivons avec toute l'activité possible l'échissage des voies de notre ligne principale et de ses embranchements les plus importants. Nous pouvions nous considérer comme autorisés, par la nature même d'une grande partie de ces dépenses qui constituent de véritables avances faites à l'entretien, à en échelonner l'amortissement sur un certain nombre d'années. Mais nous avons pensé que dans la situation où se trouve la Compagnie, il était de bonne administration de les liquider immédiatement. Nous les avons portées, en conséquence, en totalité dans les frais d'entretien. C'est là ce qui grossit considérablement cette année le chiffre des dépenses de cette catégorie. Si, comme nous l'espérons, vous voulez bien approuver cette manière de procéder, nous aurons à porter au compte de l'entretien des dépenses plus fortes encore, pour le même objet, pendant les deux années qui vont suivre, et cette considération est une de celles qui nous ont déterminés à vous proposer de faire sur les produits nets de l'année dernière une assez forte réserve.

§ 2. — NOUVEAU RÉSEAU.

Les lignes du nouveau réseau qui se trouvaient en exploitation au 31 décembre 1861, sont les suivantes :

Moret à Lyon par Nevers et Saint-Etienne avec embranchement sur Andrézieux,	500	kilom.
Saint-Germain-des-Fossés à Brioude,	134	»
Saint-Etienne à Firminy,	15	»
Pontarlier aux Verrières,	12	»
Labarre à Ouguey,	11	»
Chagny à Monceau-les-Mines,	45	»
Total,	717	kilom.

La section du chemin du Bourbonnais comprise entre Montargis et Nevers et la ligne de Chagny à Monceau-les-Mines n'ont été ouvertes que le 21 septembre 1861 ; la longueur moyenne exploitée pendant l'année se trouve ainsi réduite à 584 kilomètres.

Les recettes brutes, déduction faite de l'impôt sur les transports en grande vitesse et des subventions aux sections extérieures, se sont élevées à 22,193,310 02

Savoir :

Grande vitesse.		
Voyageurs,	6,144,978 62	
Excédant de bagages, messageries, etc.,	1,026,083 59	7,171,062 21
Petite vitesse.		
Marchandises et houilles,	13,792,902 32	
Voitures, chevaux et bestiaux,	334,027 30	14,126,989 62
Recettes diverses,		895,258 79
Total pareil,		22,193,310 02

Les dépenses ont été les suivantes :

Administration centrale et services généraux,	731,693 40	
Exploitation,	4,546,394 88	
Matériel et traction,	3,903,394 58	
Entretien et surveillance,	3,579,309 15	12,553,791 91
Il reste pour produit net,		9,639,518 11

Il résulte des chiffres qui précèdent et de la longueur moyenne exploitée en 1861, 584 kilomètres, que le produit brut moyen kilométrique des lignes du nouveau réseau a été de 38,008 75

Que les frais d'exploitation par kilomètre se sont élevés à 21,499 90

Et que le produit net kilométrique a été de 16,508 85

Le rapport de la dépense à la recette brute est ainsi de 56.58 0/0.

Les frais d'exploitation présentent pour l'année 1861 un chiffre fort élevé comparativement aux recettes kilométriques. Diverses causes ont contribué à ce résultat ; ainsi l'écroulement du souterrain de Terre-Noire, près de Saint-Etienne, a entraîné des sacrifices considérables pour le transbordement des voyageurs et des marchandises sur ce point pendant les deux premiers mois de 1861. Le service du chemin provisoire, avec des rampes de 0m,025 par mètre d'un côté et de 0m,018 de l'autre, a été fort onéreux pendant tout le reste de l'année. Enfin deux sections assez importantes, l'une entre Montargis et Nevers, de 135 kilomètres, l'autre entre Chagny et Monceau, de 45 kilomètres, ont été livrées à la circulation à la fin de septembre seulement, et n'ont été ainsi exploitées que pendant trois mois. On sait que les frais sont toujours considérables au début d'une exploitation.

Si l'on compare les recettes du nouveau réseau en 1861 et 1860, on arrive aux résultats suivants :

	1861 584 kilom.	1860 487 kilom.	Différence.
Recettes brutes	22,193,310 02	18,579,176 27	+ 3,614,133 75
Recettes kilométriques	38,008 75	38,095 50	— 86 75

Nous nous sommes chargés d'exploiter, au lieu et place de la Compagnie d'Orléans, à partir du mois de novembre dernier, la section d'Arvant à Massiac de 24 kilomètres de longueur. Pour se couvrir des frais d'exploitation, notre Compagnie perçoit à son profit les recettes brutes jusqu'à concurrence d'un produit de 8,000 francs par kilomètre. L'excédant au delà de ce chiffre doit être partagé entre les deux Compagnies à raison de quatre cinquièmes pour la Compagnie d'Orléans et de un cinquième pour celle de Paris à la Méditerranée. Cet arrangement pourra être résilié, à la demande des parties, à dater du 1er juillet 1863.

Chapitre IV.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE 1861.

Le produit net de l'exploitation s'est élevé, d'après ce qui précède, à 73,809,305 08

Le solde du compte du placement des fonds est de	1,371,021 54	
et le produit du chemin de Ceinture de	193,313 58	
		1,564,935 12
Ce qui donne pour le total général des produits nets de l'exercice		75,373,241 21
D'autre part, les charges afférentes à l'exercice 1861, s'élèvent à la somme de	17,180,705 87	
Savoir :		
Intérêts des emprunts,	15,467,464 34	
Amortissement des emprunts,	1 323,148 81	
Impôts du timbre,	390,092 72	
		17,180,705 87
La différence est de		58,192,535 34
à porter à la réserve 3 0/0 de cette somme		1,745,776 06
Reste		56,446,759 28
En y ajoutant le solde de l'exercice précédent qui est de		173,179 04
on arrive, pour le produit disponible de l'exercice, à la somme de		56,619,938 32

Indépendamment de la réserve statutaire de 3 0/0, nous vous proposons de constituer une réserve particulière de 4,500,000 francs, soit d'environ 6 fr. 50 c. par action.

Des considérations de nature diverse justifient cette mesure.

Nous avons dû vous signaler tout à l'heure l'importance de la somme affectée dans le cours de l'exercice courant à la réfection et au renouvellement des voies. Cette dépense sera plus considérable encore dans les prochains exercices. Sans doute, et à raison de la nature d'une telle dépense, il nous serait loisible d'en répartir la charge sur un certain nombre d'exercices. Mais, en présence des éventualités de 1865, il est sage d'aborder cette date libre de toute dette du passé, et par là d'alléger d'autant une transition difficile. Nous suivrons en cela l'exemple de la Compagnie d'Orléans. Seulement et à raison de l'incertitude du chiffre, nous vous demandons de n'en spécialiser aucun ; il y sera pourvu sur la réserve générale de 4,500,000 francs.

Des considérations analogues nous déterminent à appliquer la même mesure à la réfection du matériel roulant, surmené en 1861 par un surcroît imprévu de transports. Les exercices prochains supporteront de ce chef des charges assez lourdes ; elles pourront être prélevées, dans une certaine mesure, sur le fonds spécial de la réserve.

Nous avons eu une troisième raison pour constituer une forte réserve particulière.

La question des assurances contre l'incendie est depuis longtemps l'objet de nos études. Convient-il de maintenir ces assurances, et de grever nos budgets annuels d'un chiffre élevé de primes ? ou bien, la multiplicité et la diversité de nos risques doivent-elles nous déterminer à rester nos propres assureurs, en appliquant à notre immense réseau le principe de la mutualité ? C'est là une question délicate, sur laquelle nous n'avons pas pris de résolution. Toutefois, nos polices étant arrivées à l'époque où il nous était facultatif de les résilier, nous avons cru devoir dénoncer cette résiliation. De deux choses l'une : ou ces polices seront renouvelées, ou nous y renoncerons définitivement. Mais, dans ce dernier cas, il sera nécessaire de former un fonds spécial, qui pourra être prélevé sur la réserve de 4,500,000 francs.

Indépendamment de ces considérations spéciales permettez-nous d'en invoquer une plus générale, inspirée par des préoccupations très-certainement partagées par vous.

L'exercice de 1861 a produit des résultats très-supérieurs à ceux réalisés dans les exercices précédents ; mais, dans quelle mesure ce progrès est-il dû aux développements naturels du trafic ? Si des conditions économiques et commerciales, particulièrement favorables à notre réseau, ont amené ces résultats, des événements en sens contraire ne peuvent-ils pas se produire, et amener des résultats inverses ? De telles questions se posent forcément dans le vague, et nous ne tenterons pas de les résoudre. Mais leur incertitude même nous commande la prudence, et c'est faire acte de prévoyance que d'attribuer une réserve exceptionnelle à une année exceptionnelle. Ne perdons pas de vue que 1865 approche, et approvisionnons-nous, dès ce moment, pour ménager la transition entre l'état de choses ancien et nouveau. L'élévation des dividendes est sans doute désirable, mais leur régularité ne l'est pas moins et influe tout autant sur la valeur intrinsèque de vos titres.

Il ne s'agit pas toutefois d'ériger en principe le renouvellement et l'emploi de semblables réserves. Le temps et l'expérience qu'il amène, peuvent jeter sur l'avenir des lumières nouvelles ; aussi n'entendons-nous engager en rien sur ce point nos appréciations ultérieures, et encore moins l'entière liberté de vos votes.

Si, comme nous n'en doutons pas, vous partagez notre opinion à cet égard, il y aura lieu de prélever sur les produits disponibles qui s'élèvent, d'après ce qui précède, à la somme de 56,619,938 32
la réserve spéciale que nous vous proposons de créer, soit 4,500,000 »

Et il restera par conséquent à distribuer aux actions 52,119,938 32

Cette somme représente 75 francs par action pour 693,000 actions émises, et nous vous proposons en conséquence de fixer à ce chiffre le dividende de 1861.

Il restera à reporter à l'exercice de 1862 un reliquat de 141,938 32

Si vous adoptez notre proposition, le dividende, déduction faite de l'à-compte de 20 francs distribué en novembre dernier, sera payé à raison de 55 francs à partir du 1er mai prochain, aux caisses de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille, et par toutes les succursales de la Banque de France.

Chapitre V.

OBJETS DIVERS.

§ 1er. — *Fusion avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève.*

Nous avons atteint l'époque fixée pour notre réunion définitive avec la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève. — Aux termes du traité du 19 décembre 1853, tel qu'il a été interprété par la sentence arbitrale dont nous vous avons entretenus l'année passée, les produits nets comparés des deux réseaux, pendant les exercices 1860 et 1861, doivent servir de base à la fusion ; — C'est donc en 1862 que celle-ci doit s'accomplir.

Dans le cours de 1861, une modification aux conventions primitives avait été préparée [illegible]

avec le Conseil d'administration de la Compagnie de Genève. Cette modification avait pour objet principal d'ajourner à dix années la réunion définitive des deux Compagnies, ce qui permettait de substituer la comparaison effective des produits à la majoration hypothétique et aléatoire de 36 0/0 qui sert de base au traité de 1855. De plus, la Compagnie de Genève se ménageait le temps de poursuivre et d'attendre les améliorations qu'elle sollicite du gouvernement. Mais, à côté de ces avantages, le nouveau traité avait pour inconvénient de prolonger une situation incertaine, et le malaise inévitable qui en est la conséquence. Dans cette alternative, sur laquelle de très-bons esprits ont pu être partagés, l'assemblée générale de la Compagnie de Genève s'est prononcée contre le nouveau traité, et la fusion reste dès lors régie par les anciennes conventions des 19 décembre 1853 et 11 avril 1857.

Le traité de 1861, bien que définitivement écarté par l'assemblée générale de Genève, contenait cependant une disposition transitoire qui, sans rien changer aux bases fondamentales de la fusion, confiait provisoirement à la Compagnie de la Méditerranée l'exploitation du réseau de Genève. En vertu de cette disposition, notre service de l'exploitation a pris possession de la ligne en août 1861. Cette exploitation s'est faite, pour le compte de la Compagnie de Genève, jusqu'à la fin de décembre 1861. — A partir du 1er janvier 1862, la ligne est exploitée pour notre compte.

Indépendamment de cette prise de possession de l'exploitation de la ligne, nous nous sommes également chargés, depuis le 1er janvier 1862, du service des emprunts de la Compagnie de Genève.

Mais le point le plus important reste à régler : c'est la fixation du nombre d'actions de notre Compagnie à attribuer à la Compagnie de Genève, et qui résultera de la comparaison des produits nets des deux réseaux. Le produit net de la Compagnie de la Méditerranée ne peut donner lieu à aucune difficulté ; il résultera du vote que vous allez émettre sur l'approbation de nos comptes. La Compagnie de Genève a sans doute établi, de son côté, le décompte de ses produits nets.

Nous avons lieu de croire que la comparaison de ces décomptes, et la liquidation qui doit en résulter, ne donneront lieu à aucune difficulté, au moins sérieuse. Mais il peut convenir au conseil de Genève, dans l'intérêt de ses négociations avec le gouvernement, de différer une solution dont le caractère définitif serait peut-être incompatible avec les modifications qu'il espère. Nous croyons devoir nous prêter de bonne grâce à un ajournement que la Compagnie de Genève paraît considérer comme avantageux pour elle. Nous n'avons, quant à nous, à veiller qu'à une chose : c'est que les intérêts de notre Compagnie ne puissent, en aucune manière, en être compromis.

§ 2. — *Fusion avec la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.*

Le langage tenu par le Conseil d'administration des chemins de fer du Dauphiné à l'assemblée générale des actionnaires de cette Compagnie du 23 avril 1861, impliquait un désaccord sérieux entre ce Conseil et le nôtre sur la manière d'interpréter le traité de fusion.

D'après les termes, suivant nous, très-explicites du traité, la comparaison des produits nets de 1863 doit servir de base à cette fusion et déterminer le nombre d'actions de Paris-Lyon-Méditerranée à attribuer à la Compagnie du Dauphiné.

Le Conseil d'administration de cette dernière Compagnie avait au contraire manifesté l'opinion que cette époque pouvait et devait être retardée, à raison des difficultés administratives et autres qui ont retardé jusqu'ici l'ouverture de la section de Bourgoin à Rives, sur la ligne de Lyon à Grenoble.

Nous ne pouvions admettre cette interprétation.

Les retards apportés à l'ouverture de la section de Bourgoin à Rives suspendent, il est vrai, la mise en exploitation complète de la ligne de Lyon à Grenoble. En revanche, la Compagnie du Dauphiné exploite depuis six années la ligne de Saint-Rambert à Grenoble, et depuis cinq années la ligne de Lyon à Bourgoin, qui dessert la grande banlieue de Lyon.

Au point de vue de la majoration de 36 0/0 stipulée par le traité de fusion, cet état de choses procure à la Compagnie du Dauphiné d'amples compensations. — Dans tous les cas, le texte du traité est formel et ne laisse pas de place à l'interprétation : la fusion doit s'accomplir en 1864 d'après les résultats de 1863.

La commission arbitrale, instituée par l'article 12 du traité de fusion, a été appelée à statuer sur cette difficulté, et par une décision qui porte la date toute récente du 19 avril 1862, elle nous a pleinement donné gain de cause.

§ 3. — *Chemin de fer de Cette à Marseille par le littoral.*

La question d'un second chemin de fer de Cette à Marseille a été inopinément soulevée, vers la fin de l'année dernière, par la Compagnie du Midi.

La ligne par le littoral, dont cette Compagnie a demandé la concession au gouvernement, s'établit sur des terrains difficiles, déserts, insalubres, submersibles, mais présente une certaine abréviation sur la ligne que nous exploitons nous-mêmes entre Cette et Marseille, et qui dessert en même temps Beaucaire, Nîmes, Lunel, Montpellier, etc., c'est-à-dire la contrée la plus riche, la plus peuplée, la plus industrieuse du Gard et de l'Hérault. Nous n'avons pu éviter de combattre énergiquement le projet de la Compagnie du Midi, qui, indépendamment d'une menace d'empiétement injustifiable de la part d'une Compagnie voisine, constituait une grave infraction aux principes qui ont servi de base à la création des grands réseaux. Si, en 1858, les Compagnies ont accepté la lourde charge d'un grand nombre de lignes coûteuses et plus ou moins improductives, elles l'ont fait dans le but de s'assurer une zone déterminée, où il leur serait permis de se développer à l'abri des agressions d'une concurrence aventureuse. Jusqu'ici les Compagnies paraissaient avoir compris que leur propre sécurité et celle des immenses capitaux engagés dans leurs entreprises reposaient sur le respect absolu des réseaux. La Compagnie du Midi, la première et la seule, prend aujourd'hui une attitude différente et s'efforce de pénétrer dans une région qui a été le berceau du chemin de la Méditerranée, celle dont la possession, si cette expression nous est permise, est la plus ancienne et la moins discutable. La cause que nous défendons dans cette circonstance n'est donc pas seulement la nôtre, elle est celle de toutes les Compagnies de chemins de fer.

Et qu'on ne s'y trompe pas, il ne s'agit pas, en semblable matière, d'une simple question de concurrence locale. Du jour où la délimitation géographique des réseaux cesserait d'être maintenue, la valeur intrinsèque de toutes les concessions actuelles serait profondément dépréciée, et cette dépréciation ne tarderait pas à rejaillir sur le crédit des Compagnies. Or, en présence de l'œuvre gigantesque qui leur reste à accomplir, et des nombreux appels à faire aux capitaux, pense-t-on que ce soit chose indifférente de menacer des intérêts qui n'ont jamais eu un plus grand besoin de confiance et de fixité ?

Nous ne sommes pas encore tellement loin, pour qu'on l'ait oublié, du temps où les obligations émises par les plus grandes Compagnies et les mieux accréditées se capitalisaient sur le pied de 6 0/0. Le gouvernement fut alors le premier à s'en inquiéter, comme d'une menace sérieuse pour l'achèvement du réseau français. Placé entre le système de la concurrence et celui de la concentration, l'État a sagement adopté ce dernier système. Bien plus, et afin de fortifier mieux encore le crédit des Compagnies, il n'a pas hésité à donner sa garantie aux capitaux engagés dans les lignes les moins productives, celles qui, pour chaque Compagnie, forment le groupe désigné sous la qualification de second réseau. Abstraction faite de toute autre considération, le Trésor a donc un intérêt propre à ce que le crédit des Compagnies soit soigneusement ménagé ; or, cet intérêt trouve son application directe dans la question du chemin de Cette à Marseille. Placée dans le second réseau de la Compagnie du Midi, ainsi que cette Compagnie le demande, la ligne littorale ne pourrait rémunérer une dépense de 70 millions au moins. L'exécution de cette ligne engagerait donc de la manière la plus sérieuse la garantie de l'État.

Le projet de la Compagnie du Midi n'est pas seulement dangereux par ses tendances ; il soulève de plus, au point de vue du tracé, plus graves objections. Ces objections ont été produites par nous avec les développements qu'elles comportent, dans des publications parvenues sans doute à votre connaissance, et qui nous permettent de n'aborder ici que les généralités de la question.

Dans notre pensée, la ligne actuelle de Marseille à Cette, qui dessert tous les centres de population importants du Gard et de l'Hérault, peut répondre à tous les besoins présents. Les départements du Sud-Ouest se plaignent, il est vrai, de quelques imperfections dans l'exploitation commune ; diverses réclamations plus ou moins fondées se sont élevées touchant la rapidité ou le prix de certains transports ; nous ne le nions pas, mais nous avons le droit de décliner toute responsabilité à cet égard.

Si la ligne du Midi n'a eu jusqu'ici, et n'a encore sur une grande partie de son parcours qu'une seule voie, si son matériel, établi sur des types différents de ceux des autres Compagnies, se trouve forcément cantonné sur son propre réseau, qu'y pouvons-nous ? Et quant aux lenteurs occasionnées par le transbordement à Cette, avec un peu de bon vouloir du côté de la Compagnie du Midi, rien n'était plus facile que d'y remédier.

Il y a plus : par des motifs que nous ne voulons pas apprécier, et dont sa tentative actuelle révèle peut-être la pensée intime, la Compagnie du Midi a opposé des refus constants et péremptoires à toutes nos propositions de tarif commun. Nous venons de reproduire ces propositions dans une demande récemment adressée au gouvernement : nous nous déclarons prêts à accepter, pour les transports dirigés du réseau du Midi sur Marseille, et réciproquement, un tarif commun, aux conditions de délais et autres que la Compagnie du Midi acceptera pour elle-même, et en comptant pour 160 kilomètres seulement la distance de Cette à Marseille. Ainsi cesserait le malentendu qui a pu donner au projet de la Compagnie du Midi une fausse apparence d'utilité générale, et lui créer quelques défenseurs dans les départements du Sud-Ouest.

Devons-nous faire plus ? et faut-il sacrifier au système de l'exploitation unique les limites naturelles de notre réseau ? Nous ne nous croyons pas tenus à une telle abnégation. Le système des circonscriptions entraîne comme conséquence nécessaire l'établissement d'un certain nombre de points de soudure. Au nord, à l'est, à l'ouest, au contraire, ces soudures s'établissent sans tiraillements, et c'est à peine si le public s'aperçoit qu'elles existent. Partout une bonne entente réciproque, et, à défaut, l'intervention de l'administration supérieure, suffit pour établir dans de bonnes conditions les relations de réseau à réseau. — A Cette seulement, les difficultés se révèlent et deviennent un argument pour motiver une entreprise sur notre réseau ; n'y a-t-il pas là une exception caractéristique ?

Toutefois, l'agitation bruyante qui s'est produite à l'occasion de cette question du chemin de Cette à Marseille a fait naître des espérances auxquelles on ne saurait refuser satisfaction. Nous sommes prêts, dans cet ordre d'idées, à seconder les vues du gouvernement. Si le système des réseaux crée des droits pour les Compagnies, il leur impose aussi des obligations, et le gouvernement nous rendra cette justice, que nous n'avons jamais décliné la charge des lignes commandées par un intérêt vraiment sérieux. Aussi n'avons-nous pas hésité à soumettre à S. Exc. M. le ministre des travaux publics une combinaison qui procure la même abréviation de parcours que la ligne littorale, et nous paraît d'ailleurs, sous tous les autres rapports, de tous points préférable.

Les lignes que nous offrons d'exécuter sont les suivantes :

1° De Lunel à Arles, par Vauvert et Saint-Gilles ;

2° De Lunel à Marseille, par Vauvert, Saint-Gilles, Fos, les Martigues et le Pas-des-Lanciers.

Ces deux lignes, qui ont un tronc commun de 21 kilomètres de Lunel à Saint-Gilles, comprennent ensemble une longueur de 120 kilomètres, dont 99 pour la ligne de Lunel au Pas-des-Lanciers, et 21 kilomètres pour l'embranchement de Saint-Gilles à Arles ; elles s'établissent partout sur un terrain facile, et pourront par suite être construites dans de bonnes conditions de dépense et de temps.

Ces projets ont été discutés concurremment avec ceux de la Compagnie du Midi devant le conseil des ponts et chaussées, qui s'est prononcé contre la mise à l'enquête du tracé par le littoral, en sorte que ce tracé n'a pas même réussi à franchir le premier degré de l'instruction administrative.

Indépendamment de notre soumission pour les embranchements de Lunel à Arles et de Lunel au Pas-des-Lanciers, nous avons également déposé une soumission pour les lignes de Rodez à la Méditerranée, mises depuis longtemps à l'étude par l'administration. Les chemins destinés à mettre le département de l'Aveyron et ses richesses minières en communication avec les ports de la Méditerranée ont une importance qui leur est propre. C'est à tort, suivant nous, que l'exécution de ces lignes a été mêlée au litige soulevé par l'affaire du chemin de Cette à Marseille. Les deux questions sont indépendantes et ne se touchent que par des côtés très-secondaires.

Deux tracés ont été étudiés pour relier Rodez aux ports de la Méditerranée. Ces tracés ont une partie commune entre Rodez et Millau. A partir de Millau, le tracé se bifurque, pour se diriger, d'un côté, sur Lunel, par le Vigan, de l'autre sur Montpellier par Sainte Affrique et Clermont. Notre Compagnie avait déjà entamé des négociations avec l'administration pour se charger de tout ou partie de la ligne principale, c'est à dire de la ligne de Rodez à Lunel par Millau et le Vigan. Ce chemin appartient à la circonscription de notre réseau, et il y a lieu de croire qu'il obtiendra sinon la préférence, au moins la priorité. Nous en avons demandé la concession sur les bases de la loi de 1852.

Quant à la ligne de Millau, Sainte-Affrique, Clermont et Montpellier, elle appartient plutôt au territoire de la Compagnie du Midi, et par conséquent il paraîtrait naturel d'en charger cette Compagnie. Toutefois nous avons dû prévoir le cas où elle retirerait des propositions qui sont probablement subordonnées à l'obtention de la co

cession de la ligne littorale. Dans cette hypothèse, et afin de mettre le gouvernement à même de donner satisfaction, s'il juge convenable, aux intérêts qui sollicitent le classement de la ligne par Sainte-Affrique et Clermont, nous avons offert d'en accepter la concession aux conditions proposées par la Compagnie du Midi.

Il était de notre devoir d'appeler votre plus sérieuse attention sur l'importance et la gravité des questions soulevées par la proposition de la Compagnie du Midi, ce qui justifiera à vos yeux, nous l'espérons, l'étendue des développements dans lesquels il nous a paru indispensable d'entrer.

Chapitre VI.

MODIFICATIONS STATUTAIRES A L'ADMINISTRATION DE LA COMPAGNIE.

Conformément au traité du 11 avril 1857, qui a réalisé la fusion entre les deux anciennes Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, le moment est venu de réunir en un seul conseil d'administration les deux sections qui ont administré les deux réseaux jusqu'ici séparés, sans autre lien que celui d'une commission mixte statuant sur les mesures d'intérêt commun.

Le projet de résolution que nous avons l'honneur de vous proposer, en exécution de l'article 13 de la convention de 1857, a pour but de réaliser cette réunion des deux conseils en un conseil unique, chargé de l'administration de l'ensemble des lignes qui forment notre concession.

En vertu de l'article 36 des statuts, le Conseil d'administration définitif se compose de trente membres pris en nombre égal dans le sein des deux anciennes sections. — L'exécution de cette clause des statuts a rendu nécessaire la retraite de trois membres du Conseil, dont un appartenant à la section nord et deux à la section sud. Cette réduction s'est opérée par la démission de trois de nos collègues, qui ont ainsi spontanément renoncé à l'honneur de vous représenter.

Les trois administrateurs démissionnaires sont, pour la section nord, M. Francis Baring, l'un des chefs de la grande maison de banque Baring frères ; pour la section sud, MM. Schaken et Richard Lamarche, deux des fondateurs de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon. Nos regrets et nos remercîments accompagnent ces collègues dans leur retraite, et vous nous approuverez sans doute de nous les être rattachés par le titre d'administrateurs honoraires.

Le premier acte du Conseil réuni a été de déléguer à un directeur général cette portion de pouvoirs qu'un Conseil d'administration ne saurait retenir sans nuire à la bonne et rapide exécution des affaires.

Notre choix unanime pour les fonctions de directeur s'est porté sur M. Paulin Talabot. Il serait superflu de rappeler à aucun de vous la part considérable que cet éminent ingénieur a prise à la fondation de notre entreprise et à ses heureuses transformations, non plus que les services éclatants et de toute nature qui le désignaient à la confiance du Conseil d'administration et à la vôtre.

Ces premières bases d'organisation générale étant ainsi posées, l'unification complète de la Compagnie en découle nécessairement. Mais cette unification commande des précautions et des ménagements sans lesquels la transition entre l'ancien et le nouvel état de choses ne s'opérerait pas sans trouble. — Cette transition s'exécutera donc graduellement, sans autre préoccupation de notre part que celle d'arriver au fonctionnement le mieux approprié à chaque branche de service.

La constitution intérieure du Conseil d'administration s'opérera d'après les mêmes principes et de manière à utiliser toutes les aptitudes. Nous nous félicitons particulièrement d'avoir pu adopter une combinaison qui permet de conserver à la tête du Conseil les deux honorables présidents des anciennes sections. Entre de tels dévouements et de tels services, le choix eût été trop difficile, et rien ne pouvait mieux convenir à vos grands intérêts que de continuer une coopération dont une expérience de cinq années nous a permis d'apprécier tous les avantages.

L'hôtel que nous avons acquis, rue Neuve-des-Mathurins, 44, après l'expropriation de celui de la rue de la Chaussée-d'Antin, devra être démoli, et le nouvel hôtel à construire sur l'emplacement de l'ancien et de ses annexes sera approprié à l'organisation unitaire. La partie des nouvelles constructions qui occupe l'emplacement des anciens jardins et qui est destinée au double service des caisses et des titres, est achevée; nous espérons pouvoir y centraliser prochainement ces deux importants services.

En ce qui concerne les autres branches de l'administration centrale et le personnel qui s'y rattache, nous ne pourrons éviter de leur donner une installation provisoire. La construction immédiate de l'hôtel de la rue Neuve-des-Mathurins nécessiterait la démolition de la grande maison voisine, qui est également notre propriété, mais dont nous ne pourrons prendre possession qu'à l'expiration des baux en cours. Nous avons, pour y suppléer provisoirement, tant les anciennes constructions de la rue Neuve-des-Mathurins que la partie de l'hôtel de la rue Laffitte actuellement occupée par la section de Lyon à la Méditerranée. — Toute compensation faite, l'état de choses, que nous ne pouvons éviter de conserver temporairement, présente quelques inconvénients au point de vue de la concentration, mais il n'entraîne aucun surcroît de dépense ; et, loin d'occuper plus d'espace qu'il n'est nécessaire, tous les services logés dans les deux locaux provisoires s'y trouveront encore à l'étroit.

L'article 36 des statuts est ainsi conçu :

« En 1862, le Conseil d'administration sera réduit à trente membres, par la réduction à quinze que fera chacune des deux sections du nombre de ses membres.

» Le Conseil ainsi réduit sera sujet à réélection par l'assemblée générale, moitié en 1862, moitié en 1863.

» Pour l'exécution du paragraphe précédent, les membres sortants seront désignés par la voie du sort au nombre de sept dans chaque section, et le quinzième sera tiré au sort sur l'ensemble des membres sortants.

» A dater de la réélection de 1864, le Conseil sera renouvelé par cinquième, conformément à l'article 31. »

Pour nous conformer aux prescriptions de cet article relatives au renouvellement du Conseil, nous avons procédé au tirage au sort des quinze administrateurs sujets à réélection en 1862.

Les noms sortis de l'urne sont les suivants, dans leur ordre alphabétique :

MM. Blount ;
Dassier ;
Enfantin ;
Duc de Galliera ;
Girod de l'Ain ;
Comte de Graneffe ;
Gouin ;
Hély-d'Oissel ;
Jules Hochet ;
Hottinguer ;
Isaac Pereire ;
Poisat ;
Rey de Foresta ;
Simons ;
G. West.

En 1863, la seconde moitié du Conseil d'administration sera également soumise à réélection.

Après ce renouvellement intégral, le Conseil se renouvellera par cinquième, dans l'ordre qui sera également fixé par un tirage au sort.

CHEMIN DE FER DE BESSÈGES A ALAIS

Assemblée générale ordinaire du 31 mars 1862.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous venons, comme tous les ans à pareille époque, et conformément aux statuts de la Compagnie, vous présenter les résultats de l'exercice qui a pris fin avec l'année 1861, soumettre à votre approbation les comptes de cet exercice, et en même temps vous donner toutes les informations nécessaires pour vous mettre à même d'apprécier la situation de l'entreprise à laquelle chacun de nous est intéressé.

Depuis que le chemin de Bessèges a été livré à l'exploitation, et bien que les dépenses d'entretien et d'exploitation soient à la charge de la Compagnie de la Méditerranée, nous avons eu à faire exécuter ou terminer chaque année des travaux d'une certaine importance.

Les travaux exécutés pendant l'année 1861, et qui ont été terminés avant l'expiration de cet exercice, consistent principalement dans une gare de voyageurs et de marchandises à la station de Salyndres et dans la reconstruction d'une partie du mur du quai de Bessèges.

Il y avait incertitude sur le lieu où devait être placée la gare de Salyndres, c'est ce qui en avait fait ajourner la construction.

Le ministre des travaux publics ayant fixé, par décision en date du 27 septembre 1860, l'emplacement que devait occuper cette gare, elle a été entièrement construite dans le cours de l'année 1861, avec le concours de M. Merle, directeur de la fabrique des produits chimiques établie dans la même localité de Salyndres.

Quant au mur de quai de Bessèges, renversé au début de l'exploitation de notre chemin par une crue de la Cèze, la partie qui avait été détruite a été reconstruite dans le cours de l'exercice 1861. Avant d'être terminés, les travaux ont subi, sans que leur solidité en ait souffert, l'épreuve d'une nouvelle crue de la rivière. Nous n'avons qu'à nous féliciter de la manière dont ce travail a été exécuté.

Les dépenses de la reconstruction partielle du mur du quai s'élèvent à 43,300 francs.

Celles de la station de Salyndres ne sont pas encore définitivement réglées. Au surplus, quel que soit le chiffre auquel s'élèveront ces dépenses, les bénéfices résultant de l'exploitation de 1861 ne peuvent être atténués, attendu qu'elles incombent, ainsi que les dépenses d'autres travaux de faible importance, au compte de premier établissement.

Nous allons mettre sous vos yeux les résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1861.

Il restait à distribuer, au 1er janvier 1861, sur les bénéfices de l'année 1860, une somme de 27,093 fr. 14 c. qui, ajoutée aux bénéfices de l'année 1861, en augmentera d'autant le chiffre.

Les produits de l'exploitation se sont élevés, en 1861, à		1,405,100 20
Il y a à déduire de cette somme le montant de l'impôt du dixième, soit		16,146 50
ce qui donne un produit brut de		1,388,953 70
Dont il faut retrancher, savoir :		
1° Frais d'exploitation,	578,686 11	
2° Entretien du matériel,	103,000 »	
3° Loyer de la gare d'Alais,	2,000 »	
Total à retrancher,		688,486 11
Excédant, formant le bénéfice net de l'exploitation.		700,467 59
A ce produit il faut ajouter :		
1° Le supplément des frais d'exploitation de l'embranchement de Trélys, dû par la Société houillère de Robiac et celles des fonderies et forges d'Alais,		36,586 53
2° Les recettes accessoires,		565 50
3° Le produit des placements de fonds,		24,582 66
Total,		762,142 28
Mais il y a à prélever sur cette somme :		
1° Pour le service de nos obligations,	389,150 »	
2° Pour l'amortissement des obligations,	10,868 16	
3° Pour l'amortissement des actions,	6,420 61	
4° Pour frais généraux,	64,780 42	430,219 17
Reste pour le produit net de l'exercice 1861,		331,923 11
D'après l'article 22 de nos statuts, il doit être prélevé, sur les bénéfices nets, une retenue de 3 0/0 destinée à constituer un fonds de réserve, soit		9,957 69
Reste à distribuer aux actions,		321,965 42
Si l'on ajoute au produit de 1861 ce qui restait à répartir de l'exercice 1860,		27,093 14
nous avons un total général de		349,058 56
Soit 29 fr. 08 c. par action.		
En juillet 1861, il vous a été distribué,	14 »	
Et en janvier 1862,	13 25	
Total,	27 25	
Ce qui, pour 12,000 actions, forme la somme de		327,000 »
Il reste à répartir,		22,058 56

ou, par action, 1 fr. 83 c., et il restera un solde de 98 fr. 56 c. à reporter à l'exercice 1862.

Si vous nous y autorisez, la somme de 1 fr. 83 c. sera distribuée le 1er juillet prochain avec les produits du premier semestre, ainsi que cela s'est pratiqué l'année dernière.

Il n'existe pas une parfaite concordance entre les articles 22 et 25 de nos statuts. L'article 22 dispose qu'après l'entier achèvement du chemin, il ne sera plus fait, sur les produits nets de l'exploitation, de distribution aux actions qu'à titre de dividende. Au contraire, l'article 25 dispose qu'il sera payé des intérêts semestriels les 1er janvier et 1er juillet de chaque année, et que le dividende ne pourra être fixé que par l'assemblée générale. Par suite, une hésitation s'est produite au

sein du Conseil ; mais, en définitive, il n'a pas semblé qu'en présence des dispositions si précises de l'article 25 les actions pussent rester privées du paiement des sommes qui étaient acquises. Nous vous proposons, Messieurs, de ratifier cette interprétation des articles 22 et 25 combinés.

En comparant les produits des deux derniers exercices, on remarque :

Dans les recettes de l'exercice 1861, une augmentation de 4,626 fr. 93 c. sur les placements de fonds, et une diminution de 280 francs sur les recettes accessoires.

L'augmentation est la conséquence de l'élévation des recettes, qui a permis de placer une somme plus forte pendant le courant de l'année. La diminution s'explique par une moins grande quantité de récoltes sur les terrains appartenant à la Compagnie.

On remarque ensuite une différence de 12,413 fr. 47 c. sur la somme payée par les Sociétés des houillères d'Alais et de Robiac pour intérêt du capital de l'embranchement de Trélys, et l'absence de l'article *Supplément des frais d'exploitation* du même embranchement.

Ces deux effets sont produits par la même cause. D'après notre traité passé avec les deux Compagnies houillères pour la construction de l'embranchement de Trélys, ces Compagnies doivent garantir au chemin de fer de Bességes à Alais 7 0/0 du capital engagé, soit 49,000 fr. par an, et, en outre, subvenir aux frais d'exploitation de l'embranchement. En 1860, les quantités de houilles qu'elles ont transportées n'ont pas suffi à couvrir les frais d'exploitation, et elles ont dû nous rembourser un supplément de 7,519 fr. 01 c. En 1861, au contraire, elles ont non-seulement fait face à leurs frais d'exploitation, mais encore elles ont pu, en raison du tonnage qu'elles ont fourni, diminuer d'une somme de 12,413 fr. 47 c. le chiffre des intérêts qu'elles se sont engagées à payer à notre Compagnie.

On remarque enfin, dans les dépenses, une augmentation de 3,403 fr. 84 c. sur les frais généraux.

Cette augmentation tient à des frais spéciaux à l'exercice 1861. Il y a d'abord une somme de 2,000 francs, votée par votre Conseil pour venir au secours des familles frappées par la catastrophe de Lalle. Vous avez tous connaissance, Messieurs, de ce qui s'est passé : à la suite d'une inondation terrible, la mine de Lalle, appartenant à la Société des fonderies et forges de Bességes, a été envahie par les eaux ; en quelques instants, les galeries d'exploitation étaient toutes submergées.

Votre Conseil a pensé qu'il était de son devoir de se joindre aux personnes bienfaisantes qui sont venues au secours des victimes de cette horrible catastrophe.

Nous avons fait plus : une souscription a été ouverte dans nos bureaux ; le montant s'est élevé, jusqu'à ce jour, à la somme de 4,373 francs, et va être expédié à M. le préfet du Gard.

Nous avons ensuite une dépense extraordinaire de 3,640 fr. 65 c., occasionnée par un travail relatif au contrôle de l'exploitation.

Votre Conseil a pris cette mesure pour rechercher les moyens d'avoir en sa possession un contrôle des actes de la Compagnie exploitante. Cette question est à l'étude, et nous avons tout lieu de prévoir que nous n'aurons pas dorénavant à subir cette dépense, sans laquelle nos frais généraux de 1861 seraient inférieurs de 2,175 fr. 61 c. à ceux de 1860.

La comparaison des recettes des deux derniers exercices donne les résultats suivants :

Les houilles et cokes ont produit en 1860,	824,390 10	
En 1861,	1,043,433 90	
Excédant pour 1861,	219,044 80	219,044 80
Les marchandises diverses ont produit en 1860,	131,714 15	
en 1861,	189,374 25	
Excédant pour 1861,	57,660 10	57,660 10
Les bestiaux et recettes diverses ont donné en 1860,	16,541 25	
En 1861,	21,571 50	
Excédant pour 1861,	5,030 25	5,030 25
Les voyageurs ont donné en 1860,	115,549 76	
En 1861,	124,141 67	
Excédant pour 1861,	8,591 91	8,591 91
Les Messageries ont produit en 1860,	6,188 75	
En 1861,	7,404 35	
Excédant pour 1861,	1,215 60	1,215 60
Les bagages, voitures, chevaux, chiens, ont donné en 1860,	2,530 50	
En 1861,	3,008 05	
Excédant pour 1861,	477 55	477 55
Total en plus,		292,020 21

Il est à remarquer que chaque nature de transport a donné, en 1861, une augmentation sur l'exercice précédent.

La recette kilométrique de l'exercice 1861 a été de 43,213 50
tandis qu'en 1860 elle n'était que de 34,859 38

Différence en plus, en 1861, 8,354 12

Soit 23.96 0/0 d'augmentation.

Nous allons examiner avec vous à quelles causes nous devons l'augmentation des produits de notre ligne pendant l'année 1861.

Commençons d'abord par notre produit principal, la houille :

	tonnes.
Il en a été transporté en 1861,	269,982 805
et en 1860,	226,543 805
Différence en plus,	43,439 000

Voici comment se répartit cette augmentation entre les compagnies houillères.

La Compagnie houillère de Robiac a transporté :	tonnes.	
En 1860,	143,420 655	
En 1861,	169,143 305	
Différence en plus,	25,722 650	25,722,650
La Compagnie des fonderies et forges d'Alais a transporté :		
En 1860,	50,570 850	
En 1861,	77,663 340	
En plus,	27,092 490	27,092 490
La Compagnie des fonderies et forges de Bességes (Lalle) a transporté :		
En 1860,	32,552 300	
En 1861,	23,176 220	
En moins,	9,376 080	9,376 080
Reste pour augmentation définitive,		43,439 060

La diminution de Lalle n'a malheureusement pas besoin d'explication. D'après les renseignements qui nous parviennent, la Compagnie s'occupe activement des travaux nécessaires pour rétablir son exploitation.

Sur le chapitre des fers et fontes il y a une augmentation de 4,688 tonnes 706, qui se répartit entre la Compagnie des fonderies et forges de Bességes et la Société exploitant les hauts-fourneaux de Ganière.

Les fonderies et forges de Bességes avaient donné en 1860,	tonnes. 8,293 279	
Elles ont donné cette année,	12,629 540	
Différence en plus,	4,336 261	4,336 261
Ganière a fourni :		
En 1860,	378 145	
En 1861,	730 590	
En plus,	352 445	352 445
Total égal,		4,688 706

Il est à remarquer qu'en 1861 les minerais de fer commencent à devenir une source de produits. Les transports de minerais pour les Compagnies de Bességes (fonderies et forges) et de Tamaris (fonderies et forges) d'Alais ont été, en 1861, de 4,474 tonnes 950.

Votre Conseil d'administration s'occupe activement d'attirer sur la ligne la totalité de ces minerais, dont une partie emprunte encore la voie de terre.

En résumé, pendant le cours de cette année, comme pendant le deuxième trimestre de l'an dernier, c'est principalement au développement de la fabrication du fer et à l'emploi, par la marine militaire et marchande, des charbons de la vallée de la Cèze, que nous devons l'augmentation de notre trafic, augmentation qui aurait été bien plus forte, si les déplorables événements de Lalle n'étaient venus arrêter et suspendre la production de cette houillère, dont les charbons, à raison de leur qualité, sont très-appréciés par le commerce et par l'industrie.

Les résultats que nous venons de vous présenter viennent confirmer, comme nous l'avons déjà fait remarquer l'année dernière, combien est grande l'utilité de notre chemin, malgré son tarif plus élevé que celui des chemins qui l'environnent. On ne saurait méconnaître qu'il est un véritable bienfait pour les populations aussi bien que pour les établissements industriels de la vallée de la Cèze.

Le contentieux de la Compagnie s'améliore et diminue chaque année. Voici les principales affaires que nous avons encore à soutenir :

D'abord l'instance contre la Société du Terrenoire ; un vote spécial de l'assemblée générale du 12 mars 1859 nous ayant autorisés à donner suite à cette affaire, elle a été portée successivement devant le tribunal de commerce de la Seine et devant la Cour d'appel de Paris. Les décisions rendues par ces deux juridictions ayant été contraires à la Société, après avoir pris l'avis de nos Conseils, nous avons déféré l'arrêt de la Cour d'appel à la Cour de cassation.

L'avocat auquel nous avons confié le soin de former le pourvoi, espère qu'il sera admis par la chambre des requêtes, et que ce sera pour nous un premier pas pour arriver à la réformation de l'arrêt rendu contrairement aux intérêts de notre Compagnie.

Vous avez sans doute remarqué, chaque année, dans le tableau de la situation financière de la Compagnie, une somme de 37,007 fr. 99 c. qui figure à notre crédit, comme étant due par nos anciens entrepreneurs.

Il s'agit d'un règlement de compte qui constitue notre Compagnie créancière de cette somme. Ce règlement étant contesté par les entrepreneurs, le tribunal de commerce de la Seine a été saisi de la question.

L'affaire a été renvoyée devant un expert, dont les conclusions, favorables à notre Compagnie, ont été adoptées par le tribunal. Il a été fait appel de sa décision ; la Cour impériale est saisie.

Parmi les débiteurs de la Compagnie figure encore la faillite Tastevin pour une somme qui n'est plus aujourd'hui que de 148,667 fr. 75 c., par suite des dividendes payés par les syndics.

Lors de notre dernière assemblée générale, sur l'interpellation de l'un de MM. les actionnaires, nous avions exprimé l'espoir que 80 0/0, soit les 4/5 du montant de notre créance, rentreraient dans la caisse de notre Compagnie.

Ces prévisions n'ont pas été déçues ; nous sommes heureux de pouvoir vous annoncer aujourd'hui que, par arrêts rendus en dernier ressort et définitifs, la faillite Tastevin a été déclarée créancière d'une somme considérable qui lui permettra d'effectuer sa complète libération.

BORNAGE DE LA VOIE.

L'article 20 du cahier des charges, annexé au décret du 7 juin 1854 portant concession du chemin de Bességes, renferme une disposition ainsi conçue :

« Après l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. »

Pour l'exécution de cette disposition, nous avons fait choix d'un géomètre de la localité, M. Gervais, maire de Rousson, qui a procédé à nos opérations de bornage sous l'inspection de notre ingénieur. A l'exception d'un seul point, la gare de Bességes, le travail confié à M. Gervais est terminé.

Il en résulte qu'un grand nombre de parcelles de terrains (environ cinquante-trois, non compris les terrains attenants à la gare de Bességes), acquises en excédant des besoins, sont situées en dehors du périmètre de la voie ferrée et peuvent être aliénées ou conservées, suivant les besoins de la Compagnie.

Déjà quelques parcelles ont été aliénées avec l'approbation du Conseil.

1° Terrain, sis commune de Saint-Ambroix, d'une contenance de 7 ares 26 centiares, vendu à la Compagnie houillère de Robiac, moyennant le prix de	7,956 30
2° Terrain, sis commune de Saint-Ambroix, d'une contenance de 65 centiares, vendu aux frères de la doctrine chrétienne, moyennant le prix de	300 »
3° Terrain, sis commune d'Alais, d'une contenance de 4 ares 25 centiares, vendu à M. Bonneval, moyennant le prix de	140 »
Prix total des ventes	8,396 30

Comme il n'existe dans les statuts sociaux aucune disposition autorisant le Conseil d'administration à vendre les immeubles appartenant à la Compagnie, votre Conseil vous demande d'approuver les ventes, déjà consenties par lui, des immeubles ci-dessus désignés.

Il vous demande en même temps l'autorisation nécessaire pour aliéner les autres parcelles de terrain qui ne font pas partie de la voie et auront été reconnues inutiles au service de la Compagnie; mais à la charge, par le Conseil, de rendre compte des ventes effectuées à la plus prochaine assemblée générale.

Un projet de résolution dans ce sens va être soumis à l'assemblée.

L'article 5 des statuts de notre Société contient la disposition suivante :

« Les concessionnaires auront droit au remboursement des frais matériels relatifs à l'entreprise jusqu'à la promulgation du décret approbatif des présents statuts; le compte de ces frais appuyé de pièces justificatives sera réglé par l'assemblée générale. »

Dans son empressement, facile à concevoir, pour faire procéder à l'exécution des travaux du chemin de Bességes, le Conseil d'administration n'avait pas attendu l'homologation des statuts de la Compagnie pour traiter avec des entrepreneurs généraux de la construction totale du chemin.

Après de longues discussions avec plusieurs entrepreneurs, MM. Lenoir, Maydieu et Tourneux, qui avaient offert les conditions les plus avantageuses, furent déclarés adjudicataires des travaux moyennant 5,250,000 francs.

Mais avant de réaliser les conventions arrêtées, les entrepreneurs demandèrent, et obtinrent du Conseil, que les frais d'études du chemin, s'élevant, d'après ce qu'avançaient notre ingénieur, ainsi que MM. les concessionnaires, à la somme de 50 000 francs, fussent compris dans le marché concernant les travaux, s'engageant eux-mêmes à désintéresser les concessionnaires aux lieu et place de la Compagnie.

C'est par ce motif que le traité conclu pour l'exécution des travaux, à la date du 26 septembre 1854, porte le prix de 5,300,000 francs, au lieu du prix convenu 5,250,000 francs.

Or, comme ce traité a été conclu le 26 septembre 1854 et que les statuts de la Compagnie n'ont été homologués, par décret impérial, que le 16 août 1855, soit près d'un an après, la disposition rappelée ci-dessus, de l'article 5 des statuts sociaux, est restée jusqu'à ce jour inexécutée.

Votre Conseil a demandé, pour vous les soumettre, les pièces justificatives de la dépense occasionnée par les études du chemin; mais, d'après ce que nous a écrit l'un de MM. les concessionnaires, ces pièces sont adirées. Cependant, comme les avances ont été faites par la Compagnie houillère de Robiac, dont la comptabilité est régulière, MM. les concessionnaires nous ont remis un extrait de leurs livres, certifié par le sous-directeur de la Compagnie, portant que les dépenses des frais d'études se sont élevées à 46,588 »
et les intérêts des sommes avancées pendant l'exécution des travaux à 3,412 »
Total. 50,000 »

Une lettre de l'ingénieur chargé des études ayant donné les mêmes renseignements et des chiffres identiques, votre Conseil a été d'avis qu'il y avait lieu de vous donner connaissance de ce fait, et de vous proposer de régler à la somme de 50,000 francs le montant des frais d'études déjà remboursés à MM. les concessionnaires.

Vous aurez à vous prononcer et à prendre une résolution à cet égard.

Nous vous avons entretenus, lors de votre dernière réunion, du chemin projeté de Brioude à Alais et des avantages considérables qu'aurait, pour notre Compagnie, le choix d'un tracé qui emprunterait la totalité ou tout au moins une partie de notre chemin.

Indépendamment du chemin de fer de Brioude à Alais, dont un décret impérial ne tardera pas à ordonner l'exécution dans tous les départements qui environnent notre chemin, l'administration, les ingénieurs et plusieurs grandes Compagnies de chemins de fer s'occupent de nouvelles voies ferrées dont l'établissement ne saurait être qu'avantageux à notre entreprise, à raison, soit de l'augmentation de la fabrication du fer, soit de la consommation de la houille, soit encore de ce que quelques-unes des lignes projetées pourraient joindre le chemin de Bességes et en augmenter notablement le trafic.

Votre Conseil ne perdra de vue aucun des projets dont l'exécution peut intéresser la Compagnie, et, s'il était nécessaire de faire étudier des lignes aboutissant au chemin de Bességes, il n'hésiterait pas à prendre les dispositions nécessaires à cet effet.

Dans ce cas, la dépense serait sans influence sur les produits de l'entreprise, attendu que le montant en serait imputé sur notre fonds de premier établissement.

Le chemin de Bességes, vous le savez, a été construit pour transporter les charbons du vallon de la Cèze. Déjà les principales houillères sont reliées à notre ligne; mais il en est encore plusieurs, peu éloignées de notre chemin, ne communiquant pas avec la voie ferrée, et qui, par ce motif, ne sont pas exploitées ou ne le sont que dans une proportion tout à fait insignifiante.

Les mines de charbon fournissant la plus grande partie de nos transports, tous nos efforts doivent tendre à faciliter l'exploitation de ces mines et à en augmenter la production. Dans ce but, nous étudions et faisons étudier les moyens de relier à notre ligne les houillères qui en sont à une faible distance; et comme les houillères privées de moyens de communication ne peuvent soutenir la concurrence des houillères qui jouissent de cet avantage et sont, à leur égard, dans un état d'infériorité réelle, nous espérons que nos démarches auront un résultat utile, et que nos efforts seront couronnés de succès.

Augmenter les transports, accroître les produits de notre ligne, améliorer la position de notre Société, tel est le but que poursuit constamment votre Conseil d'administration, et il est bien secondé dans l'accomplissement de cette tâche par les agents et les employés dont il a fait choix. Le Conseil est heureux de leur rendre ici ce témoignage.

Les recettes des onze premières semaines de 1861 s'élèvent à	311,211 25
Pendant la même période de l'année 1861 elles s'étaient élevées à	296,325 40
Excédant au profit de l'année courante,	14,886 85

Cette augmentation peu importante est cependant significative, car la houillère de Laile n'a encore rien produit, et conséquemment rien fourni à transporter depuis le commencement de l'année, tandis que, dans la même période de l'exercice précédent, notre chemin avait reçu environ 9,000 tonnes provenant de cette houillère.

D'autre part, la consommation du charbon augmente journellement, ainsi que le mouvement des voyageurs et des marchandises. Enfin, les renseignements que nous avons pris tout récemment auprès des directeurs des mines dont les produits alimentent notre chemin, nous font espérer et vous dire que nos recettes, pendant l'exercice courant, ne seront pas inférieures aux recettes de l'exercice précédent, et qu'elles leur seront au moins égales sinon supérieures.

Depuis votre dernière réunion, nous avons eu la douleur de perdre un des membres de votre Conseil, qui, depuis plusieurs années, en était le vice-président, M. Rivière de Larque. Cette perte a été vivement sentie, car, indépendamment des qualités du cœur qui lui attiraient l'affection de toutes les personnes avec lesquelles il était en relation, M. de Larque était doué d'une forte intelligence et d'un jugement sûr et droit; son concours pour les affaires de la Compagnie nous a donc toujours été précieux.

Pour remplir la vacance produite dans le sein du Conseil par le décès de M. de Larque, le Conseil vous propose de fixer votre choix sur M. Pernolet, ancien élève de l'École polytechnique, ingénieur des mines, directeur de la Compagnie du charbon de Paris.

M. Pernolet a été, à l'École, le contemporain de plusieurs ingénieurs, directeurs de nos grandes lignes de chemins de fer. Il a été ensuite directeur des fonderies et forges d'Alais, et connaît parfaitement le vallon de la Cèze, ainsi que les produits des houillères de ce vallon.

M. Calvet-Rognat, membre de votre Conseil, a donné sa démission, les devoirs que lui impose la qualité de député de l'Aveyron ne lui permettant plus, depuis longtemps déjà, d'assister aux réunions de votre Conseil.

Pour le remplacer, nous n'avons cru pouvoir vous indiquer un meilleur choix que celui de M. Doyat, inspecteur général des ponts et chaussées en retraite, l'un des fondateurs de notre entreprise et l'un de nos principaux actionnaires.

Les fonctions de M. Doyat, comme inspecteur général, ne lui permettaient pas de siéger dans notre Conseil; mais cette incompatibilité a cessé depuis le commencement du mois courant, et la démission de M. Calvet-Rognat vous met à même de rendre à M. Doyat une position que nous serons heureux de lui voir occuper de nouveau.

Nous avons enfin le regret de vous annoncer que M. le comte de Brissac a donné également sa démission. Nous vous proposons de le remplacer par M. Parran, ancien préfet et ancien membre de votre Conseil.

D'après le tirage qui a eu lieu l'an dernier, trois administrateurs sont sortis; l'un d'eux est M. Calvet-Rognat, démissionnaire : il reste à pourvoir au remplacement des deux autres.

Aux termes de nos statuts, les administrateurs sortants sont rééligibles.

L'assemblée générale du 25 avril 1861 a nommé une commission chargée de vérifier les comptes de l'exercice 1861 et de vous faire un rapport sur l'objet de sa mission.

Cette commission, composée de :

MM. Doyat,
Leligois,
Et Brocard,

va vous présenter son rapport.

Vous aurez à nommer une nouvelle commission qui devra procéder à la vérification des comptes de l'année 1862.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

L'assemblée générale :

1° Approuve les comptes de l'exercice 1861;

2° Autorise le paiement, à partir du 1er juillet prochain, d'abord de la somme de 1 fr. 83 c. par action, formant l'excédant non encore distribué des bénéfices de l'exercice 1861, et, en outre, d'une part proportionnelle, qui sera fixée par le Conseil d'administration, des bénéfices du premier semestre de l'exercice 1862;

L'assemblée générale autorise en outre le Conseil d'administration à faire à l'avenir cette distribution dans les proportions qu'il déterminera, conformément à l'article 2 des statuts;

3° Règle les frais d'études du chemin de Bességes à la somme de 50,000 francs qui a été payée aux concessionnaires du chemin par l'intermédiaire des entrepreneurs;

4° Approuve les ventes de terrains consenties :
1° A la Compagnie houillère de Robiac;
2° Aux frères de l'école chrétienne, à St-Ambroix;
3° A M. Bonneval;

Et autorise le Conseil d'administration à aliéner les parcelles de terrains qui auraient été reconnues inutiles au chemin de fer;

5° Nomme M. Pernolet membre du Conseil d'administration en remplacement de M. Rivière de Larque, décédé;

6° Nomme M. Doyat membre du Conseil d'administration en remplacement de M. Calvet-Rognat, démissionnaire;

7° Nomme M. Parran, ancien préfet, membre du Conseil d'administration en remplacement de M. le comte Henri de Brissac, démissionnaire;

8° Réélit les deux administrateurs sortants;

9° Nomme une commission composée de trois membres :

MM. Brocard,
Leligois,
Brousse,

à l'effet de vérifier les comptes de l'exercice 1862 et de présenter un rapport à l'assemblée générale de 1863.

BANQUE DE FRANCE.

Assemblée générale des actionnaires de la Banque de France du 30 janvier 1862.

Messieurs,

Nous venons, au nom du Conseil de régence, vous présenter le compte rendu des opérations de la Banque de France et de ses succursales pendant l'année 1861.

Conformément à l'usage, nous devons d'abord vous indiquer les noms de ceux de MM. les membres du Conseil de régence et censeurs dont le temps d'exercice est expiré.

En sa qualité de censeur, M. Bayvet.

En leurs qualités de régents, MM. Fontenilliat, Sanson-Davillier et M. le vicomte d'Argout sortent du conseil de régence.

Tous sont rééligibles.

Si pendant l'année, la Banque a accordé son concours à des opérations particulières, nous avons aussi l'habitude d'en préciser la nature avant d'appeler votre attention sur nos opérations ordinaires.

Or, Messieurs, la Banque a rendu un nouveau service aux Compagnies de chemins de fer. Une quatrième souscription à leurs obligations a été ouverte par nos soins le 21 mai 1861 et close le 28 du même mois.

Elles proposaient 786,000 obligations.

Le public en a demandé 2,972,449, c'est-à-dire quatre fois le montant de l'émission.

La Banque s'est chargée de cette opération à forfait, moyennant 700,000 francs; sur cette somme, 400,000 ont été absorbés par les dépenses; la différence a été portée au crédit de notre dernier compte de profits et pertes.

Ainsi, par des moyens divers, en quatre ans, la Banque a réuni 1,200,307,500 francs pour les chemins de fer: surcroît de travail accompli, non sans beaucoup de soins, sans trouble cependant pour nos opérations ordinaires dont voici le détail :

§ 1er. — *Masse des opérations. — De leur importance tant à Paris que dans les succursales.*

En 1860, le chiffre total s'était élevé à six milliards trois cent quarante millions cinq cent soixante-sept mille cent francs, ci 6,340,567,100

En 1861, il s'élève à six milliards cinq cent cinquante-six millions six cent quatre-vingt-seize mille francs, ci 6,556,696,900

La comparaison des deux exercices donne pour 1861 une augmentation de 216,128,900

§ 2. — *Du taux de l'escompte.*

Il a subi de fréquentes variations.

De 4 1/2 0/0 auquel il avait été fixé le 12 novembre 1860, il a été élevé à 5 1/2 0/0 le 2 janvier 1861, puis à 7 0/0 le 8 du même mois, pour descendre à 6 0/0 le 14 mars, et à 5 0/0 le 21 suivant.

Le 26 septembre, il a été élevé à 5 1/2 0/0, puis à 6 0/0 le 1er octobre.

Enfin, le 22 novembre, il a été abaissé à 5 0/0. Il est à 4 1/2 depuis le 22 de ce mois.

Cette mobilité ne cesse de protéger nos encaisses; son efficacité est démontrée par les résultats.

§ 3. — *De l'escompte des effets de commerce et du portefeuille.*

Si tous les services de la Banque ont une grande importance, celui de l'escompte, Messieurs, est l'objet d'une sollicitude particulièrement nécessaire et attentive. Il doit sa bonne direction à la vigilance d'un comité quotidien, composé non-seulement des membres du Conseil de régence et du gouvernement de la Banque, mais aussi d'honorables négociants dont les lumières et le zèle concours sont de précieux éléments de sécurité.

Comparé à celui de 1860, l'escompte des effets de commerce présente une augmentation notable.

En 1860, il s'élevait à cinq milliards quatre-vingt-trois millions trois cent cinquante-six mille cinq cents francs, ci 5,083,356,500

En 1861, il a atteint le chiffre de cinq milliards trois cent vingt-neuf millions quatre-vingt-sept mille quatre cents francs 5,329,087,400

Différence en plus, en faveur de 1861, 245,730,900

Le nombre des effets escomptés est pour Paris, de 2,068,528 effets pour une somme de deux milliards cent quarante millions trois cent huit mille huits cents francs, soit en moyenne, pour chaque effet, 1,034 fr 70 c.

Celui des effets escomptés dans les succursales est de 2,140,624 effets pour trois milliards cent quatre-vingt-huit millions sept cent soixante-dix-huit mille cinq cents francs, soit, en moyenne, 1,489 fr. 65 c. par effet.

Il a été escompté des bons de monnaie pour une somme de 2,411,613 francs, soit en moyenne, pour chaque bon, 80,400 francs.

Au 31 mars 1861, la Banque centrale et les succursales avaient en portefeuille 430,176,500
C'est le minimum de l'année.
Le maximum, au 31 octobre était de 633,649,100

Le chiffre des deux portefeuilles réunis de Paris et des succursales, après avoir été dans le courant de ce mois de 675,303,000
est aujourd'hui de 683,000,000

§ 4. — *Des avances sur effets publics, chemins de fer, etc., Paris et succursales.*

Les opérations de cette nature présentent pour cette année un chiffre inférieur à celui de 1860.

Indépendamment du crédit de 50 millions ouvert aux compagnies de chemins de fer, il a été avancé, savoir :

Sur effets publics,	101,913,900
Sur actions ou obligations de chemins de fer,	306,752,600
Sur obligations du Crédit foncier,	3,862,100
Total des avances.	472,528,300
En 1860, les avances sur ces diverses natures de valeurs s'étaient élevées à	651,551,800
Diminution pour 1861,	179,023,500

Ainsi, Messieurs, moins d'avances sur effets publics, mais plus d'escompte d'effets de commerce.

§ 5. — *Des réserves métalliques.*

Les encaisses réunis de la Banque et des succursales étaient au 26 décembre 1860, jour où a commencé l'exercice de 1861, de 336,563,500
Ils se sont élevés au 6 juin 1861 à 431,131,500
C'est le maximum de l'année.
Ils sont descendus, le 14 novembre, à 285,300,000
Ils sont aujourd'hui, 30 janvier, de 318,396,000
Savoir :

Banque centrale,	85,686,000
Succursales,	232,710,000
Somme égale,	318,396,000

§ 6. — *De la circulation des billets.*

La circulation des billets émis par la Banque centrale et ses succursales s'élevait au 26 décembre 1861, à 723,062,160
Le maximum au 30 septembre était de 802,129,560
Le minimum au 27 juin était de 702,304,100
Le chiffre des billets en circulation aujourd'hui jeudi, 30 janvier, s'élève à 785,154,900
divisé comme suit :

12	billets	de 5,000	60,000
461,017	id.	de 1,000	461,017,000
183,283	id.	de 500	91,641,500
193,913	id.	de 200	38,782,600
1,919,136	id.	de 100	191,912,000
2,971	id. des anc. types de div. coupures.		1,741,200
2,760,322	Somme égale		785,154,900

§ 7. — *Des mouvements généraux des espèces, des billets et des virements dans la Banque centrale.*

L'ensemble de ces mouvements est légèrement inférieur à celui de l'année 1860.

Il s'élevait pour cette année à vingt-quatre milliards cent vingt et un millions neuf cent un mille six cents francs, ci. 24,121,901,600

Il ne s'élève pour 1861 qu'à vingt-trois milliards quatre cent millions neuf cent quarante et un mille francs, ci 23,400,941,000

Différence en moins. 720,960,600

La diminution porte sur les espèces; elle est de 898,877,100
et se compose :

1° Par une augmentation sur les billets de	633,400	
2° Par une augmentation sur les virements de	177,283,100	
	177,916,500	177,916,500
Somme égale :		720,960,600

§ 8. — *Des effets au comptant.*

Le service d'encaissement des effets au comptant prend chaque année plus d'importance.

Nous avons encaissé au comptant en 1861, 1,200,449 effets
pour 1,770,943,300 francs.
En 1860, 1,163,600 effets
pour 1,544,300,000 francs.

En plus pour 1861. 36,849 effets
pour 192,643,300 francs.

§ 9. — *Des comptes courants de Paris.*

En 1860, le maximum des comptes courants avait été pour Paris de 220,205,700
Le minimum de 134,480,800

En 1861, le maximum au 7 janvier était de 178,498,300
Le minimum au 17 septembre était de 98,163,600

Les comptes courants réunis de la Banque et des succursales ont donné en 1861 :
Un maximum au 10 janvier de 206,100,800
Un minimum au 10 septembre de 151,271,400

§ 10. — *Des billets à ordre tirés de la Banque sur les succursales, et vice versâ.*

Le chiffre de cette nature d'opérations est encore supérieur à celui de l'année précédente.

En 1860, les billets à ordre délivrés par la Banque centrale et ses succursales s'élevaient à 512,056,600
En 1861, les billets délivrés par la Banque centrale s'élèvent à 196,308,600
Ceux délivrés par les succursales à 367,802,800
564,111,400

Augmentation pour 1861, 52,055,100

§ 11. — *Du service des recettes en ville. (Effets au comptant compris.)*

Ce service a une importance exceptionnelle; il s'accroît chaque jour :

En 1860, le nombre des effets encaissés était de 2,684,000 pour 3,933,000,000
En 1861, il est de 2,954,000 pour 4,215,402,000

Augmentation pour 1861, effets, 270,000 pour 282,402,000

La recette du 30 novembre est la plus forte de toutes celles qu'ait faites la Banque depuis son origine.

Elle s'est élevée à 94,898 effets pour 97,001,000 francs.

Elle a été confiée à 120 garçons de recette qui ont dû, dans cette journée, se présenter à 38,444 domiciles.

Du 1er janvier au 31 décembre 1861, il a été encaissé :
3,035,503 effets pour 4,262,406,100

En 1860 ce chiffre était de 2,750,449 effets pour 3,970,969,300

Augmentation pour 1861, 285,054 effets pour 291,436,800

Ce service a exigé, en 1861, le concours de 27,237 hommes
En 1860, 26,807 —

En plus pour 1861, 430 hommes

§ 12. — *Des effets en souffrance.*

Au 31 janvier 1861, le solde débiteur de ce compte s'élevait à 163,224 39

Les effets en souffrance depuis cette époque jusqu'au 31 décembre de la même année se sont élevés à 455,545 14

Ensemble, 618,769 53

Il a été recouvré dans le courant de l'année,
Savoir :
1° Sur les effets en souffrance pendant son cours, 200,179 51
2° Sur créances anciennes, 127,568 97

Ensemble, 327,748 48

Solde débiteur au 31 décembre 1861, 291,021 05

Cette situation des effets en souffrance serait d'un intérêt secondaire, n'était notre devoir d'y réunir le fait de la suspension des maisons grecques de Marseille; elle date des premiers mois de l'exercice dont nous avons l'honneur de vous rendre compte.

En octobre 1860, la Banque avait remarqué que le papier d'un certain nombre de ces maisons affluait plus que de raison dans le portefeuille de la succursale de Marseille. Le directeur assurait qu'il n'y avait aucun danger; il alléguait la bonne position des maisons engagées, le crédit dont elles jouissaient, leur réputation d'honorabilité, et il appuyait son opinion de celle de plusieurs membres de son conseil d'administration.

Cependant, au commencement de l'année 1861, le chiffre des escomptes de cette origine s'était encore accru. On savait que les effets dont il s'agit avaient été créés pour la plupart à l'occasion d'emprunts faits par le gouvernement ottoman à des banquiers de Constantinople, que le remboursement de ces emprunts, appuyés d'ailleurs sur des garanties effectives, était à échéance et exigible.

Le chiffre des engagements qui, au 1er octobre 1860, était à Marseille de 12,300,000 francs environ, s'élevait au 1er mars 1861 à 24,137,000 francs.

La Banque donna l'ordre de diminuer graduellement les engagements des principaux présentateurs grecs; rien ne fut négligé pour la conservation de nos droits; mais les maisons grecques étaient dans un grand embarras; aucun secours ne leur venait de Constantinople où la plus importante proportion de ce qu'elles devaient leur était due.

Les effets impayés, constituant notre créance, s'élevaient, au commencement de juillet dernier, époque des derniers protêts, à 27,646,889 71
On nous a remboursé 4,574,254 51

La créance n'est plus aujourd'hui que de 23,072,635 20

Le remboursement en est garanti:

1° Par des immeubles transférés à la Banque dans les formes usitées dans le Levant;

2° Par des obligations sur le gouvernement ottoman;

3° Par des créances hypothécaires déléguées sur des particuliers.

Le montant des garanties s'élève à 22,824,720 francs.

La Banque est, par ses mandataires, en possession effective de toutes ces garanties, sauf pour une somme de 930,000 francs environ qui restent à régulariser.

Nos traités accordent des délais aux débiteurs.

Ceux qui avaient personnellement des paiements à faire, aux termes de ces traités, se sont jusqu'à présent ponctuellement exécutés.

N'était la situation financière actuelle du gouvernement, les remboursements se feraient moins attendre; c'est une question de temps; tous ceux qui s'occupent de nos créances n'ont pas de doute sur leur règlement, et notre confiance est la même. Cependant, en présence d'un tel événement, la plus ordinaire prudence commandait de ne pas distribuer l'intégralité du dividende de l'année: vous apprécierez et approuverez, nous en sommes convaincus, cette réserve éventuelle, dont la distribution aura lieu dès que les rentrées que nous sommes fondés à prévoir s'effectueront.

C'est la confiance excessive de la succursale de Marseille qui nous a créé cette difficulté, dont nous devrons la solution à la bonne foi du gouvernement turc, à celle de nos débiteurs, à la vigilance de nos honorables correspondants et représentants à Constantinople.

§ 13. — *Du service de la caisse des dépôts des titres.*

Le nombre des titres déposés en caisse au 24 décembre 1861 s'élevait à 1,636,323 représentant une valeur de 884,000,000

En 1860 ce chiffre était de 1,427,700 représentant 801,000,000

Augmentation pour 1861, 208,633 titres représentant 83,000,000

Les succursales ont transmis à la Banque centrale, pour en opérer le recouvrement dans les Compagnies:

En 1861,	836,779 coupons	
pour une valeur de		8,788,100
Elles avaient transmis en 1860,	952,732 » pour	10,905,000
C'est pour 1861 une diminution de	115,953 » pour	2,116,900

§ 14. — *Des succursales.*

Les opérations des succursales s'élevaient, en 1860, à trois milliards neuf cent trente et un millions huit cent cinquante-six mille trois cents francs, ci 3,931,856,300

En 1861, elles s'élèvent à trois milliards huit cent onze millions neuf cent onze mille cinq cents francs, ci 3,811,911,500

C'est, pour l'année 1861, une diminution de 119,944,800

Parmi les succursales qui depuis longtemps tiennent le premier rang en ordre d'importance d'opérations, est venue se placer cette année celle du Havre, dont les produits ont été exceptionnels.

Les quatre autres, sauf Lille, présentent une diminution dans leur chiffre comparé à celui de l'année 1860.

Ainsi, en 1860, les opérations de la succursale de Marseille s'élevaient, non compris les billets à ordre, à 535,387,000
Ajoutant les billets à ordre de 28,949,000

Total,	564,336,000	564,336,000
Elles s'élèvent, cette année, à		468,675,000
Diminution pour 1861,		95,661,000

Le Havre. Ses opérations se sont élevées à 220,205,000
Billets à ordre, 41,392,000

	261,597,000
Elles s'élèvent, en 1861, à	361,520,600
Augmentation pour 1861,	99,929,600

dont 40 millions sur warrants.

Lyon. Ses opérations se sont élevées en 1860 à 282,243,000
Billets à ordre, 19,036,000

	301,277,000
En 1861, elles s'élèvent à	287,133,100
Diminution pour 1861,	14,143,900

Bordeaux. Ses opérations se sont élevées en 1860, à 290,452,000
Billets à ordre, 32,106,000

	322,558,000
En 1861, elles s'élèvent à	282,361,600
Diminution pour 1861,	40,196,400

Lille. Ses opérations se sont élevées en 1860 à 232,519,000
Billets à ordre, 8,808,000

	241,327,000
En 1861, elles s'élèvent à	252,971,700
Augmentation pour 1861,	11,644,700

Une seule succursale, celle de *Nice*, dont les opérations n'ont commencé que le 1er mars dernier, a donné une perte de 29,973 fr. 8 c., somme inférieure au chiffre des frais de premier établissement.

La succursale d'*Annonay* va fonctionner dans peu de semaines.

§ 15. — *Des dépenses de la Banque centrale et de ses succursales.*

Les dépenses ordinaires de la Banque centrale se sont élevées à 2,061,019 91
Celles des succursales, à 2,992,475 07

	6,053,494 98
Les frais de transport, d'espèces et de billets s'élèvent à	425,184 17
Les frais de la souscription aux obligations, à	400,000 »
Total,	6,878,679 15

§ 16. — *Des dividendes.*

Le dividende du premier semestre de 1861 a été de 72 fr.
Celui du deuxième semestre, de 75

Soit pour l'année, 147 fr.

par action, répartis entre 14,007 actionnaires, représentant 182,500 actions.

Aujourd'hui sur les 182,500 actions de la Banque, 115,600 appartiennent à des propriétaires ayant la libre disposition de leurs biens; 67,000 sont réparties entre des mineurs, interdits, femmes mariées et établissements publics.

Elles sont plus ou moins immobilisées pour des causes diverses.

§ 17 et dernier. — *Des employés.*

Messieurs, si le bon ordre de notre comptabilité, si la forte organisation des contrôles permettent de vous présenter une récapitulation de faits et de travaux dont la précision égale l'intérêt, la sécurité de nos renseignements est au prix d'efforts dignes de vous être signalés. Le zèle dont nos employés font preuve est toujours le même et de plus en plus digne de votre approbation.

Le nombre et la nature de leurs devoirs n'admettent ni lenteurs, ni médiocrité. Ils doivent travailler vite et bien, c'est la loi pour tous; tous l'observent religieusement; il n'est donc que juste et facile de louer leur dévouement; nous ne perdons pas une occasion de leur en tenir compte.

Vous venez d'entendre comment, dans la mesure d'une sollicitude constante, votre institution s'associe au mouvement des affaires, et proportionne ses services à leur activité. Croyez, Messieurs, que la prudence du Conseil de régence et de tous ceux qui ont l'honneur de servir la Banque de France grandit en raison des intérêts dont ce compte rendu vous permet d'apprécier l'étendue.

Rapport de MM. les censeurs, par M. Fère, rapporteur.

Messieurs, le rapport présenté par M. le gouverneur, au nom du Conseil de régence, vous a fait connaître les opérations de la Banque en 1861.

Vous aurez sans doute remarqué leur progression et les résultats obtenus.

A leur tour, les censeurs que vous avez investis de votre confiance viennent vous rendre compte de leur mission.

Tout d'abord, ils sont heureux de pouvoir témoigner qu'à travers un si grand mouvement de transactions et d'écritures, l'ordre et la régularité la plus parfaite n'ont pas cessé de régner dans le grand établissement financier dont vous êtes, Messieurs, les principaux actionnaires.

Les chefs de service et les employés de tous les degrés tiennent à honneur de concourir à ce résultat, et c'est ainsi que chaque exercice peut être clos avec une rapidité merveilleuse, si l'on veut bien considérer l'importance des chiffres dont vous venez d'entendre l'énumération.

Les censeurs ont assisté à toutes les réunions des comités et du Conseil général, en prenant part aux délibérations dans les limites de leurs attributions. Ils ont reconnu que toutes les dépenses votées par le Conseil étaient rigoureusement nécessaires pour les besoins du service. Les comptes qui vous ont été soumis avaient été mis d'abord sous leurs yeux et approuvés par eux.

Les vérifications trimestrielles des portefeuilles ont été régulièrement faites.

M. le gouverneur vous a entretenus de la créance des maisons grecques de Marseille et de Constantinople. Le Conseil général a suivi toutes les phases de cette négociation. Les mesures prises, les démarches directes faites par le gouvernement de la Banque, les traités intervenus, avaient été préalablement examinés avec attention. Nous avons l'espoir que le recouvrement de cette créance n'est plus qu'une question de temps.

Toutefois, pour faire face aux éventualités qui peuvent se produire, le Conseil, ainsi que vient de vous en informer M. le gouverneur, a cru devoir faire une réserve sur les bénéfices de l'année.

Partout ailleurs, à Paris comme dans les succursales, les règles imposées par les statuts pour les escomptes ont été fidèlement observées. L'importance du chiffre des portefeuilles et le fractionnement des effets prouvent surabondamment que les présentations du commerce sont toujours favorablement accueillies.

Les censeurs sont heureux de se joindre à M. le gouverneur pour remercier MM. les membres du comité d'escompte des services qu'ils rendent journellement à la Banque par leur concours éclairé; chefs de maisons des plus honorables, ils n'hésitent pas à consacrer à nos travaux un temps précieux pour leurs intérêts particuliers. Vous nous approuverez donc, Messieurs, d'en laisser ici le souvenir, à l'occasion même de la vérification des portefeuilles.

La caisse des dépôts des titres est aussi vérifiée chaque trimestre.

La progression constante des dépôts est la preuve évidente du service qu'a rendu la Banque au public en se chargeant de cette opération, dont les produits, toutefois, ne sont pas en rapport avec les risques qu'entraînent le maniement journalier d'une énorme quantité de titres, et l'encaissement ainsi que le paiement des coupons qui s'y rattachent.

Au 24 décembre dernier, il existait dans la caisse : 1,646,323 titres remis par 17,212 déposants, et représentant une valeur de 844,473,500 francs.

C'est une augmentation pendant l'année de 298,621 titres, de 1,852 déposants, et de 43,071,700 francs.

Les produits de ce service ont été de 415,555 fr.
Les frais y applicables de 165,025

Le produit net est de 249,630 fr.
ce qui constitue une augmentation de 27,963
sur l'exercice 1860.

Les censeurs ont assisté, comme leur devoir les y appelait, à tous les comités convoqués pour la création, l'émission, l'annulation et le brûlement des billets.

Il a été émis pendant l'exercice :

225,000 billets de	1,000 fr.,	225,000,000 fr.
125,000 —	de 500	62,500,000
675,000 —	de 100	67,500,000
1,025,000 billets pour		355,000,000 fr.

présentant une augmentation sur 1860 de 20,500,000 pour 122,000 billets.

Ces émissions, justifiées par les besoins du service, en indiquent bien la progression constante.

Les annulations ont été les suivantes :

13 billets de	5,000 fr.		65,000
207,866 —	de 1,000		207,866,000
95,454 —	de 500		47,727,000
8,490 —	de 200		1,698,000
247,393 —	de 100		24,739,300
15,996 —	de 1,000 fr.	des succursales,	15,996,000
5,165 —	de 200	—	1,033,000
2 —	de 1,000 fr.	des comptoirs,	2,000
4 —	de 250	—	1,000
580,383 billets pour			299,127,300

Ce qui établit une diminution sur 1860 de 421,016 billets pour 54,817,000 francs.

Nous avons quelques raisons de croire que cette diminution provient surtout des mesures sévères prises par le gouvernement pour empêcher l'envoi par la poste des billets coupés, non déclarés comme valeurs.

Brûlements.

Il a été détruit en 1861 :

1,119 billets de	5,000 fr.		5,595,000
152,840 —	de 1,000		152,840,000
127,012 —	de 500		63,506,000
133,061 —	de 200		26,612,200
205,930 —	de 100		20,593,900
43,984 —	de 1,000 fr.	des succursales,	43,984,000
69,201 —	de 200	—	13,840,200
733,156 billets pour			326,071,300

La nouvelle organisation du service de l'imprimerie des billets et de leur comptabilité, que les censeurs vous ont signalée dans leur dernier rapport, a réalisé les améliorations que l'on espérait. Cette branche importante de l'administration fonctionne très-régulièrement.

Le solde du compte particulier ouvert pour les billets à retirer de la circulation, émis depuis l'origine de la Banque jusqu'en 1828, restait, au 24 décembre 1861, pour 1,159,000 francs, se composant de :

620 billets de 1,000,
1,038 — de 500.

Il n'est rentré en 1861 que 62 billets de 1,000 et 5 billets de 500 francs, pour 64,500 francs.

Les billets provisoires de 100 francs, émis en 1848 pour 80 millions, ne restent plus dans la circulation qu'au nombre de 1,020 pour 102,000 francs.

Il en est rentré en 1861, 14, représentant 1,400 francs.

Caisse de réserve des employés de la Banque centrale et des succursales.

Elle possède 5,696 francs de rente à 1/2 0/0, et 1,963 actions de la Banque, ayant coûté 3,641,344 fr. 90 c.

Bénéfices réservés en exécution de la loi du 9 juin 1857.

L'article 8 de cette loi dispose que l'excédant du produit des escomptes sur le taux de 6 0/0 sera ajouté au fonds social.

Le total, au 24 décembre dernier était de 2,316,503 57
Donnant ainsi, en 1861, une augmentation de 805,975 92

Immeubles de la Banque.

L'hôtel à Paris, comprenant, indépendamment des constructions anciennes et nouvelles, un mobilier considérable, n'est porté au bilan que pour 4,000,000

Sur les cinquante succursales qui ont fonctionné en 1861, quarante-cinq sont établies dans des immeubles appartenant à la Banque, acquis au prix de 13,526,400
L'amortissement à divers titres a été de 7,700,700
Ces quarante-cinq immeubles restent donc pour 5,825,700

Ce qui forme un total de 9,825,700

Opérations générales.

Cinquante succursales ont fonctionné en 1861.

Leurs opérations se sont élevées à 3,811,011,505
Ce qui constitue une diminution sur 1860 de 119,044,806
Les frais ordinaires, non compris les ports d'espèces, ont été de 2,992,475
En diminution pour 1861 de 3,007
Les bénéfices nets ont atteint 15,509,253
En augmentation sur 1860 de 4,588,515
Les opérations de la Banque centrale se sont élevées en 1861 à 2,744,781,523
Constituant une augmentation pour 1861 de 336,073,683
Les frais ordinaires, non compris les ports d'espèces, ont été de 3,061,019
Soit une augmentation pour 1861 de 309,265
Les bénéfices nets, déduction faite de 7,166,643 pour arrérages de rentes appartenant à la Banque, lesquels ne peuvent être compris dans le produit des opérations, se sont élevés à 12,060,445
Soit une augmentation sur 1860 de 4,090,421

La proportion des produits se trouve être ainsi :

54.76 0/0 pour les succursales, au lieu de 55.67 0/0 en 1860;

45.24 0/0 pour Paris, au lieu de 44.33 0/0 en 1860.

100

La diminution pour les succursales a donc été de 0.91 0/0; la conséquence est une augmentation correspondante pour la Banque centrale.

Nous terminerons ce rapport, Messieurs, en rappelant le nouveau service rendu par la Banque aux Compagnies de chemins de fer, c'est-à-dire l'ouverture d'une souscription à 786,000 obligations, représentant un capital de 230 millions que ces Compagnies ont été autorisées à émettre en 1861.

Des opérations, rendues si compliquées par la quantité des titres souscrits dans toutes les parties de la France, par le nombre des souscripteurs et par la division des versements, se font avec une régularité et une exactitude qui témoignent de la bonne organisation des services, du contrôle actif, incessant, et de la surveillance éclairée qui s'étendent sur toutes les parties de l'administration.

C'est par de pareils et tant d'autres services, c'est par des sacrifices qu'elle n'hésite jamais à s'imposer, quand ils deviennent utiles au maintien de l'encaisse et à la sécurité du crédit public, que la Banque répond aux critiques plus ou moins vives, aux conseils plus ou moins réfléchis qui ne lui ont pas été épargnés, et qui nous ont conduits souvent à regretter que l'ensemble de cette grande organisation ne fût pas mieux compris, mieux apprécié.

La proportion toujours sagement maintenue entre le numéraire et les billets en circulation, est un des points de vue les plus importants auquel il faut se placer pour la bien juger. Le Conseil général, guidé par une expérience acquise par soixante années de bonne et heureuse administration, veille sans cesse; sa prudence a trop bien conduit la Banque dans le passé pour que l'avenir ne vous inspire pas, comme à nous, la plus légitime confiance.

—

L'assemblée générale a réélu : M. Bayvet, censeur pour trois ans; M. Fontenilliat, régent pour cinq ans; M. Sanson-Davillier, régent pour cinq ans; M. le vicomte d'Argout, régent pour cinq ans.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS.

Compte général au 31 décembre 1860.

ACTIF.

Frais de premier établissement.

Ingénieur en chef et ingénieur du matériel (traitements,	11,489 48		
Ingénieur du service central,	8,889 39		
Personnel de la construction,	8,359 35		
Mobilier,	8,053 60		
Subvention en travaux exécutés par l'Etat,	1,800,000 »		1,833,791 82

Administration centrale.

Frais de constitution de la Société,		660,904 64	
Administration centrale :			
Traitements,	9,681 95		
Dépenses diverses,	3,067 79	12,749 74	
Frais généraux :			
Abonnement au timbre,	7,868 75		
Frais divers,	10,443 39	18,312 14	692,026 52
			2,225,818 34

Capital à réaliser.

Versements à appeler sur les actions,	41,250,000 »	
Versements en retard,	5,913,075 »	
Subvention à recevoir,	4,500,000 »	51,663,075 »

Débiteurs divers.

Cautionnement,	2,000,000 »	
Avances aux ingénieurs,	132,170 35	
Dépenses à régulariser,	298,684 45	
Magasin de l'économat,	2,515 20	2,433,370 »

Caisse et portefeuille.

Crédit industriel et commercial,	4,734,259 34	
Caisse,	6,725 17	4,740,984 51
		61,063,247 85

PASSIF.

Fonds social.

110,000 actions de 500 francs, 55,000,000 »

Subvention.

Subvention de l'Etat, 6,000,000 »

Recettes diverses.

Intérêts de retard et produits des placements de fonds, 34,827 25

Créditeurs divers.

Banque de l'Algérie,	2,698 10	
Mandats à payer,	4,700 50	
Retenue de garantie,	1,022 »	8,420 60
		61,063,247 85

Compte général au 31 décembre 1861.

ACTIF.

Frais de premier établissement.

Ingénieur en chef et ingénieur du matériel,	45,587 08	
Ingénieur du service central,	64,042 73	
Personnel de la construction,	188,706 96	

Terrains (acquisitions, indemnités, frais judiciaires)	393,433 77	
Terrassements en dehors de l'entreprise,	13,541 83	
Ballastage et voie en dehors de l'entreprise,	1,150 50	
Mobilier,	10,008 10	
Matériel roulant,	76,104 »	
Entreprise générale,	1,079,256 75	
Subvention en travaux exécutés par l'Etat,	1,500,000 »	3,377,833 72
Administration centrale.		
Frais de constitution de la Société,	675,648 35	
Administration centrale,	49,443 48	
Frais généraux,	88,952 30	814,054 13
		4,191,877 85
Capital à réaliser.		
Versements à appeler sur les actions,	41,250,000 »	
Versements en retard sur les actions,	13,500 »	
Subvention à recevoir,	4,500,000 »	45,763,500 »
Débiteurs divers.		
Cautionnement,	2,000,000 »	
Avances aux ingénieurs,	30,376 19	
Dépenses à régulariser,	13,119 52	
Magasin de l'économat,	27,007 93	2,000,803 64
Caisse et portefeuille.		
Crédit industriel et commercial,	9,503,410 84	
Caisse,	9,50 9a	9,512,913 78
Liquidation des exercices.		
Solde à porter à nouveau,		45,408 16
		61,604,563 41

PASSIF.

Fonds social.		
110,000 actions de 500 francs,		55,000,000 »
Subvention.		
Subvention de l'Etat,		6,000,000 »
Créditeurs divers.		
Banque de l'Algérie,	176 00	
Effets à payer,	8,166 10	
Mandats à payer,	15,950 00	
Entrepreneurs, comptes courants,	510,638 26	
Retenue de garantie,	48,281 50	582,218 84
Intérêts échus à payer.		
Intérêts sur les actions,		22,344 57
		61,604,563 41

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE DOUAI (ch. correct.).

Présidence de M. de Moulon, premier président.

Audience du 21 avril.

AFFAIRE MIRÈS. — ARRÊT.

Un peu avant onze heures M. Mirès est introduit; ses deux avocats, Me de Sèze et Nouguier, et son avoué, Me de Beaumont, sont présents à la barre.

Me Huré, avoué, qui représente M. le comte Siméon, est également présent.

A onze heures et demie, la Cour prend séance.

Le plus profond silence s'établit dans toutes les parties de l'auditoire.

La cause est appelée, et M. le président donne lecture d'un arrêt longuement motivé, dont voici le texte :

» En ce qui concerne le prévenu Mirès,

» Sur le chef de conclusions tendantes à l'annulation de l'expertise :

» Attendu qu'en donnant à des experts la mission de procéder à certaines vérifications, le juge d'instruction a usé d'une faculté laissée à son appréciation discrétionnaire; qu'il lui était loisible d'en nommer un ou plusieurs, que, dès lors, il importe peu qu'après la prestation de serment des trois experts, l'un d'entre eux, rappelé par ses supérieurs pour les exigences de ses fonctions, n'ait pu concourir au travail que les deux autres ont poursuivi en commun, ni au rapport qu'ils ont signé l'un et l'autre; que le magistrat qui avait eu recours à ce moyen d'instruction était seul juge de l'opportunité du remplacement de l'expert empêché;

» Attendu que l'examen des divers livres légaux et autres ressort du rapport même des experts, et qu'en recueillant auprès des comptables qui pouvaient les éclairer des renseignements qu'ils jugeaient utiles, ils n'ont fait que se conformer à l'ordonnance qui les avait commis;

» Attendu qu'en matière criminelle il n'existe aucune disposition légale de laquelle on puisse induire que les experts nommés d'office doivent procéder à leurs opérations contradictoirement avec le prévenu; qu'une telle marche pourrait même entraîner de graves inconvénients et entraver les mesures destinées à faciliter l'action de la justice;

» Qu'ainsi l'exposé dont les éléments demeuraient soumis à la discussion, échappe à toute critique fondée quant à sa validité;

» En ce qui touche la demande subsidiaire d'une nouvelle expertise :

» Attendu que l'instruction et les documents produits au procès offrent dès à présent tous les éclaircissements nécessaires pour arriver à une décision immédiate, et dispense par conséquent de recourir à une seconde expertise qui serait d'ailleurs frustratoire, en présence des solutions qui vont suivre;

» Attendu que pour apprécier l'opportunité d'une autre expertise, la prévention et la défense avaient dû, par suite de la connexité des faits, discuter toutes les questions que soulevait la cause; qu'à bon droit le ministère public a donc conclu au fond, mais qu'au surplus, par le motif ci-dessus indiqué, il n'y a pas lieu à s'arrêter aux conclusions du prévenu sur ce point;

» Au fond,

» Attendu que l'arrêt de la Cour de cassation, du 28 décembre 1861, a renvoyé devant la Cour la cause de Jules Mirès et du comte Siméon, appelants d'un jugement du tribunal de la Seine, en date du 11 juillet dernier, pour être statué seulement sur les chefs qui ont servi de base à la condamnation de Mirès et à la responsabilité du comte Siméon;

» Que, dès lors, la Cour n'a pas à s'occuper des autres chefs écartés par les juridictions précédemment saisies;

» Statuant sur le chef de prévention relatif aux exécutions à la Bourse de trois cent trente-trois clients de la Caisse générale des chemins de fer;

» Attendu que ces clients n'avaient obtenu des avances d'argent que contre la remise de leurs titres, dont les employés de la Caisse leur donnaient un récépissé n'indiquant que le genre et le nombre, et jamais les numéros; que ces derniers ouvraient aussitôt sur les livres un compte courant dans lequel on créditait les clients des coupons afférents à leurs titres, en les débitant de sommes qui leur étaient avancées et des intérêts;

» Que certains clients qui, après s'être libérés vis-à-vis de la Caisse, n'avaient pas reçu les titres même déposés par eux, mais d'autres du même genre, ont recommencé plus tard à remettre de nouveaux titres contre de nouvelles avances, ce qui implique qu'ils n'avaient pas eu l'intention de faire un véritable dépôt, puisque, connaissant à cet égard les habitudes de la Caisse, ils auraient exigé alors un reçu indiquant les numéros;

» Attendu, quelle que fût d'ailleurs l'intention des clients, que celle de Mirès était indispensable pour constituer le dépôt, puisque ce contrat ne peut résulter que de la réunion des deux volontés du déposant et du dépositaire, et que nul ne peut être dépositaire malgré lui;

» Attendu, en ce qui concerne l'intention de Mirès, que les récépissés donnés par ses employés n'énonçaient pas les numéros des titres, et qu'on y lisait seulement : « Reçu (par exemple), dix Mobilier, dix Nord, » sans les spécifier ni les décrire individuellement; que ces récépissés contenaient une colonne distincte intitulée *désignation*, et qu'on n'y mentionnait jamais que le nombre et le genre des titres, ce qui exclut la possibilité d'une négligence ou d'un oubli qui n'aurait, d'ailleurs, pu se reproduire invariablement dans tous les récépissés, depuis huit ans;

» Que c'est précisément dans les énonciations de cette colonne que se révèlent la nature et la portée de l'obligation qu'entendait contracter Mirès;

» Que ce mode de procéder avait été introduit dans la Caisse dès sa première formation au capital de 12 millions, par ses premiers gérants, Blaise et Solar; que celui-ci, devenu gérant à son tour, n'a fait que suivre les mêmes errements;

» Que d'ailleurs cet usage n'est pas particulier à la Caisse générale des chemins de fer, puisqu'il existe également dans d'autres établissements de crédit, qui ne donnent de récépissés indicatifs de numéros des titres qui leur sont remis que lorsqu'on en exige; qu'à défaut de reçus spécifiant les numéros, ces établissements disposent des titres comme de choses fongibles; d'où la conséquence que c'est l'indication du numéro qui forme, de part et d'autre, le contrat de dépôt;

» Que cet usage s'explique par la raison que des banquiers prêtant de l'argent à 5 0/0, ce qui est leur prix de revient, et s'engageant, par l'acceptation des titres, à toucher les coupons au fur et à mesure de leur échéance, s'ils devaient immobiliser dans leurs caisses les titres qui leur sont remis, ne retireraient aucun profit de cette opération; qu'elle leur deviendrait même onéreuse, ce qui serait contraire à la constitution des maisons de banque, puisqu'elle se résoudrait pour elles en un établissement de prêts sur gages, c'est-à-dire en une succursale du Mont-de-piété;

» Que, pour éviter cette conséquence, toutes les maisons de banque et de crédit exigent toujours des déposants qui réclament des récépissés indicatifs des numéros un bon de circulation représentant la valeur des titres, et dont l'effet immédiat est de mettre cette valeur à leur disposition;

» Attendu que Mirès n'a contracté d'autre engagement que celui résultant de son récépissé, lequel est à la fois la preuve et la constatation écrite de son obligation personnelle; qu'aucun doute n'est possible à cet égard par les raison

ci-dessus déduites, et en outre par cette circonstance que la Caisse exigeait toujours des clients une procuration et un transfert en blanc, quand ils déposaient des titres nominatifs sur lesquels ils demandaient des avances ;

» Qu'il résulte de tout ce qui précède que Mirès ne se considérait, à bon droit, que comme débiteur de titres du même genre ; qu'il pouvait, dès lors, disposer des titres déposés, sauf à en remettre de semblables à ses clients le jour où ceux-ci voudraient régler leur compte ;

» Qu'il suit encore de là qu'il ne pouvait être débiteur du prix du titre ou de la différence du prix entre le jour où il l'avait reçu et celui du règlement, qu'autant qu'il en aurait disposé indûment, ce qui n'est pas, puisque, devenu propriétaire des titres *in genere*, il n'était strictement tenu qu'à rendre des titres semblables le jour où il réglait, quelle que fût la cote de la Bourse ;

» Qu'il devient indifférent de savoir l'époque précise où Mirès en a disposé et comment il en a disposé, puisqu'il avait le droit de le faire à partir de leur remise ;

» Attendu que ce récépissé ne contenant aucune description du titre déposé, excluait tout nantissement, et que dès lors le délit d'escroquerie n'a plus de base ;

» Que cette appréciation est encore confirmée par le compte courant ouvert entre Mirès et ses clients, à dater de ses avances et de la remise des titres ;

» Que le compte courant constituant deux négociants respectivement créancier et débiteur l'un de l'autre, par un échange continu de titres et de valeurs, revêt, par la continuité même de ses opérations, de l'avis des auteurs comme de celui des magistrats, le caractère d'un véritable contrat ; qu'il n'est donc pas un simple cadre de comptabilité ; que lorsque des opérations de même nature interviennent entre un banquier et un simple particulier, elles entraînent les mêmes relations et font naître le même contrat ;

» Attendu qu'au point de vue de l'intention frauduleuse le délit d'escroquerie n'a pas non plus de base ;

» Attendu qu'en effet Mirès n'a pu vouloir s'approprier la fortune d'autrui, puisqu'il agissait selon le mode suivi avant lui, adopté par d'autres établissements de crédit, et qu'il croyait user de son droit, comme le démontre la forme des récépissés ;

» Que son intention peut d'autant moins être suspectée à cet égard, qu'il avait une caisse de véritables dépôts pour lesquels il recevait un droit de garde, et contenant, lors de son arrestation, d'après l'état dressé par les liquidateurs, sept mille cent douze titres nominatifs, déposés par quatre cent soixante-dix-huit clients, dont la Caisse avait donné des reçus indicatifs de leurs numéros, et qu'il a scrupuleusement respecté ces dépôts ;

» Attendu que si les 30 avril, 2 et 3 mai 1859, il a vendu effectivement à la Bourse les titres des trois cent trente-trois clients dont il s'agit pour pouvoir régler avec eux, au cours de cette époque, sans aucun avis ni mise en demeure, c'est là sans doute un acte irrégulier engageant sa responsabilité civile, mais qui ne peut constituer l'escroquerie ;

» Que, pour bien apprécier cette circonstance, il faut se reporter aux événements graves qui ont signalé la fin d'avril et le commencement de mai 1859 ; qu'en effet l'imminence de la guerre avait entraîné à la Bourse une baisse considérable ;

» Que Mirès, en présence des avances faites à ses clients, et montant alors à 8,568,000 fr., sur des titres dont la valeur totale n'était que de 10 millions, avait lieu de craindre que, la baisse continuant, toute la valeur de ces titres ne fût bientôt absorbée, et même dépassée, ce qui eût exposé la Caisse à un découvert considérable ; que l'on conçoit dès lors la nécessité pour lui de liquider sans retard, puisqu'en vertu du compte courant, et à défaut de stipulation d'échéance fixe, les parties contractantes pouvaient régler à volonté ;

» Qu'en exécutant ses clients au cours du jour, il eût fait, en réalité, si la baisse avait continué, une opération avantageuse dont ils lui eussent su gré plus tard au lieu de s'en plaindre, puisque la continuité de la baisse, loin de leur préjudicier, les sauvait d'une perte plus grande, et qu'en cas de hausse, ils conservaient la faculté de demander l'annulation de la vente ;

» Que Mirès croyait si bien à la guerre générale et à la persistance de la baisse, qu'il a fait alors une opération importante à la baisse pour son compte personnel ;

» Que son tort consiste à avoir voulu s'affranchir, par la circulaire adressée à ses clients, de la mise en demeure préalable qui eût permis à un certain nombre d'entre eux, peut-être restreint à cause de la rareté des capitaux, de se libérer envers la Caisse et de rentrer en possession de leurs titres ;

» Que Mirès a si bien compris l'irrégularité de cet acte, qu'il a réintégré la plupart des exécutés, même avant la dénonciation dont il a été l'objet ; qu'à l'époque de son arrestation, ceux qui n'avaient pas encore été replacés dans leur situation première devaient l'être en vertu des ordres formels qu'il avait donnés ;

» Attendu enfin que la lettre-circulaire, pour devenir délictueuse, aurait dû inspirer aux clients la crainte d'un événement chimérique, mais qu'en voulant leur persuader que leur liquidation au cours du jour était une mesure de sûreté, Mirès n'était point dans l'erreur, puisque la baisse a continué jusqu'au 7 mai, et qu'on croyait sérieusement à la Bourse qu'elle se prolongerait encore ;

» Qu'ainsi, sous aucun rapport, les éléments constitutifs du délit d'escroquerie, le fait matériel, les manœuvres et l'intention frauduleuse n'existent pas dans la cause ;

» En ce qui touche le chef de prévention relatif au détournement des titres, sur lesquels aucune avance n'avait encore été faite aux clients :

» Attendu que Mirès, en ne donnant pas pour ces titres des récépissés indicatifs de leurs numéros, ne recevait pas le *corps certain* ; qu'il n'était donc tenu qu'à leur rendre des titres semblables ;

» Attendu que l'état dressé par les liquidateurs le 20 février 1861 constate qu'il y avait alors dans la caisse plusieurs millions et 383 obligations des ports de Marseille, tandis qu'il n'en était dû aux clients que 189 ; qu'ainsi Mirès avait en caisse des titres de même nature ou les fonds nécessaires pour se les procurer ; qu'au surplus, tous les déposants de cette catégorie ont été désintéressés par les liquidateurs ; d'où la conséquence qu'il n'y a pas lieu à abus de confiance :

» En ce qui touche l'abus de mandat, qui consisterait à s'être approprié le prix de 120 obligations de Pampelune à Saragosse ;

» Attendu que Mirès avait pris à l'égard des souscripteurs de ces obligations l'engagement personnel de leur en livrer les titres, mais que son arrestation seule l'en a empêché ; que, d'ailleurs, il y avait alors dans la caisse plusieurs millions dans lesquels étaient confondus les 30,000 francs représentant la valeur de ces 120 titres ; qu'il était donc en mesure d'accomplir son mandat ;

» En ce qui concerne la répartition illicite de dividendes à l'aide d'inventaires frauduleux, pendant les exercices de 1857, 1858, 1859 et 1860 ;

» En ce qui touche l'exercice 1857 :

» Attendu que les 8,750,000 francs que les gérants ont fait figurer par moitié aux inventaires de 1856 et 1857, comme constituant un bénéfice sur les chemins de fer romains, étaient réellement acquis, puisque aux termes de l'article 1er du traité du 3 avril 1856 passé avec la Compagnie romaine, Mirès avait souscrit toutes les actions de ce chemin pour 175 millions, que souscrire toutes les actions d'une société c'est en réalité les acheter ; que si les mots diffèrent, le résultat final est le même, que dès lors cet achat a donné naissance, du jour même, aux bénéfices résultant de l'opération ;

» Attendu qu'aux termes de l'article 2 du traité, sur les 175 millions, 35 millions étaient dès à présent alloués à Mirès, sous certaines charges : que déduction faite de ces charges, le bénéfice net, sur ce chapitre, était de 16 millions, dont 8 furent abandonnés à la réserve et les 8 autres portés par moitié aux inventaires de 1856 et de 1857 ;

» Attendu qu'il résulte des termes mêmes de l'article 2, que ce bénéfice était acquis à Mirès dès le jour du traité, puisqu'il venait en déduction des 175 millions qu'il devait à la Compagnie romaine ;

» Que ce bénéfice était d'autant plus certain que le gouvernement pontifical avait garanti un intérêt de 6 0/0 par action ; que ce n'est donc pas indûment que les 8,750,000 fr., ont été portés aux inventaires de 1856 et de 1857 :

» Que dans tous les cas, quand même Mirès se serait trompé sur ce point, son erreur ne reposerait sur les termes du contrat ; qu'il résulte de cette solution que l'omission, au passif, de la perte de 572,000 francs sur des marchés à terme n'a plus d'intérêt, puisque, dans tous les cas, ces 572,000 francs n'affectent en rien le dividende qui a été distribué aux actionnaires ;

» En ce qui concerne l'exercice 1858 :

» Attendu que le grief fait à cet inventaire consiste dans l'omission au passif, d'une perte de 3,953,000 francs ;

» Attendu que cette somme fait partie des 5,573,000 francs de perte portés à l'inventaire de 1859 ;

» Que cette omission ne peut être frauduleuse puisque cette perte résultait d'une suite d'opérations en cours d'exécution, commencée en 1857, continuée jusqu'en 1859 et liquidée définitivement dans cette dernière année par la perte totale de 5,573,000 francs ;

» En ce qui touche l'inventaire de 1859 :

» Attendu que le bénéfice de 9,151,556 francs sur le chemin de fer de Pampelune à Saragosse était acquis à la Caisse générale, comme celui des chemins romains, puisque Mirès avait acheté ce chemin 145,000 francs le kilomètre et l'ayant revendu 200,000 à une société anonyme constituée par ordonnance de la reine d'Espagne, le 14 décembre 1859, a bénéficié de la différence de 145,000 à 200,000, du jour même où cette Société anonyme, quelle qu

fût, nombreuse ou non, a accepté l'apport de Mirès au prix de 200,000 francs le kilomètre;

» Que cette interprétation résulte des actes mêmes qu'il faudrait lacérer pour lui en substituer une autre;

» Attendu que l'omission, au passif, de 1 million 600,000 francs de perte sur des marchés à terme, réduite devant la Cour à 738,000 francs, ne présente plus d'intérêt puisque cette somme serait insuffisante pour entamer le dividende distribué aux actionnaires;

» En ce qui concerne l'exercice de 1860 :

» Attendu que Mirès ne peut être incriminé pour avoir évalué au pair les actions de la Caisse générale; que la Banque de France, notamment, admet ce mode d'évaluation malgré les écarts de la Bourse;

» Attendu que si les comptes courants créditeurs étaient considérables, des efforts sérieux ont été faits néanmoins pour en diminuer le chiffre; qu'ils ont été réduits à 3 millions dans une seule année, ce qui suffit pour exclure toute intention frauduleuse;

» Qu'au surplus, tous les inventaires et la manière dont ils ont été dressés, ont été approuvés et ratifiés par les assemblées générales des actionnaires;

» En ce qui touche le comte Siméon,

» Sur le premier moyen invoqué à l'appui du déclinatoire :

» Attendu que la loi du 17 juillet 1856 n'a point dérogé aux règles de compétence; qu'en vertu des articles 3, 190 et 194 du Code d'instruction criminelle, et 156 du décret du 18 juin 1811, l'action civile contre les prévenus civilement responsables peut être exercée pour le paiement des frais avancés par le Trésor, en même temps et devant les mêmes juges que l'action publique contre les prévenus;

» Attendu que la solidarité édictée par la loi précitée de 1856, entre le gérant et les membres du conseil de surveillance, repousse toute division des deux actions: qu'ainsi, par une conséquence naturelle de ce principe, et de la corrélation des deux actions, le ministère public peut traduire simultanément devant la juridiction répressive le gérant, à raison de son délit, et les membres du conseil de surveillance comme civilement responsables des suites qu'a entraînées la violation de leur mandat légal;

» Attendu qu'on ne pourrait se prévaloir ici de ce qu'il n'y a point de partie civile au procès; que l'action du ministère public, en cette matière, qui est aussi d'intérêt général, ne saurait être subordonnée à la partie privée, dont l'abstention rendrait illusoire la sanction que le législateur de 1856 à précisément imposée dans le but de rendre désormais plus efficace le contrôle des conseils de surveillance;

» Qu'une interprétation contraire conduirait à priver les membres de ces conseils du droit d'intervenir dans les débats où se produiraient des incriminations compromettantes pour leur responsabilité;

» Qu'ainsi le comte Siméon a été valablement cité;

» Sur le second moyen opposé en son nom et tiré de sa qualité de sénateur :

» Attendu qu'en vertu du sénatus-consulte du 8 juin 1858, les sénateurs ne sont justiciables de la Haute-Cour que pour crime et délit, ou pour contravention entraînant la peine de l'emprisonnement;

» Que si des considérations d'un ordre supérieur ont motivé des garanties exceptionnelles, lorsqu'une peine afflictive pourrait atteindre ces dignitaires, ils demeurent dans tous les autres cas soumis au droit commun;

» Qu'ici le comte Siméon n'a été cité qu'à fins civiles, à raison d'une responsabilité purement pécuniaire;

» Que, sous ce second rapport aussi, la Cour a donc été compétemment saisie;

» Mais attendu, au fond, que l'acquittement du prévenu fait évanouir toute cause de responsabilité à l'égard du comte Siméon;

» Par ces motifs,

» La Cour statuant sur les appels respectifs,

» Rejette les conclusions sus-visées du prévenu, et le déclinatoire du comte Siméon;

» Au fond :

» Infirme le jugement rendu par le tribunal correctionnel de Paris, le 11 juillet dernier;

» Renvoie Mirès et le comte Siméon des fins de la poursuite, sans dépens;

» Ordonne la mise en liberté de Mirès, s'il n'est détenu pour autre cause;

» Donne mainlevée de la saisie des registres, livres, correspondance et papiers, faite, soit à la Caisse des chemins de fer, soit au domicile de Mirès, soit ailleurs;

» Ordonne que tout lui soit remis sans frais. »

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (3e chambre).

Présidence de M. de Bastard, doyen.

Audience du 9 avril.

EXÉCUTION D'UN CLIENT PAR UN AGENT DE CHANGE. VALIDITÉ.

Sur une demande formée par le sieur Roche contre le sieur Hébert, agent de change, en paiement d'une somme de 42,149 francs pour solde d'opérations de Bourse, et en remise d'un effet de 40,000 francs donné pour couverture, le tribunal avait statué ainsi qu'il suit :

Le tribunal,

Attendu qu'il ressort des documents produits qu'Hébert, agent de change, a fait depuis le 17 juillet dernier, pour le compte de Roche, des opérations qui n'ont pas été liquidées à chaque fin de mois;

Que le 2 septembre, toujours par suite des mêmes opérations, Hébert a fait acheter en liquidation 30,000 francs de rente 3 0/0 et deux cents actions du Crédit mobilier;

Attendu que, s'il est vrai qu'un agent de change qui a consenti une opération de cette nature ne saurait être en droit d'en provoquer la liquidation avant terme et sans avoir préalablement fait sommation à son client de prendre ou de livrer, Hébert a pu, dans l'espèce, être autorisé à en agir autrement, en présence du non-paiement d'un billet de 40,000 francs souscrit par Roche à l'échéance du 27 septembre dernier, resté impayé;

Que le protêt fait à la suite de ce non-paiement constate que Roche avait quitté son domicile sans laisser sa nouvelle adresse;

Que d'autres renseignements recueillis par Hébert lui ont appris que Roche, habitant habituellement Alger, était parti pour Londres sans laisser de fonds pour acquitter ledit billet;

Qu'Hébert a dû croire que Roche désertait la situation, et restait dans un état d'insolvabilité qui a pu à bon droit autoriser Hébert à réaliser l'opération qui pouvait lui faire perdre des sommes encore plus considérables;

Qu'en présence de ces faits et circonstances il y a lieu de déclarer Roche mal fondé en sa demande;

Par ces motifs,

Déclare le sieur Roche non recevable ou en tout cas mal fondé en sa demande;

L'en déboute et le condamne aux dépens, même au coût de l'enregistrement.

Sur l'appel interjeté de ce jugement par le sieur Roche, *Me Chaix-d'Est-Ange*, son avocat, invoquait les règlements qui régissent les agents de change et par application desquels un arrêt à ce titre rendu dans la faillite Leroy de Chabrol, avait annulé des exécutions faites dans ce grand désastre par des agents de change sans avoir mis le client en demeure.

Me Hétolaud répondait que dans l'espèce la position des parties n'était pas la même; qu'il y avait eu de la part de M. Roche une garantie ou une couverture à laquelle il n'avait pas fait honneur; qu'il y avait eu dès lors contrat entre les parties qui autorisait suffisamment, dans l'espèce, l'agent de change à régulariser sa position, faute par le sieur Roche d'avoir régularisé la sienne; il y avait d'ailleurs suffisante mise en demeure dans la lettre de M. Hébert à M. Roche, que celui-ci prétendait n'avoir pas reçue (lettre énoncée et appréciée par l'arrêt ci-après).

Aussi, sur les conclusions conformes de M. Barbier, avocat général, la Cour a-t-elle rendu l'arrêt confirmatif suivant, qui fait suffisamment connaître les faits et circonstances de la cause :

La cour,

Adoptant les motifs des premiers juges;

Considérant que Roche a fait, depuis le 17 juillet 1861, diverses opérations de Bourse par le ministère d'Hébert, agent de change; que notamment il a fait acheter, à la date du 8 septembre, 30,000 francs de rente 3 0/0 et deux cents actions du Crédit mobilier; qu'un délai avait été accordé pour liquider cette opération par Hébert à Roche, qui avait donné en garantie un billet de 40,000 fr. payable le 27 septembre;

Considérant qu'une lettre écrite par Hébert à Roche, à la date du 10 septembre, l'avertissait de sa position et de la nécessité de la régulariser; que cette lettre était restée sans réponse; qu'à la date du 27 septembre, l'effet de 40,000 francs n'a pas été payé et a été protesté à la requête d'Hébert, au domicile de Roche, qui avait quitté Paris depuis un mois sans avoir fait connaître son adresse; que dans cette situation Hébert était en droit de régulariser sa position vis-à-vis de Roche et de racheter les rentes et actions du Crédit mobilier vendues par Roche, qui, ayant manqué à l'obligation par lui contractée en ne payant pas le billet du 27 septembre, n'est plus fondé à se plaindre des mesures prises par Hébert pour se couvrir;

Confirme.

EXPOSÉ DE LA SITUATION DE L'EMPIRE

présenté au Sénat et au Corps législatif. (Extrait.)

TRAVAUX PUBLICS.

Les grands travaux d'utilité publique exécutés sur les fonds du Trésor avaient reçu, en 1860, par le vote de la loi du 14 juillet de cette année, une puissante impulsion. La loi du 2 juillet 1861, en affectant à ces travaux de nouvelles ressources extraordinaires, a mis l'administration à même de leur imprimer une activité soutenue.

Les fonds spéciaux alloués par les deux lois que nous venons de citer s'élèvent en totalité à 58,500,000 francs, qui se répartissent ainsi qu'il suit entre les diverses branches du service des ponts et chaussées :

Routes et ponts.....	12,600,000 fr.
Rivières et canaux.....	19,7.0.000
Ports maritimes et phares	19,200,000
Service hydraulique.....	6,950,000
Total pareil.....	58,500,000 fr.

Dans le cours de la campagne de 1860, 12 millions seulement avaient pu être utilisés sur l'ensemble de ces crédits; mais, en 1861, les dépenses se sont élevées à 27 millions, et ont permis de réaliser des résultats importants. La somme de 19,500,000 francs, qui reste disponible sur l'ensemble de ces allocations, devra être reportée sur l'exercice 1862, et sera très-utilement employée pour maintenir l'activité des chantiers dès le commencement de la campagne prochaine.

Routes. — La longueur totale des routes impériales est actuellement de 37,034 kilomètres, y compris celles des départements annexés. Toutes ces routes ne sont pas également favorables à la circulation; certaines sections récemment classées, notamment dans les départements annexés, ne sont pas encore ouvertes; d'autres, situées à l'extrême frontière ou sur de hautes montagnes, n'offrent qu'un simple sentier muletier; d'autres encore, bien qu'en partie praticables, n'ont jamais été construites régulièrement. Ces diverses parties de route sont considérées comme étant à l'état de lacune. La longueur totale de ces lacunes était, au 1er janvier 1862, y compris les routes thermales et celles des départements annexés, de 948 kilomètres, sur lesquels 518 kilomètres sont en voie de construction. La dépense faite à

la même époque sur les entreprises commencées était d'environ 4,765,000 francs, et la dépense restant à faire de 12,275 000 francs. Enfin, en dehors de ces travaux, on évalue à 21,560,000 francs la somme nécessaire pour combler toutes les lacunes des routes impériales sur une longueur de 530 kilomètres. Dans ce dernier chiffre les départements annexés figurent pour une somme de 9,715,000 francs, applicable à une longueur d'environ 216 kilomètres.

Les lacunes ne sont pas les seuls obstacles que la circulation rencontre sur les routes impériales. Ces routes, dont la construction remonte souvent à des époques très-reculées, sont affectées sur beaucoup de points de pentes et contre-pentes excessives qui en rendent le parcours pénible et quelquefois même dangereux. D'un autre côté, quelques-unes de ces routes, les plus importantes, ne pénètrent qu'imparfaitement dans nos principaux centres de population. On ne peut remédier convenablement à cet état de choses qu'en modifiant les tracés défectueux. Les rectifications actuellement en cours d'exécution s'étendent sur une longueur de 625 kilomètres. Les dépenses faites pour ces rectifications s'élevaient à la fin de 1861 à 13,606,000 francs. La somme nécessaire pour achever les travaux est de 12,288,000 francs.

Quant aux rectifications non commencées, mais dont l'utilité publique est déjà décrétée, elles embrassent une longueur de 660 kilomètres, et devront coûter 22,326,000 francs, y compris 3,838,000 francs applicables aux départements annexés. Ces derniers départements figurent d'ailleurs pour une somme de 617,000 francs, dans les dépenses faites au 31 décembre 1861, sur les rectifications en cours d'exécution, et pour 600,000 francs dans le montant des dépenses restant à faire sur ces mêmes rectifications.

En Corse, le gouvernement s'est attaché à ouvrir de nouvelles voies de communication, seul moyen d'encourager l'agriculture dans cette île, et d'y développer le commerce et l'industrie.

C'est dans ce but que le gouvernement y fait ouvrir des routes impériales et forestières dont les travaux sont continués avec activité.

Les routes forestières s'achèvent rapidement, et en même temps qu'elles rendent fructueuses pour l'État des richesses demeurées jusqu'ici improductives, elles exercent une heureuse influence sur la prospérité générale de l'île.

Quelques routes ou parties de route, tant impériales que forestières, restent encore à classer pour compléter le réseau de ces voies de communication, et sont actuellement en voie d'étude.

Les ponts sur lesquels les routes impériales franchissent les grands cours d'eau forment une partie intégrante de ces routes. Cependant, à raison des dépenses considérables auxquelles donne lieu la reconstruction de ces ouvrages importants, on en a toujours fait l'objet d'un chapitre distinct. Les grands ponts en construction, pendant la campagne de 1861, étaient au nombre de vingt et un. La dépense faite au 31 décembre dernier, pour la construction de ces ponts, s'élevait à 6,762,600 francs, et il restait encore à y dépenser une somme de 3,543,200 francs. Parmi ces ouvrages, nous citerons le pont Louis-Philippe, à Paris, qui substitue à un ancien pont suspendu, dangereux pour la circulation, deux ponts formés, l'un de trois arches en maçonnerie, sur le grand bras de la Seine, l'autre, d'une travée en fonte de 64 mètres d'ouverture traversant le petit bras par une seule arche; le pont tournant de Brest, sur la Penfeld, l'ouvrage de ce genre le plus remarquable qui ait été construit jusqu'à ce jour; le pont de Saint-Just, sur l'Ardèche, dont les arches métalliques sont dignes d'attention. Ces ouvrages importants ont été terminés dans le cours de la dernière campagne.

Plusieurs autres ponts d'une moindre importance, tels que ceux de Pirmil et de Bellecroix, sur la Loire, à Nantes; d'Albi, sur le Tarn; d'Albertville, sur l'Arly, dans la Haute-Savoie, sont en voie d'exécution.

NAVIGATION.

L'amélioration de la navigation naturelle et artificielle a été poursuivie avec activité en 1861. Comme dans la campagne précédente, l'administration s'est particulièrement occupée de celles de nos rivières qui forment les grandes artères de la navigation intérieure, telles que la Seine dans ses trois grandes sections, entre Montereau et Paris, entre Paris et Rouen, entre Rouen et la mer; l'Yonne, entre Montereau et Laroche, point d'embouchure du canal de Bourgogne; la Marne, entre la Seine et Dizy, qui forme la tête de la voie navigable de Paris à Strasbourg; le Rhône, entre Lyon et Arles.

La plupart des projets définitifs avaient été approuvés et adjugés en 1860; dans la campagne de 1861 les travaux ont reçu une grande impulsion. Les entreprises en cours d'exécution comprennent, sur la Seine, les douze barrages éclusés à construire au-dessus de [illegible]; l'amélioration du passage de Mariot en amont [illegible]; le prolongement des digues sur la rive droite de la Seine maritime, entre Tancarville et Laroque; sur la Marne, l'ensemble des travaux d'amélioration consistant dans l'achèvement des canaux de dérivation de Chelles et de Saint-Maurice, et dans la construction de douze barrages éclusés; sur l'Yonne, des ouvrages de même nature; sur le Rhône, l'amélioration de six des plus mauvais passages de ce fleuve.

L'endiguement de la Loire maritime a été continué avec activité; les digues sont terminées entre l'île Thérèse et le Couëron; entre le Couëron et la haute Indre, elles sont très-avancées; enfin, entre la haute Indre et Nantes, le gros œuvre de la digue sera terminé très-prochainement.

Sur la haute Garonne, on a continué les travaux d'amélioration des passes de Bassens et d'Ambès. Ces travaux, dont le succès importe au plus haut point à l'avenir du port de Bordeaux, sont dirigés avec toute l'attention et la prudence que réclament les intérêts de ce port.

Parmi les rivières qui répondent à des intérêts plus circonscrits, nous citerons :

L'Adour, la Baise, la Boutonne, la Charente, l'Eure, le Lot, la Lys, la Mayenne, la Meuse, la Sarthe, la Scarpe, la Vilaine et la Vire, qui ont pris part à la répartition des crédits extraordinaires affectés à l'amélioration des voies navigables.

Dans les départements annexés, les travaux de navigation sur lesquels ont porté les études de l'administration sont : pour les Alpes-Maritimes, l'endiguement du Var; pour la Savoie, la rectification de l'Isère; pour la Haute-Savoie, l'endiguement de l'Arve et l'amélioration de la Dranse et de ses principaux affluents, ainsi que des ports d'Evian et de Thonon sur le lac Léman. L'endiguement de la rive gauche du Var, qui avait fait, de la part du gouvernement piémontais, l'objet d'une concession, n'est trouvé retardé par des difficultés contentieuses qu'il n'était pas au pouvoir de l'administration de résoudre; mais, sans en attendre la solution, et en réservant tous les droits du concessionnaire, l'administration s'est mise en mesure de reprendre les travaux et de leur imprimer une marche régulière. Les adjudications sont passées, et les chantiers, déjà organisés sur plusieurs points, seront successivement développés sur toute la ligne. Les syndicats constitués en vue de la continuation des travaux de l'Isère seront prochainement en mesure de fonctionner. Le projet d'endiguement de l'Arve, qui soulève des questions très-compliquées, est en voie d'étude, ainsi que les projets d'amélioration de la Dranse et de ses affluents; enfin les travaux des ports d'Evian et de Thonon sont en pleine activité.

Les améliorations qu'exigent nos canaux n'ont pas été négligées; elles consistent particulièrement dans l'exécution de divers travaux d'alimentation ou d'étanchement, dans l'approfondissement de quelques biefs, dans la régularisation des chemins de halage et autres travaux accessoires.

Sur plusieurs canaux, tels que ceux de Nantes à Brest, d'Ille-et-Rance, du Centre, des Ardennes, d'Arles à Bouc, de Calais, de la Somme au Nord, ces travaux ont été entrepris en 1861. Dans le cours de la même campagne, l'embranchement de Nevers au canal latéral à la Loire a été terminé, et le canal de l'Aisne à la Marne définitivement livré à la navigation. Le canal de Marans à la Rochelle a été continué, et l'achèvement du canal de Roubaix a été autorisé par décret en date du 21 juillet 1861. Nous ne parlerons pas ici du canal des houillères de la Sarre, non plus que des prolongements du canal latéral à la Marne, de Vitry à Saint-Dizier; il en sera question dans une autre partie de cet exposé.

Les commissions arbitrales nommées pour le rachat de plusieurs canaux, par application des lois des 28 juillet et 1er août 1860, ont poursuivi leur travail. Les décisions ne sont pas encore rendues, mais la réduction des taxes sur l'ensemble des rivières navigables et des canaux, réglée par le décret du 22 août 1860, a donné aux intérêts du commerce et de l'agriculture la satisfaction qu'avait spécialement en vue le gouvernement.

L'étude générale des grands cours d'eau, prescrite par l'Empereur, à la suite des inondations de 1856, peut être considérée comme terminée.

L'administration est, dès à présent, en possession de nombreux documents recueillis avec soin, et qui seront de sa part l'objet d'un examen attentif.

Quant aux travaux destinés spécialement à la défense des villes, ils ont été poursuivis activement, dans les conditions prévues par la loi du 28 mai 1858.

L'année dernière, on portait à quarante-cinq le nombre des villes ou centres de population plus ou moins considérables, qui devaient être appelées à jouir du bénéfice de cette loi; ce nombre s'élève aujourd'hui à quarante-huit. Néanmoins, le gouvernement conserve l'assurance que les fonds alloués par la loi du 28 mai suffiront pour réaliser complétement une œuvre si justement appréciée par les populations qui en recueillent le bienfait.

PORTS MARITIMES.

Au Havre, les travaux de la nouvelle écluse de la citadelle et ceux de la forme sèche en construction dans le bassin de l'Eure, peuvent être considérés comme terminés; l'élargissement et l'approfondissement de l'entrée du port se continuent; enfin l'instruction du projet d'agrandissement de l'avant-port, au moyen de l'abandon des terrains qu'occupe la citadelle, est arrivée à son terme. Cet important projet pourra recevoir prochainement une approbation définitive. A Marseille, le bassin Napoléon est couvert du côté du large; la traverse de l'abattoir est à peu près terminée; les jetées sous-marines, sur lesquelles s'élèveront les fondations des murs de quai, sont très-avancées.

A Bordeaux, un décret du 25 août dernier a autorisé la construction de nouveaux murs de quai et de vastes cales en prolongement du quai vertical actuel. Si nous parcourons le littoral, nous signalerons, à Dunkerque, la construction, approuvée par un décret du 14 juillet 1861, d'un nouveau et vaste bassin à flot dans l'ouest, en avant des fortifications actuelles, qui devront être déplacées; à Boulogne, les travaux du nouveau bassin creusé à l'ouest du port; à Trouville, la création d'un bassin semblable; à Cherbourg, l'approfondissement de l'avant-port et du chenal; à Saint-Malo, la continuation des travaux du bassin; à Brest, la construction du port Napoléon sous les murs de la ville; à Saint-Nazaire, la mise à exécution d'un second bassin, décrété le 21 juillet dernier; à la Rochelle, l'achèvement du bassin nouveau; à Rochefort, la création d'un bassin du commerce; à Bayonne, l'amélioration des passes de l'Adour; à Cette, le prolongement du canal maritime qui reliera le port à la gare du chemin de fer; à Bastia, la continuation des travaux d'amélioration de l'ancien port et l'étude du port nouveau dans l'anse Saint-Nicolas. Enfin, à cette nomenclature déjà longue, il faut ajouter, pour signaler tous les ports qui ont été compris dans la répartition de crédits extraordinaires, Gravelines, Calais, le Tréport, Dieppe, Saint-Valéry, Fécamp, Honfleur, Caen, Port-en-Bessin, Carentan, Saint-Waast, Dinan, Lorient, Redon, les Sables, Noirmoutiers, Marans, Tonnay-Charente, Port-Vendres et le canal de Bouc à Martigues.

On ne saurait omettre de mentionner ici les travaux des phares et du balisage des côtes, qui ont pris dans ces dernières années un développement considérable, et qui doivent offrir à la navigation de nouveaux éléments de sécurité. On a terminé dans le cours de la dernière campagne le phare de premier ordre des Barges d'Oléron, construit dans les conditions les plus difficiles, sur un rocher, isolé en mer, et situé au large du port des Sables. On a commencé et poussé activement les travaux de construction de sept nouveaux phares; le phare des Frangos, dans le département des Côtes-du-Nord, situé comme celui des Barges, dans une position exceptionnelle, sur un rocher dont l'accès présente de grandes difficultés; le phare de l'île d'Ouessant, dans le département du Finistère; dans la Gironde, les deux phares d'Hourtins, situés au milieu des dunes du littoral, et dans les Landes, le phare de Contis, destiné à guider les navires le long des côtes inhospitalières du golfe de Gascogne; dans le Var, le phare du Grand-Rouveau, à l'entrée de la baie de Saint-Nazaire; enfin, en Corse, on a commencé la construction du phare d'Ali-tro, sur la côte orientale de l'île, entre Bastia et Porto-Vecchio. Ces divers travaux ont donné lieu à une dépense de 600,000 francs sur l'exercice 1861.

Quant au balisage des côtes, il a été poursuivi dans la dernière campagne avec une grande énergie. Indépendamment de nouvelles bouées en tôle qui ont été créées au nombre de plus de cent, tant à Paris que dans les usines de Marseille, et distribuées sur divers points du littoral, on a construit dans les Côtes-du-Nord [illegible] tours balises sur cinq écueils sous-marins, et poursuivi des travaux sur quatre autres; dans le Finistère, [illegible] tours balises ont également été terminées; dans le Morbihan, on a construit cinq tours en maçonnerie et [illegible] vingt-deux balises; dans la Gironde on a complété le balisage du fleuve, ainsi que du bassin d'Arcachon; enfin, deux nouvelles tourelles ont été établies sur le littoral de la Méditerranée. Une somme de 500,000 francs a été consacrée, en 1861, à ces ouvrages, exécutés soit à de grandes distances du littoral et avec de véritables dangers.

(La suite prochainement.)

BIBLIOGRAPHIE.

Aujourd'hui que des intérêts si nombreux [illegible] chent à tous les éléments de l'activité social[illegible] pressent dans l'arène des voies ferrées, l'é[illegible]mie des chemins de fer est devenue une [illegible] branches les plus importantes de la science [illegible]nomique. Toute étude sérieuse sur les perspectives d'avenir répond d'ailleurs à des préoc[illegible]

tions aussi vives que générales. C'est à ce double point de vue que nous croyons utile de signaler à l'attention de nos lecteurs l'ouvrage que M. Audiganne vient de terminer et qui a pour titre : *Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans chez tous les peuples, économie financière et industrielle, politique et morale des voies ferrées* (1).

Le but que s'est proposé l'auteur, nous pouvons l'indiquer en un mot : c'est de recueillir les données fournies par les expériences accomplies jusqu'à ce jour en vue de les faire servir à l'amélioration de l'économie actuelle des exploitations, en vue de rendre les entreprises de plus en plus fécondes dans l'intérêt général, et de pressentir au bénéfice du temps actuel les éventualités de l'avenir.

Ces mots, qui indiquent l'objet du livre de M. Audiganne, en indiquent aussi le plan. Il est évident qu'il fallait commencer par étudier les phénomènes observés et les résultats obtenus à travers les diverses phases que les chemins de fer ont traversées, phases des origines, phases des discussions, phases des grandes exploitations. L'auteur se demande, en effet, sous quels aspects l'avenir envisagera la tâche effectuée et les procédés suivis de notre temps dans les différents pays. Il est curieux de voir ici l'élaboration des systèmes s'opérant chaque jour au milieu de faits nouveaux, et les conquêtes réalisées peu à peu par la science sur un sol inconnu. Les idées et les réalisations, l'examen critique des systèmes, l'économie comparée et les effets produits, ce sont là les éléments principaux de cette première partie où se révèle dans les appréciations l'esprit de mesure uni à une indépendance réelle.

La seconde partie est consacrée à l'économie de l'avenir ; nous voulons dire que l'auteur s'y demande sous quels aspects le présent peut envisager les futures éventualités. Ce point de vue est nouveau. Dans le cadre tracé, des idées neuves se mêlent à des analyses ingénieuses de tout le mouvement qu'embrassent les voies ferrées. Quel sera dans un siècle l'aspect des chemins de fer sur la surface du globe ? Pour répondre à cette question, M. Audiganne recherche les expansions probables dans les différents pays. Tel est l'objet du premier livre de la seconde partie. Un second livre est consacré aux réformes et aux perfectionnements que l'avenir permet d'espérer dès à présent dans l'exploitation.

La question des systèmes, celle des rapports avec l'État, avec le public, la question des tarifs, de la vitesse, des accidents, la question des concurrences, des inventions nouvelles, celle de l'organisation administrative et financière des Compagnies, se produisent ici de même que toutes celles qui concernent les divers éléments composant le capital social, c'est-à-dire les actions et les obligations.

C'est surtout dans le troisième et dernier livre que se présente l'appréciation des perspectives de l'avenir quant aux résultats économiques, politiques et moraux. Ici les analyses économiques, les inductions tirées des faits actuels s'appliquent à tous les éléments de la vie sociale. Le développement de la richesse, le prix des choses, l'agriculture, l'industrie, le commerce, le travail, les salaires, la population, les grands centres, les émigrations, la richesse immobilière et mobilière, voilà quelques-uns des points sur lesquels M. Audiganne cherche à pressentir les futurs effets des chemins de fer. Dans cet ordre de recherches l'avenir financier des Compagnies occupe une place spéciale. Quelles sont les causes d'augmentation et les causes de diminution des revenus ? Voilà ce qu'il importait de chercher, soit au point de vue de la situation générale, soit au point de vue de certaines échéances déterminées.

Disons encore que l'ouvrage se termine par l'étude des résultats politiques et moraux que promet l'avenir. Les effets qu'ils doivent avoir soit sur le droit international, soit sur le droit public intérieur, sont étudiés au point de vue d'un libéralisme élevé et prévoyant. Il en est de même des caractères de l'influence morale.

Ainsi conçu, le livre de M. Audiganne groupe tous les éléments actuels de la science économique des chemins de fer qu'il constitue sur le solide terrain de l'observation des faits. C'est ainsi qu'il éclaire le champ des intérêts directement engagés dans le mouvement des chemins de fer ou appelés à en ressentir directement l'influence

N. Dentzebacq.

(1) Deux volumes in-8°, Capelle, éditeur, rue Soufflot, 18.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de **3 0/0**. La Société se charge **GRATUITEMENT**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur président, Marquis d'Audiffret.

SOCIÉTÉ DE L'UNION DES GAZ.

AVIS.

Le siége social de cette Société vient d'être transféré de la rue Basse-du-Rempart, 48 *bis* à la rue Olivier-Saint-Georges, 12.

NOUVELLES

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **290,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10ᵐᵉ de l'obligation de 1,000 fr. ou 5ᵐᵉ de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

AVIS AUX ABONNÉS

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 30 avril 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, **AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES,** *qui seront mises à la disposition des abonnés* **LE JOUR MÊME** *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1699 —

14e année. — 15me semaine.

Du 9 au 15 avril 1862.

155.183 Voyageurs	358 411 07
Bagages, Marchandises, etc.	909.251 78
Total	1.267.663 85
Recettes antérieures	16.557.103 55
Total général	17 824 769 40
15e semaine de 1862	1 267.663 85
Semaine correspondante de 1861.	1.261.806 32
Différence	5 859 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	17 824 769 40
— — 1861.	18.128.128 76
Différence	303.459 36

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er au 31 janvier 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 janv. 1862	3.647.004 34
Du 1er janvier au 31 janv. 1861	3.458.907 06
Différence en faveur de 1861.	188.097 28

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 janv. 1862	1.462.835 25
Du 1er janvier au 31 janv. 1861	1.518.526 88
Différence en faveur de 1861.	55.691 53
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	132.405 75

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 9 au 15 avril 1862.

90.972 Voyageurs	395.405 94
Bagages, Marchandises, etc.	879.800 34
Total	1.275.206 28
Semaine correspondante de 1861.	1.345.523 25
Différence	70.316 97
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	17 557.154 06
— — 1861.	19.160.374 »
Différence	1.603.219 94

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 482 kil. — 1862... 692 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 482 kil. — 1862... 692 kil.

21.673 Voyageurs	47 161 32
Bagages, Marchandises, etc.	121.314 19
Total	168 475 51
Semaine correspondante de 1861	107.220 03
Différence	61.255 48
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.524.590 82
— — 1861.	1.503.422 36
Différence	1 021.167 46

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 9 au 15 avril 1862.

162.925 Voyageurs	644.075 50
Bagages et marchandises	1.734.735 99
Total	2.378.811 49
Semaine correspondante de 1861.	2 183.291 99
Différence	195 529 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	34.430.520 58
— — 1861.	31.134.833 47
Différence	3.295.686 11

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

14.309 Voyageurs	46.148 40
Bagages, Marchandises, etc.	88.254 80
Total	134 403 29
Période correspondante de 1861.	128.651 53
Différence	5.751 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.669.373 52
— — 1861.	1.640.806 05
Différence	11.432 53

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 508 —

43.712 Voyageurs	128.381 »
Bagages et Marchandises	394.010 90
Total	522 391 90
Semaine correspondante de 1861.	403 682 10
Différence	118.709 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7.533 125 21
— — 1861.	5.092.805 50
Différence	2.440.320 74

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 9 au 15 avril 1862.

271.885 Voyageurs	395.673 10
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	80.175 »
— — Pet. vitesse	459.520 90
Total	925.369 »
Semaine correspondante de 1861.	991.699 90
Différence	66.330 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	13 152.410 50
— — 1861.	13.387.8 3 10
Différence	235.332 60

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er au 31 janvier 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

Année 1862, 900 kilomètres	3.341.816 »
— 1861, 900 —	3.442 374 85
Différence	100.558 85

RÉSEAU MIXTE.

Année 1862, 295 kilomètres	306.092 27
— 1861, 295 —	287.858 50
Différence. » —	18.233 77

NOUVEAU RÉSEAU.

Année 1862, 18 kilomètres	9.124 74
— 1861, 18 —	8.323 94
Différence	800 82
Différence totale : » kilom.	81.524 26

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 9 au 15 avril 1862.

153.217 Voyageurs	368.614 25
Bagages, Marchandises, etc.	771.988 35
Total	1 140 502 60
Semaine correspondante de 1861.	1.125.394 66
Différence	15.197 94
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	17.161 200 34
— — 1861.	16.866.488 21
Différence	295.712 13

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 103 kilomètres

7.535 Voyageurs	16.080 40
Bagages, Marchandises, etc.	31.075 60
Total de la semaine	47 156 »
Semaine correspondante de 1861.	3 560 16
Différence	43 595 84
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	526 583 89
— — 1861.	54.864 44
Différence	471 719 42

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 9 au 15 avril 1862.

49.615 Voyageurs	146 260 85
Bagages, Marchandises, etc.	482.070 98
Total	628.331 83
Canaux	45.951 88
Totaux réunis	674.283 71
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	508.035 23
{ Canaux	45.506 52
Total	553 541 75
Différence	120.741 96

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	9.311.217 03
— — 1861.	8.116.845 05
Différence	1.194.371 98

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 161 kilomètres
Mars 1862.

20.451 Voyageurs	44 893 22
Bagages, Marchandises, etc.	52.734 52
Total	97.627 74
Mois correspondant de 1861.	49.948 11
Différence	47.679 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	257.743 16
— — 1861.	134.978 67
Différence	122.764 49

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862 Longueur exploitée : 167 kilomètres.
1861. — 161 —

Du 9 au 15 avril 1862.

11.365 Voyageurs	20.697 76
Bagages, Marchandises, etc.	63.200 62
Total	83 898 38
Semaine correspondante de 1861.	78.303 62
Différence	5.594 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.204 220 08
— — 1861.	1.042.792 10
Différence	161.427 98

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 9 au 15 avril 1862.

Voyageurs	2.136 55
Bagages, Marchandises, etc.	29.323 90
Total	31.460 45
Semaine correspondante de 1861.	31.467 05
Différence	6 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	449.788 20
— — 1861.	430 932 55
Différence	18.855 65

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862 Longueur exploitée 131 kilomètres.
1861. — 131 —

Du 9 au 15 avril 1862.

14.102 Voyageurs	24.834 25
Bagages, Marchandises, etc.	36.574 35
Total	61.408 60
Semaine correspondante de 1861.	61.822 21
Différence	413 61
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	787 868 08
— — 1861.	799.407 49
Différence	11.539 41

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

» Voyageurs	1.822 »
Bagages, Marchandises, etc.	1.306 »
Total	3.128 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	46.076 »

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 9 au 15 avril 1862.

71.125 Voyageurs	266 543 38
Bagages, Marchandises, etc.	830.380 11
Transports militaires	74.999 11
Total	1.171 921 62
Semaine correspondante de 1861.	1.169.817 45
Différence	2 104 23

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 320 kilomètres.
1861. — 251 —

39.699 Voyageurs	89 494 65
Bagages, Marchandises, etc.	56.070 75
Transports militaires	4.192 10
Total	150 157 50
Semaine correspondante de 1861.	120.116 66
Différence	30 041 84

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine

1862. Longueur exploitée : 1936 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1.122 079 15
En 1861	1.289.534 12
Différence	52 655 03

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	17 664 000 27
En 1861	14 359 960 10
Différence	3 304 040 17

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée : 194 kilomètres.
1861. — 176 —

15.641 Voyageurs	44 647 »
Bagages, Marchandises, etc.	28 070 62
Transports militaires	8 790 78
Total	81 508 40
Semaine correspondante de 1861.	69 391 84
Différence	12 016 56
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 133.088 40
— — 1861.	955.069 15
Différence	175 018 25

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 9 au 15 avril 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

10.713 Voyageurs	79 116 29
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	11 434 54
— (Petite vit.)	219.356 01
Total de la semaine	309.920 54

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

7 980 Voyageurs.	18.087 99	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.541 56	29.350 57
Marchandises. (Petite vitesse)	9.721 02	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862. Longueur exploitée : 111 kilomètres.

3.388 Voyageurs.	10.430 52	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	954 79	28 460 25
Marchandises. (Petite vitesse)	17.074 94	

Total des trois lignes réunies.	367 731 36
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	4.525 200 54
Total général des recet. en 1862.	4.892 931 90
— — 1861.	4.984.371 48
Différence	91 439 58

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 9 au 15 avril 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

...,... Voyageurs	305.183 50
...,... quintaux Marchandises	503.172 50
Total	808 355 »
Semaine correspondante de 1861	858.047 50
Différence	49 692 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	12.069.667 50
— — 1861	13.787.210 »
Différence	1.717.542 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 354 kilomètres.
1861. — 306 —

Du 9 au 15 avril 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	32 837 13
Marchandises	77.249 43
Total	110 086 56
Produit annuel par kilomètre	18 637 »

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	10.073 88
Marchandises	9.177 74
Total	19.251 62
Produit annuel par kilomètre	20.077 »
Total de la semaine	129 338 17
Semaine correspondante de 1861	116.569 54
Différence	12.768 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.622.401 44
— — 1861	1.509.993 21
Différence	112.409 23

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni-Novgorod.

Longueur exploitée totale, 986 kilomètres.

Du 26 février au 4 mars 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

25.194 Voyageurs	113.712 16
Marchandises	164.038 10
Total	277.750 26
Recettes antérieures en 1862	2.156.582 98

[illegible]

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 13 au 19 avril 1861.

26.090 Voyageurs	29 220 »
Bagages, Marchandises, etc.	31.020 »
Total	60.240 »
Semaine correspondante de 1861	68.692 »
Différence	8.452 »
Recettes tot. dep. le 20 déc. 1861	888 540 »
— — 1860	851.980 »
Différence	36.560 »

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 251 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 9 au 15 avril 1862.

28.407 Voyageurs	47.846 70
Bagages, Marchandises, etc.	73.085 03
Total	120 931 73
Semaine correspondante de 1861	122.645 12
Différence	1.714 39
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.550 790 79
— — 1861	1.476.300 21
Différence	74.490 58

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 26 mars au 1er avril 1862.

13e semaine	37.825 »
Subvention annuelle, 630.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	49 640 80
Semaine correspondante de 1861	45.810 30
Différence	3 830 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	529 931 50
— — 1861	462.028 75
Différence	67.902 75

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 365 kilomètres.

Du 9 au 15 avril 1862.

11.253 Voyageurs	45 632 81
Marchand., cargaison, équipages	71.589 34
Total	117.222 15
Semaine correspondante de 1861	44 195 68
Différence	73.026 47
Recettes depuis le 1er janv. 1862	1 648 726 19

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 9 au 15 avril 1862.

33.140 Voyageurs	60.384 53
Bagages, marchandises, etc.	47.265 36
Recettes diverses	2.412 49
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	29.812 30
Total	139.874 72
Semaine correspondante de 1861	124.460 01
Différence	15.414 71
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.847.507 71
— — 1861	1.810.091 15
Différence	37.416 56

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 118.

Du 9 au 15 avril 1862.

21.306 Voyageurs	27.800 40
...,... tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	28.985 78
Total	56 776 18
Semaine correspondante de 1861	50.724 08
Différence	6.052 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	713 304 76
— — 1861	521.499 80
Différence	191.804 96

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 9 au 15 avril 1862.

Voyageurs	19.033 19
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	2 605 41
Marchandises (petite vitesse)	26.211 79
Total	48.850 40

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 26 mars au 1er avril 1862

18.299 Voyag., Bagag. et March.	68.305 53
Semaine correspondante de 1861	79 447 98
Différence	11.142 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	851 096 67
— — 1861	741.473 73
Différence	109.622 94
Différence kilométrique	16 43 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 52 kilomètres.
1861. — 52 —

Du 2 au 8 avril 1862.

3.249 Voyageurs	4.090 94
Bagages, articles de messagerie	456 19
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	23.725 02
Total de la semaine	28 272 15
Recettes antérieures	327 415 48
Total	355 687 63
Recettes de la semaine en 1862	28 272 15
Période correspondante de 1861	10.218 26
Différence	18.053 89
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	355.687 63
— — 1861	128.757 91
Différence	226.929 72

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 26 mars au 8 avril 1862.

Voyageurs	13.701 61
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	713 55
— (Petite vit.)	4.317 01
Total	18.732 17

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES)

Recettes de mars 1862	46.630 40
— — 1861	41.862 21
En plus en 1861	4.768 19

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de mars 1862	1.941.480 28
Id. id. 1861	1.623.240 42
Différence, 19.31 0/0, soit	318.239 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6 523.876 92
— — 1861	5.714.905 95
Différence, 14.15 0/0, soit	808.970 97

OMNIBUS DE PARIS

Du 16 au 22 avril 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris	Par journée d'Omnibus en Banlieue
Recettes	330.181 90	89 24	54 07
Semaine correspondante de 1861	307.536 60	81 11	49 18
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	4.695.015 15	77 73	41 89
Période correspondante de 1861	4.309.512 75	75 84	43 42
Différence	385.502 40	1 89	1 53

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Avis aux actionnaires.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a fixé à 40 francs le dividende de l'exercice 1861, qui sera proposé en même temps que les comptes de l'année à l'assemblée générale du 29 avril courant.

Sur cette somme de 40 francs, MM. les actionnaires ont reçu en novembre dernier un à-compte de 20 francs. Le solde du dividende, soit 20 francs par action, sera payé *à partir* du 1er mai prochain, sous *déduction*, *pour* les titres au porteur, de 40 c. par coupon, soit net *19 fr. 60 c.*

MM. les actionnaires pourront, à partir du vendredi 25 avril courant, déposer leurs coupons dans les bureaux de la Compagnie, de 10 à 2 heures, rue et place de Strasbourg, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés.

Le coupon à détacher des titres au porteur est le n° 9.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable; ils seront payés à présentation à partir du 1er mai.

La valeur du coupon des *actions de jouissance* au porteur est de 19 fr. 70 c., impôt déduit. Le coupon à détacher de ces titres est le n° 10.

Les paiements de coupons ont également lieu en province dans les succursales de la Banque de France.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX

Le Conseil d'administration à l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale a fixé à 18 fr. par action le dividende de l'exercice 1861.

Un à-compte de 10 fr. ayant été payé le 2 novembre 1861, *le solde, soit 8 fr.*, sera payé *à partir du 2 mai prochain*, sur la présentation du 4e coupon ou des certificats nominatifs, déduction faite pour les actions au porteur de 25 c., montant de l'impôt :

A Paris, à la caisse de la Société générale de crédit industriel et commercial, rue de la Victoire 72 ;

A Toulouse et à Albi, dans les bureaux de la Compagnie ;

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce, 62, King-William street.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le Conseil d'administration des chemins de fer du Dauphiné a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que les actions déposées pour l'assemblée générale convoquée pour le samedi 26 avril, n'étant pas aujourd'hui 25 avril au nombre voulu par l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale ne pourra avoir lieu.

Aux termes de l'art. 33 des statuts, l'assemblée générale est, dans ce cas, convoquée de droit à vingt jours d'intervalle.

En conséquence, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, convoquée pour le 26 avril 1862, est ajournée au samedi 17 mai prochain, à 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les cartes d'admission qui ont été délivrées en vertu de la dernière convocation, seront valables pour l'assemblée du 17 mai.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

Les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse sont convoqués, aux termes de l'art. 42 des statuts, en assemblée générale ordinaire pour le *mercredi, 28 mai 1862, à 9 heures précises du matin*, à l'hôtel de ville de Neufchâtel (Suisse), à l'effet :

1° D'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de recevoir communication des comptes de l'année 1861 ;

2° De nommer trois vérificateurs de compte ;

3° D'élire un membre du Conseil d'administration, en exécution de l'art. 29 des statuts.

Pour faire partie de cette assemblée, les actionnaires, possesseurs de dix actions au moins, doivent opérer le dépôt de leurs titres, savoir :

A Paris, à l'administration centrale de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 44, Rue Neuve-des-Mathurins, de 10 heures à 2 heures, du 12 au 16 mai inclusivement.

A Neufchâtel (Suisse), au siége de la Compagnie, de 9 heures du matin à midi, et de 2 à 4 heures du soir, jusqu'au 20 mai inclusivement.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Elle leur donnera droit au libre passage, le jour de l'assemblée

générale, dans les trains de la Compagnie.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés à ceux des actionnaires qui, conformément à l'art. 48 des statuts, voudront se faire représenter dans l'assemblée générale.

Neufchâtel, le 21 avril 1862.

Par ordre du Conseil d'administration,

Le secrétaire général de la Compagnie,
PHILIPPIN.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a décidé que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires pour l'année courante aura lieu le jeudi 29 mai prochain, à midi, au siége social, à Madrid, station d'Atocha.

Conformément aux dispositions de l'art. 32 des statuts, ladite assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, sans que ce nombre puisse être inférieur à cinquante actions pour chaque déposant. Les actionnaires qui voudront faire partie de l'assemblée devront, un mois avant la réunion, déposer leurs titres :

Soit à Madrid, dans la caisse sociale ;

Soit à Paris, chez MM. de Rothschild frères.

Lors de la remise de leurs titres, MM. les actionnaires recevront un récépissé nominatif indiquant la date du dépôt.

Dans le cas où plusieurs actionnaires seraient porteurs d'un même nombre d'actions, on suivra l'ordre d'inscription.

Conformément à l'art. 46 des statuts, l'assemblée générale sera appelée à fixer, sur la proposition du conseil d'administration, le chiffre du dividende à répartir.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES.

MM. les actionnaires de la Compagnie Hainaut et Flandres sont prévenus que l'assemblée générale, fixée au 15 avril, ne s'étant pas trouvée en nombre suffisant pour délibérer, ils sont convoqués à une nouvelle assemblée générale qui aura lieu le samedi 24 mai prochain, à midi précis, rue du Parchemin, 8, à Bruxelles.

L'assemblée pourra délibérer quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées sur les questions à l'ordre du jour de la séance annuelle.

Pour assister à l'assemblée générale, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux articles 46 et 47 des statuts, déposer, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit :

A Bruxelles, chez MM. Trumper et Maërtens, 4, rue Parchemin ;

A Gand, à l'agence commerciale de la Compagnie, 39, rue Comte de Flandres ;

A Paris, chez MM. G. de Blonay et Cᵉ, banquiers, 30, rue Drouot.

Les cartes d'admission délivrées pour l'assemblée du 15 avril dernier sont valables pour celle du 24 mai prochain.

N. B. — Après cette assemblée générale, il sera procédé en séance publique au tirage au sort des obligations à amortir cette année, conformément au tableau annexé aux titres.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

Par décision du conseil d'administration et conformément aux dispositions de l'article 28 des statuts, MM. les actionnaires de cette Compagnie sont convoqués à une assemblée générale ordinaire et extraordinaire qui aura lieu à Madrid, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, le 8 mai prochain, à midi.

Cette assemblée est convoquée pour prendre connaissance de la situation générale des affaires de la Compagnie et de tout ce qui a rapport :

1° A la fusion avec le chemin de fer de Tarragone à Reus ;

2° Au prolongement de la ligne jusqu'à Lérida ;

3° Aux modifications qu'il conviendrait d'apporter aux statuts ;

4° A toutes les questions qui se rattachent à ces diverses affaires.

Conformément à l'article 27 des statuts, l'assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions pourvu que ce nombre ne soit pas moindre de trente. Ceux qui désireront en faire partie devront déposer leurs titres quinze jours au moins avant celui fixé pour la réunion :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Garcia, 23 ;

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50.

Paris, 10 avril 1862.

SOCIÉTÉ ROYALE

privilégiée

DES CHEMINS DE FER

DE L'EST DE BAVIÈRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement des intérêts annuels échéant le 1ᵉʳ juillet 1862, aura lieu à partir de cette époque, à raison de 2 fl. 42 kr. par action libérée de *soixante florins* :

A Munich, à la caisse générale de la Société ;

A Paris, chez MM. de Rothschild, frères.

Munich, le 15 avril 1862.

Le Conseil d'administration.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée annuelle pour la reddition des comptes de l'exercice 1861 est convoquée pour le lundi 2 juin prochain, à 3 heures, dans la salle Herz, rue de la Victoire, N° 48.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, il faut être titulaire de vingt actions au moins.

Les porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, présenter leurs titres tant au porteur que nominatifs, et déposer leurs procurations, s'il y a lieu, au siége de la Société, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28, bureau des actions, dix jours avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les titres peuvent aussi être présentés dans le même délai, et les procurations déposées à Marseille à la direction de l'exploitation, quai de la Joliette n° 2 ; à Bordeaux à l'agence générale de la Compagnie, quai de Bacalan, n° 56 ; à Lyon chez MM. Galline et Cᵉ, banquiers, rue impériale, n° 13.

Nul ne peut représenter un actionnaire ayant droit de faire partie de l'assemblée générale, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée.

Des formules de procuration sont tenues à l'administration (bureau des actions) à Marseille, à Bordeaux et à Lyon, à la disposition de MM. les actionnaires.

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES

FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le solde du dividende afférent à l'exercice 1861 a été fixé par l'assemblée générale du 22 avril courant à la somme de 45 fr. par action, payable à partir du 1ᵉʳ mai prochain ;

A Paris, à la caisse de la Société, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ;

A Marseille, au siége de la direction, 51, rue Saint-Féréol ;

A Lyon, chez MM. P. Galline et Cᵉ ; sous la déduction, en ce qui concerne les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, qui est de 50 c. pour le coupon n° 12.

EMPRUNT ITALIEN 5 0/0

MM. les porteurs des certificats provisoires de l'emprunt italien 5 0/0 sont prévenus que le versement du dernier cinquième sera exigible du 29 avril courant au 9 mai prochain inclusivement.

Ce versement sera reçu de 9 heures et demie à 2 heures chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte, Paris.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.

Départements.

Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 56

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.

Paris.

Trois mois 12
Six mois..... 24
Un an 48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs :

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauche Paul Féval, Vᵉ Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 *exemplaires. — Elle offre en prime à ses abonnés les* CLASSIQUES FRANÇAIS *et les* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de* 1 *fr.* 50 *c. par volume c'est-à-dire avec un rabais de* 30 0/0.

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époque jouissance	Dénomination	Samedi 19 Comptant	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Comptant	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Comptant	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Comptant	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Comptant	Jeudi 24 Terme	Vendredi 25 Comptant	Vendredi 25 Terme
182 500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3100 »	»	3095 »	»	3110 »	»	3115 »	»	3117 50	»	3115 »	»
[illegible]	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	645 »	»	643 »	»	645 »	»	645 »	»	645 »	»	645 »	»
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1305 »	1307 50	1305 »	»	1320 »	1320 »	1320 »	1310 »	1315 »	»	1316 »	1317 »
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	496 25	»	491 25	»	492 »	»	495 »	»	491 25	»	494 25	»
100.000	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	462 50	»	462 50	»	»	»	462 50	»	462 50	»	461 25	»
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	»	98 75	»	98 75	»	98 75	»	98 75	»	98 75	»
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	90 »	»	90 »	»	90 »	»	91 25	»	91 25	»	90 75	»
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1015 »	»	1010 »	»	1010 »	»	»	»	»	»	»	»
75 000	500	330	13 »	Mai et nov.	— Oblig. commun. 310 fr. payés	428 75	»	»	»	»	»	431 »	»	430 »	»	430 »	»
75 000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales, 2 0/0 t. payé	430 »	»	430 »	»	431 25	»	»	»	431 25	»	»	»
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	91 »	»	88 75	»	88 75	»	88 75	»	88 75	»	88 85	»
60 000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	572 50	»	575 »	»	»	»	575 »	»	575 »	»	575 »	»
120 000	500	libérés	30 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	832 50	825 »	845 »	813 75	815 »	845 »	837 50	» 75	833 75	837 50	827 50	830 75
»	»	»	»	»	Crédit agricole	735 »	»	730 »	»	731 25	»	740 »	»	740 »	»	750 »	»
120 000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	527 50	531 75	530 »	531 25	530 »	527 50	530 »	525 »	535 »	525 »	527 50	531 75
[illegible]	500	libérés	45 40	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
100 000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	50 »	»	30 »	»	107 50	»	113 75	»	115 »	»	110 75	»
50 000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	98 75	»	98 75	»	»	»	98 75	»	»	»	»	»
40 000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	191 25	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
5 000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Dernier dividende payé
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	» »	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	510 »	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guadeloupe	» »	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guyane	» »	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	» »	600	500	»	...	»
C	Comptoir Bonnard	28 75	200.000	100	»	octobre	1 50
C	Caisse Lecuyer	530 »	25.000	500	»	...	35 »
C	Caisse Béchet	400 »	20.000	500	»	janvier juillet	29 65
C	Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Sa-Propriétaire	875 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	775 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	[illegible] »	»	»	»	juillet	72 »
A	Omnibus de Lyon	65 »	60.000	100	10	...	néant
A	Omnibus de Londres	42 50	250.000	100	»	...	néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	66 25	100.000	100	»	avril octobre.	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	675 »	48.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	[illegible] »	32.000	500	125	...	5 »
A	Compagnie générale maritime	[illegible] »	80.000	500	»	janvier juillet	néant
C	Bazin, L'Isay et Cie	[illegible] 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
	Barré-Fraissinet et Cie	[illegible] »	»	»	»	...	»
	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	1/20000	»	...	»
A	Touage Basse Seine et Oise	510 »	»	500	»	...	»
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1230 »	60.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	85 »	60.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	960 »	27.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.000	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	960 »	8.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
A	Canal latéral	» »	19.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7500 »	1000	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	750 »	11.500	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1500 »	6.000	1.000	»	janvier juillet	16 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	145 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	440 »	»	»	»	août octobre.	»
A	Rue impériale de Lyon	415 »	24.500	[illegible]	»	...	14 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris.	335 »	25.000	[illegible]	[illegible]	...	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	327 50	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	» »	»	»	»	...	»
	GAZ.						
A	Cie par. écl. et de chauffage par le gaz	1115 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1027 50	»	»	»	...	»
A	Union des Gaz	81 25	20.000	250	»	janvier	néant
A	Marseille et mines de Portes	310 »	30.000	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
C	Nord (Lagouffier)	» »	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	» »	4.500	500	»	mars septemb	25 »
C	Bourgogne, Sèvres, etc.	» »	500	1.000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2990 »	7.000	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
	La Guillotière, Vaise et Lyon	[illegible] »	2.100	[illegible]	»	...	77 70
	Gaz général de Paris	» »	»	»	»	...	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Cie	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Cie	660 »	14.000	500	»	octobre avril.	75 »
A	Terre-Noire, Bességes, la Voulte	600 »	30.000	1/30000	»	...	35 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant
A	[illegible]	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creuzot (Saône-et-Loire)	615 »	20.000	500	»	juin décembre	40 »
A	Basse-Indre	» »	5.000	500	»	avril octobre	20 »
A	Châtillon et Commentry	475 »	50.000	500	»	mars septemb	15 »
A	[illegible]	800 »	10.000	1.000	»	...	»
A	Maubeuge (Nord)	» »	6.000	1.000	»	...	30 »
A	[illegible]	330 »	50.000	[illegible]	»	avril octobre.	20 »
A	Marine et chemins de fer	701 »	51.000	[illegible]	»	mai novembre	[illegible]
C	Côte-d'Or	» »	»	500	»	...	néant
C	Franche-Comté	» »	10.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	840 »	16.000	1/16000	»	...	60 »
C	[illegible]	270 25	»	250	»	...	25 »
C	Pont-l'Évêque	240 »	»	500	»	...	»
A	Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	675 »	10.000	500	»	avril octobre.	45 »
A	Providence (Belgique)	1150 »	5.000	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix métallurgique	» »	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Dernier dividende payé
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1600 »	2.400	[illegible]	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	40.000	500	»	...	32 »
A	Grand'Combe	857 50	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	180 25	80.000	1/80000	»	avril octobre.	12 »
A	Montrambert	142 50	80.000	1/80000	»	avril octobre.	5 »
A	Saint-Étienne	[illegible] 50	80.000	1/80000	»	avril octobre.	12 50
A	Rive-de-Gier	[illegible] »	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Carmaux	[illegible] »	25.000	1/25000	»	mai novembre	25 »
A	[illegible]	[illegible] »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	[illegible] »	3.500	1/3500	»	...	25 »
A	Loyon-et-Loire	[illegible] »	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible] 50	»	500	»	...	20 »
A	Quaregnon	150 »	6.720	250	»	...	10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»	...	»
A	Centre-du-Flénu	250 »	3.000	1.000	»	août	30 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	40.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id.	925 »	9.000	1.000	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	» »	10.000	1/10000	»	...	néant
C	Santander ... zinc	» »	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	272 50	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	[illegible] »	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	» »	10.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée id.	» »	10.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie id.	[illegible] »	5.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Silésie id.	[illegible] »	20.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Moberly (Amiens, filature)	475 »	6.000	500	»	septembre	45 »
C	[illegible] id.	500 »	16.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Linière ... id.	» »	1.000	500	»	...	»
A	Pont-Rémy ... id.	190 »	5.000	1.000	»	30 avril	33 »
C	Siècle ... journal	» »	[illegible]	1.250	»	...	125 »
C	Journaux réunis id.	» »	8.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ... id.	[illegible] »	100	3.000	»	...	»
A	Saint-Gobain ... glaces	[illegible] »	3.600	[illegible]	»	...	250 »
C	Montluçon id.	110 »	24.000	500	»	...	néant
A	Oignies (Belgique) id.	110 »	22.000	500	»	septembre	11 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	100 »	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie. Vidanges	» »	24.000	500	»	...	30 »
C	Caoutchouc souple	» »	50.000	100	»	31 mars	30 »
C	[illegible] et Cie	21 25	60.000	100	»	...	néant
A	Compagnie générale des Eaux	510 »	80.000	250	»	...	16 »
C	Deux cirques (E. Dejean et Cie)	[illegible] »	8.750	500	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	» »	»	»	»	...	»
»	Eaux de Seine purifiées	» »	»	»	»	...	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre	Taux de remboursement	Remboursées	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
»	Compagnie immobilière de Paris	[illegible]	»	»	»	...	»
[illegible]	Cie impériale des Voitures de Paris	» »	27.000	125	50	...	5 »
[illegible]	Ports de Marseille	[illegible] »	30.000	500	45	janvier juillet	30 »
[illegible]	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	1876	avril octobre.	30 »
»	Loire, anciennes	1165 »	4.528	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	[illegible] 50	11.685	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1070 »	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
[illegible]	Carmaux (charbonnages)	298 25	6.500	500	30	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	400 »	13.600	500	16	janvier juillet	25 »
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1855-57	» »	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	360 »	20.000	500	[illegible]	avril octobre	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	450 »	2.410	312 50	30	31 juin déc.	15 »
[illegible]	— nouvelles	270 25	7.000	300	50	31 mars sept.	13 »
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	400 »	6.800	450	11	janvier juillet	25 »
»	Rue Impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
[illegible]	Gaz de Paris	423 75	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
[illegible]	Union des gaz	235 »	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	253 75	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	251 25	»	»	»	...	»
»	Omnibus de Paris	470 »	17.000	500	»	janvier juillet	»
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	252 50	16.000	250	50	janvier juillet	»

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. Cours du 19 au 25 avril

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 19 compt.	SAMEDI 19 terme	LUNDI 21 compt.	LUNDI 21 terme	MARDI 22 compt.	MARDI 22 terme	MERCREDI 23 compt.	MERCREDI 23 terme	JEUDI 24 compt.	JEUDI 24 terme	VENDREDI 25 compt.	VENDREDI 25 terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1297 50	1297 50	1295 »	1295 »	1294 25	1292 50	1293 75	1292 50	[illegible] 50	1290 »	1287 50	1286 »
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	910 »	[illegible]	910 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	910 »	[illegible]
411.767	400	»	66 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1042 50	1043 [illegible]	1045 »	1045 »	1045 »	1045 »	1045 »	1043 [illegible]	1040 »	1042 50	1043 75	1040 »
41.023	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	985 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	985 »	[illegible]	[illegible]	985 »	[illegible]	985 »	[illegible]
41.667	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	1010 »	[illegible]	1010 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1010 »	[illegible]	1010 »	[illegible]	1010 »	[illegible]
500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	593 75	592 50	592 50	593 »	592 50	593 75	591 75	592 50	593 75	590 25	592 50	590 »
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	63 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1145 »	1145 »	1137 50	1137 »	1141 25	1140 »	1140 »	1140 »	1141 25	1144 »	1110 »	1117 »
250.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	790 »	790 »	[illegible]	806 »	802 50	795 »	[illegible]	[illegible]	805 »	[illegible]	802 50	801 »
300.000	500	»	30 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	548 75	[illegible]	[illegible]	550 »	547 50	547 50	545 »	547 50	550 »	547 50	547 50	545 »
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	380 »	377 50	377 »	377 50	380 »	380 »	377 50	382 50	380 »	380 »	380 »	382 »
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	532 50	[illegible]	535 »	530 »	530 »	527 50	[illegible]	[illegible]	507 50	507 50	500 »	432 »
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	450 »	445 »	[illegible]	[illegible]	447 50	447 50	[illegible]	[illegible]
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	445 »	445 »	450 »	[illegible]	441 »	445 »	[illegible]	450 »	450 »	448 75	447 50	446 »
12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
36.000	500	»	»	»	Dezize à Graissessac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	90 »	90 »	90 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	430 »	[illegible]
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	372 50	367 50	[illegible]	355 »	370 »	[illegible]	[illegible]	365 »	368 75	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]
»	...	»	» » » 0/0	...	Lyon-Croix-Rousse	315 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	315 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	315 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
400.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	528 75	527 50	[illegible]	533 [illegible]	533 25	533 75	[illegible]	535 »	535 »	533 75	[illegible]	535 »
750.000	500	50	31 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	[illegible]	587 [illegible]	[illegible] 30	581 75	586 25	587 »	[illegible]	585 »	585 »	580 [illegible]	581 50	582 »
80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	190 »	[illegible]	190 75	[illegible]	190 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	187 50	[illegible]
72.500	500	»	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	470 »	[illegible]	472 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
65.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	362 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	362 50	[illegible]	370 [illegible]	[illegible]	372 50	[illegible]	371 75	[illegible]
240.000	500	50	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	541 25	540 »	545 »	[illegible]	[illegible]	545 »	[illegible]	546 25	541 25	545 »	[illegible]	543 »
80.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	345 »	342 50	345 »	345 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	345 »	345 »	345 »	345 »	345 »
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	447 50	445 »	447 50	447 50	447 50	450 »	447 50	447 50	447 50	[illegible]	447 50	[illegible]
86.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	450 »	[illegible]
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	431 »	431 »	431 »	[illegible]	431 »	[illegible]	432 50	[illegible]	437 50	435 »	435 »	[illegible]
»	»	»	...	...	Grao de Valencia	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	...	...	Mouthlanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	433 75	432 50	433 »	433 75	433 75	433 75	[illegible]	432 »	432 50	435 »	433 75	435 »
170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	305 »	298 »	302 50	302 50	297 50	296 »	[illegible]	302 50	300 25	302 50	302 50	301 »
50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	252 50	[illegible]	252 50	[illegible]	252 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	250 »	[illegible]	250 »	[illegible]
»	»	»	...	...	Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»	...	janvier, juillet	Portugais	380 »	377 50	[illegible]	377 50	382 50	381 »	[illegible]	[illegible]	382 50	[illegible]	382 50	[illegible]
»	500	»	...	...	Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES des tirages.	PRIX de remboursement.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	19	21	22	23	24	25
1842	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Id. 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1847—1849	26.[illegible]	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	15.[illegible]	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	1030 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1854	[illegible]	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1045 »	1055 »	[illegible] 50	1040 »	[illegible]	[illegible]
1852—1854	31.[illegible]	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	[illegible]	1020 »	1020 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852—1856	3[illegible]	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	515 75	515 »	513 »	512 50	[illegible]	[illegible]
1843	2.[illegible]	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1853	21.[illegible]	»	»	[illegible]	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	120.[illegible]	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	518 75	[illegible]	518 75	518 75	[illegible]	[illegible]
1854	102.[illegible]	»	»	décembre	[illegible]	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	5.[illegible]	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	6.[illegible]	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	311 25	311 25	310 »	310 »	310 »	[illegible]
1857	[illegible]	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 ... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	265.[illegible]	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 ... gar.	[illegible] 75	320 »	320 »	320 »	320 »	[illegible]
1852—1861	1.[illegible]	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	313 75	313 »	313 75	313 75	311 75	[illegible]
1851—1861	[illegible]	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	317 50	315 »	315 »	316 25	312 50	[illegible]
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	310 »	308 75	[illegible]	310 »	310 »	[illegible]
1857—1860	17[illegible]	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible] 75	[illegible]	[illegible]	307 50	[illegible]	[illegible]
1853—1857	2[illegible]	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	310 »	[illegible]	[illegible]
1856—1861	1.[illegible]	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 ... gar.	[illegible] 75	310 »	310 »	310 »	[illegible]	[illegible]
1857	2[illegible]	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	312 50	312 50	312 50	312 50	312 50	[illegible]
1856—1861	4[illegible].788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 ... gar.	310 »	308 75	310 »	310 »	310 »	[illegible]
1858	21.010	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857—1861	[illegible].000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	310 »	310 »	310 »	307 50	310 »	[illegible]
1858	1[illegible].000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 ... gar.	[illegible]	310 »	308 75	308 75	[illegible]	[illegible]
1858	118.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 ... gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	308 75	[illegible]	[illegible]
1855—1861	1.[illegible].000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	311 25	311 25	310 »	311 25	311 [illegible]	[illegible]
1858—1861	[illegible] 375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 ... gar. par le gouv. autrich.	[illegible]	271 25	270 »	270 »	[illegible]	[illegible]
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 Id. Id.	[illegible]	267 50	267 50	267 50	267 [illegible]	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien	231 25	232 50	232 50	235 »	[illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	[illegible]	220 »	217 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856—1861	180.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	[illegible]	270 »	270 »	268 75	270 »	[illegible]
1859	21.570	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	[illegible] 50	251 50	252 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	[illegible]	276 25	275 »	277 50	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	[illegible] 25	254 75	254 50	255 »	[illegible]	[illegible]
1856—1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	[illegible] 75	253 75	253 75	253 75	251 [illegible]	[illegible]
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Victor-Emmanuel) au Simplon	[illegible] 75	260 »	260 »	263 [illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre	Moutblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	235 »	[illegible]	[illegible]
1858—1861	31.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	230 »	230 »	230 »	230 »	231 [illegible]	[illegible]
1858	100.[illegible]	»	»	»	[illegible]	7 50	[illegible]	Graissessac à Béziers, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 19 comptant	SAMEDI 19 terme	LUNDI 21 comptant	LUNDI 21 terme	MARDI 22 comptant	MARDI 22 terme	MERCREDI 23 comptant	MERCREDI 23 terme	JEUDI 24 comptant	JEUDI 24 terme	VENDREDI 25 comptant	VENDREDI 25 terme
RENTES 3 0/0, jouissance 22 décembre 1861	70 45	70 50	70 80	70 60	70 55	70 [illegible]	70 [illegible]	70 50	70 45	70 50	70 35	[illegible]
3 0/0 (emprunt), jouissance avril 1862	69 65	69 60	69 75	69 70	69 55	69 65	69 [illegible]	69 55	69 55	69 60	69 55	[illegible]
4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	98 60	98 55	98 55	98 00	98 75	[illegible]	98 [illegible]	98 60	98 85	98 70	98 55	[illegible]
4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	97 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	97 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]
4 0/0 id. id.	85 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	85 85	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	462 50	[illegible]	462 50	[illegible]	462 50	[illegible]	465 75	[illegible]	465 »	[illegible]	465 »	[illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1145 »	[illegible]	1115 »	[illegible]	1115 »	[illegible]	1115 »	[illegible]	1115 »	[illegible]	1117 50	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	460 »	[illegible]	460 »	[illegible]	460 »	[illegible]	461 25	[illegible]	461 25	[illegible]	461 25	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	451 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	450 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	455 »	[illegible]	452 50	[illegible]
Département de la Seine. id. 1857, jouissance juillet 1861	232 50	[illegible]	231 25	[illegible]	231 25	[illegible]	231 25	[illegible]	231 25	[illegible]	232 50	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]	95 »	[illegible]	95 »	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	40 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	41 25	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	94 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	94 [illegible]	[illegible]	94 1/5	[illegible]	94 [illegible]	[illegible]	94 [illegible]	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	77 [illegible]	[illegible]	77 1/4	[illegible]	77 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	77 1/2	[illegible]	77 1/2	[illegible]
Id. 3 0/0 1852 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	69 20	69 05	69 70	69 40	69 75	69 25	69 50	69 [illegible]	69 55	[illegible]	69 50	[illegible]
Id. 3 0/0 id.	44 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	44 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	44 50	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	68 75	68 65	69 [illegible]	69 [illegible]	69 40	69 25	69 [illegible]	69 10	69 10	69 10	69 [illegible]	[illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	72 3/4	[illegible]	72 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	72 1/2	[illegible]	71 [illegible]	[illegible]	72 [illegible]	[illegible]
Espagne, dette extérieure, jouissance fin juin 1861	43 3/4	[illegible]	44 [illegible]	[illegible]	44 [illegible]	[illegible]	43 1/8	[illegible]	43 1/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieure	49 1/4	[illegible]	49 1/2	[illegible]	49 1/2	49 [illegible]	49 1/4	[illegible]	49 [illegible]	[illegible]	49 [illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	51 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	52 1/2	[illegible]	52 1/8	[illegible]	53 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856-56	52 1/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	52 [illegible]	[illegible]	52 1/2	[illegible]	52 [illegible]	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)	[illegible]	17 [illegible]	17 [illegible]	[illegible]	10 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	10 3/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	101 [illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes emprunt 1860, jouissance juillet 1861	333 50	[illegible]	332 50	[illegible]	332 50	[illegible]	332 50	[illegible]	333 75	[illegible]	332 50	[illegible]
Haïti, annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

[illegible] IMPRIMERIE [illegible] AU [illegible], AU [illegible]

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1180. — 21e ANNÉE. — N° 18. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 3 MAI 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

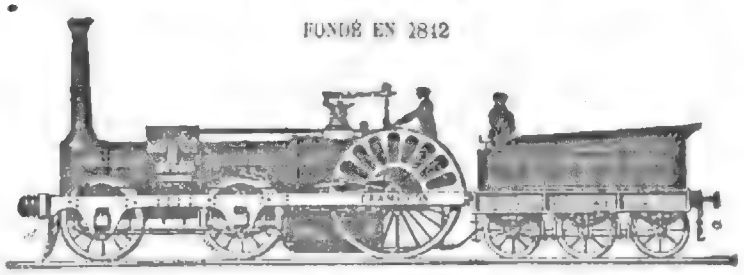
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	16 fr.	8 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Des Annonces	1 fr. 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

NOUVELLES
PRIMES GRATUITES
DU
Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

RECOUVREMENTS
ET
OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

AVIS AUX ABONNÉS

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 30 avril 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 305. — L'emprunt russe, 306. — Chemins du Nord, 307. — Chemins de l'Est, 308. Chemins des Ardennes, 308. — Chemin de Lyon à la Croix-Rousse, 309. — Crédit foncier de France, 309. — Société générale de crédit mobilier, 309. — Sous-comptoir du commerce et de l'industrie, 309. — Société des Ports de Marseille, 309. — Société des docks et entrepôts de Marseille, 310. — Compagnie immobilière de Paris, 310. — Compagnie du canal maritime de Suez, 310. — Caisse générale des chemins de fer, 310. — La dette espagnole, 311. — Chronique, 311. — Chemin de Cette à Marseille, 323. — Chemins du Midi, rapport, 320. — Chemins du Nord, rapport, 326. — Chemin des Ardennes, rapport, 328. — Société de Crédit mobilier, rapport, 331. — Société de crédit industriel et commercial, rapport, 336. — Compagnie du canal maritime de Suez, rapport, 338. — Recettes des chemins de fer, 348-349. — Annonces, 349. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 351 Cours des actions et obligations industrielles, 351. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 352.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Le marché des fonds publics se maintient avec une fermeté des plus remarquables, et ses tendances ascensionnelles sont de plus en plus accusées. Nous n'avons donc rien à retrancher de ce que nous disions dans notre dernier bulletin. Le coupon du 3 0/0 se détache dans un mois ; de nombreuses valeurs de chemins de fer, actions et obligations, vont payer d'ici là leur coupon de dividende ou d'intérêt semestriel ; le capital de placement, accru par ces abondantes rentrées, se portera naturellement sur la rente et les actions des principales li-

gnes. Une grande raison de confiance, c'est aussi la situation prospère des établissements de crédit. Crédit foncier, Crédit agricole, Crédit industriel, Crédit mobilier, démontrée jusqu'à l'évidence par les rapports qui viennent d'être présentés aux assemblées générales. C'est là un excellent critérium de la solidité du maintien des affaires en général ; on peut s'y fier hardiment.

Voici le mouvement des principales valeurs pendant la semaine qui vient de s'écouler :

Le 3 0/0 ancien ferme aujourd'hui à 70 75 au comptant, et fin du mois, à 71. Nous ne pouvons que répéter ce que nous disions dans nos précédents bulletins, la hausse de la rente était inévitable, et il n'était pas besoin d'être habile prophète pour la prédire. Cette hausse a pu être ralentie par la réponse des primes et par la liquidation, mais nous croyons qu'elle se dessinera d'une manière plus nette dès les premiers jours de la semaine prochaine.

Le 3 0/0 nouveau suit son aîné pas à pas ; son dernier cours a été 70 ».

Le 4 1/2 0/0 a faibli pendant la semaine. Pourquoi ? nous l'ignorons. Mais évidemment c'est une faiblesse momentanée et que n'explique pas la prochaine conversion de ce fonds d'Etat ; il devrait au contraire être au pair.

Les obligations trentenaires sont très-fermes, et, sans titres sur la place ; elles ont été raréfiées par d'habiles spéculateurs qui ont compris la situation que leur faisait la conversion. Leur cours était aujourd'hui à 468 75.

Les établissements financiers ont vu leurs actions très-demandées pendant toute la semaine.

La Banque de France suit la marche ascendante ; elle est à 3,145 ».

Le Crédit foncier, dont l'assemblée générale a justifié les espérances des détenteurs d'actions, était aujourd'hui demandé à 1,530 ».

Le Crédit agricole est ferme à 750 ».

Le Crédit industriel, sous l'influence des résultats constatés par le rapport lu à l'assemblée générale, a monté à 583 ». Cet utile établissement doit grandir d'importance d'année en année.

Le Sous-Comptoir de l'industrie est en bonne voie, et sous l'habile conduite de son directeur il saura bientôt conquérir une place importante et qui lui est due. Ses actions ont donné lieu à peu d'affaires, et cela s'explique par ce fait qu'elles sont en bonnes mains.

Les administrateurs du Crédit mobilier ont présenté la situation des diverses entreprises patronnées par cet établissement et par conséquent l'état de son portefeuille. La peinture est brillante et variée, elle justifiera de plus hauts cours encore que ceux qui ont été cotés jusqu'à ce jour. Les actions ont fait aujourd'hui 852 50 avec un énorme courant d'affaires. Le cours de 900 fr. ne nous semble pas éloigné.

Le Comptoir d'escompte clôture à 645.

Les actions d'Orléans justifient nos prévisions, elles ferment aujourd'hui à 1307 50 au comptant et à 1315 », a terme. Il faut, aux approches de l'émission des nouvelles actions, prévoir des cours plus élevés, et nous ne serions pas étonnés que dans un mois elles fussent cotées au-dessus de 1,350 fr. La faiblesse du report sur cette valeur montre qu'il existe encore de nombreux vendeurs à découvert.

Le Nord est pour ainsi dire immuable aux environs de 1,050. Il finit aujourd'hui à 1,050.

Les actions de [illegible] à Lyon sont toujours bien tenues, elles ont été cotées à la clôture à 1,150 fr. C'est le 7 que l'on détache le coupon de 55 fr., et elles pourraient bien ne pas tarder à le reconquérir.

Les actions de l'Est ferment à 586 25 ; celles de l'Ouest à 548 75.

Les actions du Midi ont atteint le cour de 850 fr. Nous l'avions prévu depuis longtemps.

Les actions de Genève sont faibles à 370 ».

Les actions du Dauphiné se sont relevées à 507 50. Il faut penser qu'à la prochaine assemblée générale il sera donné aux actionnaires des explications de nature à les rassurer complétement.

Les actons des Ardennes ont été bien tenues à 446 25

L'emprunt italien a fait aujourd'hui 70 75. On se rassure sur cette valeur, sur laquelle a pesé si longtemps une spéculation à la baisse irréfléchie.

Les fonds espagnols sont fermes, mais sans grandes affaires. On se préoccupe beaucoup des démarches faites par les compagnies industrielles de l'Espagne afin d'obtenir que justice soit rendue aux détenteurs de la dette passive. Ces compagnies ont compris que c'était là le seul moyen d'établir solidement le crédit de l'Espagne au niveau qui lui appartient. La richesse n'est rien auprès de la confiance qu'inspire le loyal accomplissement de ses engagements.

Les chemins étrangers ont eu un marché fort actif et tout à la hausse.

Les chemins autrichiens ferment à 530, et les Lombards à 593 75.

Les chemins romains sont solides au cours de 302 50.

Les chemins portugais continuent à monter. Ils ont fait aujourd'hui 407 50.

Les autres chemins ont donné lieu à peu d'affaires.

Le Crédit mobilier espagnol marche toujours en avant et justifie ce que nous disions il y a quelques semaines. Il ferme à 556 25.

Les obligations communales du Crédit foncier, surtout les coupures de cinquièmes, sont toujours l'objet de nombreuses demandes.

Les obligations étrangères ont continué à avoir un excellent courant d'affaires.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 40, ferme à 71 ».

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 98 60, ferme à 97 70.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	62.10 0/0
Cordoue à Séville	42.30 0/0
Dauphiné	27.28 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	26.94 0/0
Midi	24.03 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	21.86 0/0
Nord	7.41 0/0
Ouest	3.55 0/0
Victor-Emmanuel	2.80 0/0
Est	1.95 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	1.24 0/0
Ouest suisse	0.11 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Séville-Xérès-Cadix	0.60 0/0
Lyon-Genève	0.58 0/0
Bénédicte à Alais	3.81 0/0
Barcelone à Saragosse	3.99 0/0
Nord de l'Espagne	4.07 0/0
Orléans	5.80 0/0
Central Suisse	14.56 0/0
Autrichiens	14.64 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	14.91 0/0
Ardennes	17.47 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	21.82 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	25 avril.	2 mai.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 35	71 »	» 65	» »
Rente 4 1/2 0/0	98 70	97 70	» »	1 »
Banque de France	3115 »	3145 »	30 »	» »
Consolidés	93 7/8	93 7/8	» »	» »
Crédit foncier	1510 »	1520 »	10 »	» »
Crédit agricole	750 »	750 »	5 »	» »
Crédit industr. et com.	575 »	585 »	10 »	» »
Crédit mobilier	830 »	852 50	22 50	» »
Comptoir d'Escompte	645 »	645 »	» »	» »
Orléans	1285 »	1315 »	30 »	» »
Nord	1040 »	1050 »	10 »	» »
Nord nouveau	985 »	985 »	» »	» »
Est	590 »	586 25	» »	3 75
Paris-Méditerranée	1138 75	1155 »	16 25	» »
Midi	801 25	850 »	48 75	» »
Ouest	545 »	548 75	3 75	» »
Genève	372 50	370 »	» »	2 50
Dauphiné	492 50	505 »	12 50	» »
Ardennes ancien	447 50	447 50	» »	» »
Ardennes nouveau	446 25	446 25	» »	» »
Ch. Autrichiens	525 »	530 »	5 »	» »
Victor-Emmanuel	365 »	370 »	5 »	» »
Russes	420 »	418 75	» »	1 25
Romains	302 50	302 50	» »	» »
Sud-Autr.-Lombard	582 50	593 75	11 25	» »
Saragosse Pampelune	373 75	400 »	26 25	» »
Saragosse-Alicante	643 »	553 75	8 75	» »
Saragosse-Barcelone	345 »	360 »	15 »	» »
Nord-Espagne	447 50	497 50	50 »	» »
Séville-Xérès-Cadix	435 »	437 50	2 50	» »

L'EMPRUNT RUSSE.

L'emprunt russe dont il était question depuis quelque temps vient d'être émis par MM. de Rothschild frères.

Bien que la souscription publique, ouverte le 29 avril, soit close ce soir vendredi 2 mai, nous ne croyons pas inutile d'entrer dans quelques détails sur cette importante opération financière.

Un ukase impérial du 26 avril 1862 a autorisé un emprunt de 15 millions de livres sterling en 5 0/0. Cet emprunt, divisé en coupons de 50 livres sterling au moins et de 1,000 livres sterling au plus, est émis simultanément à Paris, Londres, Francfort, Amsterdam et Berlin, au taux de 94 0/0, avec jouissance du 1er mai 1862.

Ces 94 0/0 sont payables en neuf termes répartis sur douze mois; on en trouvera le détail dans un avis spécial ci-après. Mais comme cet avis est libellé en livres sterling, nos lecteurs nous sauront gré de leur indiquer ici, au point de vue des valeurs françaises, la proportion des termes de paiement :

			Coupons à déduire.
15 0/0	15 mai 1862	14 10	»
10 0/0	10 juillet	9 40	»
10 0/0	10 septembre	9 40	»
15 0/0	10 novembre	14 10	2 50
10 0/0	12 janvier 1863	9 40	»
10 0/0	10 février	9 40	»
10 0/0	10 mars	9 40	»
10 0/0	10 avril	9 40	»
10 0/0	12 mai	9 40	2 50
100 0/0		94 »	5 »
		5 »	
		89 »	

Chaque souscription doit être accompagnée de 10 0/0 du montant de la somme demandée; ces 10 0/0 seront évidemment imputés sur les 15 0/0 payables le 15 mai. Il sera bonifié 4 0/0 aux souscripteurs qui se libéreront par anticipation; cette bonification équivaut à environ 2 fr.; pour ceux qui useront au contraire des délais accordés, la différence d'intérêt résultant de la jouissance immédiate équivaut à 2 fr. 40 c. environ.

Ainsi le taux de l'emprunt ressortira net à 92 fr. pour les premiers et à 91 fr. 60 pour les seconds.

Mais, nous le répétons, les moindres coupures sont de 50 livres sterling au change de 25 fr. 20 c., soit au capital de 1,260 francs, rapportant 63 francs d'intérêts par an. Les 94 0/0 de ces 1,260 fr. sont de 1,184 fr. 40 c. payables comme l'indique l'avis auquel nous renvoyons.

Les intérêts seront payables à Paris, à Londres, à Francfort et à Amsterdam. Le remboursement et la conversion de l'emprunt ne pourront avoir lieu avant vingt ans.

Le capital autorisé par l'oukase du 26 avril est de 15 millions sterling; mais il a été disposé immédiatement par les contractants de 5 millions sterling, de sorte que la somme offerte en souscription publique se réduit à 10 millions sterling, soit 252 millions de francs.

Le but de la Russie en faisant ce nouvel appel au crédit est de donner une base normale à sa circulation monétaire, dans laquelle le papier-monnaie tient encore une place beaucoup trop étendue; il en résulte que le change est très-défavorable pour la Russie, puisque son rouble argent, dont le pair est de 4 francs, ne vaut en ce moment à Paris que 3 fr. 68 c., c'est-à-dire que le commerçant russe est obligé de débourser 4 francs à Saint-Pétersbourg pour payer 3 fr. 68 c. sur une place étrangère, tandis que l'étranger s'acquitte envers lui d'une valeur de 4 francs en déboursant 3 fr. 68 c. seulement. Une telle situation est essentiellement nuisible au développement de l'activité industrielle et commerciale d'un pays, car elle pèse à la manière d'un lourd impôt sur les échanges.

Le gouvernement russe, dont les tendances progressives ne sauraient être contestées, et qui mettre, par des traités de commerce et de navigation, s'associer de plus en plus au mouvement civilisateur de l'Occident, a porté son attention sur le signe même des échanges; en conséquence les sommes provenant de l'emprunt seront mises directement à la disposition de la Banque de Saint-Pétersbourg, afin de lui donner la possibilité d'échanger ses billets contre des espèces, dans les conditions qui seront fixées par le ministre des finances.

Ce n'est pas, du reste, le premier pas fait par la Russie dans cette voie sérieuse et féconde; l'expédient du papier-monnaie remonte chez elle aux conquêtes de la grande Catherine et aux calamités financières qui suivirent la révolution française. Sous Alexandre Ier, un grand ministre, le comte Cancrine, entreprit de rendre aux métaux précieux leur prépondérance naturelle et d'en faire la base de la circulation monétaire. L'œuvre du comte Cancrine réussit à merveille, et pendant près d'un quart de siècle, de 1823 à 1847, la propriété financière de la Russie suivit une marche ascendante; le papier-monnaie devint un véritable billet de Banque garanti par une formidable réserve métallique. En 1847 les caves de la forteresse de Cronstadt renfermaient, en or et en argent, monnaies ou lingots, près d'un demi milliard de francs. Les événements de 1848, la guerre de Hongrie, l'occupation militaire de la Pologne et des provinces danubiennes, portèrent le premier coup à cette prospérité par les sacrifices énormes qu'ils entraînèrent et qui constituèrent les budgets de l'Empire en déficit; on n'estime pas à moins de 342 millions de roubles (1,368 millions de fr.) la masse du papier-monnaie qui circulait déjà en 1851.

Vint ensuite la guerre de Crimée qui grossit encore les engagements de l'Etat; en 1858 la circulation des billets de crédit dépassait 735 millions de roubles (2,940 millions de francs), et la Banque dut suspendre l'échange de ses billets contre espèces. Cette suspension va cesser. En 1859 le chiffre des billets de crédit était descendu à 644 millions et demi de roubles, et ne doit guère dépasser aujourd'hui 500 millions; l'encaisse de la Banque doit s'élever au minimum à 100 millions de roubles, soit 20 0/0; on voit qu'il n'y a plus qu'un bien petit effort à faire pour que l'encaisse de la Banque de Saint-Pétersbourg se rapproche très-sensiblement de la proportion que les porteurs de billets de banque en France et en Angleterre considèrent comme très-rassurante.

Le caractère pacifique et économique du nouvel emprunt lui a concilié l'opinion publique sur tous les grands marchés financiers; la cote officielle lui est assurée en France aussitôt après sa réalisation, et le Stock-Exchange, si défiant, ce même Stock-Exchange qui coula à fond l'emprunt autrichien de 1859 et qui exclut rigoureusement du marché toutes les valeurs espagnoles, fait l'accueil le plus chaleureux à l'emprunt russe de 1862. La Grande-Bretagne qui, comme nous-même, tire de la Russie d'énormes quantités de matières premières, telles que suifs, chanvres, bois de construction, etc., attache, avec beaucoup de raison, un très-grand prix au développement commercial et agricole de l'empire russe; de plus la Russie a prouvé, dans la dernière crise alimentaire, quelle était l'étendue de ses ressources en blés et en grains de toutes sortes; pour notre part, sur 10 millions et demi de quintaux métriques de grains et farines importés en 1861 et introduits dans notre consommation intérieure, la Russie nous en a fourni directement environ 3 millions, c'est-à-dire près du tiers.

La Cité de Londres a compris toute la valeur d'un pareil réservoir alimentaire, et de même qu'elle compte sur l'Inde pour suppléer aux cotons des Etats-Unis, de même elle a jeté les yeux sur l'empire russe comme le plus sérieux candidat à l'emploi de pourvoyeur en chef pour les grains (c'est l'expression du *Times*), vacant par la démission des Etats-Unis.

Le succès de l'emprunt russe est donc un fait acquis; il ne faut pas oublier d'ailleurs que le crédit de cette grande puissance s'est toujours conservé intact à travers ses plus grands embarras, et cela grâce à sa bonne foi exemplaire qui lui fit reprendre spontanément, après 1815, le paiement des intérêts d'un emprunt jadis contracté en Hollande par la Pologne indépendante, paiement qui avait été suspendu à l'époque de la conquête de la Hollande par la France; c'est de là que date la confiance toute particulière dont les fonds russes jouissent sur la place d'Amsterdam. Plus récemment, on a vu le gouvernement russe, en guerre avec la France et l'Angleterre, envoyer scrupuleusement à Londres les sommes nécessaires pour le service semestriel de ses emprunts. Voilà des exemples de loyauté dont on recueille le fruit tôt ou tard, et que doivent méditer les Etats qui, comme l'Espagne, seraient tentés de se soustraire, sous des prétextes plus ou moins spécieux, à l'exécution de tout ou partie de leurs engagements : funestes économies, qui se traduisent avec énergie par le taux comparatif des fonds publics, car tandis que le 3 0/0 espagnol est à 52 francs, le 5 0/0 russe ancien est coté à Londres au-dessus de 99; et cependant le total de la dette consolidée d'Espagne ne dépasse pas annuellement 67 millions de francs, tandis qu'il coûte à la Russie 235 millions de francs, amortissement compris.

E. Bonnaud.

CHEMINS DE FER DU NORD.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 28 avril 1862.

La réunion générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Nord a eu lieu lundi dernier, à la salle Herz, sous la présidence de M. le baron James de Rothschild, président du Conseil d'administration.

L'assemblée avait à statuer sur l'approbation des comptes de l'exercice 1861, comme assemblée ordinaire, et à ouvrir à la Compagnie un crédit de 90 millions, comme assemblée extraordinaire.

M. Delebecque, vice-président du Conseil, a donné lecture du rapport présenté au nom du Conseil d'administration.

Nos lecteurs trouveront ce rapport dans notre supplément de ce jour.

Nous reviendrons sur ce document dans l'étude spéciale que nous consacrons tous les ans à chaque grande ligne de chemins de fer. Nous détachons seulement dans ce compte

rendu sommaire les chiffres qui se rattachent à l'exploitation et qui se résument ainsi.

Produits bruts de l'exploitation, déduction faite de l'impôt du dixième et des subventions aux voitures de correspondance		64,122,428 27
Dépenses se subdivisant en frais d'exploitation proprement dits, matériel et traction, administration centrale et services généraux, surveillance et entretien des lignes.....		23,939,523 58
Différence des recettes sur les dépenses.....		40,182,904 69
Cette somme a reçu les affectations suivantes :		
Intérêts des actions anciennes.....	6,733,336 »	
Intérêts et amortissements des emprunts et des actions nouvelles....	9,767,803 38	
Amortissement du capital pour 1861....	272,884 20	
Prélèvement pour la caisse des retraites..	268,258 36	
	17,042,281 94	17,042,281 94
		23,140,622 75
A déduire le solde de l'exercice 1861, qui sera porté à l'exercice suivant.....		15,597 75
Somme nette à répartir aux actions.....		23,125,025 »

Cette somme répartie entre les 441,667 actions anciennes et les 41,667 actions nouvelles libérées donne un dividende de 50 fr. par action ancienne, soit, en y ajoutant 16 fr. pour intérêts, au total 66 fr., et de 25 fr. par action nouvelle libérée.

Une somme de 33 fr. ayant été payée à titre d'intérêt et de premier dividende sur les actions anciennes, il restera à payer au 1er juillet 33 fr. pour solde du dividende, s'élevant ainsi à 66 fr. pour l'année 1861.

Pour les actions nouvelles il a été payé au 1er juillet 1861, 9 fr. 40 d'intérêt à 3 0/0 sur 375 fr. versés à cette époque, et au 1er janvier 1862, 8 fr. d'intérêt, comme pour les actions anciennes, plus un à-compte de 8 fr. 50 sur le demi-dividende, soit en tout 25 fr. 90 par actions. En ajoutant à ce chiffre la somme de 16 fr. 50 pour solde du demi-dividende, on trouve une somme de 42 fr. 40 pour l'année.

Le solde de ces dividendes sera payé à partir du 1er juillet prochain avec les intérêts du premier semestre courant afférents à ces deux catégories d'actions.

MM. les actionnaires ont du reste la faculté de toucher ces divers coupons dès aujourd'hui à la caisse de la Compagnie, sous les conditions d'escompte de la Banque.

On a procédé ensuite au vote des propositions soumises à l'assemblée, qui ont été adoptées à l'unanimité, savoir :

Approbation définitive des comptes de 1860, sur la proposition de la commission de la vérification des comptes ;

Approbation des comptes présentés dans le rapport de l'exercice 1861 ;

Fixation du dividende ;

Ouverture d'un crédit de 150 millions pour compléter les lignes nouvellement concédées ;

Et enfin réélection de cinq administrateurs sortants :

MM. Delebecque,
Duc de Galliera,
Al. Adam,
Le baron Alph. de Rothschild,
Félix Vernes.

P. Grimaud.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Assemblée générale annuelle du 29 avril 1862.

Les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Est ont tenu leur assemblée générale annuelle mardi dernier à la salle Herz, sous la présidence de M. le comte de Ségur, président du Conseil d'administration.

M. E. Sauvage, directeur de la Compagnie, a donné lecture du rapport de l'exercice 1861. Nous n'avons pas encore reçu la communication de ce document et nous renvoyons à un prochain numéro les détails que nous donnerons sur les résultats de l'exploitation. Nous serons du reste en mesure de publier le rapport *in extenso* dans notre numéro de samedi prochain.

Le dividende résultant des bénéfices de l'exercice 1861 a été fixé à 40 fr. par action, dont le solde, soit 20 fr. par action, est en cours de paiement depuis le 1er mai courant à la caisse de la Compagnie.

La lecture du rapport a donné lieu à plus d'une observation sur divers points de détail de la part de quelques actionnaires, mais parmi ces observations nous ne relatons que celle qui nous a paru avoir quelque intérêt. Un actionnaire a demandé pourquoi on avait affecté à la réfection des voies la somme considérable de 6 millions environ prélevés sur les produits de 1861, mesure qui a eu pour effet de diminuer dans une proportion relativement importante les bénéfices de 1861. M. le directeur de la Compagnie a fait observer avec beaucoup de raison qu'il y avait tous les ans une dépense nécessaire à appliquer à la réfection des voies que cette dépense était indiscutable, mais que si on avait affecté à ce service spécial une somme plus forte en 1861, c'était par mesure de prévoyance et de sage administration, et afin de ménager la transition difficile de 1865. Chacun sait en effet que l'exécution des conventions nouvelles qui fixent la fusion de l'ancien et du nouveau réseau peut amener les premières années un certain trouble dans les produits de l'exploitation, et conséquemment une diminution dans les bénéfices. Il a donc paru très-sage au Conseil d'administration de profiter du surcroît des bénéfices que présentait l'exercice 1861, après une distribution de 40 fr. par action, pour assurer le bon entretien de la voie et sa mise à neuf sur tous les points où ce travail était nécessaire. L'assemblée a écouté avec attention ces explications de M. le directeur et s'est rangée de son avis.

On a procédé ensuite au vote des comptes de l'exercice 1861, à la fixation du dividende et au renouvellement de quatre administrateurs sortants.

M. le baron James de Rothschild, démissionnaire, a été remplacé par M. Salomon de Rothschild.

P. Grimaud.

CHEMINS DE FER DES ARDENNES.

Assemblée générale du 30 avril 1862.

La réunion annuelle des actionnaires de la Compagnie des Ardennes a eu lieu le 30 avril dernier.

Depuis le dernier rapport présenté par le Conseil d'administration, cette Compagnie a livré à l'exploitation les lignes ou sections de lignes suivantes:

La section de Sedan à Carignan (ligne de Sedan à Thionville), 23 kilom. (septembre 1861);

La ligne de Reims à Soissons, 55 kilom. (16 avril 1862);

La ligne de Charleville à Givet (frontière belge), 61 kilom. (28 avril 1862);

La section de Carignan à Montmédy (ligne de Sedan à Thionville), 27 kilom (28 avril 1862).

Les lignes ou sections de lignes ajoutées à l'exploitation forment un ensemble de 166 kil.

La section de Montmédy à Pierrepont (ligne de Sedan à Thionville), sera ouverte au mois de juin prochain. 30 kilom.

En résumé, aujourd'hui, sur les 420 kilomètres qui forment l'ensemble du réseau :

330 kilom. sont en exploitation et 90 kilom. sont encore en construction (au mois de juin, ce chiffre sera réduit à 60 kilom.).

L'ouverture de la ligne de Charleville à Givet complète la communication de Reims avec la Belgique, et l'achèvement de la ligne de Paris à Soissons par la Compagnie du Nord, assuré pour le mois de juin prochain, mettra en communication directe, par le réseau des Ardennes, les bassins houillers de la Belgique avec la capitale.

C'est à cette époque par conséquent que l'exploitation des lignes de la Compagnie des Ardennes entrera dans sa période de pleine activité. La convention conclue avec la Compagnie de l'Est-Belge, et dont le texte a été publié dans le rapport de l'année dernière, assure des transports considérables aux lignes des Ardennes, en les reliant au grand centre industriel de Charleroi et en mettant en relation directe l'Est de la France avec les Pays-Bas.

Le raccordement avec la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse à Vireux, qui a eu lieu en même temps que celui de l'Est-Belge à Givet, assure également à la Compagnie des Ardennes des éléments de trafic considérables.

Des conventions spéciales conclues avec les deux compagnies belges pour l'exploitation et le service commun dans les gares de Givet et de Vireux promettent les meilleures conditions d'exploitation et de service.

Un troisième raccordement, celui qui doit avoir lieu à Givet avec la ligne de Namur à Givet par Dinant, fera communiquer les lignes des Ardennes avec les bassins houillers de Liége, la Hollande et le nord de l'Allemagne.

On comprend que cette triple communication avec les lignes belges aura une influence décisive sur les recettes de la Compagnie des Ardennes. Restreinte jusqu'ici dans d'étroites limites, l'exploitation de ses lignes n'a pu atteindre son complet développement. Néanmoins les recettes de l'exploitation pour l'exercice 18 se sont élevées à 4,180,350 fr. 69 c., et présentent sur celles de 1860 (3,665,936 fr. 31 c une augmentation qui porte sa recette kilométrique à 24,446 fr. 49 c. quoique la section Sedan à Montmédy, ouverte au mois de septembre, ait nécessairement abaissé cette moyen

Les dépenses d'exploitation se sont élevées 2,323,129 fr. 04 c.

L'assemblée des actionnaires a approuvé à l'unanimité le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1861.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA CROIX-ROUSSE.

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 26 avril 1862, salle Beethoven, passage de l'Opéra.

M. le général de Laverderie, président du Conseil d'administration, a présidé la séance.

La présence de 50 actionnaires, représentant 1,013 actions, ayant été constatée, l'assemblée a été déclarée régulièrement constituée.

M. de Boismare, l'un des administrateurs, a donné lecture du rapport présenté par le Conseil d'administration.

Il résulte de ce document que la ligne est complétement achevée, que les travaux ont été officiellement reçus, et que l'ouverture de l'exploitation aura lieu sous peu de jours.

L'avenir de la Compagnie semble se présenter sous un aspect favorable, en raison du développement inattendu qu'elle espère prendre.

En effet, le Conseil d'administration vient d'adresser à S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics une demande en concession d'une voie raccordant, à travers Lyon, la gare du chemin de la Croix-Rousse (Jardin des Plantes) avec celle de Perrache n° 2, point de jonction des grandes lignes ferrées aboutissant à Lyon. Cette demande est appuyée sur le vœu formel exprimé par la commission d'enquête réunie à propos du projet du chemin de fer de la Dombes dont le chemin de fer de la Croix-Rousse sera nécessairement la tête de ligne.

Les actionnaires ont accueilli avec une vive satisfaction la communication de ce projet.

La création de cette artère centrale, en répondant aux nombreux besoins de l'agglomération lyonnaise, assurera à la Compagnie les éléments d'un nouveau trafic.

Les pouvoirs nécessaires pour suivre l'exécution de ce projet, ont été donnés au Conseil d'administration par un vote unanime.

Les autres résolutions présentées ont été également approuvées à l'unanimité.

A. de Beaufe

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Pour satisfaire aux demandes qui lui sont adressées, le Conseil d'administration de la Société des chemins romains a décidé que les recettes de l'exploitation des sections ouvertes à la circulation sur tout le parcours seraient dorénavant publiées.

Ces sections sont au nombre de deux :

La section de Rome à Civita-Vecchia : 73 kilomètres ;

La section de Bologne à Ancône : 206 kilomètres.

Quant aux autres sections du réseau, l'une, celle de Rome à Ancône, n'est encore qu'en construction sur toute son étendue;

L'autre, celle de Rome à Naples, n'est exploitée que sur des tronçons isolés. La publication des recettes de ces tronçons n'apporterait donc aux intéressés aucun élément d'appréciation utile.

Dans cette situation, le Conseil d'administration pense qu'il convenait d'attendre, pour cette publication, que l'exploitation de la ligne de Rome à Naples fût complète sur tout son parcours, ce qui aura lieu, dans le courant de juillet prochain.

On rappelle ici que la ligne de Bologne à Ancône n'est ouverte à la petite vitesse que depuis le 1er mars dernier.

F. Grimaud.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Assemblée générale du 29 avril 1862.

L'institution du Crédit foncier est trop importante pour que nous laissions passer, sans l'étudier, le rapport annuel présenté par M. le conseiller d'État gouverneur. Forcés par l'abondance des matières d'ajourner cette étude à un prochain numéro, nous nous bornons aujourd'hui à constater que l'excédant des produits sur les dépenses s'est élevé à 3,049,904 76, ainsi répartis :

20 0/0 au fond de réserve statutaire		459,980 96
A la réserve immobilière		339,923 80
		799,904 76
Intérêt de 5 0/0 déjà payé aux actionnaires	750,000	
Dividende de 25 f. par action	1,500,000	2,250,000 »
Somme égale		3,049,904 76

Les 60,000 actions qui forment la seconde et dernière série du capital social, vont être émises et libérées de 250 fr. comme les premières; on sait qu'elles sont réservées par préférence aux porteurs des actions anciennes. Les versements auront lieu, savoir : 50 fr. le 1er juillet 1862 ; 50 fr. le 1er janvier 1863, 50 fr. le 1er juillet 1863, 100 fr. le 1er janvier 1864; sauf escompte à 3 0/0.

Jusqu'à leur libération de 250 fr., les actions nouvelles n'auront droit qu'à 5 0/0 des sommes versées.

Toutes les propositions du Conseil d'administration ont été adoptées, et les quatre administrateurs sortants, MM Banès, F. Bartholomy, Ch. Benoist-d'Azy et S. West ont été réélus.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER.

Assemblée générale du 30 avril 1862.

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires du Crédit mobilier a eu lieu le 30 avril 1862, sous la présidence de M. Isaac Pereire.

Nous publions en son entier le remarquable rapport présenté par le Conseil d'administration, et dont la plus grande partie est consacrée à une revue sommaire de toutes les entreprises fondées ou patronnées par la Société, et qui justifient les espérances qu'on avait mises en elle.

Aucune opération spéciale n'a marqué l'exercice 1861 ; les bénéfices acquis sont uniquement le résultat des opérations précédemment engagées et des intérêts de placements.

Ces bénéfices se sont élevés net à	6,342,354 13
Défalquant d'abord l'intérêt à 5 0/0 du capital social	3,000,000 »
Il reste	3,342,354 13
Déduisant les 10 0/0 attribués statutairement aux administrateurs	334,235 40
Reste	3,008,118 73

Qui permettent de distribuer une nouvelle somme de 3,000,000 francs égale aux 25 francs d'intérêt déjà payés, ensemble 50 francs par action.

Le dividende eût été plus considérable si l'incident du *Trent* et les difficultés monétaires n'avaient fortement déprécié les cours de toutes les valeurs dans le dernier mois de l'année 1861. Mais, depuis lors, les cours se sont énergiquement relevés, et permettent d'envisager l'exercice courant sous le jour le plus favorable.

F. Grimaud.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

Assemblée générale annuelle du 28 avril.

L'assemblée générale des actionnaires du Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie a eu lieu le 28 avril, à l'hôtel de la Société générale de crédit industriel et commercial, 66, rue de la Chaussée-d'Antin, sous la présidence de M. E. Blount.

Le rapport sur l'exercice de 1861 a été lu par M. Izoard, directeur du Sous-Comptoir. Nous publierons ce rapport dans notre prochain numéro.

Nous indiquerons seulement aujourd'hui les résultats financiers de l'exercice écoulé. Les bénéfices à répartir ont donné 7 0/0, sans y comprendre une réserve de 1.66 0/0, et une autre somme représentant 2 0/0 consacrée à l'amortissement d'une créance litigieuse reprise de l'ancien Sous-Comptoir des métaux.

Les chiffres présentés dans l'exposé du rapport constatent le rapide essor de cette institution de crédit qui fonctionne depuis un an à peine. Les services qu'elle a rendus au commerce dans un si court espace de temps, en faisant des avances sur nantissement de marchandises, et à l'industrie par des prêts sur dépôts de valeurs mobilières, sont un gage certain du concours puissant qu'elle leur apportera dans l'avenir.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

Assemblée générale annuelle du 29 avril 1862.

La réunion annuelle des actionnaires de la Société des ports de Marseille a eu lieu mardi dernier à la salle Herz, sous la présideuce de M. le marquis de Chaumont-Quitry, président du Conseil d'administration.

Après la formation du bureau, M. le président a donné lecture du rapport sur la situation générale de la Société.

Nous étudierons ce travail lorsque nous l'aurons sous les yeux.

Nous nous bornons aujourd'hui à annoncer que l'assemblée a voté une distribution de 25 fr. par action, qui se décomposent ainsi :

10 fr. pour le coupon échu en octobre 1861,

Et 15 fr. pour le premier semestre 1862.

A l'occasion du renouvellement de trois membres du Conseil d'administration sortants, le président a fait connaître à l'assemblée que plusieurs membres du Conseil avaient reçu, par acte extra judiciaire, une protestation de M. J. Mirès contre la validité des actes administratifs du Conseil.

M. Mirès déclare avoir été indument remplacé comme administrateur statutaire, faisant toutes réserves de ses droits sur ce chef. Sur une interpellation ayant pour objet de demander pourquoi M. Mirès avait été remplacé. M. de Chaumont-Quitry a répondu que M. Mirès n'avait pas déposé le nombre d'actions prescrit par les statuts.

Cet incident s'est terminé au milieu d'une assez vive agitation.

On a procédé ensuite à la réélection des membres sortants, savoir :

MM. de Chaumont-Quitry ;
Crochard,
Et le vicomte de Peyronnet.

Les deux premiers ont été réélus, et le troisième a été remplacé par M. Ferrari.

F. Grimaud.

Nous recevons à l'instant, relativement à cet incident, une lettre de M. Mirès, que nous publions plus loin.

COMPAGNIE DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE.

Assemblée générale du 29 avril 1862.

Les actionnaires de la Compagnie des docks et entrepôts de Marseille se sont réunis en assemblée générale ordinaire le 29 avril, sous la présidence de M. Dumon, président du Conseil d'administration.

M. Rey de Foresta, administrateur, a donné lecture du rapport sur les opérations de la Société et la marche des travaux pendant l'exercice 1861.

Cet exposé, sur lequel nous reviendrons prochainement, passe en revue toutes les branches des divers services de la Compagnie, et fait ressortir une situation solide et pleine de perspectives favorables.

L'assemblée a décidé la libération complète des actions à partir du 1er juillet prochain, soit 125 francs à verser.

F. Grimaud.

COMPAGNIE IMMOBILIÈRE DE PARIS.

Assemblée générale annuelle du 28 avril 1862.

Les actionnaires de la Compagnie immobilière de Paris se sont réunis lundi 28 avril, à l'hôtel du Louvre, en assemblée générale annuelle, sous la présidence de M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration.

Il a été donné lecture du rapport sur les affaires de la Société pour l'exercice 1861. Nous l'examinerons en détail dans un prochain article ; mais dès à présent nous pouvons annoncer que les travaux entrepris par la Compagnie pour la transformation de divers quartiers de Paris, marchent avec une prodigieuse activité. Le boulevard Malesherbes et les constructions élevées sur son prolongement et sur divers points avoisinants constituent déjà une nouvelle ville d'une grande importance, qui ne tardera pas à être entièrement habitée.

Le grand hôtel de la Paix sera inauguré avec éclat très-prochainement. Bientôt enfin la Compagnie entrera dans la période d'une exploitation presque complète et l'on pourra se rendre compte par les premiers résultats de cette exploitation, de l'avenir qui est réservé à cette entreprise.

Les comptes de 1861 ont été approuvés à l'unanimité, et le dividende du dernier exercice a été fixé à 10 francs par action, dont 5 ont été payés au 1er janvier dernier.

F. Grimaud.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ.

Assemblée générale annuelle du 1er mai 1862.

La troisième réunion générale des actionnaires de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez a eu lieu, hier jeudi, à la salle Herz, sous la présidence de M. Ferdinand de Lesseps, président du Conseil d'administration.

La salle était comble et avide d'entendre la parole entraînante de son président.

Un long rapport sur la marche de cette grande opération a été lu successivement par M. F. de Lesseps et M. de Chancel, administrateurs. Ce n'est plus un simple exposé de chiffres et un monotone compte rendu d'emploi de fonds qu'on vient soumettre à l'assemblée, mais le récit d'une vaste série de travaux entrepris et exécutés par vingt mille travailleurs au milieu du désert, et qui doivent commencer l'entreprise la plus gigantesque du dix-neuvième siècle, l'union de l'Europe et de l'Asie par un bras de mer. Un tel travail ne peut se résumer ni s'analyser, et nous sommes heureux d'en donner la primeur à nos lecteurs dès aujourd'hui.

Nous indiquerons ce qui rentre plus spécialement dans notre cadre, à savoir les deux faits qui touchent à la partie financière de l'affaire.

Les travaux marchent avec un tel entrain qu'on espère avoir terminé l'œuvre avant la fin de 1863. Il a donc fallu pourvoir aux dépenses que nécessitera la seconde partie des travaux. Dans ce but, la Compagnie a préparé un projet de convention qui a été soumis à l'assemblée. Il s'agit de la création d'obligations trentenaires dites obligations du Trésor égyptien, dont le produit couvrirait au fur et à mesure des besoins, ce qui reste à verser de la part des actions souscrites par le vice-roi d'Egypte, s'élève à la somme de 45 millions.

Ces obligations, véritable emprunt contracté par le vice-roi d'Egypte, produiraient 10 0/0 d'intérêt et seraient exclusivement réservées, par privilége, aux actionnaires fondateurs du canal maritime de Suez.

Le Conseil d'administration choisirait le moment qu'il croirait le plus opportun pour l'émission de ces obligations.

Telles sont les bases de la convention projetée que l'assemblée a ratifiée à l'unanimité.

La seconde mesure, c'est l'appel de 100 francs par action qui aura lieu au 1er juillet prochain et que l'assemblée a voté avec enthousiasme. On le voit, malgré tout le bruit qui s'est fait autour de cette grande entreprise et qui avait soulevé tour à tour le dédain et la colère d'un peuple voisin, le temps poursuit son œuvre avec calme, et bientôt il aura prouvé que rien ne résiste à l'énergie et au travail de la civilisation moderne. Encore une quatrième assemblée générale, c'est-à-dire un intervalle d'un an, et son intrépide fondateur-président viendra nous dire : « Le canal maritime de Suez compte parmi les grandes choses de notre époque. »

Les diverses résolutions à l'ordre du jour, et qu'on trouvera à la fin du rapport, ont été ratifiées par l'assemblée.

Des remercîments ont été votés par acclamation à M. Ferdinand de Lesseps, qui puisera dans ces marques d'unanimes sympathies de l'assemblée une nouvelle énergie pour poursuivre l'œuvre commencée.

F. Grimaud.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

M. Mirès vient d'adresser la lettre suivante aux actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer, en nous priant de la reproduire.

« Messieurs et chers associés,

» Lorsqu'un malheur immense m'a frappé et a compromis vos intérêts, votre concours persévérant m'a protégé ; partout et toujours vous m'avez entouré de votre confiance, et vous avez eu foi dans la promesse que j'ai faite de me consacrer à vos intérêts pour réparer le préjudice que vous a fait éprouver la plus inconcevable délation.

» Cette promesse, je la renouvelle aujourd'hui que j'ai recouvré l'honneur et la liberté.

» Je ne puis exactement préciser l'époque de sa réalisation ; mais pour éviter à mes chers associés toute préoccupation, je dois leur faire connaître, pour répondre à des bruits qu'on a répandus, que le but que je poursuis, c'est-à-dire la réintégration dans leur capital, sera atteint, sans leur imposer aucun versement.

» Je dois ajouter une observation sur les variations des cours de nos actions à la Bourse.

» Le mouvement rapide de hausse qui s'est produit à la suite de l'arrêt de la Cour de Douai, était évidemment le résultat d'ordres simultanés venus de tous les points de la France.

» Cette hausse a fait naître des espérances que la baisse qui a suivi semble contredire, et, par suite, des correspondances, des dépêches télégraphiques, me sont journellement adressées sur le plus ou moins de fondement de ces mouvements de hausse et de baisse.

» Ne pouvant donner aucune explication sur des opérations auxquelles je suis et veux rester étranger, je ne puis, pour vous éclairer, que préciser la situation de notre Société.

» Vous n'ignorez pas que la résiliation des engagements contractés avec les chemins romains, le chemin de Pampelune, l'empire ottoman, a amené des sacrifices et rendu obligatoires des paiements considérables.

» Vous savez aussi que la nécessité de vendre nos valeurs sociales pour satisfaire à ces paiements a amené de nouvelles pertes, qui ont réduit encore notre actif.

» D'après les liquidateurs, le capital qui restera disponible pour les actionnaires, ne paraît pas devoir s'éloigner beaucoup de six millions.

» Mais, à mon avis, le règlement qui a été fait de l'emprunt Ottoman, donne naissance

une réclamation qui permet d'espérer une rentrée supplémentaire de six millions.

» C'est donc en considérant cette situation et mes efforts dont les effets seront prochains, que les actionnaires doivent fixer leur opinion, et nullement d'après les mouvements de hausse ou de baisse qui se produisent; mouvements qui sont plus souvent la suite de quelque spéculation, que le résultat d'opérations sérieuses.

» Du reste, et sous peu, lorsque j'aurai examiné les comptes des liquidateurs, une assemblée générale sera convoquée.

» Veuillez agréer, Messieurs et chers associés, avec mes sentiments de reconnaissance, l'assurance de mon dévouement le plus sincère et le plus absolu. J. MIRÈS.

Paris, le 30 avril 1862.

M. Mirès nous prie également d'insérer la lettre suivante :

Monsieur le rédacteur en chef du Journal des chemins de fer,

Des actionnaires de la Société des ports de Marseille, alarmés de la marche suivie par le nouveau Conseil d'administration de cette Société, ont réclamé mon concours en me rappelant qu'ils sont entrés dans cette entreprise sous mon influence; vous trouverez donc naturel que j'appelle votre attention sur des faits graves qui intéressent cette Société, et dont ce qui s'est passé à l'assemblée du 29 avril dernier ne donne qu'une idée imparfaite.

Dans cette assemblée, M. le marquis de Chaumont-Quitry a avancé que mon remplacement dans le Conseil d'administration avait été décidé *par lui et les nouveaux collègues qu'il s'était adjoints*, parce qu'on n'avait pas trouvé dans les caisses de la Société le nombre d'actions qui m'était nécessaire comme membre du Conseil d'administration. Or ce nombre est de cent actions, et, à l'époque où je fus enlevé à mes affaires, mon portefeuille renfermait plus de 4,000 actions de la Société des ports de Marseille.

Je fais cette observation pour ne laisser supposer à personne que j'aie douté un seul instant du grand avenir de cette belle et patriotique entreprise, à laquelle je suis fier d'avoir attaché mon nom.

Les actionnaires ne connaissant pas la nature de mes rapports avec M. de Chaumont-Quitry, son allégation a pu les étonner; cette allégation prendra à leurs yeux un caractère particulier lorsque j'aurai exposé les faits.

Dans les premiers mois de 1859, M. le vicomte E. de Poret me présenta M. de Chaumont-Quitry pour faire partie du Conseil d'administration de la Société des ports de Marseille dont la transformation en Société anonyme se préparait.

J'adhérai à cette demande que M. de Poret a si vivement regrettée, et M. de Chaumont-Quitry fut admis comme administrateur par l'assemblée générale des actionnaires.

A peine entré dans la Société, la situation de M. de Chaumont-Quitry se révéla par la prière qu'il me fit de lui escompter 150,000 fr. de billets à ordre. Ayant reconnu que ces billets n'étaient pas la contre-partie d'opérations commerciales, je ne pus les accepter; néanmoins et par égard pour sa situation d'administrateur de la Société des ports de Marseille, je crus devoir lui rendre, sous une autre forme, le service dont il avait besoin; en conséquence je lui fis un prêt de 150,000 fr. remboursables à raison de 20,000 fr. par an, par acte passé devant Me Gossart, notaire.

En outre, j'avais aussi appris que M. de Chaumont-Quitry se trouvait dans l'impossibilité de fournir le nombre d'actions nécessaire pour remplir les fonctions d'administrateur; je dus encore y suppléer en achetant pour lui des actions des Ports de Marseille. Or, M. de Chaumont-Quitry n'a payé ces actions qu'il y a trois jours seulement, c'est-à-dire le jour même de l'assemblée générale, le 29 avril 1862. De sorte que de 1859 à 1862 il a exercé les fonctions d'administrateur sans avoir payé les actions en vertu desquelles il était investi de ce mandat, et c'est dans cette situation qu'il s'est fait nommer président du Conseil d'administration, après avoir composé ce Conseil d'un personnel entièrement renouvelé.

Vous comprenez, monsieur le rédacteur, la surprise que j'ai dû éprouver lorsque j'ai appris que M. de Chaumont-Quitry motivait mon remplacement dans le Conseil d'administration, précisément sur le prétexte que mes actions n'étaient pas déposées dans les caisses de la Société; et vous reconnaîtrez, Monsieur, que s'il est profondément regrettable d'entrer dans des détails de la nature de ceux qui précèdent, je ne fais qu'obéir à une nécessité qui m'est imposée par le langage et les procédés de M. de Chaumont-Quitry lui-même.

Du reste, une considération plus importante a excité mes préoccupations.

Vous trouverez naturel, monsieur le rédacteur, que, fondateur de la Société des ports de Marseille, j'éprouve pour cette entreprise une prédilection pour ainsi dire paternelle, et que sa prospérité soit mon plus ardent désir. Vous comprendrez alors quels ont dû être mes sentiments lorsque j'ai appris que M. de Chaumont-Quitry, en même temps qu'il s'était emparé de l'administration, s'était empressé de conclure un traité qui, sous le nom de *régie intéressée*, faisait passer à un *régisseur*, M. Hardon, une partie importante des bénéfices assurés à la Société. En effet cet étrange et inexplicable traité assure dans l'avenir à M. Hardon un bénéfice de 12 millions, sans aucun avantage, sans aucune compensation pour la Société.

Par une contradiction non moins inexplicable, au point de vue de l'intérêt social, M. de Chaumont-Quitry a fait voter à l'assemblée du 29 avril dernier, un accroissement de dépenses en faveur du Conseil d'administration : cette dépense, qui s'élevait pour l'ancien Conseil à 30,000 fr. par an, a, dit-on, été portée à 80,000 francs, quoique le traité de *régie intéressée* avec M. Hardon, ait fait passer l'administration dans les mains du régisseur.

Dans l'espoir d'éviter à la Société des Ports un préjudice considérable, j'ai prié M. de Chaumont-Quitry de revenir sur le traité Hardon. M. de Chaumont-Quitry m'a répondu, avec un sentiment de résolution absolue, que ce traité était définitif et qu'il l'exécuterait.

Cette réponse a décidé la conduite que je devais tenir, et en conséquence, j'ai, sur-le-champ fait signifier, le 29 avril 1862, mes protestations contre les actes de M. de Chaumont-Quitry; ces protestations que M. de Chaumont-Quitry n'a pas cru devoir communiquer à l'assemblée, seront prochainement déférées aux tribunaux, et les actionnaires de la Société des ports de Marseille qui ont fait appel à mon intervention en leur faveur, peuvent être assurés que je les défendrai énergiquement contre les actes d'une administration dont les tendances et le caractère vont être exposés devant les tribunaux.

Veuillez agréer, monsieur le rédacteur, l'assurance de mes sentiments les plus sincères et les plus dévoués.

J. MIRÈS.

LA DETTE ESPAGNOLE.

On lit dans la *Gaceta de los caminos de hierro* (*Gazette des chemins de fer*) de Madrid : « Nous apprenons que différents concessionnaires, directeurs et administrateurs des chemins de fer espagnols, se proposent d'adresser à M. le ministre de fomento et aux Cortès une adresse pour demander qu'on règle par une transaction équitable la question des dettes amortissables, qui tient la Bourse de Paris fermée aux nouvelles valeurs espagnoles, entravant ainsi la marche des entreprises qui ne peuvent plus, comme par le passé, placer facilement leurs actions et obligations, ce qui cause un grave préjudice ainsi qu'à leurs intérêts à l'achèvement des entreprises qu'ils ont pris l'engagement de mener à bonne fin. »

F. GRIMAUD.

CHRONIQUE

MADRID. — Le sénat vient d'adopter une loi qui autorise les sociétés industrielles françaises à ester en Espagne.

CHEMINS ANGLAIS. — On annonce qu'à partir du 1er mai, à l'ouverture de l'Exposition de Londres, le South Eastern railway Company accélérera son service de traversée entre Paris et Londres, et *vice versâ*, par la voie de Boulogne et de Folkestone, en en réduisant la durée à neuf heures et demie.

CHEMIN DE FER DE PONT-D'AIN A SAINT-CLAUDE. M. Bergeron, ingénieur, s'est chargé, moyennant la somme de 25,000 francs, de faire l'étude de la voie ferrée partant du chemin de fer de Lyon-Genève en suivant les vallées de Nantua, de l'Ange et de la Bienne jusqu'à Morez.

Les plans et devis devront être terminés cette année même.

La somme de 25,000 francs, honoraires de M l'ingénieur sera payée, moitié par l'arrondissement de Nantua, moitié par celui de Saint-Claude.

CHEMINS BELGES. — Le ministre des travaux publics vient d'annoncer la prochaine mise en adjudication des travaux d'établissement d'un chemin de fer d'Aerschot à Diest.

Le 21 avril a eu lieu, à Verviers, une réunion d'industriels de l'arrondissement de Liége, convoqués pour se prononcer sur l'utilité du chemin de fer de Liége vers Luxembourg par Spa, Stavelot et Ettelbruck.

Après une longue discussion, de laquelle ressortit l'importance du chemin de fer de jonction Belge-Grand-Ducal, au point de vue des nombreuses industries de la province de Liége, l'assemblée a décidé de charger une commission de rédiger et d'adresser aux Chambres une pétition énergique, réclamant comme indispensable la concession de cette ligne de chemin de fer dans la présente session législative.

Le 25 avril a eu lieu l'inauguration du chemin de fer de Morialmé à la frontière, et celle du chemin de fer de Charleville à Givet.

Le même jour, à Vireux, une commission nommée par le ministre des travaux publics de France, procédait à la réception des travaux de raccordement établis à Vireux, entre le chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse et la ligne de Charleville à la frontière belge. Le chemin de fer de Sambre-et-Meuse, après plusieurs années d'attente, se trouve donc enfin raccordé au réseau français.

— HOLLANDE. — Le budget des chemins de fer de l'État de 1862 vient d'être présenté à la seconde chambre. Le total de ce budget est de 15,605,925 fl. Les travaux se poursuivent régulièrement. Au sujet de l'exploitation, les sections se reliant aux chemins de fer existants et qui seront peut-être achevées l'année prochaine, le ministre désire entrer en négociations avec les administrateurs de ces chemins de fer. Cela a déjà eu lieu avec la direction d'une de ces lignes.

CHEMINS ITALIENS. — Le roi a approuvé les statuts de la Société anonyme du chemin de fer de Turin à Savone.

— Le gouvernement italien a autorisé la constitution de la Société anonyme du chemin de fer

de Plaisance à Crémone, la traction ayant lieu par force de cheval.

— Un arrêté du roi d'Italie du 2 mars 1862 autorise la Compagnie des chemins de fer livournais à émettre 100,000 obligations de 500 lires chacune, rapportant 3 0/0 d'intérêt et remboursables au pair par tirages en quatre-vingt-dix années. Les sommes à provenir de cette émission doivent être appliquées à rejoindre la ligne de Florence aux chemins de fer romains.

— Le ministre a soumis à la Chambre un projet de concession d'un chemin de fer de Bra à Alexandrie.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Une grande animation a régné cette semaine sur le marché industriel. Toutes les valeurs sont très-recherchées, et les affaires nombreuses.

On croit généralement à une campagne de hausse. Le bon marché des reports engage l'acheteur à conserver sa position, et les petits spéculateurs qui ne peuvent pas opérer sur les grandes valeurs du marché à terme, s'adressent au marché industriel, ce qui fait que nous avons à signaler une hausse générale.

Ainsi les actions des Petites Voitures sont cotées aujourd'hui 60 fr., ce qui constitue une hausse de 2.75. On espère que la solution des questions qui intéressent cette Compagnie ne se fera pas attendre longtemps, ce qui fait prévoir dans un avenir prochain des cours encore plus élevés.

Les Docks de Marseille, malgré l'appel de fonds de 125 fr. sur les actions non libérées, sont demandés à 530 fr.

Les actions de la Compagnie immobilière de Paris restent fermes à 140.25.

La Caisse Mirès a fermé à 140 fr., soit une hausse de 36.25 sur vendredi dernier.

Les actions de la canalisation de l'Ebre sont fermes à 132.50.

Le Crédit mobilier Espagnol continue sa course vers le cours de 600 fr. Quoique ces actions ne soient pas du domaine du marché industriel, nous ne pouvons nous empêcher de signaler la hausse constante de cette valeur. On a coté aujourd'hui le cours de 560, et l'on ferme de 557.50 à 558.75.

L'isthme de Suez reste ferme à 477.50; le Bonnard à 38.75; la ligne d'Italie (Simplon) à 155, et les Omnibus de Londres à 50.

Les autres valeurs restent cotées aux environs des cours de la semaine dernière.

N. DESTRIBAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Nous avons eu jour de vacances extraordinaires à l'occasion de l'ouverture de l'exposition universelle. L'empressement de l'Europe à répondre à l'appel de l'Angleterre, a produit un effet des plus satisfaisants, et en appréciant les progrès accomplis par l'industrie, on se console un peu de la stagnation actuelle, parce qu'on voit que quand les circonstances défavorables auront cessé de peser sur le commerce, le travail reprendra une activité nouvelle, secondée par le développement de l'outillage.

Cette grande fête de la paix présente donc un autre avantage que la constatation de la communion d'idées des producteurs de tous les pays. Les appréciations sont en général moins sombres, et l'on s'attend à une prochaine reprise. Ce n'est pas que le marché américain doit être bientôt rouvert à notre commerce, mais on espère que les conséquences de la guerre qui désole les Etats du Nord et du Sud vont être moins sensibles pour tous les pays intéressés, et que les espérances que fait concevoir la récolte donneront aux transactions un certain élan.

Le marché monétaire a vu des demandes assez suivies en raison même du chômage inattendu dont je viens de vous parler. En outre, il y a eu beaucoup de versements anticipés sur l'emprunt turc.

Quant à l'emprunt russe, bien que le Stock-Exchange soit peu favorablement disposé en sa faveur, peut-être pour des raisons extrafinancières; bien qu'on trouve le taux d'émission un peu élevé, il paraît [illegible] scriptions sont nombreuses, et que le [illegible] tion ne peut être mis en doute. L'argent afflue en effet sur notre place et cherche un emploi; il a une préférence incontestable pour les valeurs à revenu fixe et les fonds d'Etat. L'emprunt russe profite donc de cette disposition exceptionnelle et momentanée, qui diffère en tous points de celle que le public financier manifestait en 1856.

En résumé, l'emprunt turc a monté, et depuis deux jours, l'emprunt russe a baissé. Il fait maintenant 1/4 à 1/2 0/0 de prime. Il y a là peu d'attrait pour la spéculation.

Les fonds anglais sont fermes.

Les rapports du *Board of Trade* sont défavorables au point de vue de l'industrie cotonnière, et ne constatent qu'un faible progrès dans toutes les autres branches du commerce. La diminution pour le mois de mars 1862 comparé au même mois de 1861, est de 1,286,161 £. sur les exportations. Les exportations du premier trimestre de 1862 ont été de 26,423,703 £. contre 27,669,249 £. en 1861, soit une diminution de 1,245,486 £ ou à 0/0. Le mois de janvier était en augmentation; les mois de février et mars ont vu fléchir les exportations.

Nous restons donc dans une situation transitoire et expectante. Beaucoup d'argent, l'escompte à 2 1/2, et nos fabricants restent les bras croisés.

W. BURN.

BULLETIN COMMERCIAL.

Malgré le beau temps, les détenteurs de grains et de farines ne se décident pas facilement à baisser leurs prix; d'un autre côté, les acheteurs, ayant en espérance une récolte abondante, ne veulent pas consentir à payer le prix demandé; de là débats, ou plutôt abstention de la part des preneurs. La température pourra seule décider si la hausse doit prendre le dessus ou si au contraire la baisse doit prévaloir. Nous espérons, pour tout le monde, que les symptômes qui se sont montrés, en nous faisant pressentir une abondance tant désirée, ne disparaîtront pas pour faire place à un semblant de disette.

Cette température bienfaisante, qui a activé le développement des végétaux, a permis aussi, bien plus tôt qu'à l'ordinaire, d'engraisser les moutons. D'où vient l'empressement que l'on met à parcourir les campagnes pour faire des achats de laines; et la hausse s'est prononcée en faveur de cet article en suint. On suppose que les tontes des vallées devront se faire une quinzaine de jours plus tôt que l'an dernier.

L'épisode de la guerre américaine va faire un bouleversement dans la construction des navires. On conçoit à quel point cette question intéresse la métallurgie. D'après les on-dit, on ne se contenterait plus de cuirasser les navires de guerre, les bâtiments de transport disparaîtraient sous cette carapace de fer; on irait même jusqu'à barder les forteresses. Devant de pareilles inventions que faut-il penser? Sommes-nous revenus aux premiers siècles de notre histoire? Ou à force de trouver des moyens de défense anéantira-t-on les moyens de destruction? Les esprits avancés avaient pourtant confiance dans le raisonnement des peuples et dans la civilisation du dix-neuvième siècle pour détruire à jamais ce fléau qu'on appelle la guerre.

Décidément ces esprits sont trop avancés pour notre époque.

Nous nous sommes laissés aller à une petite digression philosophique, nous en demandons pardon à nos lecteurs.

Où en étions-nous? Je crois que c'est la fonte qui nous amena peu à peu au canon; bouchons-nous les oreilles et revenons à notre sujet.

Les transactions sur les métaux sont nulles; les affaires sont aussi réduites que possible: même physionomie sur le marché des bois, aucun achat n'est parvenu à notre connaissance.

CÉRÉALES. — La vente des farines de boulangerie est toujours très-difficile. La meunerie, tout en tenant ses prix, paraît cependant désireuse de vendre.

Mais il n'est guère possible d'engager les affaires sans faire quelques concessions sur les prix cotés, c'est-à-dire 66 fr. les choix; 64 à 65 fr. les bonnes qualités, et 61 à 63 fr. les farines de toutes provenances, le sac de 157 kil.

La baisse a continué aujourd'hui sur les farines six marques, et le livrable sur mai s'est surtout ressenti de l'influence du beau temps actuel.

On a cédé de gros lots en résiliation à 63 fr. 75 et 64 fr. Ce soir il y a des acheteurs à ce dernier prix.

Juin seul a été traité à 65 fr.

Les trois mois de juin, juillet et août ont été très-demandés à 65 fr. et on n'a pu en trouver qu'à 65 50; à ce dernier prix, il n'y a même que fort peu de vendeurs.

Blés. — Jusqu'à présent on ne peut pas apprécier exactement ce que sera le marché.

La meunerie paraît déterminée à ne rien faire si on ne lui vend pas en baisse de 1 franc.

Il est probable, cependant, que les transactions auront peu d'importance, car si la réserve est grande de la part de la meunerie, la culture ne montre pas non plus d'empressement.

Nous coterons donc les blés de choix 40 fr.; les premières qualités 38 à 39 fr.; les bonnes sortes 37 à 37 fr. 50 c.

En blés de commerce, nous ne pouvons citer d'affaires jusqu'à présent; il faut également regarder toute transaction comme impossible, si l'on ne fait pas une concession de 1 fr. sur les prix précédents.

Les offres sont rares et les Montereau, Sens et Joigny sont tenus nominalement de 37 à 38 fr., suivant qualités.

Rien de la Lorraine, seulement quelques lots de magasin, de qualités très-secondaires, tenus de 34 à 36 fr.

En blés exotiques on offrait de très-bonnes sortes rouges de la Baltique à 39 fr.; des Hongrie de 36 à 36 50; des Poméranie de 36 à 37 fr.; enfin des rouges d'été d'Amérique de 34 à 35 fr.

Nous ne connaissons pas d'affaires traitées jusqu'à présent.

Seigles. — Les seigles restent aux mêmes prix de 21 à 23 50 les 115 kil. en gare du Nord.

On prend quelques petites parties dans ces conditions.

Orges. — Les orges sont toujours dans la même position de 15 50 à 18 fr. les 100 kil. selon qualité, plus offertes que demandées.

Avoines. — Les offres d'avoines étaient aujourd'hui un peu plus nombreuses que la semaine dernière.

Les prix sont très-fermes et les porteurs d'échantillons ne veulent consentir à aucune concession.

Nous coterons donc les mêmes prix, savoir: les avoines de choix 30 50; les premières qualités de Beauce, de Brie 29 50 à 30 fr.; les avoines de Champagne 29 fr., et les avoines légères de 28 à 25 fr. 50.

A tous ces prix, les acheteurs montrent peu d'empressement.

LAINES. — On s'occupe déjà de l'article laine en suint. Les besoins paraissent pressants; car, après avoir payé dans le début des achats ces laines en suint à raison de 95 c. et 1 fr. le 1/2 kilogramme, on paie aujourd'hui 1 fr. 05 et 1 fr. 10, pris à la ferme, à la condition d'être immédiatement livré. Ces prix ont été et sont pratiqués dans la Brie. Dans le Soissonnais, on a débuté à 90 c., 95 c. et 1 fr. le 1/2 kilog., et ces cours s'appliquent aux premières laines dites de peaufuriers; l'année dernière, on avait payé couramment ces sortes 1 fr. 20 c. et 1 fr. 25 c. le 1/2 kilog. (*Echo agricole.*)

MÉTAUX. — *Cuivre.* — Le marché est complétement dépourvu d'animation, on cite à peine quelques petites affaires dues aux concessions des détenteurs. Cuivre d'Amérique 250 fr., du Chili 225 fr., minerai de Corocoro 230 à 232 fr. 50. — En Angleterre les prix sont toujours faibles.

Etain. — Stagnation complète en ce qui concerne ce métal. Le Banca est offert à 325 fr., les Détroits à 307 fr. 50., l'Anglais à 300 fr. — Hambourg conserve son prix de 75 fl.; à Londres on cite des offres au-dessous des prix officiels.

Plomb. — Les affaires sont aussi réduites que possible, les prix fléchissent. On paie 52 fr. à Paris les plombs français, belge et allemand, 52 fr. 50 les plombs d'Espagne.

Zinc. — Les efforts tentés pour soutenir l'article n'ont pas eu de succès et il semble que la hausse soit enrayée. Le zinc brut de Silésie est tenu de 48 fr. à 48 fr. 25 c. (*Ancre de Saint-Dizier.*)

N. DESTRIBAUD.

CHEMIN DE FER DE CETTE A MARSEILLE.

Nous nous empressons de mettre sous les yeux de nos lecteurs la lettre que les délégués des départements du Midi et du Sud-Ouest, compris entre Bordeaux et Marseille, ont remise entre les mains de S. Exc. M. le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce :

« Monsieur le ministre,

Les délégués des quinze départements compris entre Marseille et Bordeaux, ont l'honneur de soumettre à Votre Excellence les observations suivantes en réponse à la lettre qu'ont publiée dans le *Journal des Débats* les délégués du département du Gard sur la question du chemin de fer de Rodez à la Méditerranée.

Au fond, il s'agit ici du débat auquel donna lieu la mise aux enquêtes du tracé du chemin de Rodez à la Méditerranée, dont la mise aux enquêtes a si vivement ému le midi de la France et que Votre Excellence a suivi aussi avec toute l'attention qu'il mérite.

Cette question touche, en effet, à des intérêts si nombreux et d'une si haute importance, à des principes si solennellement reconnus par nos lois, qu'elle ne saurait être trop instruite par le gouvernement, afin de faire ressortir sous son véritable jour la situation de chacune des parties.

Et d'abord, sous le rapport numérique des populations qu'elles représentent, que trouve-t-on?

D'une part, est le département du Gard uni à une infime minorité de l'Aveyron et de l'Hérault. L'enquête, dans le département de l'Hérault, a réuni en faveur de la soumission de la Compagnie du Midi de Rodez jusqu'à Marseille, par Saint-Affrique, Lodève et Montpellier, les vœux de 291 communes, tandis que le tracé par le Gard n'a réuni que les vœux de 30 communes, placées sur son parcours. Cette petite minorité dont les enquêtes ont fait ressortir le peu d'importance relativement à l'ensemble des deux départements auxquels elles appartiennent, ne représente que des intérêts locaux, inféodés d'avance à la ligne qui les dessert. C'est même sans doute pour opérer une utile diversion que la Compagnie de la Méditerranée, après avoir si durement repoussé Lunel au profit de Gallargues, lors des enquêtes pour le chemin d'Aigues-Mortes, revient à cette première ville et paraît vouloir en faire le point de départ des nouvelles combinaisons auxquelles l'a obligée la soumission de la Compagnie du Midi.

D'autre part, sont tous les départements traversés par la ligne du chemin de fer du Midi, depuis Marseille jusqu'à Bordeaux.

Nos adversaires, pour dissimuler leur isolement, ont cherché à contester qu'il en fût ainsi, mais le fait leur est affirmé de la manière la plus éloquente par la qualité des signatures déposées au bas de cette lettre.

En présence de la soumission de la Compagnie du Midi, les départements du sud et du sud-ouest de la France sont tous unis par la grande idée d'établir de Marseille à Bordeaux le transit entre les deux mers; ils se passionnent pour elle et sont groupés autour de la Compagnie qui seule peut la réaliser avec succès.

Parmi eux, certains sont plus spécialement unis encore par leur situation même autour du chemin projeté de Rodez à Montpellier. Ce sont d'abord : l'Aveyron et l'Hérault, liés par leurs relations séculaires et dont les enquêtes viennent d'être si explicites; l'Aude, les Pyrénées-Orientales dont les intérêts viticoles se confondent dans cette question avec ceux de l'Hérault; le Tarn-et-Garonne et le Lot, qui entrevoient déjà des abréviations de parcours, possibles seulement au moyen du tracé de Rodez à la Méditerranée par Saint-Affrique et Lodève.

Il n'est donc pas permis de dire que des vœux de complaisance ont réuni sur le même terrain les quinze départements du Sud et du Sud-Ouest. S'il en était ainsi, d'ailleurs, pourquoi le Gard ne les inviterait-il pas aujourd'hui à émettre des vœux en faveur des propositions de la Compagnie de la Méditerranée? Nous sommes persuadés qu'il ne tentera pas même d'en faire l'essai.

Nous avons hâte d'en venir au côté sérieux de la discussion que nos adversaires n'ont pas même effleurée; c'est celui qui touche aux objections fondamentales que le comité de l'Hérault a adressées aux propositions de la Méditerranée. Il a établi en effet que les intérêts et les propositions de cette Compagnie sont en opposition avec les intérêts généraux, auxquels satisfont au contraire le chemin littoral de Cette à Marseille, et le chemin de Rodez à la Méditerranée par l'Hérault.

Dans la question des houilles, est-il besoin d'insister pour faire ressortir sa fausse position? L'intérêt des mines de la Grand'Combe qui se confond avec les siens sera toujours un obstacle à celui des mines de Graissessac et d'Aubin, et le chemin appelé à transporter leurs charbons sur le littoral ne peut être placé avec avantage qu'aux mains d'une autre compagnie. Ces intérêts particuliers s'opposent donc à ce qu'elle donne une solution à cette grande question des houilles, une des plus importantes que soulève le tracé de Rodez à la Méditerranée par l'Hérault, car elle touche à la fois à la prospérité de l'industrie, au développement de la navigation française dans la Méditerranée, et à notre prépondérance politique et commerciale dans cette mer.

Dans la question du transit entre les deux mers, la Compagnie de la Méditerranée n'est pas moins impuissante à réaliser cette grande entreprise : ses intérêts sont bien plutôt de dévier, en faveur de sa ligne principale du sud au nord, une partie du mouvement commercial de Marseille vers Bordeaux, que de chercher à le développer comme le ferait la Compagnie du Midi. Toutes les propositions de la Méditerranée ne réussiront d'ailleurs jamais à éviter les ruptures de charge, les changements de ligne; elle ne fondera jamais l'unité de vue et d'action indispensables au succès d'une entreprise aussi avantageuse que la réunion directe de Bordeaux à Marseille.

Dans la question des deux voies nécessaires pour desservir le port de Marseille, elle refuse toute satisfaction. Cette indispensable nécessité si bien démontrée par les événements de la guerre d'Italie, par les encombrements et par les diverses suspensions de transports des deux dernières années, est, par le fait, niée par elle.

Bien plus, une des propositions de la Compagnie nous éclaire sur ses véritables intentions. Non-seulement la nouvelle rectification de Lunel au Pas-des-Lanciers continuera à faire passer tout le mouvement d'entrée et de sortie du port de Marseille par le tunnel de la Nerthe; mais elle demande de plus la concession de l'unique petit tronçon qui permet d'établir la seconde voie distincte de l'est à l'ouest que propose la Compagnie du Midi, bien sûre, quand elle le possèdera, d'empêcher toute concurrence et toute Compagnie rivale de pénétrer à Marseille sans passer par ses exigences. C'est le petit embranchement le long de la mer entre la gare maritime et la station de l'Estaque.

Ne devient-il pas évident que la Compagnie de la Méditerranée n'a en vue qu'une seule préoccupation : empêcher une autre Compagnie de pénétrer dans Marseille?

La Compagnie de la Méditerranée voudrait-elle établir en principe qu'on ne peut pénétrer sur ce qu'elle appelle le territoire de son réseau? Une pareille prétention d'intérêt privé en face d'aussi grands intérêts publics paraîtra si monstrueuse qu'il suffira de la mettre en évidence pour qu'elle soit à l'instant repoussée

Nous avons la ferme confiance que la libre concurrence à laquelle la France doit de si grands bienfaits et qui est aujourd'hui notre droit commun prévaudra contre les monopoles dont nos lois ont proscrit le rétablissement.

Sans entrer davantage dans l'examen des autres objections faites à la soumission de M. Talabot, et qu'on n'a pas même essayé de combattre, nous croyons cependant devoir dire quelques mots de la situation que font au gouvernement les nouvelles propositions de la Compagnie de la Méditerranée :

Dans le cas où l'État ne contribuerait en rien dans la dépense pour la ligne de Lunel au Pas-des-Lanciers, il n'en est pas de même pour les deux tracés de Millau à Lodève par Saint-Affrique et de Millau à Lunel par le Vigan.

La concession de ces deux lignes, aux conditions de la loi de 1842, mettant, dans le cas particulier qui nous occupe, environ les 3/4 de la dépense à la charge de l'État, celle-ci ne s'élèvera pas à moins de 71 millions 1/2 pour le tracé par le Gard, et à 43 millions pour le tracé par l'Hérault. Est-il un esprit sérieux qui puisse admettre que l'État consentira ainsi à s'imposer, pour sa seule part, une dépense de 80 millions pour construire à la fois en montagne deux chemins voisins et presque parallèles?

Aussi est-ce la raison qui nous fait considérer cette partie de la soumission de M. Talabot comme bien plus spécieuse que sérieuse.

Une fois l'ajournement décidé, cette soumission se réduit à la construction d'une seule ligne; et, dans ce cas, l'enquête qui vient d'avoir lieu sur les deux tracés du chemin de Rodez à la Méditerranée a surabondamment démontré que celui par l'Hérault proposé par la Compagnie du Midi, avec ses prolongements jusqu'à Graissessac, Agde, Cette, Montpellier et Marseille par le littoral, dessert le plus grand nombre d'intérêts généraux et locaux, et qu'il est réclamé par l'immense majorité des populations.

Nous sommes donc en droit d'affirmer avec plus d'autorité que jamais que les propositions de la Compagnie de la Méditerranée tendent à la conservation de tous les monopoles qu'elle a réussi à se constituer.

Dans cette situation, nous soutenons les propositions de la Compagnie rivale, dont l'intérêt est solidaire du nôtre, et qui donne une juste satisfaction à nos vœux et à nos espérances.

C'est dans ce but que nous demandons au gouvernement qu'il veuille bien mettre aux enquêtes ses propositions concurremment avec celles de la Méditerranée.

Nous ne comprendrions pas que l'on pût re-

fuser aux populations du Midi une satisfaction aussi légitime, et nous avons la confiance qu'elle leur sera accordée.

Que la Compagnie de la Méditerranée obtienne de rectifier son réseau par la concession de Lunel à Arles et au Pas-des-Lanciers ; qu'elle demande également la concession du seul tracé de Millau à Lunel, nous y applaudirons, pourvu qu'elle ne mette pas obstacle aux projets qui répondent à nos besoins et à nos espérances.

Elle prouvera ainsi que nous nous sommes mépris sur ses intentions, et nous serons les premiers à revenir de nos jugements.

Qu'on ne perde pas de vue dans tous les cas que les dernières propositions de M. Talabot lui ont été, pour ainsi dire, arrachées par la force des circonstances ; qu'elles sont la conséquence directe de celle de la Compagnie du Midi, et qu'elles ne se sont produites qu'au dernier moment, ce qui prouve sa froideur et sa prévention à l'égard du chemin de Rodez.

Cette situation nous donne la confiance que la soumission de la Compagnie du Midi ne peut être repoussée sans avoir passé par l'épreuve des enquêtes, et qu'après avoir si bien compris les instincts et les vrais intérêts du Midi et de la France entière, cette Compagnie devra être appelée à leur donner satisfaction.

Nous terminerons par une simple réflexion : c'est qu'il serait peu digne de voir dans une réunion d'hommes aussi considérables que ceux qui signent cette lettre, des partisans ou des adversaires d'une Compagnie ; leur position répond d'avance à de telles insinuations dont on aurait pu se dispenser.

Le seul mobile de leur conduite est l'intérêt général et la défense des vrais principes sur lesquels repose la prospérité matérielle de la France.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'expression des sentiments respectueux de vos bien humbles et respectueux serviteurs.

MM.

Massablau, député de la Haute-Garonne ; de Perpessac, député de la Haute-Garonne, ancien maire de Toulouse ; A. de Tauriac, député de la Haute-Garonne ; Bories, adjoint au maire de Toulouse et conseiller général de la Haute-Garonne ; Genié, président du tribunal de commerce de Villefranche (Haute-Garonne) ; V. Piccioni, membre du conseil général de la Haute-Garonne et délégué de la ville de Revel ; Curé, député de la Gironde et membre du conseil municipal de Bordeaux ; Basse, président de la chambre de commerce et membre du conseil municipal de Bordeaux ; Herbert Prom, membre de la chambre de commerce de Bordeaux.

Le marquis de Galliffet, membre du conseil général des Bouches-du-Rhône et officier d'ordonnance de l'Empereur ; Garnier, maire de la ville des Martigues ; Bloudel, premier adjoint au maire des Martigues et conseiller de l'arrondissement d'Aix ; Alphonse Hardon, entrepreneur général du canal de Suez, et propriétaire à Saint-Louis (Bouches-du-Rhône) ; Hippolyte Peut, propriétaire à Saint-Louis (Bouches-du-Rhône) ; Gustave Levat, ingénieur directeur des salines et usines de produits chimiques de la Société Henry Merle et compagnie, en Camargue ; marquis de Chaumont-Quitry, président du conseil d'administration de la Société anonyme des Ports de Marseille, député au Corps législatif ; Léon Vidal, négociant à Marseille, porteur d'une pétition adressée à l'Empereur par environ 10,000 commerçants marseillais ; Digoin, maire de Saintes-Maries (Bouches-du-Rhône.)

Achille Jubinal, député des Hautes-Pyrénées ; Etcheverry, député des Basses-Pyrénées et délégué du conseil municipal et de la chambre de commerce de Bayonne ; Larrabure, député des Basses-Pyrénées ; Peuin, président de la chambre consultative de Pau.

Comte Joachim Murat, député et délégué du Lot ; Saint-René Taillandier, professeur à la Faculté des lettres de Montpellier ; Labordette fils, président du tribunal de commerce de Pau ; Emile Léon, membre de la chambre de commerce de Bayonne ; Alexandre Calmel, adjoint au maire de Cahors ; E. Cavaignac, adjoint au maire de Cahors ; de Cornély Trudhomme, aide de camp du maréchal Canrobert (Lot).

Alquié Bouffard, maire de Castres et membre du conseil général de Tarn ; Combes, président de la chambre consultative et ancien président du tribunal de commerce de Castres ; Hippolyte Cruzes, membre du conseil municipal d'Albi et du conseil général du Tarn ; Fau, conseiller municipal, juge au tribunal de commerce et membre de la chambre consultative de Castres ; Fourgassié, président du tribunal de commerce, membre de la chambre consultative et du conseil municipal de Castres ; Emile Soulié, ingénieur civil et délégué de Castres.

Prax-Paris, maire de Montauban et membre du conseil général de Tarn-et-Garonne ; Doumerc, président de la chambre consultative de Montauban ; Teyssier, banquier à Moissac et délégué du conseil municipal.

Roulleaux-Dugage, député et ancien préfet de l'Hérault ; Doumet, député de l'Hérault et maire de Cette ; Cazelle, député et membre du conseil général de l'Hérault ; Jules Pagézy, maire de Montpellier et membre du conseil général de l'Hérault ; Henri Marès, membre du conseil municipal de Montpellier et du conseil général de l'Hérault ; Rey de Bellonnet, délégué de Florensac.

A. d'Albénas, propriétaire, membre du conseil municipal de Montpellier et du conseil général de l'Hérault ; E. Berard, doyen de la Faculté de médecine de Montpellier ; Boulsin, délégué de Clermont-l'Hérault ; Bénard, capitaine d'état-major en retraite (Hérault) ; Bertrand aîné, ancien membre du conseil municipal de Béziers.

V. de Bonald, ancien maire de Montpellier et membre du conseil général de l'Aveyron ; Bénézech, président du tribunal de commerce de Cette ; J. Bertin, membre de la chambre de commerce de Montpellier ; Boissière, fils aîné, président du tribunal de commerce et des prud'hommes de Clermont-l'Hérault ; Besson, maire de Pézénas ; A. Coffinières, avoué à la Cour impériale de Montpellier.

L. Coffinières, général commandant de l'Ecole polytechnique, délégué de l'Aude ; A. Conneau, délégué de Florensac (Hérault) ; C. Cambon, propriétaire, membre du conseil général de l'Hérault ; J. Cambon, propriétaire à Montpellier ; Castelnau, négociant à Montpellier ; F. Glaize, président de la chambre de commerce et membre du conseil général de l'Hérault ; Coste-Floret, membre du conseil général de l'Hérault et maire d'Agde ; Cuillé, président du tribunal de commerce de Pézénas ; H. Calvet, président du tribunal de commerce de Lodève ; Daurel, ancien président du conseil d'arrondissement de Béziers ; Donnadille, membre du conseil général de l'Hérault ; E. Espéronnier, conseiller à la Cour impériale et membre du conseil général de l'Hérault ; Roger Espéronnier, ancien chancelier de la mission de France à Saint-Pétersbourg (Hérault) ; Fraisse, propriétaire, délégué de Pomerols (Hérault).

Dabeaux, député et ancien préfet de l'Aude ; Roques-Salvaza, député de l'Aude et maire de Carcassonne ; Anduze-Faris, ancien député, conseiller général de l'Aude et maire de Chalabre ; Camille Barrière, bâtonnier de l'ordre des avocats et membre du conseil municipal de Castelnaudary ; Félix Bataille, négociant, membre du conseil municipal et ancien président du tribunal de commerce de Castelnaudary ; E. Lades-Gout, maire de Pennautier et secrétaire de la Société d'agriculture de l'Aude ; Caldairou, négociant, ancien président du tribunal de commerce et membre du conseil municipal de Castelnaudary.

Eugène Castel, banquier, membre du conseil général de l'Aude ; Claroux, banquier, à Limoux ; L. Coffinières, notaire à Castelnaudary ; Commez, président de la chambre consultative et ancien président du tribunal de commerce de Limoux ; Couzinier, négociant (Aude) ; J. Cazel, avocat (Aude) ; G. Detours, maire de Limoux et membre du conseil général de l'Aude ; Labat, avocat, adjoint au maire de Carcassonne ; Narbonnès, avocat, membre du conseil d'arrondissement et du conseil municipal de Narbonne ; B. Mandoul, neveu, manufacturier à Carcassonne.

O. de Rollan du Roquan, membre du conseil municipal de Carcassonne ; Pinet, maire de Quillan (Aude) ; Rozier, président du tribunal de commerce de Narbonne ; F. de Vésian-Rodière, maire de Castelnaudary, et membre du conseil général de l'Aude.

Henry Merle, gérant de la Compagnie des produits chimiques et salinière d'Alais et de la Camargue (Gard) ; Renouard et Cie, gérant des salines du Midi (Gard) ; Becq, maire de Saint-Pierre, maître de forges et secrétaire de la chambre consultative de Foix ; Borrelly, avocat à Pamiers ; Cassas, ancien avocat général à la Cour de Toulouse et avocat à Pamiers ; Dominique Espy, maître de forges et membre du conseil général de l'Ariége ; Marcadier, maire de Foix ; Fersouly, premier adjoint au maire de Foix et délégué de l'Ariége ; Gaudron, adjoint au maire de Foix et délégué de l'Ariége ; Laville, maire de l'Herm, délégué de l'Ariége ; Laprix, maire de Pamiers et délégué de l'Ariége ; Massip, délégué de la ville de Foix ; Ch. Meunier, négociant à Foix ; docteur Ruffié, propriétaire de mines de fer et délégué de l'Ariége ; A. Videt, propriétaire à Foix.

De Parieu, député du Cantal ; Girou de Buzareingues, député et président du conseil général de l'Aveyron ; Calvet-Rognlat, député de l'Aveyron ; Rozier, maire de Rodez ; Auzouy, juge d'instruction et membre du conseil général de l'Aveyron, délégué de Rodez ; Léon Castan, maire et président de la chambre consultative de Saint-Affrique ; E. Carrière Montgézian, ingénieur civil, délégué de Saint-Affrique ; David-Delure, président du tribunal de commerce et adjoint au maire de Saint-Affrique ; A. Jugla, chef de bureau au ministère de l'intérieur, propriétaire dans l'arrondissement de Saint-Affrique.

De Laumière, colonel commandant l'artillerie à cheval de la garde et membre du conseil général de l'Aveyron ; C. Maizan, conseiller général et délégué de l'Aveyron ; Achille Villa, maire de Millau et membre du conseil général de l'Hérault ; Hercule Tournal, membre du conseil municipal et délégué de la ville de Rodez ; N. de Mazarin, délégué de Camarès (Aveyron) ; J. Regnès, avocat, attaché au ministère de l'intérieur et délégué du canton de Camarès.

Calmette, conseiller à la Cour de cassation et vice-président du conseil général des Pyrénées-Orientales ; Remy Jacomy, maître de forges et membre du conseil général des Pyrénées-Orientales ; Charles Lazerme, conseiller général pour le canton de Perpignan ; Stephan Bedos, bâtonnier de l'ordre des avocats de Perpignan ; Bassou, juge au tribunal de commerce de Perpignan ; Dorche, avocat, membre du conseil municipal de Perpignan ; Pierre Garetta, ancien juge au tribunal de commerce de Perpignan.

A. Lloubes, membre du conseil général des Pyrénées-Orientales, ancien maire et membre du conseil municipal de Perpignan ; Nicolas, négociant à Rivesaltes, délégué des Pyrénées-Orientales ; Pams, négociant armateur à Port-Ven-

dres ; Prax, juge au tribunal de commerce de Perpignan, délégué des Pyrénées-Orientales.

Alphonse Pelletier, président du tribunal de commerce et membre de la chambre consultative d'Agen ; Grasset, conseiller à la Cour impériale de Montpellier et membre du conseil général de l'Hérault ; Gervais, ingénieur des salins du Midi à Montpellier ; Paul Gervais, délégué de Bédarieux ; Antonin Jourdan, membre de la chambre consultative de Lodève ; Amouroux, maire de Gignac (Hérault) ; A. Lugagne-Delpont, délégué de Clermont-l'Hérault ; E. Du Lac, membre du conseil général de l'Hérault et délégué de la commission d'enquête ; Ernest Leenhardt, négociant à Montpellier ; Lagarrigue, banquier et vice-président du tribunal de commerce de Béziers ; Mellet, ingénieur civil, délégué de Lodève ; Martin, membre du conseil municipal de Béziers et vice-président de la commission centrale de statistique ; Casimir Maistre, président de la chambre consultative de Clermont-l'Hérault ; Paul Marès, docteur en médecine à Montpellier et secrétaire de la Société de météorologie de France ; Dellon, ingénieur des ponts et chaussées, membre du conseil municipal de Béziers.

Piétri, conseiller à la cour impériale de Montpellier, membre du conseil général de l'Hérault ; Peitavin, conseiller à la Cour impériale et conseiller municipal à Montpellier ; H. Parézy, membre de la chambre de commerce de Montpellier ; de Ricard, conseiller général de l'Hérault ; Portefaix, docteur en médecine, délégué de Lodève ; Gustave Banchin de Masclas, propriétaire à Montpellier, délégué de l'Hérault ; Rigaud Caussat, président du tribunal de commerce d'Aude (Hérault) ; J. Riben, membre de la chambre de commerce de Montpellier ; Bonneville, maire de Clermont-l'Hérault ; Rieunier-Vivarès, ancien président du tribunal de commerce de Cette et délégué de l'Hérault ; Benjamin Rouquet, conseiller d'arrondissement de Clermont l'Hérault ; Rozier, notaire, délégué de Béziers ; Reboul-Costes, ancien député, délégué de Béziers ; A.-B. Simon, ingénieur, gérant des mines de Graissessac (Hérault) ; P. Teisserenc, maire de Lodève ; Teisserenc-Valat, président du tribunal de commerce de Montpellier ; Paulin Théron, notaire, maire de Bédarieux ; Louis Tissié, membre du conseil municipal de Montpellier, délégué de l'Hérault ; Jules Teisserenc, fabricant de draps à Lodève ; Aimé Vitalis, ancien président du tribunal de commerce de Lodève ; Vernière, maire d'Aniane (Hérault) ; Édouard Vivarès, conseiller municipal de Cette ; Vallié, docteur en médecine, membre du conseil général de l'Hérault ; Vallot, membre du conseil municipal de Lodève.

Baron de Berthezène, délégué de Montpellier, propriétaire ; Léon Benesech, président du tribunal de commerce de Cette ; Verrière fils, adjoint au maire de Florensac ; Léon Roux, juge au tribunal de commerce de Cette ; comte Olivier de Serres, propriétaire à Mèze (Hérault) ; Édouard Marès, membre du conseil municipal de Cette ; Costo, membre de l'Institut, délégué de Montpellier ; de Courtois, ancien député, membre du conseil général de l'Aveyron et délégué de Saint-Affrique.

En nous adressant cette lettre, MM. les délégués nous font observer que de nombreuses et importantes adhésions leur arrivent tous les jours et qu'il en sera publié une liste supplémentaire avant la réunion du comité consultatif des chemins de fer, qui a été remise au 3 mai prochain.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Lettre à S. Exc. M. le ministre des travaux publics en réponse aux observations de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Monsieur le ministre,

La question du chemin de fer de Cette à Marseille a fait de bien grands progrès, je ne dis pas seulement depuis que j'ai eu l'honneur d'en entretenir il y a un an, pour la première fois, Votre Excellence, mais depuis que MM. Talabot et Chaperon vous ont adressé leurs premières observations contre ce projet, et qu'à mon grand regret, pour eux, ils en ont saisi l'opinion par la publication de la lettre qu'ils vous ont adressée le 6 janvier dernier.

C'est le propre de ces questions qui embrassent de vastes horizons ; elles étonnent d'abord, elles inspirent des craintes ou des défiances, mais, à mesure qu'elles sont mieux comprises, elles font un rapide chemin.

Ces réflexions me sont inspirées par la nouvelle lettre de M. Talabot, datée du 8 avril, que je lis dans tous les journaux et qu'il adresse à M. Piérard, membre de la commission du Comité consultatif des chemins de fer.

J'y vois en effet que, sauf le souterrain de la Nerthe et ses abords, M. Talabot offre aujourd'hui d'exécuter aux frais de sa Compagnie exactement ce qu'il appelait, il y a quatre mois, un second chemin de Cette à Marseille.

Encore un effort, et nous serons entièrement d'accord, et le combat finira faute de combattants. Je le désire bien sincèrement, car personne n'apprécie mieux que moi M. Paulin Talabot, personne n'a plus d'estime pour sa capacité, pour sa volonté persévérante et pour les travaux auxquels son nom est associé.

M. Sorell, directeur de notre Compagnie, s'est chargé de réfuter les observations de détail groupées dans le mémoire joint à la lettre de M. Talabot. C'est un travail indispensable, car il ne faut pas laisser à des erreurs manifestes le privilége de s'ériger en vérités, faute de contestation.

Mais, si Votre Excellence le permet, je prendrai ici la question à un autre point de vue. En l'état où l'ont amenée aujourd'hui les dernières propositions de M. Talabot, il importe fort peu de savoir si nous ne transporterons que 23,000 tonnes de sel, ou 25,000 tonnes de houille, ou pour 43,195 fr. de bestiaux, ou si Barcelone expédiera seulement 27,000 tonnes à Marseille *par année*. (Les lignes de Cette et de Bayonne en transportent 6,000 *par jour*.) Tout cela me semble hors de propos, et je suis peiné de voir des hommes qui ont si puissamment contribué au développement des chemins de fer en France et à l'étranger, et qui ont vu et réalisé les merveilles de transformations qui se sont produites dans toutes les contrées desservies par des voies de fer, méconnaître ainsi l'importance de leurs propres œuvres, et, par une statistique de fantaisie, dire à cette marée montante, qui signale la présence d'un chemin de fer : « Tu n'iras pas plus loin ! »

Je n'insisterai donc pas sur les deux précédentes lettres de M. Talabot, celles des 6 janvier et 24 mars, et je n'en parlerai que pour marquer les étapes qu'il a successivement franchies, en prenant le temps de la réflexion, pour arriver aux propositions que contient sa lettre du 8 avril présent mois.

Dans sa lettre du 6 janvier, M. Talabot dit avoir attendu la communication officielle de nos propositions *pour prendre cette question au sérieux*.

Cette communication obtenue, il établit « que notre tracé traverse des contrées désertes ; qu'il est submersible par les crues du Rhône sur une très-grande longueur ; qu'il serait exposé à des interruptions fréquentes par suite de la multiplicité des ponts-tournants ; qu'il coûterait 70 millions ; que notre gare dans Marseille est inadmissible ; que le produit de notre ligne n'excéderait pas 10,000 fr. par kilomètre ; qu'elle est sans *aucune utilité* ; qu'elle serait *ruineuse* pour la Compagnie du Midi elle-même, onéreuse pour l'Etat, et sans aucun résultat pour les intérêts généraux du pays ; que ce serait courir de bien gros risques pour un bien mince intérêt, si tant est qu'il y ait un intérêt quelconque engagé dans la question que soulève, d'une manière si imprévue et si inconsidérée, la Compagnie du Midi ; enfin, que la prétention de cette Compagnie, de diriger par son chemin le transit de l'Océan à la Méditerranée, ne soutient pas l'examen. »

Je cite textuellement, et pour ne pas faire descendre la discussion du niveau où je veux la maintenir, je m'abstiens de mentionner les autres critiques où se trouvent accumulées des qualifications telles que celles-ci : *considérations sans aucune valeur*, *hypothèses injustifiables*, *chiffres très-hasardés*, *solutions inadmissibles*, et où l'on finit par dire « que la question ne méritait pas même l'instruction préparatoire à laquelle elle donne lieu en ce moment. »

Le temps qui, à notre époque, marche vite, s'est chargé de faire justice de ces assertions sommaires.

Dans sa lettre du 24 mars, M. Talabot avait déjà offert d'exécuter : ou un chemin d'Arles à Lunel, ou une ligne de Lunel au Pas-des-Lanciers, en deçà du souterrain de la Nerthe ; de plus, « au cas où le gouvernement croirait devoir concéder (je continue à citer textuellement) les *deux lignes* de Lunel et de Montpellier à *Millau*, le conseil de la Compagnie de la Méditerranée consentirait à se charger de la ligne de Montpellier à Millau aux conditions posées par la Compagnie du Midi. »

Ainsi l'on propose deux lignes, partant toutes deux du souterrain de la Nerthe pour se rendre à Millau.

Tous ses tracés représentent un parcours de 504 kilomètres et une dépense de 185,500,000 francs, et cela, pour combattre une ligne simple, droite et directe de 160 kilomètres, qui ne doit pas produire 10,000 francs par kilomètre, selon ceux qui la repoussent énergiquement, « qui est sans aucune utilité, qui serait ruineuse pour notre Compagnie, onéreuse à l'État », ligne qu'on appelle un second chemin sur Marseille, tandis que c'est tout simplement et bien réellement un premier chemin de Bordeaux à Marseille venant se souder, pour les compléter en les fécondant, aux deux chemins qui, partant tous deux de Marseille, se dirigent, l'un sur Lyon et Paris, l'autre sur Toulon et Nice. — Cette ligne complémentaire de Cette à Marseille ne fait donc que réaliser pour le sud-ouest de la France et pour l'Espagne ce que la ligne de Toulon fait pour le Sud-Est et pour l'Italie ; elle laisse intact à la Compagnie de la Méditerranée son double monopole sur Lyon et Paris par la Bourgogne et le Bourbonnais ; sans parler même des nombreux rameaux que cette ligne jette déjà ou qu'elle va jeter sur les Alpes, sur le Dauphiné, sur la Savoie, sur le Jura,

embrassant dans son vaste périmètre tout le littoral de la Méditerranée depuis Marseille jusqu'à Nice, et de là les deux frontières d'Italie et de Suisse. Tant de lignes et tant de territoires constituent pourtant à la Compagnie de la Méditerranée un assez bel empire, et on a lieu d'être surpris de ce qu'au moment où le nombreuses ramifications que je viens d'énumérer étendent leur action sur une surface de 150,000 kilomètres carrés, la Compagnie de la Méditerranée, non contente de s'introduire dans le réseau de l'Est par sa ligne sur Belfort, et sur le réseau central d'Orléans par sa ligne du Bourbonnais, vienne revendiquer, comme un de ses domaines, tout le littoral de la Méditerranée entre Cette et Marseille, puis toute la région du centre méridional par Rodez, en traversant la ligne d'Agde à Lodève, qui fait partie de notre réseau.

Certes, si je voulais pour un instant me permettre d'employer le langage de mes adversaires, je serais bien autorisé à dire ici qu'une telle ambition ne paraît pas sérieuse, mais je puis de moins dire tout simplement que cette prétention est peu logique, et peu conforme au principe du respect des réseaux auquel on donne tant d'extension.

Toutes ces propositions de lignes nouvelles n'ont pas ébranlé le terrain solide sur lequel notre Compagnie s'est placée, en proposant une ligne de Cette à Marseille par le littoral, avec son annexe naturelle d'une ligne de Rodez à la Méditerranée, par Montpellier et Lodève. Nous avons la conviction d'avoir fait une chose éminemment utile aux intérêts généraux du pays, aux intérêts de tous les départements méridionaux; nous n'avions conséquemment rien à ajouter à la soumission que nous avons eu l'honneur de remettre à Votre Excellence au mois de mai 1861.

Nous n'avons même pas répondu à la lettre de M. Talabot, du 24 mars dernier, qui résumait les propositions que nous venons d'analyser.

Malgré notre silence, M. Talabot, qui avait d'abord jugé que « la question engagée par la Compagnie du Midi d'une manière aussi inconsidérée ne méritait même pas une instruction préparatoire, » vient, par sa lettre du 8 avril à M. Piérard, rendue publique, d'enchérir encore sur ses propositions du 24 mars, et il offre aujourd'hui « d'exécuter à la fois *deux lignes*, de Lunel à Arles et de Lunel au Pas-des-Lanciers; puis un embranchement entre la gare maritime de Marseille et la station de l'Estaque. »

Ainsi, dans le court espace de trois mois, du 6 janvier au 8 avril, voici donc que M. Talabot, après avoir traité si dédaigneusement notre projet, arrive, pour le combattre, à proposer un chemin de Cette à Marseille, entièrement nouveau, sauf les 8 kilomètres du Pas-des-Lanciers à l'Estaque, dans lesquels se trouve compris le souterrain de la Nerthe, — et cela ne lui suffit pas encore; il y ajoute un embranchement sur Arles, afin qu'il y ait *trois* communications entre Lunel et Marseille: communication actuelle par Tarascon, seconde communication par Arles, troisième communication par le Pas-des-Lanciers! Et il joint à tout cela *deux* chemins sur Millau et Rodez, l'un par le Vigan, l'autre par Lodève!

Les obstacles des ponts-tournants sur le petit et le grand Rhône, les dangers de submersion par les crues, l'insuffisance des produits qui ne peuvent pas dépasser 10,000 fr. par kilomètre, l'impossibilité d'une gare dans le voisinage des docks et des nouveaux bassins de Marseille, en un mot tout ce qui rendait notre projet inadmissible, tout cela disparaît; car tous ces inconvénients, s'ils étaient réels, se retrouveraient dans la dernière soumission de M. Talabot, avec ces circonstances aggravantes:

1° Que, suivant le projet de M. Talabot, le Rhône est traversé sur un point où les crues sont plus élevées de 2 mètres que sur la ligne du littoral;

2° Que l'encombrement possible du souterrain de la Nerthe n'est pas évité;

3° Que le parallélisme, que l'on reprochait à notre ligne, n'est réel que dans le tracé de M. Talabot par Saint-Gilles, et n'existe à aucun degré dans la ligne du littoral, celle-ci étant éloignée de plus de 40 kilomètres de Beaucaire, tandis que Saint-Gilles n'en est qu'à 20 kilomètres. Je fais remarquer, de plus, que le tracé du littoral est le seul qui permette de desservir tous les salins du Midi, le seul aussi qui aura le mérite de desservir le port Saint-Louis et les bouches du Rhône, qui restent toujours béantes sans pouvoir fonctionner.

J'arrive au reproche qui nous est fait de chercher à renverser le système des réseaux constitués par le gouvernement en 1857 et 1859, et à la prétendue tentative d'envahissement que l'on présente comme l'unique but de la Compagnie du Midi.

Il est indispensable, monsieur le ministre, que, pour bien établir les situations respectives de la Compagnie de la Méditerranée et celle du Midi, je rompe le silence que je m'étais imposé sur toutes les négociations qui ont précédé les mesures de 1857 et 1859, à l'endroit des chemins de fer. Pour ne pas contrarier les vues du gouvernement, j'ai, tour à tour, accepté le rôle d'envahisseur et celui de vaincu. Nous ne nous sommes pas plus inquiétés des clameurs de ceux qui craignaient d'être absorbés par notre Compagnie, que des chants de victoire qui ont éclaté à la signature des conventions de 1857, conventions qui excluaient absolument la Compagnie du Midi du partage du Grand-Central et de la concession du Bourbonnais. Pendant six mois, vous le savez, monsieur le ministre, des négociations se sont suivies avec moi, et, pour la plus grande partie, sans que j'aie eu à en prendre l'initiative, en vue d'ajouter au réseau du Midi, non-seulement une grande partie des lignes du Grand-Central, mais encore la ligne du Bourbonnais. Il entrait dans les vues du gouvernement de ménager les relations si importantes de Marseille et de la Méditerranée avec Paris et avec toute la région du nord-ouest et du nord-est de la France comprise entre la Loire, la Manche et les frontières de Belgique, d'Allemagne et de Suisse. On considérait comme périlleux, compromettant pour l'avenir du pays, de concentrer, dans les mêmes mains, toutes les relations commerciales, industrielles, stratégiques de ce vaste quadrilatère (plus de la moitié de l'empire), avec le bassin de la Méditerranée, avec l'Europe méridionale, avec l'Afrique, avec l'Asie. Le gouvernement voulait un contre-poids, et nous offrait la ligne du Bourbonnais, dont un tiers appartenait au Grand-Central, et les deux autres tiers aux Compagnies de Lyon et d'Orléans. Le tiers de cette dernière devait être échangé contre des compensations qui lui auraient été données sur d'autres parties de son réseau. Nous aurions eu, ainsi, les deux tiers de la ligne du Bourbonnais, et, en outre, ce qui était essentiel au point de vue du gouvernement, l'exploitation entière.

Si nous avions plus écouté les conseils de l'ambition, de l'esprit d'envahissement qu'on nous suppose, que ceux du calcul et de la prudence, nous aurions accepté sans examen, comme la Méditerranée l'a fait plus tard, les brillantes perspectives qu'on nous montrait. Nous n'en avons rien fait: après trois mois d'études, nous avons reculé devant les énormes dépenses que ces adjonctions à notre réseau allaient nous imposer; nous avons dû refuser ces concessions.

La Compagnie de la Méditerranée s'en est emparée triomphalement, en 1857. Mais la roche Tarpéienne n'était pas loin! En 1859, la ruine était imminente, et, pour y parer, il a fallu que le gouvernement, dans sa haute bienveillance, consentît à reviser les contrats imprudemment acceptés un an auparavant. De là le partage des chemins de fer en deux réseaux, et la garantie d'intérêt qui a mis à la charge du Trésor public toutes les dépenses qui nous avaient justement effrayés.

Le gouvernement, dans sa sollicitude pour les contrées qui réclamaient le bienfait des voies ferrées, a subi le monopole qu'il avait voulu éviter; il a mis dans les mains de la Compagnie qui, aujourd'hui, nous défend d'entrer à Marseille, les relations de la Méditerranée avec la moitié du territoire français, et, ce pas franchi, il n'a pas voulu qu'un capital, aussi considérable que celui qui était engagé dans les entreprises de chemins de fer, fût anéanti par l'effet d'imprudentes négociations. Il est venu relever la Compagnie de la Méditerranée de ses témérités, et lui a accordé une garantie d'intérêt sur le second réseau.

Certes, si j'avais pu prévoir, en 1856 et 1857, les lois réparatrices de 1859, j'aurais affronté le reproche d'envahissement qui m'est adressé aujourd'hui; j'aurais accepté la concession du Bourbonnais, et j'aurais ainsi obtenu le second chemin de Marseille à Paris, et rendu plus faciles les relations de la Méditerranée avec la France centrale, aux frais, risques et périls du gouvernement.

Je me hâte d'aller au-devant d'un argument qu'on pourrait m'opposer ici: la Compagnie du Midi a accepté le réseau pyrénéen à des conditions onéreuses en 1857, et a obtenu, elle aussi, en 1859, qu'il fût admis à des conditions plus favorables dans un nouveau réseau garanti par l'Etat. — J'en conviens, mais, là encore, ce n'était certes point un système d'envahissement que nous suivions; il nous fallait, au contraire, éviter à tout prix l'immixtion, au cœur même de nos lignes, c'est-à-dire à Mont-de-Marsan, à Dax, à Bayonne, à Agen, à Toulouse et à Castelnaudary, d'une Compagnie voisine, qui acceptait la concession de ce réseau sans subvention et sans garantie d'intérêt. — C'était pour nous une sorte de travaux forcés, auxquels nous étions condamnés par une dangereuse concurrence.

Je demande pardon à Votre Excellence de parler, pour la première fois, de ces négociations relatives au partage du Grand-Central, dans lesquelles il ne m'a pas été possible de répondre à la haute bienveillance du gouvernement. Mais, après cinq ans de silence, n'est-il pas juste d'établir des faits qui, en définitive, appartiennent à l'histoire des chemins de fer, dans laquelle Votre Excellence aura eu l'honneur d'inscrire de brillantes pages?

Je crois avoir répondu au reproche d'envahissement; j'arrive à celui qui m'est fait de vouloir détruire, pour le besoin de la cause, ce qu'on appelle le système des réseaux.

Je viens de dire comment le gouvernement

avait été amené à donner au réseau de la Compagnie de la Méditerranée des proportions colossales.

En admettant les faits accomplis d'une double ligne de Paris à Lyon et à Marseille appartenant à une même Compagnie, et, en permettant à cette Compagnie de remonter le cours du Rhône jusqu'à Genève, en constatant qu'elle dessert exclusivement tout l'espace compris entre Genève, Nice, Toulon et Marseille, n'est-ce pas là un réseau complet? La ligne de Nimes à Cette en est-elle le complément indispensable? Peut-on dire que ces prévisions soient entrées dans les vues premières de l'administration? Evidemment, non; car, primitivement, le petit parcours des lignes du Gard et de l'Hérault a été l'objet de trois lois, de trois concessions distinctes. C'est par une fusion, une combinaison financière, plutôt que par un système gouvernemental, que ces trois petites lignes ont été incorporées dans le réseau de la Méditerranée; logiquement, elles étaient plutôt dévolues au réseau du Midi, à la région du Sud-Ouest, de même que les lignes de Gray à Dôle, de Dôle à Besançon et à Belfort, de Dôle à Salins, à Pontarlier, à Jougne, aux Verrières, à Andincourt, à Delle, également absorbées par la Méditerranée, par voie de fusion ou de concession annexe, auraient fait, de leur côté, plus logiquement partie du réseau de l'Est.

Mais j'admets, je le répète, les faits accomplis; ils ont fait à la Compagnie de la Méditerranée un domaine de 4,433 kilomètres; n'est-ce pas assez? — La Compagnie de la Méditerranée disait oui l'an dernier; car elle refusait, à Votre Excellence, de se charger, même avec une subvention, de la petite ligne de Lunel à Aigues-Mortes. Les Chambres votent un subside de 750,000 francs; les localités se cotisent; le conseil général du Gard et celui de l'Hérault, la ville de Nimes souscrivent; on va quêter péniblement 16,000 francs à Saint-Laurent, 10,000 francs à chacune des pauvres petites communes d'Aymargues, de Massillargues, du Cailar, d'Aigues-Vives, pour ajouter un fonds de 256,000 francs à la subvention du gouvernement, — et les directeurs de la Méditerranée ne se laissent pas attendrir.

Et maintenant, quand la Compagnie du Midi, dont le parcours ne fait que le tiers de celui de la Méditerranée, 1,619 kilomètres, veut desservir un territoire dont M. Talabot ne voulait même pas entendre parler, car il a, dit-il, horreur des déserts, voilà qu'on se jette en travers de nos propositions!

Lorsque nous présentons le projet d'un chemin direct de Cette à Marseille par le littoral, destiné à mettre les plus petits ports en relation avec celui de Cette, avec celui de Marseille, et, par eux, avec toute la France, on vient nous reprocher de n'avoir pas accepté les propositions de tarifs communs pour faciliter le transit: on oublie d'ajouter un détail de quelque importance pourtant, c'est que nous n'avons refusé que parce que la Compagnie de la Méditerranée nous imposait l'obligation de renoncer à tous nos traités avec les bateaux à vapeur de Marseille, qui, seuls, pouvaient assurer nos correspondances maritimes sur l'Italie, l'Espagne, l'Archipel, etc.

Si la Compagnie de la Méditerranée veut s'appuyer sur le principe des réseaux, j'accepte la discussion sur ce terrain, et, si belle, si grande, si importante que soit la part qui lui a été faite, que le gouvernement lui conserve tout entier le réseau concédé; mais, avant tout, il est bon d'en déterminer le périmètre. Si je ne me trompe, je le comprends ainsi: au départ de Paris, la haute Seine, l'Yonne, le canal de Bourgogne, le canal du Rhône au Rhin, la frontière de Suisse depuis Delle, le lac Léman, toute la frontière d'Italie, la Méditerranée de Nice à Marseille, tout le cours du Rhône depuis Arles, l'Allier, la haute Loire, tout le cours de la Loire jusqu'à Gien, le canal latéral à la Loire et le canal du Centre, enfin le canal de Briare, et le canal de Loing, n'est-ce donc pas assez? — et peut-on, raisonnablement, prétendre que les trois tronçons qui forment la ligne de Nimes à Cette doivent frapper d'interdit, et les embouchures du Rhône, et toute la rive de la Méditerranée entre Cette et Marseille?

Voilà de grandes et naturelles divisions d'exploitation (1). Quant aux grandes métropoles comme Paris, Marseille et Bordeaux, ce sont des pivots sur lesquels toutes les grandes lignes de chemins de fer ne peuvent pas ne pas s'appuyer. Le réseau d'Orléans serait un corps sans âme, s'il ne pénétrait pas à Paris; il serait incomplet s'il s'arrêtait à Angoulême, de même que nous n'existerions pas, si nous avions notre point de départ à Agen; et ni la Compagnie d'Orléans, ni celle du Midi n'ont eu à se repentir d'être venues se tendre la main à Bordeaux (2). De même notre terminus à Cette est un non-sens; c'est à Marseille que le réseau de la Méditerranée et le nôtre doivent se rejoindre.

A moins de refaire la carte de France, il n'est pas possible de créer une ligne de douane, un mur d'octroi, que dis-je, une muraille de la Chine, au profit d'une suzeraineté d'un nouveau genre, qui ne permettrait à toute la rive gauche de la Loire, à tout le Midi, à toutes les villes du littoral de la Garonne, à toutes les régions pyrénéennes, de ne communiquer avec les contrées baignées par les trois principaux fleuves de France, et par ses principaux canaux, que sous le bon plaisir d'une Compagnie.

Quand le gouvernement a cru utile aux intérêts généraux du pays de faire aboutir le réseau du Nord sur le réseau de l'Ouest, par une ligne d'Amiens à Clères, à la jonction des lignes de Dieppe, de Rouen et du Havre, il l'a fait.

Lorsque, dans la même pensée, il a voulu faire aboutir le réseau d'Orléans à Toulouse, à Montauban et à Agen, il l'a fait. Quand il a voulu joindre le même réseau d'Orléans au réseau de l'Ouest, d'abord en établissant une ligne de Tours au Mans, ensuite une ligne se détachant de la ligne de Nantes à Saint-Nazaire et se dirigeant sur Redon, où aboutit aussi le réseau de l'Ouest, il l'a fait. Il a fait mieux encore, et, afin que la Compagnie de l'Ouest ne pût prétendre que toutes les rives de l'Océan depuis Redon jusqu'à Brest faisaient partie de son domaine, il a concédé à la Compagnie d'Orléans une ligne de Redon à Lorient, à Châteaulin (rivière de Brest), et, en dernier lieu, il vient de décréter une ligne de Châteaulin, joignant, par Landernau, la ligne de Rennes à Brest, l'une des grandes artères du réseau de l'Ouest. — En retour, et pour conserver, je me trompe, pour constater son droit, car le gouvernement n'a pas concédé des réseaux, mais des lignes, il a compris dans le réseau de l'Ouest une ligne du Mans à Angers, pour abréger de 42 kilomètres le parcours de Paris à Nantes, aujourd'hui exploité par la ligne d'Orléans. Ce que cette dernière jonction fait au profit de Nantes, la Compagnie du Midi propose de le faire au profit de Marseille, au profit de Bordeaux, au profit des relations commerciales de notre grand port de la Méditerranée avec la Catalogne, avec toutes les Espagnes.

Je demande maintenant à Votre Excellence la permission de dire quelques mots du tracé par Rodez.

Entre la ligne de Nimes à Alais et à Brioude et la ligne de Toulouse à Albi et à Rodez s'étend un vaste territoire ayant 190 kilomètres en longueur et 140 kilomètres en largeur moyenne, soit une superficie de 26,600 kilomètres carrés, qui est entièrement dépourvue de chemins de fer. Pour desservir cette contrée, faut-il partir de Lunel ou de Gallargues, à 25 kilomètres de Nimes, longer la ligne de Nimes à Alais à une distance de 15 à 20 kilomètres jusqu'à Saint-Hippolyte, pour se diriger sur Millau par le Vigan, laissant 160 kilomètres sans chemin de fer entre Saint-Hippolyte et Albi, sans tenir compte des courants commerciaux, de l'économie et des facilités de construction, de l'importance des populations à desservir? ou bien ne vaut-il pas mieux couper ce territoire en deux, prolonger les deux lignes de Graissessac et de Lodève sur Saint-Affrique et Millau, point commun des deux tracés de Rodez? Poser ainsi la question c'est, je crois, la résoudre, pour quiconque aura pris la peine de consulter la carte. Mais que sera-ce encore si la ligne la plus médiane, celle qui occupe un milieu qui ici est vraiment *juste*, que sera-ce si cette ligne la plus directe est en même temps la plus économique, la plus productive, la plus facile à exploiter comme à construire? celle qui rattache le centre de la France par la voie la plus directe à Montpellier, au Rhône et à Marseille dans la direction du Sud-Est, — à Lodève, à Graissessac, à Bédarieux, à Agde, à Béziers, à Narbonne, à Perpignan et à la frontière de France dans la direction du Sud-Ouest?

J'ai eu l'honneur de vous rappeler un peu plus haut, monsieur le ministre, le refus persistant que la Compagnie de la Méditerranée a fait l'an dernier d'exécuter l'embranchement de 20 kilomètres de Lunel à Aigues-Mortes. Dans cette circonstance, permettez-moi de vous le dire, sans aucun amour-propre d'ailleurs, nous avons été plus puissants que vous, plus puissants que le conseil d'État, plus puissants que la commission du Corps législatif; le projet d'Aigues-Mortes a été soumis à toutes les enquêtes, à toutes les instructions, à tous les votes, et il est resté paralysé; il a suffi que nous nous présentions pour opérer la guérison du paralytique, et quelle guérison! — Il ne s'agit plus de 20 kilomètres, c'est 500 kilomètres qu'il faut ajouter aux 4,433 kilomètres de la Méditerranée!

(1) Cette division est tellement naturelle que, dans l'ancienne Gaule comme dans celle de Jules César, la Narbonnaise et l'Aquitaine avaient presque exactement les limites que je viens d'indiquer pour les réseaux d'Orléans et du Midi; elles remontaient la rive droite du Rhône jusqu'à l'Ardèche, de là allaient rejoindre la mer par la rive gauche de la Loire qu'elles suivaient à peu près constamment. Dans la France de saint Louis, on retrouve exactement les mêmes limites pour le comté de Toulouse et le duché d'Aquitaine; enfin, dans les anciennes provinces de Louis XIV, on les retrouve encore dans le Languedoc, la Guienne qui comprend Rodez, le Poitou et l'Anjou. Ce ne sont donc pas des affinités de conventions que celles qui, établies avant la conquête des Gaules, se conservent à travers les siècles dans toutes les transformations que la politique a imposées à cette partie de l'Empire français.

(2) Avant l'établissement du pont établi par les deux Compagnies à Bordeaux, en 1859, le transit entre les deux gares s'élevait à 43,811 tonnes; après l'établissement du service sur ce pont, en 1861, ce transit atteignait 166,961 tonnes; il avait quadruplé en deux ans. Il en serait de même à Marseille, si l'on mettait de côté les questions d'amour-propre: la Compagnie de la Méditerranée comme celle du Midi n'auraient qu'à gagner à l'établissement d'une jonction plus directe de leurs deux réseaux.

Je me garderai bien de suivre M. Talabot dans cette course au clocher.

Avant de soumettre notre projet à la haute sanction de S. M. l'Empereur et à celle de Votre Excellence, nous l'avions mûrement étudié, nous en avions pesé toutes les conséquences, nous n'avons rien à y changer, — car je n'appelle pas un changement l'abandon de 27 kilomètres dans la tarification de la ligne de Rodez à Marseille, que M. Surell indique dans ses observations, et que notre Compagnie accepte, afin de ne pas laisser sans réplique un seul des arguments du Mémoire de la Compagnie de la Méditerranée ; — je n'attache aucune importance à ce genre de concession, qui, généralement, est plus apparent que réel. Au dessus et en dehors de ces précautions des cahiers des charges, il y a l'intérêt même des Compagnies : nous avons intérêt à bien desservir la ligne de Montpellier à Rodez, et celle de Cette à Marseille, pour les développer au profit de notre réseau tout entier et du réseau d'Orléans, — tandis que la Compagnie de la Méditerranée ne propose deux chemins sur Millau et deux nouveaux chemins aboutissant à la ligne de Tarascon à Marseille que pour en faire, ce qu'on appelle en matière de transport, des *lignes de préservation*, c'est-à-dire pour empêcher que l'exploitation de la ligne de Marseille à Montpellier et à Rodez, confiée à une Compagnie qui aura intérêt à la féconder, ne vienne disputer quelques parcelles de cette riche circulation de Marseille à Lyon et à Paris, circulation qu'elle est impuissante à satisfaire, puisque, dès la septième année où elle a été dans le cas d'exploiter sa grande artère sans solution de continuité, cette Compagnie a été obligée de demander merci, de fermer ses gares, d'arrêter tout le mouvement commercial du Midi de la France, de la Méditerranée, de l'Espagne et de l'Italie, pour laisser passer ses convois de grains.

Mettons-nous en dehors des intérêts des Compagnies, oublions et la Compagnie du Midi et la Compagnie de la Méditerranée. — Pourriez-vous, vous, ministre, dont les décisions sont toujours respectées, même par ceux que vous êtes obligés de froisser, pourriez-vous accepter la responsabilité d'une combinaison qui concentrerait, sur la ligne unique d'Arles à Marseille, tout le mouvement de la France, du nord et de l'est de l'Europe avec la Méditerranée ? Voyez donc le commerce de cette mer, qui baigne à la fois l'Europe, l'Asie et l'Afrique, tout notre Orient, obligé de passer par l'unique issue de la Nerthe pour communiquer avec notre Occident ! La foi que j'ai dans la puissance des chemins de fer est bien vive, mais elle se refuse à admettre la possibilité d'une pareille concentration.

M. Talabot pourra dire, il est vrai : « Nous faisons déjà deux lignes de Nimes à Arles et au Pas-des-Lanciers, puis une seconde ligne de l'Estaque à Marseille ; il ne reste donc plus, pour avoir une double communication, que de combler la lacune de 8 kilomètres du Pas-des-Lanciers à l'Estaque ; — il faudra faire un second souterrain de 4,600 mètres, nous le ferons. »

A la manière dont on est lancé, je m'attends à ce qu'on fasse cette déclaration avant la fin de cette discussion.

Mais ce ne serait là qu'un palliatif inefficace. En présence du mouvement qui se produit entre Marseille, Lyon et Paris, la ligne de Tarascon à Marseille deviendra insuffisante ; — il faudra tôt ou tard, pour desservir les lignes de la Bourgogne et du Bourbonnais, deux lignes parallèles, quatre voies sur le tronc principal jusqu'à Tarascon, comme il faut quatre voies au chemin du Nord dans la plaine de Saint-Denis, comme il a fallu deux souterrains à la sortie du chemin de fer de Saint-Germain, et comme il en faudra bientôt un troisième. C'est une chose forcée et pour laquelle il faut réserver les ressources de la Compagnie de la Méditerranée, dans son intérêt comme dans celui du pays.

Mais, pour les relations du centre méridional de la France depuis Rodez jusqu'à la rive gauche de la Loire, depuis Nantes jusqu'à Bayonne, depuis Marseille jusqu'à Barcelone et Madrid, il faut une voie spéciale et directe, indépendante d'une autre ligne, ayant sa gare et son matériel spéciaux (1). L'amalgamation des réseaux que M. Talabot arrange à son gré, et que d'autres acceptent comme chose facile, je l'ai pratiquée de longue date, d'abord au chemin de Saint-Germain avec l'ancienne Compagnie de Rouen, puis au chemin du Nord avec l'ancienne Compagnie d'Amiens à Boulogne, enfin et aujourd'hui sur la ligne de Cette à Tarascon et à Marseille ; s'il restait quelques doutes à Votre Excellence sur l'inextricable accumulation de difficultés que provoque un semblable service, elle pourrait faire consulter les cartons de son administration de 1810 à 1852, et elle ne tarderait pas à reconnaître qu'un semblable service est impossible, à moins de vouloir arriver à un résultat négatif, comme celui qu'invoque imprudemment contre nous M. Talabot, dans ses statistiques, lorsqu'il se donne un mal infini pour prouver qu'il n'y a pas de trafic entre Cette et Marseille (2).

Quant au transit entre les deux mers, il commence à se développer, mais il ne pourra le faire sur une large échelle, que lorsque la même Compagnie, obéissant à une même inspiration, soumise à une seule volonté, pourra non-seulement, dans le parcours entier de Bordeaux à Marseille, appliquer le même matériel, les mêmes tarifs, les mêmes facilités de transbordement, mais encore organiser des correspondances maritimes aux deux extrémités de sa ligne. — Charger la Compagnie du Midi des correspondances et des transbordements à Bordeaux, et la Compagnie de la Méditerranée, qui n'y a presque aucun intérêt, des transbordements et des correspondances maritimes à Marseille, c'est continuer à se traîner dans l'ornière où nous sommes embourbés depuis sept ans, c'est tuer le service, c'est maintenir à plaisir les résultats que l'on invoque contre nous, et qu'avec plus de logique et de justice nous pourrions retourner contre nos contradicteurs. — Si nous n'avions pas cette conviction, pourquoi insisterions-nous pour l'adoption de notre projet? Qu'aurions-nous à désirer, aujourd'hui que M. Talabot offre de faire tout ce que nous demandons, sauf les services de la Camargue, du port Saint-Louis, des embouchures du Rhône, qui sont avant tout des questions d'intérêt général? Pourquoi ne le laisserions-nous pas nous exonérer d'une dépense que nous estimons devoir monter à 48 millions, et qu'il estime, lui, de 70 millions? — Soixante-dix millions ou même quarante-huit, c'est bon à économiser !

L'opinion publique ne s'y est pas trompée, et, par une manifestation unanime que je n'ai jamais rencontrée, elle proteste contre les envahissements de la Compagnie de la Méditerranée, et demande, ce qui au fond est bien simple, que les nouvelles lignes à établir soient construites, exploitées par ceux qui ont un intérêt véritable à les construire promptement, et à les bien exploiter.

Treize départements, soixante villes ont produit leurs adhésions ; il y a plus, les populations ont aujourd'hui compris que notre cause est véritablement la leur ; elles réclament plus haut et plus vivement que nous le faisons nous-mêmes ; nous sommes sur le second plan, et rigoureusement, nous pourrions rester sinon neutres, du moins simples spectateurs, d'une lutte qui soulève tous les départements du Midi, sauf le Gard, et dans laquelle les adhésions de Châlons, de Besançon, de Lyon, de Mulhouse viennent constater qu'elle touche à tous les grands intérêts commerciaux et industriels de la France.

Je dois néanmoins examiner, au point de vue financier, les propositions de M. Talabot ; j'essaierai d'en faire ressortir les singulières conséquences. Je le ferai non pas pour vous, monsieur le ministre, on n'a rien à vous indiquer quand il s'agit des intérêts du Trésor, du crédit public et du bon emploi des forces productives du pays, mais pour que l'opinion ne s'égare pas sous l'influence d'un certain mirage qu'on a cherché à produire.

M. Talabot a proposé deux choses essentielles (j'écarte les détails pour simplifier la discussion) :

Il demande au nom de la Compagnie de la Méditerranée :

1° La concession de la ligne de Gallargue ou de Lunel à Rodez, par le Vigan et Millau, et la ligne de Lodève à Saint-Affrique et à Millau, présentant ainsi une double ligne sur Millau et Rodez, le tout aux conditions de la loi de 1842 et avec incorporation dans le nouveau réseau, c'est-à-dire avec la garantie de l'État pour le surplus ;

2° Deux lignes de Lunel à Arles et au Pas-des-Lanciers, avec une seconde ligne sur Marseille, se détachant de la ligne actuelle à la station de l'Estaque ; ces lignes devant être incorporées dans l'ancien réseau de la Méditerranée, sans garantie d'intérêt.

Je prends la première proposition :

---

(1) M. Talabot dit dans sa lettre : « C'est à la Compagnie du Midi à modifier son matériel de manière à ce qu'il puisse circuler sur les autres chemins de l'Empire. » On pourrait croire, d'après cette observation, que notre matériel est tellement défectueux, qu'il est condamné à ne pas franchir les limites de notre réseau. Il n'en est rien cependant ; notre matériel circule sur toutes les lignes du réseau d'Orléans ; et si quelques types de nos wagons à marchandises ne peuvent circuler sur la section de Cette à Marseille, c'est que ces lignes, construites depuis plus de vingt ans, ont des quais trop rapprochés des voies, des portes de hangars de marchandises trop étroites, et des plaques tournantes trop courtes. — Au surplus, nous avons fait disparaître cet inconvénient, qui n'était pas de notre fait, dans toutes nos commandes de matériel.

(2) Puisque M. Talabot m'en fournit l'occasion, je suis bien aise de constater, d'après son mémoire, qu'en 1860, le mouvement des voyageurs des divers points de notre ligne sur Marseille, s'est élevé, aller et retour compris, à 25,500, et en 1861, à 27,207. — Je m'engage à décupler ce nombre avec un service direct, sous une administration unitaire.

Agde, qui, d'après ce tableau, n'envoie à Marseille, *par année*, que 604 voyageurs civils, Béziers 1,135, Narbonne 600, en expédieront beaucoup plus en *un mois*, lorsqu'à l'aisle de trains rapides le voyage, aller et retour, s'effectuant entre le lever et le coucher du soleil, le négociant de Narbonne, de Béziers, d'Agde, de Cette, de Lodève, de Clermont et de Montpellier, pourra, en se levant un peu matin, faire ses affaires à la Bourse de Marseille et rentrer le soir dans sa famille ; alors le courant commercial sera extrêmement agrandi, car le mouvement des hommes entraîne naturellement le mouvement des affaires et le déplacement des choses.

	Dépenses à la charge de l'État.	Dépenses à la charge de la Compagnie.
La ligne de Montpellier à Millau et à Rodez coûterait...	51,540,000 »	32,460,000 »
La ligne de Gallargues à Millau par St-Hippolyte et le Vigan.....	54,010,000 »	17,490,000 »
Ensemble..	155,500,000 fr.	

Ainsi, l'Etat, pour permettre à la Compagnie de la Méditerranée de faire invasion dans le réseau d'Orléans, et dans le nôtre entre Lodève et Rodez, dépenserait directement et indirectement, par la garantie d'intérêt qui deviendrait effective, une somme de 155,500,000 fr.

Je comprends la tactique de la Compagnie de la Méditerranée: puiser dans les caisses du Trésor pour attaquer des réseaux voisins et pour établir en faveur du sien ce que j'ai déjà signalé comme un service de préservation, service qui consiste à occuper une ligne plus ou moins voisine de celle qu'on possède, afin de la desservir tellement quellement, de telle sorte que rien ne fasse ombrage aux grandes artères, aux troncs principaux que l'on exploite; je ne conteste pas que ce ne soit habile.

La seconde proposition est encore plus curieuse dans ses conséquences. Je ne parlerai que de la double ligne de Lunel à Arles et au Pas-des-Lanciers, évaluée 30 millions pour un parcours de 120 kilomètres (je néglige l'embranchement de l'Estaque, dont M. Talabot n'a pas indiqué la dépense). — Avant d'aborder cette question, je me demanderai si je ne me trompe pas moi-même? on sait combien sont complexes les combinaisons financières entre l'Etat et les Compagnies au sujet du second réseau; elles comportent des traitements si divers, selon les Compagnies auxquelles on les applique, que les meilleurs esprits peuvent ne pas trop s'y reconnaître et que M. Talabot lui-même, bien qu'il doive, mieux que tout autre, connaître les arrangements spéciaux qui concernent la Compagnie de la Méditerranée, peut n'avoir pas aperçu toute la portée de sa proposion.

Or, il me semble qu'en prenant pour base une proposition qui, au premier aspect, paraît si libérale, lors même que les deux lignes en question ne donneraient absolument aucun produit, la Compagnie de la Méditerranée, en les incorporant dans son ancien réseau, recevrait 15 0/0 du capital qu'elle aurait consacré à leur établissement.

Votre Excellence le sait mieux que moi; mais ce n'est pas pour elle que je cherche à faire cette démonstration; c'est uniquement afin de savoir moi-même si elle est exacte. Or voici comment j'arrive à ce résultat prodigieux:

La Compagnie de la Méditerranée a, pour son ancien réseau, un revenu net minimum garanti de 37,600 fr. par kilomètre; ce revenu est largement dépassé aujourd'hui, le surplus reste affecté à combler le déficit du nouveau réseau. — Or, du moment qu'il y a déjà un excédant qui peut recevoir cette dernière destination, la Compagnie a intérêt à ajouter des lignes longues à son ancien réseau, afin de leur faire attribuer, sur cet excédant disponible, un revenu net de 37,600 fr. par kilomètre.

Les 120 kilomètres de Lunel à Arles et au Pas-des-Lanciers prélèveraient de ce chef, sur cet excédant, à raison de 37,600 fr. par kilomètre. 4,512,0[illegible]

Ils auraient coûté 30 millions, soit à 5 65 0/0 un intérêt de [illegible]

Bénéfice n[illegible]

Ainsi, en supposan[illegible] produisent aucun re[illegible] Méditerranée recevr[illegible],000 fr. de bénéfice net, sans [illegible]re l'intérêt du capital engagé; en joignant l'intérêt au bénéfice, elle aurait fait un placement à 15 0/0.

A ce compte, elle peut ajouter l'embranchement de l'Estaque, la ligne de Lunel à Aigues-Mortes et bien d'autres. Elle fera une excellente affaire et c'est l'Etat qui en fera les frais (1).

Quant à nous, la question n'est plus la même; nous n'avons, pour notre ancien réseau, qu'un revenu minimum garanti de 19,500 fr. par kilomètre; nous devons être sobres dans nos adjonctions à notre ancien réseau. Mais, puisqu'on s'est fait une arme contre nous de la demande que nous avons faite de la garantie de l'Etat, nous y renonçons par les raisons que j'ai eu l'honneur de développer devant Votre Excellence dans le sein du conseil général des ponts et chaussées, à savoir que, si la ligne de Bordeaux à Perpignan et à Cette produit aujourd'hui 51 à 52,000 fr. par kilomètre, il n'y a pas de raison pour qu'en se prolongeant entre Cette et Marseille, elle ne produise pas le même revenu kilométrique, indépendamment des produits qu'elle ajoutera à la ligne de Cette à Perpignan et à Bordeaux, par les provenances de Marseille même, de Toulon, de Nice, de l'Italie, et par le transit, auquel nous espérons disputer quelques milliers des 4,700,000 tonnes qui passent par le détroit de Gibraltar.

Ceci me dispense de discuter les 10,000 fr. de recettes brutes par kilomètre qui, selon la statistique développée par la Compagnie de la Méditerranée, devaient former à tout jamais le maximum auquel pouvaient s'élever les résultats de la ligne dont nous sollicitons la concession.

Je suis vraiment peiné, monsieur le ministre, d'avoir si longtemps absorbé l'attention de Votre Excellence pour une réponse que je ne voulais pas faire, mais qu'une fois entreprise, je n'ai pu rendre plus courte.

Je ne puis résister cependant au besoin de soumettre à Votre Excellence une dernière considération que, mieux que personne, elle pourra apprécier.

La grande politique des nations modernes, fondée sur l'ancienne pensée qui avait fait de Byzance la capitale de l'Orient; celle que Catherine a léguée aux czars et qui a amené la guerre de Crimée; celle qui a mis Gibraltar dans les mains de l'Angleterre; celle qui établit cette lutte d'influence entre les grandes puissances pour les communications entre la Méditerranée et le golfe Arabique et qui établit ces conflits diplomatiques dont l'énergie d'un homme va triompher à Suez; cette politique qui a fait attacher une si grande et si juste importance à la propriété, à la garde de ces isthmes et de ces détroits, serait-elle sacrifiée à de mesquines rancunes, serait-elle sacrifiée à

(1) L'ancienne Compagnie de Liverpool à Manchester faisait une opération du même genre: sa loi de concession limitait ses dividendes à 10 0/0; or, comme le chemin produisait davantage, elle faisait chaque année de nouvelles dépenses avec des capitaux qu'elle se procurait à 4 0/0 et qu'elle plaçait ainsi à 10 0/0. Elle changeait de la sorte, même en exécutant des travaux inutiles, des pièces de 4 fr. en pièces de 10 fr.

[illegible] nieuves et les bras [illegible] est seule maîtresse de cette [illegible] et belle communication entre les deux mers qui la baignent, viendrait-elle permettre à une Compagnie de se camper en travers, et lui donner le droit, du même coup, de murer le Rhône à Arles, et de murer, à Cette, la voie de fer de l'Océan à la Méditerranée? Le gouvernement de l'Empereur qui vient d'abaisser les barrières des douanes, voudrait-il s'exposer à se voir appliquer ce que le poëte national disait à leur sujet :

> Le bon Dieu crée un fleuve
> Ils en font un étang.

Non : cela n'est pas possible.

Ma conviction, en même temps que ma confiance, sont si entières à cet égard que je tiens pour certain que, si notre Compagnie n'avait pas proposé de construire, à ses frais, la ligne de Cette à Marseille, le gouvernement aurait dû la construire aux siens; car je ne connais pas aujourd'hui de chemins de fer dont la construction soit plus urgente, et je n'aurais pas besoin d'aller loin pour trouver un exemple, un précédent, une démonstration.

Le gouvernement italien, n'ayant pu trouver une Compagnie pour exécuter un chemin sur le littoral de la Méditerranée entre Nice, Gênes et Massa, ancienne frontière du duché de Toscane, où il se soude avec un chemin qui conduit à Livourne, le gouvernement italien, dis-je, consacre actuellement un capital de 105 millions à l'exécution de cette ligne, qui a 280 kilomètres. Une Compagnie d'entrepreneurs est chargée des travaux, et est payée en rentes sur l'Etat, au cours du jour. De Gênes à Voltri, le chemin est exploité; d'autres sections le seront cette année. La plus difficile, de Gênes à la Spezzia, ne pourra l'être que dans deux ou trois ans.

Ainsi, de Barcelone à Girone, un chemin littoral est exploité; de Girone à Perpignan, il est, en partie, concédé et en construction, en partie arrêté par le gouvernement français et le gouvernement espagnol; de Perpignan à Cette et de Marseille à Toulon il est exploité, et, entre Toulon et Nice, il le sera bientôt. Il n'y a d'autre lacune à combler que celle de Cette à Marseille, et là, afin sans doute d'empêcher la réalisation des bonnes, des utiles, des grandes choses que réclament la Camargue, le port Saint-Louis, les embouchures du Rhône, on abandonnerait à tout jamais le littoral méditerranéen, ses petits ports et ses salins, et les fabriques qui n'attendent qu'un signal pour se construire; on irait s'égarer à Lunel, très-surpris, sans doute, de devenir ainsi le pivot des voies de fer des régions méridionales, et l'on contournerait les étangs pour revenir au souterrain de la Nerthe, à la sortie duquel il faudrait descendre dans une gare maritime, appendice d'une Compagnie des docks!

Certes, M. Talabot a un grand talent, mais, qu'il me permette de lui dire qu'en accumulant ses propositions, « il a voulu trop prouver. »

Et, si j'avais besoin d'une démonstration éloquente de l'importance politique et commerciale du projet que j'ai soumis à la sanction du gouvernement, je dirais, avec vous, monsieur le ministre :

l'avenir réalisera les au[illegible]ions des
l'Etat : nos grand[illegible]di-
de l'Océan dispute
[illegible] entrepôt des céréales.
libre, confiant, organisera, sous [illegible]
multiples, ses spéculations; il établ[illegible]
grand profit de notre industrie rurale, des
rants réguliers d'exportation, facilitera [illegible]
réserves, stimulera les efforts de l'agriculture,
et favorisera les intérêts généraux qui ne sont
autres que ses propres intérêts. Ainsi le veu-
lent la logique, la raison, le mouvement na-
turel des faits de cette admirable position géo-
graphique de la France entre deux mers, qui
la constitue la grande artère du commerce des
blés, précieux avantage longtemps compromis
par une imprudente législation. »

Je terminerai enfin, monsieur le ministre, en résumant ainsi qu'il suit les propositions que j'ai l'honneur de soumettre à Votre Excellence, au nom de la Compagnie du Midi :

1° Nous offrons d'exécuter à nos frais et sans aucune garantie de l'Etat, la ligne littorale de Cette à Marseille, qui serait annexée à notre ancien réseau ;

2° Nous nous engageons à produire dans le délai de quatre mois, après le décret de concession, les projets définitifs de la ligne littorale, et à ouvrir l'exploitation de cette ligne dans le délai de deux ans, après l'approbation de nos projets ;

3° Nous maintenons notre demande en concession de la ligne de Montpellier à Rodez, passant par Saint-Affrique, et prolongée jusque sur la ligne littorale à Palavas, Perols ou tout autre point, dans les termes où nous l'avons déjà produite, en date du 31 mai 1861, savoir : — exécution à nos frais et dans les conditions du nouveau réseau, de la partie comprise entre la ligne littorale et la ligne de Lodève; — exécution aux termes de la loi de 1842, pour la partie située entre la ligne de Lodève et Rodez.

4° Nous nous engageons à faire jouir les transports de toute nature, voyageurs, bestiaux et marchandises, en petite et en grande vitesse, partant de Millau ou des points situés au delà, et dirigés sur Marseille ou au delà, de l'abréviation de parcours que leur offrirait le tracé de Millau à Lunel, complété par celui de Lunel au Pas-des-Lanciers ;

5° Nous nous engageons à étendre la même concession aux transports qui, ayant les mêmes points de départ, auraient pour destination Nîmes et les au delà.

6° Nous nous engageons à exécuter dans le délai de trois ans, après la date de concession, la partie de la ligne de Rodez, comprise entre la ligne littorale et la ligne de Lodève.

7° Nous nous engageons, pour toutes les lignes à faire aux conditions de la loi de 1842, à ouvrir l'exploitation dans le délai de six mois après la livraison qui nous sera faite des terrassements et ouvrages d'art.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de mon respect.

Le Président du Conseil d'administration des chemins de fer du Midi,

EMILE PEREIRE.

Paris, le 24 avril 1862.

COMPAGNIE
DES
CHEMINS DE FER DU MIDI.

[illegible]blée générale des actionnaires du 23 avril 1862,

[illegible]ce de M. EMILE PEREIRE, président du Conseil d'administration.

RAPPORT

[illegible]'ADMINISTRATION.

Depuis six [illegible] réunions annuelles nous avons pu [illegible] les preuves d'un nouveau progrès [illegible]tes de notre réseau. Vous avez su [illegible]mes de cette remarquable progression [illegible]ée dès les commencements de notre [illegible]ermettait alors, dans des moments di[illegible] sur un avenir meilleur. Aujourd'hui nos [illegible]eine prospérité, et le chiffre de ses rec[illegible]. cier tout ce qu'il y avait de richesse[illegible] les contrées qu'il est destiné à desservir.

L'exercice 1861 se solde par une recette brute de 33,032,989 fr. supérieure de 6,128,065 fr. à celle de 1860.

Le produit net, qui était de 11 millions en 1859, puis de 13 millions en 1860, s'est élevé en 1861 à 17,757,947 fr., y compris le revenu de nos canaux. — Ce chiffre nous permet de vous proposer de fixer le dividende de cet exercice à 30 fr. par action, en sus de l'intérêt de 20 fr : soit en tout, 50 fr.

Pendant que l'exploitation poursuit ainsi ses progrès, le nouveau réseau marche à grands pas vers son achèvement. — Les routes agricoles peuvent être considérées comme à peu près terminées, et leur heureuse influence se fait déjà sentir dans l'accroissement des produits de toutes nos stations des Landes. — Depuis notre dernière réunion, nous avons ouvert la ligne de Toulouse à Foix, sur 61 kilomètres. Dans six semaines, nous ouvrirons une nouvelle ligne de 92 kilomètres de longueur, entre Toulouse et Montrejeau. Vers le mois d'août, la ligne de Pau à Bayonne sera en état de recevoir quelques trains spéciaux, et l'exploitation pourra être ouverte au public entre Tarbes et Bagnères-de-Bigorre. — Les travaux se poursuivent activement sur les lignes d'Irun, de Ramous, de Lodève. Ils vont s'ouvrir sur celles d'Auch et de Castres, qui sont les dernières parties qui nous restent à entreprendre pour embrasser la totalité de notre nouveau réseau.

La situation de ce réseau peut se résumer ainsi :

Sur sa longueur totale de 845 kilomètres, l'exploitation sera ouverte sur 290 kilomètres dans le courant de cet exercice, et les travaux marchent de telle sorte, que, vers le milieu de 1864, la longueur livrée à l'exploitation sera de 695 kilomètres, et il ne restera guère que 150 kilomètres à terminer, entre Auch et Andrest d'une part, et entre Pau et Montrejeau d'autre part.

Notre nouveau réseau ainsi terminé ne sera probablement une charge ni pour l'Etat, ni pour notre ancien réseau; nous recueillerons ainsi le fruit de la prudence et de la réserve que nous avons apportées dans nos négociations de 1856 à 1857.—Libres de tous engagements onéreux, nous pouvons désormais consacrer aux développements que réclame notre entreprise des forces et un crédit dont nous avons su ne pas abuser.

Notre ancien réseau réclamait de grands travaux pour le mettre en mesure de satisfaire à l'accroissement de circulation de nos trains, ainsi qu'à l'affluence des marchandises qui encombrent nos gares. — A la fin de cette année, la seconde voie sera complétement posée sur toute la longueur de la ligne de Bordeaux à Cette ; nos halles principales auront été agrandies, et l'effectif de nos wagons et de nos machin a augmenté. — Le service n'aura plus désormais à souffrir de l'insuffisance du matériel et des locaux, et il sera affranchi des gênes et des faux frais que lui a créés l'accroissement extraordinaire du trafic dans la période que nous venons de traverser.

Enfin, nous aurons à vous entretenir d'une importante question, éclose depuis notre dernière réunion, et qui agite aujourd'hui tous les départements du Midi, depuis Bordeaux jusqu'à Marseille, depuis l'Aveyron jusqu'aux Pyrénées. Nous n'aurons probablement rien à vous apprendre à cet égard que vous sachiez déjà, la discussion étant devenue publique depuis plusieurs mois. Mais nous tiendrons à vous montrer qu'ici, comme partout ailleurs, vos intérêts ont été étudiés avec soin et défendus avec persévérance, et que, dans cette question, ils sont intimement liés à l'intérêt général du pays, et à celui des nombreuses populations que nous desservons.

Nous entrons maintenant dans l'exposé détaillé des diverses parties de notre entreprise.

I.

CONSTRUCTION DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Les principaux travaux entrepris sur l'ancien réseau, pendant l'exercice 1861, ont eu pour objet l'achèvement ou l'agrandissement de certaines gares, l'établissement d'une gare maritime à Brienne, l'achèvement du raccordement entre les gares Saint-Jean et la Bastide à Bordeaux, enfin la pose de la deuxième voie.

Nous étudions à Bordeaux la gare définitive des voyageurs, qui doit satisfaire à la fois aux besoins de notre réseau et à ceux du service commun avec la Compagnie d'Orléans.

A Cette, l'ensemble des travaux des halles à marchandises et de la gare maritime est complétement terminé, et le service s'y fait dans les conditions les plus économiques et les plus larges. — Le trafic considérable des articles de messageries, et le transbordement auquel ils sont assujettis, pour la remise d'une Compagnie à l'autre, ont nécessité la construction d'un bâtiment spécialement affecté à ce service. Il est construit à frais communs avec la Compagnie de la Méditerranée.

Nos projets d'ensemble de la gare de Narbonne ont enfin été approuvés par le ministre après de longs débats devant la commission mixte. La halle des marchandises est terminée ; mais, à peine faite, elle s'est trouvée insuffisante; nous poursuivons les formalités nécessaires pour être autorisés à l'agrandir. Quant à la gare des voyageurs, nous n'attendons plus que l'approbation des plans de détails pour terminer promptement cette construction.

A Toulouse, nous avons construit deux demi-rotondes destinées au remisage et à l'entretien des locomotives. Cette construction, qui remplace un abri provisoire en bois, était devenue indispensable pour le service des embranchements qui aboutissent à ce centre.

Le mouvement toujours croissant de notre trafic nous a forcés à agrandir onze halles, et à en établir six nouvelles, dans des stations qui n'en avaient pas. — Nous étudions les dispositions à prendre pour approprier la gare d'Agen au service commun avec la Compagnie d'Orléans, le chemin de Périgueux à Agen devant se souder prochainement à notre réseau.

L'établissement de la gare maritime à Brienne n'a pas encore reçu l'approbation définitive de l'administration, mais nous avons été autorisés à commencer les travaux, qui sont suffisamment avancés pour y permettre le service. Cet établissement est, comme vous le savez, destiné à faciliter les échanges entre nos wagons et les gabarres du port. Nous avons acquis sur ce point, entre notre gare et la Garonne, une surface considérable de terrains, qui n'embrasse pas moins de 40 hectares. Un vaste hangar, couvrant une superficie de 13,500 mètres carrés, a été construit pour servir d'entrepôt aux vins, céréales, farines, etc., arrivant de notre ligne ou pour notre ligne. Nous comptons offrir par là au commerce des facilités de magasinage, et des économies de manutention, qui pourront puissamment contribuer à constituer à Bordeaux l'entrepôt général des grains destinés aux réexpéditions sur les divers ports de l'Océan.

La nouvelle étude préparée par nos ingénieurs pour l'établissement de rails sur les quais de Bordeaux a reçu l'approbation de l'administration. Nous attendons que l'arrêté soit rendu, pour poser immédiatement les voies. Elles s'étendent sur une longueur de 4 kilomètres, mettent, comme vous le savez, l'entrepôt des douanes et les quais en communication directe avec notre gare, et forment ainsi une soudure intime et commode entre la navigation et le chemin de fer.

Une fois l'établissement de Brienne achevé et les rails sur les quais posés, notre installation sera suffisante à Bordeaux, pour permettre de donner un nouveau développement au trafic de transit, gêné aujourd'hui par les difficultés de transbordement.

Le raccordement, à Bordeaux, entre les deux gares de Saint-Jean et de la Bastide est livré au service depuis plus d'une année, et les marchandises passent, sans rupture de charge, d'une ligne sur l'autre. Depuis le 16 septembre dernier, les trains express de la Compagnie d'Orléans arrivent directement dans notre gare Saint-Jean, où se fera désormais tout le mouvement des voyageurs et des messageries par les express. Cette amélioration était vivement réclamée par le public.

Nous vous avons entretenu, l'an dernier, de la situation de notre exploitation, au point de vue de la voie unique, et nous vous annoncions notre intention de faire travailler à la pose de la double voie entre Bordeaux et Cette, de manière à la terminer complétement dans l'espace de quatre années. — Mais, dans les derniers mois de l'exercice 1861, la circulation sur cette artère principale a pris de telles proportions, que nous avons dû devancer nos prévisions et prendre les mesures les plus énergiques pour mener à fin ce travail

dans le courant même de la présente année. Depuis le mois d'octobre jusqu'à la fin de décembre, la recette kilométrique s'est maintenue, sur cette ligne, au-dessus de 50,000 francs par kilomètre, avec une fréquentation de 18 à 20 trains par jour. En présence d'un mouvement aussi considérable, il devenait pressant de ne pas compromettre la régularité de marche de nos trains par les sujétions de la voie unique.

Cette pose a donc été attaquée avec vigueur ; il restait à terminer au 15 avril dernier une longueur de 295 kilomètres.

Nous nous occupons, en outre, de substituer les rails à double champignons aux rails Barlow, qui avaient été employés sur une partie de nos voies, et que l'expérience nous a démontrés être inférieurs au premiers. Ce remplacement, qui se pourvuit depuis quelques années, et dont la dépense a été considérablement atténuée par des marchés de transformation très-avantageux, sera complétement terminé à la fin de cette année.

Cette pose, l'entretien des lignes livrées à la circulation et la confection des voies sur le nouveau réseau ont nécessité la commande de 75,000 tonnes de rails à livrer dans le cours de cet exercice, avec tous les matériaux accessoires de la voie, correspondants à cette quantité de rails.

Nos gares et notre matériel complétés, notre seconde voie posée, la première établie dans les conditions que l'expérience a désormais consacrées, notre trafic développé, nos prolongements sur l'Espagne en pleine exploitation aux deux versants des Pyrénées, tels sont les éléments avec lesquels nous entrerons dans la période de 1865, qui ne sera probablement pour nous que le point de départ d'une prospérité nouvelle.

II. — ROUTES AGRICOLES.

Les routes agricoles forment, comme vous le savez, un réseau de 465 kilomètres, comprenant vingt-deux routes, dont dix dans la Gironde et douze dans les Landes.

Dans le département de la Gironde, les routes sont terminées, et leur longueur totale, de 176 kilomètres, se répartit de la manière suivante :

Routes définitivement reçues et dont la Compagnie n'a plus à s'occuper,	31 kilom.
Routes reçues provisoirement et dont l'entretien est à la charge de la Compagnie pour un temps variable dont le maximum est d'une année,	113
Routes présentées à la réception provisoire,	32
Total,	176 kilom.

Dans le département des Landes, la longueur totale des routes se subdivise ainsi :

Routes reçues définitivement, longueur,	82 kilom.
— reçues provisoirement,	100
— présentées à la réception provisoire,	38
— en cours d'exécution,	69
Total,	289 kilom.

Les 69 kilomètres en cours d'exécution se rapportent à la route de Morcenx à Mimizan et à celle de Laluque à Saint-Girons.

Pour la première, nous attendons la décision de l'administration au sujet d'une étude spéciale qu'elle s'est réservée, et qui a pour but de modifier le tracé prévu par la concession.

Pour la route de Laluque à Saint-Girons, la Compagnie, comme vous le savez, avait proposé de desservir par une voie ferrée cette région couverte de magnifiques forets, dont l'exploitation pouvait donner lieu à un transport annuel de 80,000 tonnes de bois, charbons, matières résineuses, fers et fontes. Notre offre n'a pas été accueillie. Nous poussons activement aujourd'hui la construction de la route, qui pourra être livrée à la circulation vers le 1er octobre prochain.

Il est intéressant de constater l'effet que la création de ces routes commence à exercer sur le mouvement commercial des Landes. Notre station de Labouheyre, qui est placée au centre de cette région, et qui ne rapportait, en 1859, que 102,552 francs, a vu sa recette annuelle s'élever à 155,631 fr. en 1860, et à 570,535 fr. en 1861. L'accroissement a été général dans toutes les stations, et leurs produits ont moyennement triplé.

III. — CONSTRUCTION DU NOUVEAU RESEAU.

Ligne de Bayonne à Irun.

Longueur : 35 kilomètres.

Nous vous avons entretenus des lenteurs qui ont retardé les études et l'approbation des projets de cette ligne. Aujourd'hui même, tout le tracé n'est pas approuvé, et il reste encore à statuer sur une lacune de 3 kilom. 1/2 entre l'Adour et la rive gauche de la Nive. Elle est soumise à l'examen de la commission mixte, à cause du passage de la ligne dans la zone des fortifications de Bayonne. Comme nos ingénieurs ont étudié cette partie du tracé en se conformant aux indications des officiers du génie de la place, nous espérons que cette dernière difficulté sera bientôt levée.

Sur tout le reste de la ligne, les expropriations sont prononcées et les travaux sont attaqués : à de rares exceptions près, les propriétaires nous ont autorisés à prendre possession de leurs terrains.

Entre la gare Saint-Esprit et l'Adour, nous travaillons au tunnel et à la tranchée aux abords. Ce tunnel a 150 mètres de longueur. Nous avons 48 mètres de galerie ouverte, et sur les 60,000 mètres cubes qui composent la tranchée nous en avons déjà exécuté 25,000. Les remblais de la plaine de l'Adour, ainsi que les ouvrages d'art, sont très-avancés.

Les préparatifs pour l'exécution du pont métallique de l'Adour se poursuivent activement. Tous les appareils pour les fondations, ainsi que les pompes à air, sont prêts. Si le fonçage n'est retardé par aucune cause imprévue, les fondations pourront être terminées au printemps prochain et le pont deux ou trois mois après.

Le second tunnel, aux abords de Biarritz, est entièrement percé par la galerie inférieure, sauf 25 mètres. Les maçonneries sont commencées ; la construction de la voûte est entreprise.

A Saint-Jean-de-Luz, le pont de la Nivelle, formé de trois arches de 15 mètres d'ouverture, est commencé.

Le tunnel des Redoutes, qui a 404 mètres de longueur, a été attaqué par quatre puits qui sont entièrement fonçés, et la galerie inférieure est percée sur toute sa longueur.

Le pont sur la Bidassoa a reçu l'approbation de l'administration espagnole, et celle du conseil des ponts et chaussées. — Il reste à accomplir quelques formalités administratives dont nous attendons la fin pour commencer les travaux. En attendant, on approvisionne les matériaux.

Les maisons de garde sont en cours d'exécution.

En résumé, l'ensemble des travaux est dirigé de telle sorte que la voie puisse être posée et l'exploitation ouverte au commencement de 1866.

Ce délai paraîtra bien rapproché si l'on considère, d'une part, l'importance des travaux à accomplir, et, d'autre part, les gênes qui résultent de la concentration d'aussi grands ateliers dans un pays où les ouvriers manquent.

Ligne de Toulouse à Foix.

Longueur : 82 kilomètres.

Comme nous l'avions fait prévoir l'an dernier, nous avons ouvert, en octobre 1861, l'exploitation entre Toulouse et Pamiers, sur une longueur de 65 kilomètres. La section de Pamiers à Foix, sur une longueur de 18 kilomètres, vient d'être ouverte au commencement de ce mois. Tout cet embranchement est ainsi terminé et exploité. — Les travaux ont été conduits avec autant d'économie que de célérité, et sans recourir nulle part à des constructions provisoires.

Nous avons ainsi devancé de deux ans, pour cette ligne, le délai dans lequel nous étions tenus de la livrer. Nos intérêts à cet égard sont complétement conformes à ceux des populations qui attendent avec impatience l'ouverture de ces lignes nouvelles ; car vous vous rappelez qu'aux termes de notre concession nous sommes intéressés à développer le plus possible l'exploitation du nouveau réseau, avant la date du 1er janvier 1865.

Ligne de Toulouse à Montrejeau.

Longueur : 103 kilomètres.

Les travaux de cette ligne exécutés par l'État ont été menés avec une rapidité remarquable. Il ne reste plus qu'à achever quelques terrassements et quelques ponts en fer. — L'excellent concert qui a toujours régné entre MM. les ingénieurs de l'État et ceux de la Compagnie a permis de commencer la pose de la voie dès les premiers jours de janvier. Elle est aujourd'hui établie jusqu'à Saint-Gaudens, et le 15 mai nous aurons atteint Montrejeau.

Les bâtiments des stations sont en pleine exécution, et ils seront couverts en mai.

Dans cette situation, la ligne pourra être ouverte à l'exploitation dans les premiers jours du mois de juin prochain, c'est-à-dire à l'entrée de la saison des eaux.

Ligne de Montrejeau à Tarbes.

Le tracé de cette partie, dont l'exécution reste à la charge de l'État, aux termes de notre concession, a donné lieu à de longues études. Plusieurs tracés ont été produits, les uns par Lannemezan, Tournay et Tarbes, les autres par Labarthe, Escaladieu et Bagnères.

L'administration nous fera connaître le résultat de ces études, lorsqu'elles seront définitivement arrêtées.

Ligne de Bagnères à Tarbes.

Longueur : 21 kilomètres.

La section de Tarbes à Bagnères, exécutée par l'État, n'était pas complétement en état de réception. Mais, dans l'intérêt des populations nous avons cru devoir en prendre livraison. Nous comptons pouvoir la livrer à l'exploitation dans le courant du mois d'août, et faire jouir ainsi le public des avantages de cette communication, pendant une partie de la saison des eaux.

Ligne de Tarbes à Pau.

Les projets entrepris par l'État entre Tarbes et Pau ont été longtemps retardés par le choix à faire entre deux directions, l'une passant par le plateau de Gez et par Pontacq, l'autre par la vallée du Gave, Nay et Lourdes.

Toutes nos préférences étaient pour ce dernier tracé, beaucoup plus productif, au point de vue du trafic. L'administration l'a adopté et les travaux sont commencés.

Ligne de Pau à Bayonne.

Longueur : 107 kilomètres.

La ligne de Pau à Bayonne, exécutée aux frais de l'État, peut se diviser, sous le rapport de l'avancement des travaux, en deux parties : 1° de Pau à Peyrehorade ; 2° de Peyrehorade à Bayonne.

Dans la première partie, les travaux sont très-avancés, bien qu'ils ne soient pas encore en état de réception.

Dans la deuxième partie, la traversée des marais du bas Adour a présenté des difficultés telles, qu'elle exigera de longs travaux avant d'être mise en état de réception. — Pour ce tronçon, la Compagnie n'était pas tenue de prendre livraison des parties sur lesquelles la voie ne pouvait être posée d'une manière continue. Néanmoins, elle a consenti à prêter son concours à l'État pour pousser le plus activement possible les travaux. — Nous exécutons en régie une grande masse de ballast nécessaire pour compléter les terrassements à travers les marais de l'Adour, et l'État nous tiendra compte des cubes supplémentaires que nous y aurons apportés. Grâce à cette combinaison, il sera possible, à moins d'accidents qu'il nous est difficile de prévoir, de faire quelques trains spéciaux sur une voie non complétement ballastée, pour le mois d'août 1862. Mais le parachèvement de cette ligne, le relèvement de la voie et le rechargement du ballast exigeront encore du temps, et ce n'est guère que dans l'été de 1863 que la ligne pourra être livrée au public.

Le raccordement de la ligne de Toulouse à Bayonne avec celle de Bordeaux à la frontière d'Espagne n'est pas encore définitivement arrêté par l'administration.

Ligne d'Agde à Lodève.

Longueur : 59 kilomètres.

Comme nous vous l'avons fait connaître l'année dernière, l'approbation des projets entre Agde et Saint-Thibéry a été longtemps retardée par suite des études comparatives demandées par l'administration supérieure. Nous n'avons obtenu cette approbation qu'au mois de juillet dernier.

Dès le mois d'octobre, nous avons annoncé l'adjudication des travaux de cette partie de la ligne ; mais l'augmentation de la main-d'œuvre, dans la vallée de l'Hérault, a effrayé les entrepreneurs, et aucun d'eux ne nous a fait d'offres acceptables. — Une seconde adjudication, faite en janvier, avait donné de meilleurs résultats, mais les entrepreneurs se sont retirés. Pour ne pas retarder davantage les travaux, nous avons dû les attaquer en régie, et nous exécutons ainsi les remblais de la gare d'Agde et d'autres terrassements.

Entre Saint-Thibéry et Clermont, sur 27 kilomètres, les travaux sont très-avancés, bien que les entrepreneurs des différents lots aient été forcés de résilier leurs marchés.

Entre Clermont et Lodève, sur 18 kilomètres, les travaux adjugés une première fois n'ont pu être commencés, l'entrepreneur s'étant retiré. Nous avons remanié les prix de l'entreprise, et nous avons annoncé l'adjudication pour la fin de ce mois.

Dans l'état actuel des choses, nous pouvons espérer ouvrir l'exploitation vers le 1er mars 1863, entre Agde et Pézénas ; vers le 1er juin, entre Pézénas et Clermont ; et vers le 1er octobre, sur la ligne entière jusqu'à Lodève. — Personne, plus que nous, ne regrette ces retards, dus à un concours de circonstances indépendantes de notre volonté. Nous ferons tous nos efforts pour nous renfermer dans les délais indiqués ci-dessus. S'ils dépassent les délais légaux pour la partie comprise entre Agde et Clermont, ils les devanceront de deux ans pour la section de Clermont à Lodève.

Ligne de Dax à Romans.

Longueur : 29 kilomètres.

Les travaux sont entrepris sur toute la longueur de la ligne.

Entre Dax et l'Adour, les terrassements sont presque terminés. — Le pont de l'Adour est très-avancé, et l'on y pourra passer vers le milieu du mois de juin.

Depuis l'Adour jusqu'au Luy, les tranchées sont ouvertes et les remblais à peu près terminés. Cette partie pourra être achevée vers le 1er mai prochain.

Le tunnel de Habas, qui perce, sur une longueur de 380 mètres, le faîte qui sépare la vallée de l'Adour de celle du Gave, présente de grandes difficultés, dues à la nature exceptionnellement défavorable du terrain. La galerie inférieure est percée sur 296 mètres ; mais l'avancement est ralenti par l'abondance des infiltrations. Les difficultés de cet ouvrage sont telles qu'elles ne nous permettent pas d'espérer que l'exploitation puisse être ouverte avant un an.

Ligne d'Agen à Andrest.

Longueur : 124 kilomètres.

Depuis le mois de janvier, nous avons soumis à l'approbation du gouvernement nos projets, sur une longueur de 66 kilomètres, depuis la ligne de Bordeaux à Cette jusqu'au delà d'Auch.

Dans tout ce parcours, les travaux de terrassement seront faciles et les ouvrages d'art peu nombreux. La seule construction importante sera le pont sur la Garonne, à l'origine du raccordement avec la ligne de Bordeaux à Cette.

Nous sommes prêts à commencer les travaux du pont, dès qu'il aura été approuvé, et nous les pousserons de façon à les terminer à la fin de l'année 1863. La ligne jusqu'à Auch pourrait alors être livrée dans le courant de 1864.

La seconde partie de la ligne d'Auch à Tarbes n'a encore été l'objet que d'études préparatoires, que nous compléterons avec soin pour arriver à réduire, autant que possible, les dépenses d'exécution.

Ligne de Port-Vendres.

Longueur : 32 kilomètres.

Les travaux que l'Etat doit exécuter sur la ligne de Port-Vendres ont été adjugés sur une longueur de 7 kilomètres environ. L'expropriation est commencée. On espère pouvoir imprimer une grande activité aux travaux à partir des mois de mai et de juin prochains. De nouvelles adjudications sont préparées de manière à étendre les ateliers sur une longueur de 12 à 15 kilomètres.

Ligne de Castres.

Longueur : 50 kilomètres.

Le service de la ligne de Castelnaudary à Castres a été organisé au commencement de cette année.

Tout le personnel est à l'œuvre pour le piquetage de la ligne, le nivellement du profil en long, et le levé des profils en travers.

D'après les projets dressés par MM. les ingénieurs de l'Etat, la longueur totale de la ligne serait de 50 kilomètres, et la dépense de 8,380,000 francs.

Il résulte des renseignements fournis par nos ingénieurs que l'étude très-attentive du projet devra procurer des économies sur les dépenses prévues, tout en rapprochant la ligne de plusieurs centres de populations.

Nous espérons pouvoir soumettre les projets à l'administration supérieure vers la fin de juillet.

IV. — MATÉRIEL.

Nous vous avons fait connaître l'an dernier le détail des commandes faites pour accroître notre matériel roulant, et le mettre en rapport avec l'extension de notre trafic sur l'ancien réseau, et les besoins de l'exploitation sur les lignes nouvelles.

Tout ce matériel a été livré. Mais l'accroissement extraordinaire du trafic l'a rendu insuffisant, et nous avons dû l'accroître encore. Nous avons été amenés à commander ainsi, en 1861 et dans les premiers mois de cette année :

35 machines à marchandises, dans lesquelles figurent 15 fortes machines à 8 roues accouplées ;
92 voitures à voyageurs de diverses classes, dont 4 voitures-salons et 10 coupés-lits ;
80 fourgons à bagages ;
2,580 wagons à marchandises.

Comme les années précédentes, une partie importante de ces travaux a été réservée à nos ateliers de Bordeaux, afin d'y maintenir un noyau de bons ouvriers, et de réduire les frais généraux.

Les commandes ont été réparties entre plusieurs constructeurs, et les délais de livraison sont échelonnés de telle sorte, qu'au 31 décembre 1862 elles seront complétement terminées en ce qui concerne les wagons, au 1er mai 1863 en ce qui concerne les machines, et au 1er juillet de la même année en ce qui concerne les voitures.

L'ensemble de ces nouvelles commandes porte l'effectif total de notre matériel roulant à 289 locomotives et 9,587 véhicules, ainsi répartis :

Machines à voyageurs,	41
— mixtes,	123
— à marchandises, 6 roues couplées,	100
— — 8 —	15
— de gare,	10
Total des machines,	289
Wagons-salons,	5
Coupés-lits,	18
Voitures à voyageurs,	723
Wagons de grande vitesse,	345
— de petite vitesse,	1,932
— de service et de terrassement,	564
Total des véhicules,	9,587

V. — EXPLOITATION DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Nous sommes arrivés au terme de l'exercice avec une augmentation, sur 1860, de 6,010,775 francs dans la recette brute, et de 5,903,740 francs dans le produit net.

La recette nette est montée de 28,876 francs par kilomètre à 35,736 francs, et la dépense de 12,220 francs par kilomètre à 14,168 francs ; — d'où il résulte que pendant que la recette s'est accrue de 24,34 p. 0/0, l'accroissement de la dépense n'a pas dépassé 16,07 p. 0/0.

Le rapport de la dépense à la recette s'est abaissé de 42,32 0/0 à 39,64 0/0.

Le tableau suivant met en regard ces divers résultats :

	1860	1861	Augment.
Recette brute. . .	24,091,876 fr.	30,702,651 fr.	6,010,775 fr.
Comptes d'ordre à déduire	1,792,707	2,165,069	302,362
Recette nette	22,899,169	28,517,582	5,618,413
Dépense nette	9,690,937	11,306,611	1,615,674
Produit net	13,208,232	17,210,971	94,002,73
Recette nette par kilomètre et par an,	28,876	35,736	6,860
Dépense nette par kilomètre et par an,	12,220	14,168	1,948
Rapport de la dépense à la recette,	42.32 0/0	39.64 0/0	»

Si maintenant nous jetons un regard en arrière, nous constaterons que depuis 1858, époque où notre ancien réseau a été exploité dans toute son étendue, et à partir de laquelle il n'a pas reçu de nouvel accroissement, c'est-à-dire dans l'espace de quatre années, la recette brute s'est élevée de 16,785,594 fr. à 30,702,651 fr. la recette nette par kilomètre de 19,673 à 35,736 le produit net total de 7,351,755 à 17,210,971

L'accroissement du produit net en quatre ans, a donc été de 10 millions, en nombres ronds, soit de 134 0/0.

Quant au rapport de la dépense à la recette, il a baissé de 52,27 0/0 à 39,64 0/0

Rien n'est plus propre à faire apprécier la valeur de notre ligne que ces comparaisons rétrospectives, qui montrent avec quelle rapidité le mouvement commercial grandit et se développe dans ces riches pays du Midi, où la nature avait tout fait, et l'industrie humaine presque rien. On citerait difficilement une autre ligne sur laquelle le mouvement des recettes ait progressé sans interruption, depuis l'origine de l'exploitation, avec la même constance et dans la même proportion.

Témoins de tous les perfectionnements que comporte encore notre réseau, nous pouvons affirmer qu'il est bien loin d'avoir produit tout ce qu'il pourra rendre, et dans la période où il est arrivé, on peut dire de lui avec certitude que son avenir ne démentira pas son passé. — Les résultats de notre premier trimestre de 1862, comparés à ceux de 1862, nous confirment dans cette conviction.

	1861	1862	Augment.
Janvier	2,190,476 fr.	2,547,241 fr.	356,765 fr.
Février	2,045,318	2,378,232	332,914
Mars	2,314,523	2,692,397	367,874
Recette du trimestre	6,560,317	7,617,890	1,057,573
Recette par kilomètre et par an	32,884	38,185	5,301
Augmentation,	»	»	16,12

Transport des voyageurs.

Il y a eu une augmentation, en nombre, de 216,111 voyageurs, et en recettes, de 783,268 francs. C'est l'effet de l'influence toujours croissante de la voie ferrée sur les habitudes des populations, de la fréquentation plus active des établissements thermaux des Pyrénées, et aussi de l'enrichissement de la contrée par les facilités d'écoulement données aux produits agricoles.

Transports divers de grande vitesse.

Cette nature de produits, qui a atteint le chiffre de 1,895,798 fr., présente sur l'exercice précédent une augmentation de 271,695 fr., ou près de 17 0/0.

Le transport des denrées fraîches poursuit son accroissement, grâce au climat exceptionnel dont jouissent certaines parties de notre réseau, et à la faveur duquel elles développent de plus en plus la culture des fruits et légumes destinés aux grands centres de consommation. L'augmentation sur cet article a été de 34,953 fr.

Enfin, le transport des volailles vivantes s'est encore accru de 12,615 francs, et il a atteint aujourd'hui le chiffre de 109,034 francs.

Transport des marchandises à petite vitesse.

Comme sur les autres lignes, c'est sur les marchandises que porte surtout l'accroissement de nos recettes. Elles se sont élevées à 18,003,390 francs, et présentent sur 1860 une augmentation de 4,721,132 francs, soit de 35,34 0/0.

Aujourd'hui, la recette en petite vitesse constitue 61 0/0 de notre recette totale.

Notre tonnage s'élève à 1,337,331 tonnes, et présente sur celui de 1860 un accroissement de 432,664 tonnes.

Ce sont toujours les produits du sol qui forment un des aliments les plus importants de nos transports. — Les vins figurent dans notre trafic pour 309,925 tonnes, contre 162,350 tonnes transportées en 1860. Mais, d'un autre côté, la récolte en céréales a été mauvaise dans le Midi, et ce transport ne s'est élevé qu'à 129,000 tonnes, tandis qu'il avait été de 163,000 tonnes en 1860. Au point de vue des recettes, il y a eu une augmentation de 1,740,772 francs sur les vins, et une diminution de 511,320 francs sur les céréales : soit finalement, un accroissement de 1,229,445 francs sur l'ensemble de ces deux transports. — Nous avons cru utile de vous faire connaître ce détail, pour montrer que ces deux articles ne figurent que pour un cinquième dans l'accroissement total de nos recettes, et que le reste est dû au développement général de toutes les branches du trafic.

Voici les marchandises sur lesquelles ont lieu les principaux accroissements :

	1860 t.	1861 t.
Vins,	162,350	309,925
Houilles et coke,	76,508	101,647
Sucres,	14,041	20,223
Plâtres et chaux,	9,091	13,651
Prunes sèches,	7,396	10,228
Bois de chauffage et de construction,	100,943	170,850
Fourrages et pailles,	5,614	10,771
Produits chimiques, etc.,	6,023	8,778
Quincailleries, objets manufacturés,	2,979	10,943
Sels gemme et marin,	6,700	11,350
Spiritueux et eaux-de-vie,	15,638	20,820
Matières résineuses,	23,881	31,870

Les entreprises de réexpédition reliées à nos gares principales ont vu leur clientèle s'agrandir. Leur tonnage, qui était de 45,000 tonnes en 1860, s'est élevé à 54,000 tonnes en 1861.

Nos services maritimes ont transporté :

Dans l'Océan	35,457 t., ayant produit	756,642 f.
Dans la Méditerranée	35,040 —	923,521
Totaux....	70,479 t., ayant produit	1,680,163 f.

Ce tonnage diffère peu de celui de 1860, mais il y a

dans le produit une augmentation de 233,672 fr., résultant de plus longs parcours sur nos voies, car nos tarifs n'ont pas été modifiés.

Le plus grand mouvement des transports s'est effectué, comme en 1860, dans la direction de Cette vers Bordeaux, où le tonnage a été de 638,358 tonnes, contre 356,814 tonnes dirigées dans le sens de Bordeaux vers Cette.

Bestiaux.

Il était à craindre que la cherté des fourrages et des céréales, en influant d'une manière fâcheuse sur l'élève du bétail, ne déprimât cette partie de nos recettes; mais il n'en a rien été : nous sommes arrivés à la fin de l'exercice avec une recette de 808,038 fr., supérieure de 42,638 fr. à celle de 1860.

On peut juger du développement de cet article de transport par le tableau suivant, qui donne les produits dans ces quatre dernières années :

En 1858	443,728 fr.
1859	505,610 »
1860	765,510 »
1861	808,038 »

On voit que le trafic des bestiaux a doublé en quatre ans. — L'ouverture successive de nos embranchements pyrénéens ne peut que donner un nouvel essor à ce trafic, qui a pris, sur notre réseau, une importance toute spéciale.

VII. — EXPLOITATION DES CANAUX.

Les résultats de l'exploitation des canaux pendant l'exercice 1861 ont été satisfaisants, au point de vue des recettes comme des dépenses.

Voici les résultats comparés des deux derniers exercices :

	1860	1861
Recette nette.	2,205,595 fr.	2,266,232 fr.
Dépense nette d'entretien.	810,105	758,650
	1,395,490 fr.	1,507,582 fr.
A déduire le prix de ferme et autres charges spéciales du canal du Midi.	961,524	960,606
Produit net.	433,876 fr.	546,976 fr.

Soit une augmentation du produit net de 113,100 fr.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation de l'exercice 1861 présentent une diminution de 52,455 fr. sur celles de 1860.

Elles ressortent, par kilomètre, à 1,502 fr. pour les deux canaux réunis. Cette dépense, quoique faible, suffit cependant pour entretenir dans un excellent état toutes les parties des canaux. La situation du personnel a reçu de nouvelles améliorations.

Les produits divers des usines, des irrigations, des plantations, des locations de chutes d'eau, etc., sont en progrès. Les recettes diverses, qui étaient, en 1860, de 173,841 fr., se sont élevées à 212,335 fr. en 1861 ; ce qui fait une augmentation de 37,494 fr.

Le développement des irrigations mérite surtout d'être encouragé, parce qu'il sera une source féconde de prospérité pour le pays traversé par nos canaux, et contribuera à augmenter les transports des produits agricoles, tout en accroissant les produits de nos redevances. La Compagnie a organisé un service spécialement chargé d'appliquer l'irrigation à certains terrains destinés à faire connaître aux populations les procédés et les résultats de ces utiles travaux. Nous espérons que l'exemple donné sera promptement suivi.

Le tonnage total a été, sur les deux canaux réunis :

De	801,215 tonnes en 1861
Et de	715,372 1860
Soit une augmentation de	86,843 tonnes en 1861.

Nous trouvons donc toujours le trafic des canaux en progrès, et les chiffres cités plus haut témoignent de la réussite de nos efforts pour maintenir et faire progresser ce trafic parallèlement à celui du chemin de fer, en donnant, à chacune des deux voies, les transports qui sont le mieux appropriés à sa destination.

Néanmoins, quel que soit le soin apporté au développement de ce trafic et aux économies dans l'exploitation, les dépenses d'entretien, jointes aux charges spéciales et au prix de fermage payé aux anciens propriétaires, s'élèvent à 70 0/0 du produit brut des deux canaux.

VIII. — SITUATION FINANCIÈRE.

Les dépenses des divers travaux de construction dont nous vous avons entretenus, ainsi que celle des accroissements qu'il a été nécessaire de donner à notre matériel roulant se sont élevées, pendant l'exercice 1861, aux sommes suivantes, savoir :

Sur l'ancien réseau de	13,533,014 12
Sur le nouveau réseau, de	30,202,530 28
Le chapitre du canal présente une augmentation de 6,212 francs 10 c. provenant de frais de bornage,	6,212 10
La dépense totale est donc de	43,736,546 50

Pour faire face à ces dépenses, nous avons trouvé dans l'actif disponible au 31 décembre 1860, une somme de 15,805,591 84

La différence, soit, 27,920,954 66

a été couverte au moyen de la négociation de 98,122 obligations que nous avons été autorisés à émettre, et dont le prix net, déduction faite des pertes de jouissance, d'intérêt et des frais de commission, est ressorti à 289 fr. 74 c.

L'exploitation des lignes composant l'ancien réseau a produit une recette de 30,702,651 73

dont il faut déduire pour impôt du dixième, timbre, taxes, indemnités et subventions, 2,185,060 21

Soit une augmentation de 5,618 513 fr. 76 c. sur l'exercice 1860. Néanmoins, les dépenses, qui étaient en 1860 de 9,690,936 fr. 95 c., n'ont subi en 1861 qu'une augmentation de 1,615,073 fr. 78 c., et ne se sont élevées qu'à 11,306,010 73

Reste, 17,210,971 79

Les intérêts et l'amortissement des emprunts, déduction faite du produit des placements de fonds, ayant été de 5,682,901 89

Il reste un produit de 11,528,069 90

auquel il faut ajouter celui de l'exploitation des canaux 546,975 97

et le solde de l'exercice précédent, 28,010 45

Ensemble, 12,103,056 32

Il a déjà été distribué à titre d'intérêt, à raison de 4 0/0, 20 francs sur 238,034 actions, soit 4,760,680 »

Il reste par conséquent un solde de 7,330,376 32

sur lequel nous vous proposons de compléter un dividende total de 50 francs, par la distribution de 30 francs sur l'exercice 1861, soit pour 238,034 actions, 7,150,020 »

ce qui laissera un solde de 180,356 32

à reporter à l'exercice 1862.

Le dividende de 30 francs que nous vous proposons de fixer, joint aux intérêts du 1er semestre de cet exercice, élèvera à 40 francs le coupon à recevoir le 1er juillet prochain.

Maintenant, Messieurs, que les produits de notre exploitation permettent de compter sur une permanence de bonnes recettes, nous vous proposons, afin d'établir une proportion plus équitable entre les coupons échéant le 1er janvier et ceux échéant le 1er juillet, d'élever le chiffre du coupon au 1er janvier à la somme de 20 francs.

Soit 10 francs pour solde des intérêts
et 10 francs pour à-compte sur le dividende.

—

Nous vous avons entretenus l'année dernière, d'une manière spéciale, des mesures que nous avions à prendre pour assurer une nouvelle jonction de notre réseau avec l'Espagne, à travers les Pyrénées-Orientales ; nous avons dû rester dans des termes plus généraux en vous signalant l'extension que pourrait, à d'autres points de vue, prendre notre concession. Par votre vote unanime, vous avez *donné un conseil d'administration tous pouvoirs à l'effet de traiter avec le gouvernement de la concession de lignes nouvelles se raccordant aux lignes déjà concédées.*

Nous avons à vous rendre compte de l'usage que nous avons fait de ces pouvoirs.

D'accord avec les concessionnaires des lignes espagnoles, nous poursuivons l'achèvement de la lacune qui reste à exécuter entre Port-Vendres et Gerone. Les études faites par nos agents, puis par les ingénieurs de l'État, ont permis de reconnaître que le passage était facile : 17 kilomètres à construire sur le territoire français ont été soumissionnés par nous, comme prolongement du chemin de fer de Perpignan à Port-Vendres, dans le même système, c'est-à-dire dans les conditions de la loi du 11 juin 1842. Cette affaire suit son cours naturel, et nous espérons qu'avant peu d'années les riches provinces du Roussillon et de la Catalogne verront rétablies, par les progrès de l'industrie moderne, les relations intimes que les événements politiques leur avaient faites à diverses époques.

Mais l'objet principal des pouvoirs, que nous avions réclamés de votre confiance, était d'un ordre plus important. Notre ligne aboutissant à Cette restait incomplète, bien qu'elle fût raccordée avec les lignes que possède la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur la rive droite du Rhône ; la pensée du législateur de 1842, qui avait compris nominativement, dans sa classification, une *ligne de l'Ocean sur la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille*, n'avait reçu qu'une satisfaction partielle.

Tout nous indiquait que notre œuvre ne serait achevée que lorsque nous arriverions de plain-pied dans le port même de Marseille, directement, librement, sans subir ni les convenances, ni les exigences, ni le contrôle d'une Compagnie puissante, dont les intérêts étaient sur beaucoup de points en opposition avec les nôtres, dont toute l'activité était d'ailleurs concentrée sur le grand tronc de Marseille à Lyon et à Paris. — Le succès de nos correspondances maritimes à Bordeaux, le développement rapide de notre trafic, par les résultats acquis, et plus encore par les lacunes que nous nous trouvions impuissants à combler, nous montraient chaque jour plus clairement que Marseille était la tête nécessaire de notre ligne.

Nous n'avons pas voulu cependant nous laisser entraîner par le sentiment seul de la nécessité présente et des besoins de l'avenir ; nous avons voulu, et c'est là surtout la cause de l'extrême réserve que nous nous étions imposée la dernière fois que nous vous avons réunis, étudier complétement la question : étude du tracé général, étude de la traversée du Rhône et de l'arrivée à Marseille, étude du trafic probable.

Les résultats constatés par nos ingénieurs et par nos agents commerciaux ont été aussi satisfaisants que nous pouvions l'espérer ; il est resté hors de doute que la ligne du littoral, de Cette à Marseille, outre qu'elle devrait contribuer d'une manière évidente à enrichir tout notre réseau, était par elle-même une bonne affaire. Nous n'avons donc pas hésité à en demander la concession sans subvention.

A la même époque, le gouvernement avait reconnu la nécessité de construire une ligne qui, se rattachant à Rodez au réseau central de la Compagnie d'Orléans, couperait en deux le territoire considérable isolé entre la ligne de Nîmes à la Grand'Combe et celle de Toulouse au Lot par Albi et Lexos, territoire qui se trouvait, malgré l'importance de ses populations laborieuses, comme abandonné en dehors du mouvement créé par les chemins de fer. — L'utilité du premier ordre de cette grande ligne, aussi bien que les difficultés de sa construction, avaient fait admettre par le gouvernement que l'exécution en aurait lieu dans le système de la loi de 1842, c'est-à-dire que l'achat des terrains, les terrassements et ouvrages d'art seraient à la charge du Trésor public, la voie, le matériel et les stations à la charge de la Compagnie exploitante.

La ligne de Rodez à la Méditerranée était le prolongement naturel de l'embranchement d'Agde à Clermont et Lodève; elle établissait des communications directes entre le département de l'Aveyron et les ports qui dépendent plus spécialement du réseau du Midi; elle établissait la liaison directe des départements du Centre avec le Roussillon, la Catalogne et toute la péninsule espagnole.

Cette ligne a été étudiée avec soin par nos agents commerciaux ; à la condition d'être dirigée à travers les parties habitées et vivantes du département de l'Aveyron, elle devait, avec le temps, être susceptible de rémunérer les capitaux affectés à sa mise en exploitation dans le système de concession projeté ; aucune Compagnie n'avait d'ailleurs proposé jusque-là de s'en charger.

Nous avons donc, en même temps que nous demandions la concession du chemin de fer direct de Cette à Marseille, demandé la concession du chemin de fer de Rodez, par Millau et Saint-Affrique, à Lodève, ou plus exactement à Cartels, station intermédiaire sur notre embranchement d'Agde à Lodève ; de plus, nous avons demandé, pour compléter cette ligne, la concession sans subvention de la section de Clermont à Montpellier, et de celle de Montpellier au grau de Palavas.

L'ensemble des lignes comprises dans notre demande de concession présente au plus haut degré le caractère d'utilité publique. — Une communication directe est établie entre Bordeaux, Agen, Montauban, Toulouse, Castelnaudary, Carcassonne, Perpignan, Narbonne, Béziers, Lodève, Cette et Montpellier, d'une part, et le Rhône, Marseille, Toulon et l'Italie, d'autre part ; le centre de la France, les bassins houillers d'Aubin et de Graissessac, la partie productive du département de l'Aveyron, et enfin les riches salines du littoral, qui fournissent aujourd'hui la moitié du sel produit en France, la Camargue, le bas du Rhône sont également

Digitized by Google

mis en communication directe avec la capitale maritime et commerciale du sud-est de l'Empire.

Le parcours entre Cette et Marseille est réduit de 200 kilomètres à 160 ; la suppression des transbordements, des temps d'arrêt aux points de jonction améliore toutes les conditions du transport. Marseille et le Languedoc et à la suite tout le sud-ouest de l'Empire sont affranchis, pour leurs relations, des exigences et des gênes de service de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, Compagnie dont tous les efforts doivent nécessairement se concentrer sur l'artère principale de son réseau, et qui par sa situation même n'a aucun intérêt à développer les communications de l'est à l'ouest ; — Marseille est reliée au canal Saint-Louis, dont la construction est décidée, et qui doit créer à l'embouchure du Rhône un port nouveau, destiné à devenir une succursale de son propre port. — La ligne nouvelle, en aboutissant de niveau sur les quais de la Joliette, affranchit son commerce des frais et des délais de la remonte sur le plan incliné, qui rachète la différence de niveau entre la mer et la gare de la Compagnie de la Méditerranée. Enfin, Marseille et Barcelone sont réunies par la voie la plus courte, la plus directe.

Les avantages de notre projet, dont nous nous bornons à indiquer les traits les plus saillants, ont frappé l'attention des populations intéressées, et il a reçu spontanément l'adhésion des conseils généraux, des conseils municipaux, des chambres de commerce. En ce moment, les délégués de *quatorze* départements sont à Paris pour solliciter son approbation par le gouvernement.

Nous devions naturellement compter sur l'opposition de la Compagnie de la Méditerranée, qui s'était sans doute habituée à considérer notre Compagnie comme un tributaire subordonné à ses propres intérêts, assujetti à ses propres convenances ; notre projet devait en effet l'atteindre doublement : 1° dans le trafic, assez restreint d'ailleurs, qui suit ses rails entre Marseille et Cette ; 2° dans ses relations charbonnières avec les bassins du Gard et de la Loire, auxquels l'introduction des houilles de Graissessac sur le marché de Marseille venait faire une concurrence aussi redoutable pour les centres de production que profitable à l'intérêt public.

La Compagnie de la Méditerranée n'a compris ni l'incontestable utilité publique de notre projet, ni l'impossibilité où elle était de maintenir indéfiniment le commerce de Marseille dans sa dépendance absolue, ni l'intérêt qu'elle trouverait elle-même à faciliter au contraire son expansion. Engagée dans une voie d'opposition à outrance, elle a vainement tenté de démontrer que la ligne de Cette à Marseille, malgré les facilités exceptionnelles qu'offre son tracé, serait excessivement coûteuse : elle a porté arbitrairement de 48 millions de francs à 70 millions l'estimation de nos ingénieurs, basée sur huit mois d'études sur le terrain.

Elle a essayé, avec aussi peu de succès, d'établir que le trafic, évalué par nos agents à 40,000 fr. par kilomètre, n'excéderait pas 10,000 fr. Par ce dernier argument, emprunté aux résultats de sa propre exploitation, elle n'a réussi qu'à montrer combien étaient limités les services rendus par elle aux populations intéressées ; personne ne s'expliquerait, en effet, qu'entre un centre comme Marseille et l'ensemble des départements desservis par notre réseau, il ne pût y avoir qu'une circulation aussi limitée, si l'état actuel des moyens de communication n'offrait pas lui-même un vice radical, celui de l'excédant des parcours, celui des transbordements, et du défaut d'unité, auxquels notre projet est surtout destiné à remédier.

Mais il fallait avant tout, en abordant le conseil général des ponts et chaussées, devant lequel notre projet se présentait avec l'avis unanime d'une commission formée de son président et de deux de ses membres les plus éminents, se ménager les chances d'un avis favorable; la Compagnie de la Méditerranée n'est alors jetée dans une voie de concessions, ou plus exactement, d'offres exagérées, qui, présentées au moment même du vote, ont pu déplacer une majorité qui nous était acquise.

En effet, à une simple différence d'une voix (8 voix contre 7), le Conseil a émis l'avis qu'il n'y avait pas lieu de soumettre notre projet aux enquêtes.

Les offres de la Compagnie de la Méditerranée étaient les suivantes :

1° Réduire pour les voyageurs et pour les marchandises, entre Marseille et les stations de notre réseau, *en ce qui concerne l'application des tarifs*, la distance de 200 kilomètres à 160 kilomètres ;

2° Appliquer sur ses lignes entre Cette et Marseille, à ce parcours réduit, les tarifs que nous aurions appliqués nous-mêmes sur les nôtres;

3° Construire un raccordement de Lunel à Arles ou au Pas-des-Lanciers (à la bouche nord du souterrain de la Nerthe) ;

4° Construire un double chemin de fer de Lunel et de Montpellier à Rodez ;

5° Construire l'embranchement d'Aigues-Mortes.

Ces offres improvisées au dernier moment, que nous n'avions pas eu le temps de lire avant la discussion, puisqu'on ne nous les avait pas même communiquées, n'ont pu être ni discutées, ni par conséquent contredites. Il est résulté de cette précipitation que le conseil général lui-même n'a pu peut-être se rendre un compte exact de la portée des propositions de la Compagnie de la Méditerranée; avec un peu plus de temps pour l'examen, il aurait facilement reconnu que ce que cette Compagnie présentait comme un avantage pour l'Etat, l'introduction dans l'ancien réseau, sans garantie d'intérêt, de ses lignes de Lunel à Arles et de Lunel au Pas-des-Lanciers, constituait pour elle un avantage considérable, puisqu'elle faisait profiter ces lignes, alors même qu'elles n'auraient donné aucun profit, d'un revenu net de 37,000 francs par kilomètre, garanti à l'ancien réseau.

Mais ce n'est pas tout encore; depuis le vote du conseil général des ponts et chaussées, la Compagnie de la Méditerranée, dans une lettre adressée par son directeur, M. Talabot, au rapport du comité consultatif des chemins de fer, a étendu ses offres: elle s'engage à exécuter à la fois deux raccourcissements de son propre réseau, de Lunel à Arles et de Lunel au Pas des-Lanciers, et enfin elle offre de construire un nouveau raccordement du terminus de sa ligne avec les ports de Marseille, par un embranchement descendant de la station de l'Estaque au niveau de la mer.

Nous ne chercherons pas à vous montrer en détail tout ce qu'a d'insuffisant l'ensemble des propositions de la Compagnie de la Méditerranée, au point de vue de l'intérêt propre de notre Compagnie, laquelle a besoin avant tout d'arriver sur ses propres rails à Marseille, pour y faire elle-même ses propres affaires.

Nous ne chercherons pas à les discuter; elles n'ont d'autre objet que de prolonger une situation intolérable pour nous, pour les contrées du sud-est et du sud-ouest de la France. — Elles ne peuvent avoir pour résultat que d'entraver un service que nous avons seuls intérêt à développer ; elles sont, assurément à l'insu du Conseil d'administration de la Compagnie de la Méditerranée, par une combinaison financière qu'il n'a pas suffisamment mûrie, une charge énorme pour le Trésor, un profit considérable pour elle, et cela dans des circonstances qui ne se sont jamais rencontrées dans la concession des chemins de fer français, à savoir que les bénéfices recueillis ainsi par la Compagnie de la Méditerranée seraient d'autant plus grands que les lignes inutiles et improductives seraient plus longues. — Ce résultat inattendu se trouve développé dans la lettre adressée par notre Président à S. Ex. M. le Ministre des travaux publics, à la date du 24 avril 1862.

Il saute d'ailleurs aux yeux que toutes les ressources, toute l'activité de notre Compagnie seront appliquées à la réalisation aussi prompte que possible de son projet, dont toutes les parties intéressent au plus haut degré la prospérité de son réseau.

Nous maintenons donc purement et simplement notre demande de concession, en renonçant seulement à la demande d'une garantie d'intérêts de 4 0/0 sur les 48 millions à dépenser de Cette à Marseille, garantie qui ne pouvait dans aucun cas créer une charge pour le Trésor, mais qui avait l'avantage de faciliter nos combinaisons financières.

La question sera portée, sous peu de jours, devant le Comité consultatif des chemins de fer. Nous sommes convaincus, notre projet n'étant plus soumis, il faut l'espérer du moins, à l'effet d'offres improvisées par la Compagnie de la Méditerranée, que nous obtiendrons la satisfaction due à nos légitimes demandes d'émancipation.

—

Messieurs, nous venons de parcourir ensemble toutes les parties de notre entreprise : travaux, recettes, développements futurs, tout a passé sous vos yeux, et vous pouvez apprécier aussi bien que nous mêmes quelle est aujourd'hui la valeur de nos lignes et quel est leur avenir.

Il ne nous reste plus qu'à vous exprimer une dernière pensée : c'est le sentiment profond de reconnaissance que nous inspire la confiance dont vous n'avez cessé de nous honorer ; elle a été notre plus grande force, dans les difficiles épreuves que nous avons dû surmonter pour fonder notre œuvre, comme elle est aujourd'hui notre plus douce récompense, dans la période de prospérité à laquelle nous sommes parvenus à l'élever, grâce à votre persévérant appui.

Notre ligne a pris aujourd'hui son rang au milieu des belles et fructueuses entreprises de l'époque, et sa prospérité ne peut aller qu'en grandissant avec celle des régions du Midi qu'elle dessert, et à laquelle elle est intimement liée. Ces belles provinces, tombées peu à peu dans la langueur par suite du mouvement politique qui a amené la prépondérance du nord de la France sur le sud, dévastées aussi par de longues guerres de religion dont elles portent encore la trace, renaissent à une vie nouvelle sous l'influence de nos chemins de fer. Le Bas-Languedoc, qui peut désormais écouler ses vins dans toutes les directions en quantités indéfinies, multiplie ses vignobles, et se prépare à des productions dont le chiffre dépassera les espérances les plus hardies. Le vaste désert des Landes se couvre de villages et de cultures, et promet à la France un accroissement de population et de richesses agricoles. Le spectacle de cette activité, qui se réveille et se répand par tout le Midi, véritable renaissance dont nos lignes sont la cause et dont elles vivent à leur tour, ce spectacle est la plus solide preuve de l'avenir réservé à notre réseau, car il n'y a de prospérité durable que celle fondée sur l'intérêt général et sur le développement de la richesse publique.

Nous avons enfin à vous faire connaître les noms de MM. les administrateurs dont les pouvoirs expirent cette année ; ce sont :

MM. Baduel,
Cibiel,
et Thurneyssen.

Aux termes de l'art. 19 de nos statuts, les administrateurs sortants peuvent être réélus.

M. Samazeuilh père, un des fondateurs de notre entreprise, nous a fait part de son désir de résigner ses fonctions d'administrateur en raison de son âge, et il a désigné à notre choix son fils, M. Gustave Samazeuilh, membre du conseil municipal de Bordeaux.

Nous ne pouvons qu'exprimer ici notre regret de nous voir séparés d'un honorable collègue qui a longtemps participé à nos travaux, et nous vous proposons de vous associer à nous, en acceptant le choix qu'il présente à notre approbation.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

L'assemblée, à l'unanimité,

1° Approuve les comptes de l'exercice 1861 ;

2° Fixe le dividende, pour l'exercice 1861, à 30 francs par action sur les 238,334 actions en circulation au 31 décembre 1861 ;

3° Décide que le chiffre du coupon d'action au 1er janvier sera porté à 20 fr., soit :

10 francs pour solde des intérêts,
10 francs pour à-compte sur le dividende ;

4° Donne au Conseil d'administration tous pouvoirs à l'effet de traiter avec le gouvernement de la concession de lignes nouvelles se raccordant aux lignes déjà concédées ;

5° Nomme administrateur M. Gustave Samazeuilh fils, en remplacement de M. Samazeuilh père, démissionnaire ;

6° Réélit administrateurs :

MM. Baduel,
Cibiel,
Thurneyssen,

dont les fonctions expiraient cette année.

La séance est ensuite continuée au samedi 26 avril, pour le tirage au sort des obligations à rembourser au pair le 1er juillet 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD.

Assemblée générale et extraordinaire du 28 avril 1862.

Présidence de M. le baron James de Rothschild, Président du Conseil d'administration.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Par M. Delebecque, Vice-Président.

Messieurs,

En vous présentant les résultats de notre exploitation, pendant l'année 1861, la seizième de notre existence sociale, nous éprouvons la satisfaction de pouvoir constater que, depuis son origine jusqu'à ce jour, notre entreprise a suivi une marche constamment progressive, et qu'elle a réalisé toutes les espérances qu'elle nous avait fait concevoir. Chaque année nous avons eu à vous signaler des augmentations de trafic, des accroissements de produits, des améliorations de service. L'exercice 1861 est loin de démentir ceux qui l'ont précédé, comme vous avez pu vous en convaincre par les comptes qui sont entre vos mains. Nous sommes donc autorisés à poursuivre résolûment, et à compléter l'œuvre que vous avez confiée à notre dévouement. Nous n'hésiterons pas à vous demander, à cet effet, les suppléments de res-

sources qui seront reconnus nécessaires ; bien convaincus que vous verrez dans le passé toutes les garanties que vous pouvez désirer pour l'avenir.

Travaux neufs sur les lignes de l'ancien réseau.

Nous avons exécuté, en 1861, sur les lignes de l'ancien réseau, des travaux de différente nature, soit en continuation de ceux qui avaient été précédemment entrepris, soit pour satisfaire à des besoins nouveaux, et mettre nos moyens d'exploitation en rapport avec l'importance croissante des services de voyageurs et de marchandises.

A Paris, la gare définitive, dont les projets ont reçu l'approbation ministérielle, au mois de mai 1861, a été mise en construction dans le courant de l'été dernier. Les maçonneries se trouvent aujourd'hui élevées au-dessus du premier étage, pour la façade et pour le côté qui doit être affecté au départ des trains. On peut, dès à présent, se faire une idée des dimensions de cet établissement, et juger si elles correspondront par leur étendue non-seulement aux nécessités du présent, mais encore aux besoins de l'avenir. Guidés par l'expérience dans l'adoption du plan qui s'exécute, nous avons cherché à l'approprier, aussi bien que possible, à sa destination, et à concilier les convenances du public avec les intérêts du service. Dans un but d'économie et pour rester dans les limites de dépenses qui ont été indiquées, nous avons réservé d'une manière exclusive, à la façade, les formes architectorales et artistiques dont nous ne pouvions nous dispenser entièrement ; il n'en est pas moins vrai que l'édifice sera digne de figurer en tête du réseau du Nord ; nous en attendons l'achèvement dans le courant de l'année prochaine.

Le bâtiment d'administration qui forme une annexe de la nouvelle gare, est achevé, sauf quelques détails d'aménagement intérieur. Les différents services auxquels il est destiné pourront s'y installer d'une manière complète, d'ici à quelques semaines.

A la Chapelle, nous avons développé les chantiers affectés au déchargement des pierres ; nous avons appliqué à cette opération des moteurs à vapeur, qui, substitués au travail des bras, rendent la manutention à la fois plus facile et moins dispendieuse. Nous avons entrepris la construction de nouvelles halles de transbordement, et commencé des remaniements de voies se rattachant aux dispositions que la reconstruction de la gare de Paris doit rendre nécessaires.

Des bâtiments définitifs pour le service des voyageurs ont été construits à Chauny, Somain, Armentières et Hazebrouck.

Des agrandissements de halles à marchandises ont été effectués à Saint-Denis, Chantilly, Amiens, Tourcoing, Chauny, Landrecies, Aulnoye, Hautmont, Laon et Etaples.

Des terrains ont été acquis et nivelés pour le périmètre de la gare aux marchandises d'Amiens, qui a cessé d'avoir assez d'étendue.

A Abbeville, une voie de raccordement de 1,500 mètres de longueur a été créée, avec l'aide de subventions locales, pour relier la gare à l'entrepôt du port de cette ville.

Les nouvelles rotondes destinées au remisage des locomotives, qui avaient été commencées en 1860 à Tergnier et à Fives, ont été achevées ; et il a été, de plus, installé, dans cette dernière gare, un service complet d'épuration d'eau pour l'alimentation des machines.

Depuis plusieurs années, nous avons reconnu l'insuffisance de la gare intérieure de Lille ; il était impossible de lui donner l'extension nécessaire, à moins de sacrifices hors de toute raisonnable proportion, et nous avons dû, en y renonçant, chercher une autre solution ; nous ne laisserons dans la gare actuelle, que le service des voyageurs et celui des marchandises soumises aux formalités de douane ; le service de marchandises ordinaires sera transféré dans une gare nouvelle ayant pour emplacement huit hectares de terrain, que l'autorité municipale cède à la Compagnie à d'équitables conditions ; un décret impérial, en date du 26 mars, vient de déclarer l'utilité publique de cette nouvelle gare, qui sera placée dans les agrandissements de la ville, et dont la construction pourra être entamée dans le courant de cette année.

Nouveau réseau. — Ligne des houillères du Pas-de-Calais.

Le chemin des houillères du Pas-de-Calais, dont la dernière section a été terminée à la fin de 1861, est exploité sur toute son étendue, depuis le 1 janvier dernier, et il est aujourd'hui parcouru par les trains express de Paris à Calais. Cette ligne se trouve déjà reliée à neuf concessions houillères par des voies de fer, qui lui apportent les produits de vingt et une fosses en exploitation. Plusieurs autres embranchements semblables sont en ce moment à l'étude, et viendront augmenter bientôt le nombre de ces utiles affluents de notre réseau.

Ligne de Soissons.

La section de Sevran à Villers-Cotterets a été ouverte le 30 août dernier ; celle de Villers-Cotterets à Soissons doit l'être au mois de mai prochain, de sorte que, dans quelques semaines, le chemin de Paris à Soissons se trouvera soudé à la ligne de Soissons à Reims, dont la Compagnie des Ardennes vient de commencer l'exploitation.

Ligne de Pontoise.

La ligne de Pontoise a dû être complétée par un raccordement entre l'ancienne et la nouvelle gare. Les travaux de ce petit embranchement s'exécutent ; ils pourront être terminés, en même temps que les bâtiments de la gare qui s'élève près de la ville, sur la rive droite de l'Oise ; et nous pensons que l'ensemble pourra être livré à l'exploitation avant la fin de l'été prochain.

Ligne d'Ermont à Argenteuil.

Les projets de cette ligne sont approuvés et l'exécution en est commencée. Nous comptons être en mesure de mettre ce chemin en exploitation vers la fin de l'année ; nous supposons que, de son côté, la Compagnie de l'Ouest aura terminé, à la même époque, les travaux de la section qui lui appartient.

Ligne de Chantilly à Senlis.

Tous les terrassements et ouvrages d'art du chemin de Chantilly à Senlis sont achevés ; on travaille à l'établissement de la voie et à la construction des stations ; selon toutes probabilités, cette ligne pourra être ouverte au mois de juillet prochain.

Ligne d'Amiens à Rouen.

Nous avons fait connaître, l'année dernière, les difficultés qui se sont produites relativement aux choix du tracé de la ligne d'Amiens à Rouen, aux approches de cette dernière ville. Nous attendons pour commencer les travaux, une décision vivement réclamée par les intérêts commerciaux et industriels, qui souffrent des retards apportés à l'établissement de ce chemin de fer.

Ligne d'Amiens à Tergnier.

Cette ligne est la continuation, et en quelque sorte une dépendance de la précédente, au point de vue des relations entre le Havre et Rouen, d'une part, Saint-Quentin, Reims et les Ardennes, d'autre part. Aussitôt que les difficultés dont nous venons de parler auront été résolues, rien ne nous empêchera de commencer les travaux entre Amiens et Tergnier. Un décret, en date du 21 septembre 1861, a adopté pour ce chemin le tracé passant par Villers-Bretonneux et Chaulnes. C'est le plus direct et le plus avantageux, sous le double rapport de l'exécution et de l'exploitation, parmi les divers tracés qui ont été étudiés.

Ligne de Boulogne à Calais.

Les longues discussions auxquelles a donné lieu le tracé de cette ligne sont terminées ; elles ont abouti à l'adoption d'un projet différent de celui qui avait été défini par le décret de concession. Au lieu de se détacher, à Pont-de-Briques, de la ligne d'Amiens à Boulogne, et de desservir Marquise par un embranchement, le chemin de Boulogne à Calais partira de Boulogne même, et passera par Marquise. Il en résultera un supplément de dépense dont la Compagnie sera indemnisée au moyen d'une subvention fournie par l'Etat et par la ville de Boulogne. Une loi votée dans la dernière session du Corps législatif a fixé cette indemnité à deux millions de francs. Nous attendons l'approbation des projets définitifs que nous avons soumis à l'administration.

Concessions éventuelles.

Des décrets d'utilité publique rendus successivement les 5 et 14 juin et le 22 septembre 1861, ont déclaré définitive la concession des lignes de Beauvais à Gournay, de Senlis à Crépy et de Soissons à la frontière de Belgique. Il ne reste plus à statuer que sur une seule des lignes concédées éventuellement à la Compagnie, celle qui doit relier le chemin de Saint-Quentin à Erquelines au chemin de Soissons à la frontière, et qui, à partir de ce point, doit être continuée vers Strasbourg par les Compagnies des Ardennes et de l'Est. Nous espérons que le gouvernement adoptera, pour cette ligne transversale, le tracé qui nous paraît à la fois le plus conforme à l'intérêt public et à l'intérêt de la Compagnie.

Matériel.

L'effectif du matériel roulant a été augmenté, pendant l'année 1861, de 10 machines locomotives, 44 voitures à voyageurs ou de grande vitesse, et 662 wagons à marchandises.

La dépense faite pour l'acquisition de ce matériel, ainsi que pour l'outillage des ateliers, s'est élevée à la somme de 2,333,870 fr. 95 c. qui a été en grande partie imputée sur le compte capital de l'ancien réseau, parce que c'est surtout l'accroissement du trafic sur les lignes de ce réseau qui a nécessité cette dépense.

Réseau belge. — Lignes en exploitation.

Le chemin d'Erquelines à Charleroi traverse quinze fois la rivière de la Sambre, au moyen de ponts, dont les tabliers, primitivement construits en bois, ont subi des altérations reconnues telles qu'il était devenu nécessaire d'y substituer des tabliers métalliques, dont la durée sera beaucoup plus longue. Ce travail difficile, qui devait être exécuté sans interrompre la circulation, est aujourd'hui terminé sur dix des ponts, et il se poursuit sur les cinq autres.

Les ateliers de Saint-Martin, près de Charleroi, ont été augmentés d'un nouveau bâtiment pour le montage des machines.

Sur la ligne de Namur à Liége, la réfection des voies est terminée. Nous avons fait remblayer les terrains acquis pour l'agrandissement de la gare dite de Longdoz, à Liége, où aboutit aujourd'hui le chemin de Maëstricht. Une halle de marchandises a été construite à Seraing, et les bâtiments de voyageurs ont été agrandis aux stations d'Ougrée, Tilleur et Jemeppe.

Enfin, sur la ligne de Mons à Hautmont, nous avons développé les moyens d'alimentation de la gare de Frameries, et établi, à la gare de formation, un système complet d'épuration d'eau pour les machines.

Ligne en construction de Namur à Givet.

La convention internationale à laquelle a donné lieu le raccordement de cette ligne avec le chemin des Ardennes, qui la prolonge en France, en fixe l'ouverture au 1er juillet prochain. La plupart des travaux, et notamment les deux ponts sur la Meuse, les souterrains, les ouvrages en rivière, sont assez avancés pour que ce résultat puisse être obtenu ; mais les terrassements à exécuter, dans les tranchées des châteaux de Freyr et de Vaulsort, n'ont pu, par suite du retard apporté à l'approbation de nos projets, être entrepris qu'au commencement de la présente campagne ; nous les poussons avec la plus grande activité, afin de ne dépasser que le moins possible le délai convenu.

Situation financière. — Ancien réseau.

Les travaux exécutés sur les différentes lignes de l'ancien réseau, et dont nous venons de vous présenter l'énumération, ainsi que les développements du matériel roulant affecté à ces lignes, ont donné lieu à des dépenses de premier établissement. Il en a été de même pendant les exercices précédents, y compris celui de 1857. Ces dépenses ont été annuellement inscrites dans les comptes qui ont été soumis à votre approbation ; elles s'élèvent, pour les cinq dernières années, au chiffre approximatif de 30,000,000. Il y a été pourvu au moyen de ressources provisoirement disponibles, qui doivent, dans ce but de régularisation, être rendues à leur destination définitive ; nous aurons donc à vous demander un crédit à cet effet, en vous faisant remarquer qu'il ne doit résulter de la réalisation ultérieure de ce crédit aucune charge nouvelle pour l'exploitation, puisque les intérêts des sommes ainsi employées figurent déjà dans nos comptes.

Il a été dit dans notre rapport de 1860, que par mesure d'ordre, et pour utiliser des fonds libres, nous avions balancé, dans nos écritures, le capital des lignes nord-belges par une série de nos obligations, dont le montant avait été employé en travaux et en acquisitions de matériel. L'emploi de ces obligations ne pouvait avoir qu'un caractère essentiellement temporaire. Nous vous proposons de le faire cesser, en réinscrivant les ressources dont il s'agit au crédit du réseau français. Elles seront remplacées, au capital des lignes nord-belges, par une émission équivalente, soit de 30,000,000 de francs, qui sera faite ou directement au nom de la Compagnie, ou indirectement par voie de garantie. Le produit en serait considéré comme une source disponible à réaliser en temps opportun.

Nouveau réseau.

Le traité passé avec l'Etat le 24 juillet 1858 pour la garantie d'intérêt, et approuvé par l'assemblée générale du 29 avril 1859, a fixé à 200 millions de francs le capital du nouveau réseau du Nord, savoir : 139,500,000 francs pour les lignes concédées en 1857 et 60,500,000 francs pour les concessions éventuelles qui depuis sont devenues définitives, à l'exception d'une seule qui ne tardera pas à le devenir, comme il a été dit ci-dessus. Sur le capital affecté au nouveau réseau, il a été voté d'avance par l'assemblée générale de 1857, un crédit de 110 millions de francs. Nous vous proposerons de le compléter par un nouveau crédit de 90 millions, qui sera employé successivement, selon le degré d'avancement des travaux, pour l'exécution desquels un délai de huit années nous a été accordé.

Nous aurons l'honneur de vous soumettre, à la fin de la réance, une résolution conforme à ces propositions.

Balance.

Le fonds social du premier établissement de notre ancien réseau, employé jusqu'au 31 décembre 1860, s'élevait, dans les comptes qui vous ont été présentés il y a un an, à la somme de	412,651,632 09
Par l'effet des travaux exécutés en 1861, sur ce même réseau, et des accroissements de matériel dont il a été question ci-dessus, ce capital de premier établissement se trouve aujourd'hui de	418,389,303 68
Ce qui fait ressortir, pour l'exercice dont nous rendons compte, une augmentation de	5,737,670 79
Les sommes dépensées pour les travaux et le matériel du nouveau réseau ont élevé le capital de premier établissement de la somme de	35,570,865 28
à celle de	60,614,860 70
La différence en plus est de	25,034,995 42
Il a été pourvu aux dépenses ci-dessus au moyen des versements effectués sur les actions nouvelles, qui ont produit un total de	8,333,400 »
Nous y avons aussi affecté la somme de	16,701,595 42

qui a été prélevée sur celle de 18,278,209 fr. 45 c. provenant du placement de 59,295 obligations, dont le prix de vente a été en moyenne :

Pendant le premier semestre de	307 55
Pendant le deuxième semestre de	303 52

Voici en résumé le tableau de notre situation financière au 31 décembre 1861 :

ANCIEN RÉSEAU.

Fonds versés par les actionnaires sur les actions anciennes,	160,000,000 »
Fonds versés par les actionnaires sur les actions nouvelles,	63,541,800 »
Emprunt de la :	
Première série (rachat des actions de Boulogne),	27,500,000 »
Deuxième série,	24,750,000 »
Troisième série,	22,989,840 00
Quatrième série,	22,429,151 43
Cinquième série,	21,536,957 27
Sixième série (partie),	9,274,044 40
Obligations de la Compagnie de Boulogne,	1,161,558 09
Acquisition du chemin de Mons à Hautmont (partie française),	8,000,000 »
Voies et moyens pour la réfection de la voie,	6,432,788 60
Restant dû à l'Etat,	8,035,024 38
Dus à divers entrepreneurs, fournisseurs et autres créanciers,	8,055,194 34
Dû pour intérêts et dividende,	30,002,476 07
Dû au compte de réserve,	16,856,316 59
Total,	437,503,358 07
Fonds restant à verser par les actionnaires sur les actions nouvelles et emprunt au nouveau réseau,	15,431,091 14
Total général,	452,934,449 21

Ces sommes ont été employées comme suit :

Dépenses faites par l'Etat et remboursées par la Compagnie :		
En construction de la ligne principale,	85,015,734 55	
En matériel,	3,073,463 93	89,089,198 48
Règlement des intérêts dus à l'Etat,		8,035,024 38
Construction des lignes en exploitation,		243,750,257 77
Dépenses de réfection de la voie,		12,479,988 58
Construction du chemin de Ceinture,		1,391,000 »
Immeubles dans Paris,		2,178,231 68
Matériel, locomotives, voitures et wagons,		60,737,574 22
Mobilier d'exploitation, outillage, matières et approvisionnements,		11,927,815 50
Fonds en comptes courants, etc.,		5,842,696 44
Espèces et valeurs,		11,997,672 10
Somme égale,		452,934,449 21

NOUVEAU RÉSEAU.

Solde de l'emprunt de la sixième série,	16,570,632 75
Emprunt de la septième série (partie),	3,092,651 80
Emprunt autorisé en 1857 :	
Huitième série,	22,295 006 »
Neuvième série,	22,257,543 85
Dixième série,	22,883,443 90
Dus pour intérêts et amortissement,	2,907,252 50
Total,	89,112,130 80
Voici l'emploi :	
Lignes en construction,	56,414,950 39
Locomotives, voitures et wagons,	4,128,484 50
Approvisionnements, mobilier, etc.,	6,654,478 92
Espèces et valeurs,	6,513,116 85
Total,	73,681,039 66
Versement restant à effectuer sur les actions anciennes et prêt fait à l'ancien réseau,	15,531,091 14
Somme égale,	89,112,130 80

Les ressources dont la Compagnie a disposé pendant l'exercice 1861, s'élèvent à 35,334,697 fr. 86 c., ainsi qu'il résulte des chiffres ci-après :

Valeurs disponibles au 31 décembre 1860.	25,756,300 45	
Dont à déduire :		
Valeurs disponibles au 31 décembre 1861,	23,897,866 02	
Reste,		1,858,434 43
Versements effectués sur les actions nouvelles,		8,333,400 »
Versements effectués sur la deuxième série des nouveaux emprunts,		18,278,209 45
Total,		18,470,043 88
Pour excédant, en 1861, des sommes représentant les produits nets de l'exploitation et des soldes dus sur les mêmes comptes en 1860,		6,864,653 98
Somme employée en 1861,		35,334,697 86

Ces ressources ont été employées de la manière suivante :

Travaux sur les lignes en exploitation,	3,346,836 39
Travaux sur les nouvelles concessions,	24,968,930 36
Matériel d'exploitation (ancien réseau),	2,266,760 21
Matériel d'exploitation (nouveau réseau),	4,869 29
Matières, outillage et approvisionnements,	1,532,277 28
Paiements faits à l'État en 1861.	2,000,000 »
Travaux sur le chemin de Ceinture,	14,000 »
Immeubles de la Compagnie dans Paris,	1,181,024 33
Somme égale,	35,334,697 86

Exploitation. — Recettes.

Les produits bruts de l'exploitation de l'ancien réseau se sont élevés à 68,142,334 74

Savoir :

Voyageurs,	33,723,820 26
Bagages, articles de messagerie, finances, etc.,	5,728,706 24
Rétributions de la poste, transports de voitures et de chevaux à la vitesse des voyageurs,	709,372 58
Transports de marchandises et de combustible à petite vitesse,	30,404,881 85
Transports de bestiaux,	749,545 27
Produits divers,	775,018 64
Ensemble,	68,142,334 74
Il faut déduire de ce chiffre pour l'impôt du dixième sur la grande vitesse ; pour les subventions aux voitures de correspondance,	4,025,759 83
Reste pour la recette brute effective, la somme de	64,116,574 91

En décomposant cette recette et en la comparant à celle de l'année 1860, nous obtenons les résultats suivants :

	En 1860. fr.	En 1861. fr.	Augmentation en 1861.
Produits de grande vitesse,	25,360,000	26,533,000	1,173,000 ou 4.6 0/0
Produits de petite vitesse,	35,247,000	37,584,000	2,337,000 ou 6.» 0/0
Ensemble,	60,607,000	64,117,000	3,510,000 ou 5.8 0/0

La longueur exploitée est restée constante, soit de 907 kilomètres, pendant les deux années, et les recettes brutes, par kilomètre, ont été de :

	En 1860.	En 1861.	Augmentation en 1861.
Grande vitesse,	26,225	27,438	1,213
Petite vitesse,	36,450	38,867	2,417
Ensemble,	62,675	66,305	3,630

La plus forte recette kilométrique que nous ayons faite précédemment, depuis l'origine de l'exploitation, a été réalisée en 1855, lors de la dernière exposition universelle : elle s'est élevée à 65,700 ; celle de l'année 1861 la dépasse de 605 francs par kilomètre.

En analysant les augmentations que présente le trafic de l'année 1861 sur celui de 1860, nous constatons que le nombre de voyageurs s'est élevé de 7,765,000 francs à 8,488,000 francs, soit en plus 723,000 francs, ou 9.5 0/0 ; que l'augmentation de recettes correspondante a été de 4.6 0/0 ; que la perception moyenne par kilomètre, qui était de 6 c. 31 en 1860, est restée sensiblement la même en 1861, soit de 6 c. 34. Quant au parcours moyen, il a été réduit de 41 à 39 kilomètres.

Le service de petite vitesse présente un accroissement considérable de recettes, bien que les produits de la houille et du coke aient diminué.

Les marchandises diverses, non compris leurs combustibles, ont formé :

	Tonnes.		Fr.
En 1861, un tonnage de	2,542,000	ayant produit	26,727,000
En 1860, nous avions eu	2,014,000	—	23,984,000
L'augmentation a donc été de	528,000 ou 26 0/0	et de	2,733,000 ou 11.40 0/0

La distance moyenne du transport a été réduite de 121 à 119 kilomètres, et le prix perçu par kilomètre est descendu de 9 c. 86 à 8 c. 79.

Ce dernier résultat est dû à ce que l'augmentation du mouvement a eu lieu principalement sur des transports taxés à bas prix, tels que les céréales, les farines, les fers et les fontes, les pierres.

Voici en chiffres ronds le tonnage comparatif des principales marchandises transportées :

	En 1861.	En 1860.
Pierres de taille, matériaux, plâtre, etc.,	490,000	240,000
Blé, farines graines,	400,000	236,000
Fers, fontes, métaux,	311,000	204,000
Produits chimiques, sels,	95,000	74,000
Laines, cotons, lins, étoupes, déchets,	97,000	70,000

Quant aux transports de combustibles, ils ont donné les résultats suivants :

	Tonnes.		Fr.
Tonnage de la houille en 1861,	1,726,600	ayant produit	8,868,000
Tonnage de la houille en 1860,	1,683,000	—	9,266,000
Soit une augmentation de tonnage de	43,000	et une diminution de produits de	398,000
Tonnage de coke en 1861,	182,000	ayant produit	810,000
Tonnage de coke en 1860,	192,000	—	990,000
Ce qui fait une diminution de	10,000	et de	180,000

Cette réduction porte exclusivement sur les cokes arrivés à Paris pour les Compagnies de chemins de fer, qui tendent de plus en plus à en restreindre l'emploi dans les locomotives.

L'ensemble des transports de combustibles, houilles et cokes a été :

En 1861, de	1,908,000 t.	ayant produit	9,678,000 fr.
En 1860, il avait été de	1,875,000 t.	id.	10,256,000

Soit une augmentation de tonnage de 33,000 t. et une diminution de produits de 578,000

Le parcours moyen, qui avait été en 1860 de 134 kilomètres, s'est abaissé en 1861 à 117 kilomètres, et le produit moyen a été de 5 fr. 07 c. par tonne, ce qui représente une perception de 4 c. 31 par tonne et par kilomètre. Le prix moyen kilométrique était, en 1860, de 4 c. 09.

Les transports de combustibles à destination de Paris entrent dans le tonnage total pour un chiffre de 621,000 tonnes, ayant produit 5,712,000 francs, soit 9 fr. 13 c. par tonne.

Il ne sera pas sans intérêt que nous présentions ici la comparaison des chiffres du mouvement et des produits de la petite vitesse, pour les années 1851, 1856 et 1861. Ce rapprochement fera apprécier quels ont été les progrès obtenus après chaque période de cinq ans.

	1851.	1856.	1861.
Produits bruts des transports de marchandises à petite vitesse (combustible compris),	8,107,000 fr.	24,558,000 fr.	36,405,000 fr.
Nombre de tonnes expédiées,	584,000 t.	2,152,000 t.	4,630,000 t.
Nombre de tonnes transportées à 1 kilom.,	83,000,000 t.	342,007,000 t.	528,000,000 t.
Distance moyenne du transport,	154 kil.	159 kil.	119 kil.
Produit moyen du transport,	13 fr. 88	11 fr. 40	8 fr. 18
Tarif moyen perçu par tonne et par kil.,	9 c. 65	7 c. 17	6 c. 89
Produit de la petite vitesse, y compris les bestiaux, magasinage, etc.	8,317,000 fr.	25,252,000 fr.	37,584,000 fr.
Nombre de kilomètres exploités,	647 kil.	795 kil.	967 kil.
Produit moyen de la petite vitesse par kilomètre exploité,	12,850 fr.	31,700 fr.	38,867 fr.

Il ressort de l'examen de ces chiffres deux faits saillants : en même temps que le tarif par tonne et par kilomètre, qui était en 1851 de 9 c. 65, s'est abaissé à 7 c. 17 en 1856, et à 6 c. 89 en 1861, le produit moyen kilométrique s'est élevé successivement de 12,850 fr. à 31,700 et à 38,867 fr., et cela malgré l'extension du réseau et le rétrécissement nécessaire des zones desservies par chacune de nos lignes à mesure que celles-ci se multiplient.

Les dépenses de l'exploitation ont été les suivantes :

Administration centrale et services généraux,	1,117,936 51
Exploitation proprement dite,	8,471,315 71
Matériel et traction,	9,739,125 61
Surveillance et entretien des lignes,	4,611,145 75
Total,	23,939,523 58

Le montant des dépenses était en 1860 de 23,292,522 86

Ce qui fait une différence en plus de 647,000 72

ou de 2.8 0/0. L'augmentation des produits étant de 5.8 0/0, il en résulte que notre exploitation présente en 1861 des avantages évidents sur celle de 1860. Le rapport de la dépense à la recette, qui était, en 1860, de 38.04 0/0, est descendu, en 1861, à 37.28 0/0.

Les dépenses kilométriques du service de traction, loin de s'accroître par l'usage de locomotives plus puissantes, se restreignent au contraire par l'emploi, dans de plus fortes proportions, de combustibles d'un prix inférieur. Le coke, qui en 1854 formait les 97/100es de la consommation des machines, n'y figure plus aujourd'hui que pour 31 0/0, tandis que les combustibles crus y entrent pour 69 0/0. Cette différence doit s'augmenter encore par l'entrée en service d'un certain nombre de locomotives récemment commandées, qui pourront, grâce aux dispositions du foyer, ne brûler que des charbons menus.

Depuis le 1er de ce mois, nos trains express de Paris à Calais passant par la ligne des Houillères, qui présente une diminution de parcours de 28 kilomètres, nous avons pu réduire à 5 h. 50' la durée du trajet de Paris à Calais, qui était fixée précédemment à 6 h. 10'. Il en résulte que le trajet de Paris à Londres, par Calais et Douvres, s'effectue maintenant, deux fois par jour, à heures fixes, dans chaque direction, en 10 h. 50'.

Les préparatifs de l'Exposition universelle de Londres nous ont engagés à devancer d'un mois l'installation du service des trains de marée à heures variables, que nous faisons, chaque année pendant l'été, à partir du 1er mai, par Boulogne et Folkestone.

Nous avons pensé qu'il fallait également favoriser les transports de voyageurs par les voies économiques, et, à cet effet, nous faisons, depuis le 1er avril, des trains spéciaux à heures variables, en correspondance avec les bateaux qui vont de Boulogne à Londres par la Tamise. Ces trains, qui sont directs, contiennent des voitures de toutes classes et font en six heures le trajet de Paris à Boulogne. Les prix des billets directs de Paris à Londres par cette voie sont de 31 fr. 25, en première classe et première chambre, 22 fr. 50 en deuxième classe et deuxième chambre, 16 fr. 75 en troisième classe et deuxième chambre.

L'ouverture d'un second chemin de fer entre Londres et Douvres, par Chatham, offre aux voyageurs qui se rendent en Angleterre par Calais une nouvelle facilité. Le débarcadère de ce chemin, à Londres, est à la station Victoria, dans le West-End, à proximité du Palais de l'Exposition.

Nous nous sommes entendus avec les deux Compagnies anglaises de Douvres à Londres, pour que les voyageurs aient la faculté de passer à leur choix par l'une ou l'autre route, et nous faisons délivrer actuellement, au prix de 90 fr. en première classe, et de 65 fr. en seconde classe, des billets d'aller et retour, valables pour faire le voyage direct de Paris à Londres, en suivant, à volonté, l'une des trois voies de Boulogne, Folkestone et le South-Eastern railway, de Calais, Douvres et le South-Eastern de Calais, Douvres et le Chatham railway.

Nouveau réseau.

Nous ne vous parlerons que sommairement de l'exploitation de notre nouveau réseau, laquelle, en 1861, n'a eu lieu que sur des sections des chemins de fer de Soissons et des houillères du Pas-de-Calais, sections qui étaient encore incomplètes, sans liaisons entre elles, sans débouchés, en un mot, à l'état de véritables impasses. Il est d'ailleurs à remarquer que le service des marchandises, sur la ligne de Soissons, et celui des voyageurs sur la ligne des Houillères, ont été fort restreints, parce que les différentes sections ayant été livrées partiellement et successivement à la circulation, il n'a été possible d'y établir que des services d'essai, destinés à exercer le personnel et à consolider les voies, plutôt qu'à donner des produits rémunérateurs. On peut donc dire que notre nouveau réseau n'a pas été normalement exploité en 1861 ; telle qu'elle a eu lieu, l'exploitation a donné pour résultat 590,622 fr. 45 c. de recettes, et 659,373 22 de dépenses.

La perte nette soit 68,750 fr. 77 c.

sera ajoutée aux frais de premier établissement, conformément à la loi de 1858.

Tout défavorable que soit ce résultat, il ne peut en rien faire préjuger de l'avenir des lignes nouvelles, à l'égard desquelles nous persistons plus que jamais dans les appréciations dont nous vous avons fait part dans le rapport présenté à l'assemblée générale de 1857.

Lignes belges.

L'exploitation des lignes belges a produit, en 1861, une recette brute de 6,050,681 fr. 14 c. qui présente sur celle de 1860, une augmentation de 361,330 fr. 90 ou 5 0/0.

Les dépenses de service se sont élevées à 3,127,644 fr. 43 c.

Le produit net a donc été de 2,929,036 fr. 71 c.

Il y a lieu de défalquer de ce chiffre le paiement des charges et intérêts, qui a pu, de même que pour le précédent exercice, être rendu moins onéreux, par la disponibilité temporaire des ressources créées pour la construction du chemin de Namur à Givet.

L'exploitation aboutit ainsi au faible excédant en bénéfice de 1,130 fr. 32 c. Les comptes d'exploitation de ces lignes avaient, au contraire, présenté un découvert de 405,000 fr. en 1859, et de 57,400 en 1860. La situation s'est donc sensiblement améliorée en 1861.

L'exercice dont nous vous rendons compte doit supporter un surcroît de charges de 1,083,350 fr. résultant de ce que le premier tiers des actions nouvelles, assimilé aux anciennes pour moitié de 1860, a droit, pour 1861, à la totalité du dividende, et de ce que le deuxième tiers entre, à son tour, pour cette même année 1861, en jouissance du demi-dividende.

Pour empêcher que cette admission successive des actions nouvelles au partage du dividende ne donnât lieu à des appréhensions, pour que le revenu des actions anciennes n'en fût pas affecté, l'assemblée générale de 1860 avait autorisé la formation d'une réserve spéciale de 1,732,000 fr., destinée à être répartie sur les trois exercices de 1860, 1861 et 1862. Les fonds affectés à cette réserve proviennent, comme vous pouvez vous en souvenir, de la vente de vieux matériaux de voie, déclarés hors de service, à la suite des travaux d'entretien pendant plusieurs exercices. Il a été fait emploi l'an dernier d'un tiers des fonds réservés. Mais nous avons, cette année, un excédant de produits qui nous permet de pourvoir au supplément des charges, et même d'ajouter au dividende une légère augmentation, sans employer la portion de la réserve spéciale afférente à 1861. Nous croyons donc nous conformer à l'esprit qui a dicté la mesure de prudence prise en 1860, en ajournant cet emploi aux années prochaines. Le deuxième tiers des actions nouvelles va se trouver entièrement assimilé pour l'exercice 1862 ; il y aura pendant le même exercice, un demi-dividende pour le troisième tiers, dont l'assimilation devra être accomplie sans aucune restriction en 1863. Une somme de 1,135,000 fr. restant disponible dans le but ci-dessus rappelé, vous pouvez attendre en toute sécurité l'achèvement de l'importante opération, qui fait passer les actions formant votre capital social du chiffre de 400,000 au chiffre de 525,000, non seulement sans amoindrir le revenu de chacune d'elles, mais encore en maintenant leurs chances d'amélioration dans l'avenir.

Les actions du troisième tiers devront, comme les précédentes, être libérées pour le 1er juillet prochain par le versement des 200 fr. qui restent encore dus sur chacune d'elles. Ce versement pourra avoir lieu à partir du 1er juin ; et MM. les actionnaires auront le droit d'y employer dès cette date, sans escompte, le montant de leurs coupons d'actions ou d'obligations échéant le 1er juillet. Ceux d'entre eux qui n'auraient pas libéré leurs titres au 1er juillet bonifieront à la Compagnie sur les sommes encore dues par eux, un intérêt de 4 p. 0/0 l'an.

Le dernier délai pour leur complète libération expirera au 31 décembre 1862.

Le montant des recettes, toutes déductions faites, étant de 64,122,428 27

Et le montant des dépenses de 23,739,523 58

L'excédant disponible s'élève à 40,182,904 69

Voici les affectations qu'il a reçues ou qu'il va recevoir, par l'effet des décisions que vous avez à prendre.

Intérêts des actions anciennes,		6,733,336 »
Intérêts et amortissement des emprunts et des actions nouvelles,		9,767,803 39
Amortissement du capital pour l'année 1861,		272,891 20
Fonds de dotation (caisse de retraites),		268,258 50
A-compte sur le dividende de 1861, payé le 1er janvier 1862 : 17 francs par action ancienne, soit pour 441,667	7,508,339 »	
8 fr. 50 c. par action nouvelle du 2e tiers, soit pour 41,667,	354,169 50	
Solde du dividende de 1861 payable le 1er juillet 1862 : 33 francs par ac-		

tion ancienne,	14,585,011 »	
16 fr. 50 c. par action nouvelle,	687,505 50	23,125,025 »
Solde de l'exercice 1861,		15,597 75
Total,		40,182,901 69

Il résulte de ces chiffres que le compte d'exploitation se solde par un bénéfice de 23,125,025 francs qui, distribué entre les 441,667 actions anciennes et les 41,667 nouvelles actions libérées, donne 50 francs pour chacune des premières et 25 francs pour chacune des secondes.

Il a été payé :

1° Pour les actions anciennes, au 1er juillet 1861, les 8 francs d'intérêt du 1er semestre, et au 1er janvier 1862, les 8 francs d'intérêt du 2e semestre, plus un à-compte de 17 francs sur le dividende, en tout 33 fr. par action.

2° Pour les actions nouvelles : au 1er juillet 1861, 9 fr. 40 c. d'intérêt à 5 0/0 sur les 375 fr. versés à cette époque, et au 1er janvier 1862, 8 fr. d'intérêt, comme pour les actions anciennes, plus un à-compte de 8 fr. 50 c. sur le demi-dividende, en tout 25 fr. 90 c. par action.

Si vous fixez, ainsi que nous avons l'honneur de vous le proposer, le dividende à 50 francs, il restera à payer au 1er juillet prochain :

1° Aux actions anciennes, 33 fr. pour solde du dividende, ce qui portera à 66 francs le produit de l'année 1861 ;

2° Aux actions nouvelles, 16 fr. 50 c. pour solde du demi-dividende, soit 42 fr. 40 c. pour l'année ;

En ajoutant à ces soldes de l'exercice 1861 les intérêts du premier semestre 1862, le montant des coupons à payer le 1er juillet prochain sera de 41 francs par action ancienne, et de 24 fr. 50 c. par action nouvelle du deuxième tiers.

Ceux de MM. les actionnaires qui le désireraient pourront, à partir du 1er mai prochain, toucher ces coupons à la caisse de la Compagnie, sous les conditions d'escompte de la Banque de France.

Le renouvellement du Conseil d'administration comprend, cette année :

MM. Delebecque,
le duc de Galliera,
Adam,
le baron Alphonse de Rothschild.
Félix Vernes.

Nous vous proposons de renouveler le mandat de nos collègues sortants, qui, aux termes des statuts de la Compagnie, sont rééligibles.

Nous avons eu la douleur de perdre, dans le courant de 1861, deux honorables membres du Conseil d'administration, M. le vicomte Jules de l'Aigle et M. Pépin-Lehalleur. Nous sommes convaincus que les regrets que ces excellents collègues ont laissés parmi nous seront partagés par tous ceux qui ont pu les connaître et les apprécier.

Nous avons l'honneur de vous proposer pour leur succéder :

M. Dabrin, agent de change honoraire, maire du neuvième arrondissement de Paris,

Et M. Kuhlmann, président de la chambre de commerce de Lille.

Il y a lieu enfin de prendre une décision pour le renouvellement de la Commission des comptes, dont les membres sont rééligibles.

COMPAGNIE
DES
CHEMINS DE FER DES ARDENNES

Assemblée générale du 30 avril 1862.

RAPPORT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous vous avons réunis, conformément à nos statuts, pour vous rendre compte de la situation de notre entreprise, soumettre notre bilan à votre approbation, et vous présenter les résultats de notre exploitation pendant l'année 1861.

Le rapport que nous avons l'honneur de vous lire est, en conséquence, divisé en trois parties :

La première traite des travaux de construction et de premier établissement, et constate l'état de nos lignes en cours d'exécution.

La deuxième vous expose la situation financière de notre Compagnie.

La troisième enfin vous fait connaître les résultats de notre exploitation pendant l'année 1861.

PREMIÈRE PARTIE.

CONSTRUCTION.

L'année dernière, après avoir exposé la situation des travaux sur les différentes lignes qui forment le réseau des Ardennes, nous vous avons signalé les sections que « nous comptions être en mesure de livrer à l'exploitation dans l'année 1861 ou dans les premiers mois de l'année 1862. »

Ces sections réunies offraient une longueur totale de 195 kilomètres.

Ce programme n'a pu être rempli de tous points.

Des difficultés imprévues contre lesquelles nos ingénieurs ont eu à lutter pour l'achèvement de quelques grands ouvrages d'art ont prolongé la durée des travaux, de telle sorte que jusqu'à ce jour, aux lignes qui étaient déjà exploitées lors de notre dernière réunion, nous n'avons pu ajouter que 100 kil.

Savoir :

Dans le mois de septembre dernier, 23 kil. appartenant à la ligne de Sedan à Thionville, depuis Sedan jusqu'à Carignan ;

Dans le mois d'avril courant, 55 kil. qui forment la ligne entière de Reims à Soissons;

61 kil. qui forment le complément de la ligne de Charleville à la frontière belge, par Givet ;

Enfin, 27 nouveaux kilomètres qui appartiennent à la ligne de Sedan à Thionville et qui s'arrêtent à Montmédy.

Les 30 kil. qui suivent, à partir de Montmédy jusqu'à Pierrepont, exigent encore pour l'achèvement de la voie quelques semaines de travail, et nous avons dû en ajourner la mise en exploitation jusqu'au mois de juin prochain.

En résumé, aujourd'hui, sur les 430 kil. qui forment l'ensemble de notre concession :

330 kil. sont en exploitation, et 90 kil. sont encore en construction.

Les lignes ou portions de lignes en exploitation sont celles de :

Reims à Laon,	52 kil.	»	
Reims à Soissons,	55	»	
Reims à Charleville et à Sedan.	105	»	
Sedan à Montmédy (partie de la ligne de Sedan à Thionville),	40	50	
Charleville à Givet, avec prolongement jusqu'à la frontière belge pour relier le chemin des Ardennes avec les chemins de fer belges de Givet à Namur et de Givet à Châtelineau, par Morialmé,	68	50	330 kil.

Au mois de juin prochain, à ces 330 kil. viendront se joindre les 30 kil. de Montonmédy à Pierrepont qui sont à la veille d'être achevés, et la longueur totale exploitée s'élèvera à 360 kil., soit au 6/7e du réseau entier.

Les lignes ou portions de lignes qui resteront encore en construction sont :

1° Sur la ligne de Sedan à Thionville, la dernière section comprise entre Pierrepont et Thionville,	39 kil.	
2° L'embranchement de Longuyon à Longwy,	21	60 kil.

Ces premières indications données, nous allons entrer, pour chacune des lignes, dans des détails qui vous feront connaître exactement leur situation.

LIGNE DE REIMS A LAON.

Dans le mois d'octobre dernier un incendie a détruit dans la gare de Saint-Erme le bâtiment en charpente qui était affecté aux voyageurs.

Ce bâtiment était assuré.

On s'est immédiatement occupé de son remplacement par un bâtiment définitif en maçonnerie, en affectant aux dépenses de cette construction l'indemnité payée par les Compagnies d'assurances.

Les comptes relatifs à l'échange entre la Compagnie du Nord et celle des Ardennes, de la ligne de Creil à Beauvais contre celle de Reims à Laon, sont arrêtés, sauf quelques points en litige avec les entrepreneurs, mais qui ne portent que sur des sommes très-peu considérables.

Sous cette réserve, les pièces des décomptes, dressées par les ingénieurs des deux Compagnies, portent au crédit de la Compagnie du Nord une somme de 9,465,265 92

Et au crédit de la Compagnie des Ardennes une somme de 9,566,731 72

Nous aurions donc à recevoir de la Compagnie du Nord une soulte d'environ 100,000 »

LIGNE DE REIMS A SOISSONS.

Nous pourrions dire que cette ligne est complète sous tous les rapports, s'il ne restait encore à poser la deuxième voie sur une vingtaine de kilomètres. Mais les matériaux en sont approvisionnés presque en totalité, et le mois de mai suffira pour terminer ce travail.

Cette ligne, ouverte depuis quelques jours, aurait pu l'être depuis plusieurs mois, si la ligne de *Paris à Soissons* qui, comme vous le savez, appartient à la Compagnie du Nord, l'avait été elle-même. Mais l'exploitation d'une ligne à l'état d'impasse, avec des transports de voyageurs et de marchandises à de courtes distances, ne pouvait, surtout dans la saison d'hiver, qu'être onéreuse.

Nous aurions même attendu l'achèvement des travaux de la ligne de *Paris à Soissons*, achèvement assuré pour les premiers jours du mois de juin prochain, si nous n'avions tenu à vous annoncer, dans cette réunion annuelle, un fait accompli, et si nous n'avions cru devoir céder aux pressantes demandes des communes traversées par cette ligne à l'occasion de la foire considérable qui, chaque année, se tient à Reims dans la semaine de Pâques.

Malgré cette dernière circonstance, cette exploitation incomplète affaiblira nécessairement pendant quelque temps le chiffre de nos recettes kilométriques ; mais vous vous rendrez facilement compte de cet abaissement momentané, et vous ne vous laisserez pas aller à juger de l'avenir d'une ligne, sur laquelle nous fondons de grandes espérances, par les recettes des quelques semaines qui vont s'écouler jusqu'à l'ouverture du chemin entier de *Paris à Soissons*, qui va relier le nord à la capitale.

LIGNE DE REIMS A CHARLEVILLE.

Sur cette ligne, nous n'avons à vous signaler que des faits qui auraient pu avoir pour la Compagnie les conséquences les plus graves.

Le premier est un incendie qui, dans la nuit du 21 au 22 août dernier, a entièrement détruit, dans la gare de Mohon, au centre de nos ateliers, deux vastes bâtiments renfermant, l'un le magasin général des approvisionnements du matériel et de la traction, et l'autre 72 véhicules en réparation.

Ces véhicules se composaient de 18 voitures à voyageurs et de 54 wagons à marchandises.

Les matières inflammables déposées dans ces bâtiments, dont les charpentes étaient desséchées par la chaleurs de l'été, ont immédiatement donné au feu une telle violence que tous les efforts des autorités locales admirablement secondées par la population de Charleville, de Mézières et de Mohon, et par les troupes de la garnison, n'ont pu parvenir qu'à empêcher l'incendie de s'étendre jusqu'aux rotondes et autres bâtiments affectés au remisage et à l'entretien des locomotives.

Nous n'avions pas négligé d'assurer les bâtiments, le matériel, ainsi que les marchandises existant dans toute la partie du réseau en exploitation, et il ne résultera de cet événement aucun dommage pour la Compagnie.

Après une expertise contradictoire dans laquelle les Compagnies d'assurances (1) ont apporté un empressement et une loyauté dont nous ne saurions assez nous louer, la Compagnie a reçu, pour le remboursement des pertes qu'elle avait éprouvées, une somme totale de 650,169

Pour les bâtiments,	254,126 98
Pour le matériel roulant,	232,930 80
Pour les approvisionnements de matières en magasin	362,508 54
	850,10

Des mesures ont été prises pour la reconstruction des deux bâtiments et pour le remplacement du matériel incendié.

Il y a eu, sans doute, à la suite de ce sinistre un peu de gêne dans le service ; mais ni le transport des voyageurs ni celui des marchandises n'ont eu à en souffrir.

Quelques mois plus tard, le 12 décembre, après des pluies abondantes succédant à de fortes gelées, un éboulement s'est de nouveau produit dans le grand remblai de Faux et dans des proportions telles, qu'on s'est trouvé forcé de suspendre le service des marchandises pendant quelques jours, et que ce n'est qu'à grand'peine que l'on a pu maintenir celui des voyageurs.

Des transports ont été promptement organisés

(1) Ces Compagnies sont : *l'Union*, *le Phénix du Nord*, *la Confiance* et *la Paternelle*.

remplacer les terres argileuses que les eaux avaient détrempées, par de la craie prise dans les dépôts formés des déblais du souterrain de Rethel.

Aujourd'hui que les rechargements de craie qu'on a faits successivement ont fini par former la presque totalité de la masse centrale du remblai, nous comptons être à l'abri de pareils accidents, et par suite n'avoir plus à subvenir aux dépenses imprévues auxquelles ils ont donné lieu.

Nous vous avons entretenus des difficultés qui se sont élevées au sujet du tracé du chemin de fer aux abords de Sedan, et de l'emplacement de la gare de cette ville.

Nous sommes heureux de pouvoir vous annoncer la solution de cette affaire.

Après de très-longs débats, M. le ministre des travaux publics vient de rendre une décision qui, sans changer le tracé du chemin de fer et l'emplacement de la gare, confirme, à peu de chose près, les propositions que nous avions faites, dès le début de cette affaire, dans la vue de concourir aux dépenses d'ouverture et d'amélioration des voies publiques pour faciliter les communications entre cette gare et le centre de la ville. Nous participerons à la dépense de ces travaux pour une somme fixée par M. le ministre à 185,000 francs.

LIGNE DE CHARLEVILLE A GIVET.

Nos précédents rapports vous ont fait connaître toute l'importance de cette ligne, soit relativement aux ouvrages considérables qu'elle renferme, soit relativement à l'influence qu'elle doit exercer sur les recettes de notre réseau.

Aujourd'hui elle est ouverte à l'exploitation, et il ne reste plus pour la terminer entièrement qu'à poser la deuxième voie, et à compléter les aménagements des gares. Avec une seule voie, cette ligne ne saurait, en effet, longtemps s'exploiter et à cause des conditions de sa construction, et à cause du trafic considérable que nous estimons devoir promptement s'y établir.

Nous avons donc pris toutes les mesures pour que la deuxième voie soit posée de Charleville jusqu'à Givet, vers le milieu de l'automne prochain, époque où les transports de houille prennent un grand développement dans le nord de la France.

Ce travail, entrepris sur tous les points, sera terminé dès le 1er juin dans la partie la plus sinueuse du chemin entre la gare de Charleville et celle de Deville, sur environ 20 kilomètres.

Sur les huit stations que renferme cette ligne, il en est deux d'une importance exceptionnelle; ce sont les gares de Vireux et de Givet, où viennent aboutir les chemins de fer belges avec lesquels nos rails doivent se relier.

Ces gares, indépendamment des bâtiments ordinaires destinés aux voyageurs et aux marchandises, exigent, soit pour le service de la douane, soit pour le service de la douane, soit pour le service commun des Compagnies en correspondance, des aménagements spéciaux. Ces aménagements, assez avancés pour satisfaire aujourd'hui aux besoins des premiers mois d'une exploitation, devront se compléter au fur et à mesure du développement du trafic.

Mais, pour assurer ce développement, il faut aussi raccorder nos rails avec les rails des chemins de fer belges auxquels nous aboutissons.

Or, sur les trois raccordements projetés, il en est deux qui sont aujourd'hui exécutés.

Le premier a lieu à Vireux, point où le chemin des Ardennes rencontre le chemin de fer de Sambre-et-Meuse, appartenant à la Compagnie belge qui a été autorisée à se prolonger et à construire et exploiter environ 2 kilomètres de chemin de fer sur le territoire français.

Par une convention spéciale que nous avons passée avec cette Compagnie, nous avons réglé les conditions du service commun qui se fera dans notre gare de Vireux.

Cette convention porte que la Compagnie belge nous paiera une redevance proportionnelle à son trafic, soit pour les voies et bâtiments dont elle fera usage, soit pour les frais du service intérieur de la gare.

Les cent mille tonnes de houille que ce chemin de fer, dont le point de départ est à Charleroi, verse dans les bateaux de la Meuse, ainsi que les bois et ardoises qu'il en reçoit, vont, au moyen de ce raccordement, nous être immédiatement acquis, et ces transports, affranchis d'un transbordement onéreux, ne pourront manquer de recevoir un accroissement considérable.

Les deux autres raccordements doivent s'effectuer à l'extrémité de notre réseau au delà de Givet.

Mais ici la situation n'est pas la même.

Les deux ou trois kilomètres qui s'étendent à partir de cette gare vers la Belgique, dans deux directions différentes, font partie de notre concession, et nous avons dû les construire.

Par l'une de ces directions, nos rails vont se souder à ceux de l'Est-Belge, et la Compagnie concessionnaire de ce dernier chemin, avec laquelle nous avons passé une convention dont il vous a été rendu compte l'année dernière, a tenu l'engagement qu'elle avait pris de conduire à Givet ses trains de marchandises le jour même où y arriveront ceux des Ardennes.

Dans notre rapport de l'année dernière, en soumettant à votre sanction la convention passée entre la Compagnie de l'Est-Belge, nous vous avons dit les avantages du raccordement de ses lignes avec notre réseau. Aujourd'hui que le fait va s'accomplir, nous croyons devoir ajouter quelques détails qui vous permettront d'apprécier la portée des espérances que nous y attachons.

Les lignes de la Compagnie de l'Est-Belge, lorsqu'elles seront complétement achevées, formeront un ensemble de 185 kilomètres.

Les sections qui nous intéressent particulièrement, celles de Lodelinsart à Châtelineau et de Morialmé à Givet, sont achevées, ainsi que nous venons de le dire, et seront en exploitation régulière le 15 du mois prochain.

La section de Louvain à Herenthals, par sa jonction avec le chemin de fer de Liesse à Turnhout, devient tête de ligne vers la Hollande, et mettra en relation directe, par l'entremise de nos lignes, l'est de la France avec les Pays-Bas.

Quoique le gouvernement hollandais n'ait pas encore pris de décision en ce qui concerne la direction à donner au prolongement des lignes belges sur son territoire, il est certain que la section d'Herenthals à Turnhout sera continuée soit vers Breda, soit vers Tilbourg, de manière à s'unir au chemin de fer Néerlandais-Rhenan vers Utrecht, en passant par Bois-le-Duc.

Ce sont là, dans un avenir plus ou moins rapproché, des conditions pour nous de relations internationales d'une grande importance.

Mais notre association avec l'Est-Belge nous assure des avantages d'une réalisation plus immédiate. Par la section de Morialmé à Givet et l'embranchement de Lodelinsart à Châtelineau, le grand centre industriel de Charleroi se trouve relié directement avec le réseau des Ardennes.

La Compagnie de l'Est-Belge relie à son chemin vingt des charbonnages les plus importants de ce bassin, et reçoit par l'entremise du chemin de fer de l'État, les charbons puisés aux houillères de la Basse-Sambre; elle desservira aussi les hauts-fourneaux et laminoirs de Châtelineau, de Ghislain, de Montigny-sur-Sambre et de Couillet.

Ce groupe industriel possède en ce moment quinze hauts-fourneaux en activité, et reçoit déjà, par les lignes du Luxembourg et de l'État belge, des minerais de fer venus des environs de Longwy, et dont le transport se fera par nos lignes à meilleures conditions.

Enfin, pour que vous puissiez vous faire une idée de l'importance du trafic qui peut venir sur notre réseau par ce voisin si intimement lié à nous, nous vous dirons que, sur la section de Morialmé à Châtelineau et de Charleroi à Louvain, soit sur un parcours de 91 kilomètres, l'Est-Belge a transporté, pendant l'année 1861, 1,350,000 tonnes de grosses marchandises.

Cette Compagnie est donc pour nous un allié puissant, et nous ajouterons bien sûr; car, en aucun cas, ses intérêts ne peuvent se trouver en désaccord avec les nôtres.

Dans l'autre direction, celle qui suit la vallée de la Meuse, nos rails posés jusqu'à la frontière, ne peuvent encore s'y souder aux rails belges. Il résulte même des renseignements que nous avons recueillis que trois mois au moins doivent s'écouler encore avant que la ligne entière de Givet à Namur, par Dinan, soit livrée à la circulation des trains.

C'est cependant par cette ligne que doivent s'établir nos relations avec les bassins houillers de Liége, la Hollande et le nord de l'Allemagne; c'est vous dire tout l'intérêt que nous avons à voir son prompt achèvement; aussi ne cesserons-nous de faire des démarches auprès de la Compagnie belge pour qu'elle hâte l'achèvement de ses travaux autant que possible.

Les sections comprises dans l'une et l'autre direction, entre la gare de Givet et la frontière belge, seront exploitées par les Compagnies belges, autorisées à conduire leurs trains jusque dans cette gare moyennant le paiement des trois cinquièmes des recettes qu'elles feront.

Dans la gare de Givet, le service sera fait pour le compte des trois Compagnies, entre lesquelles les frais seront répartis proportionnellement à la quotité de leur trafic; il en est de même pour les dépenses de premier établissement. Mais naturellement, à Givet comme à Vireux, c'est à notre Compagnie qu'appartient la direction du service commun.

LIGNE DE SEDAN A THIONVILLE.

C'est par sections se succédant à partir de Sedan que cette ligne, la plus longue du réseau, ... qu'elle est mise en exploitation.

La première section finit à Carignan; elle a 23 kilomètres de longueur.

Les trains des voyageurs et de marchandises y circulent depuis sept mois.

La deuxième section s'étend jusqu'à Montmédy; sa longueur est de 27 kilomètres.

Les trains y circulent aussi, mais seulement depuis deux jours.

L'ouverture de cette section a été retardée par des accidents survenus dans la construction du souterrain de Montmédy, et dont la réparation a exigé de longs et coûteux efforts.

Dans ces deux sections les bâtiments définitifs des gares ont été construits; mais on n'a posé qu'une seule voie, avec des voies de garage d'une étendue suffisante pour permettre le croisement des trains.

La troisième section a 30 kilomètres de longueur, et se termine à la gare de Pierrepont.

Les terrassements et les ouvrages d'art, qui sont nombreux et considérables, car ils comprennent trois souterrains, deux viaducs et trois ponts sur la Chiers, sont entièrement terminés.

La voie est en partie posée; elle le serait même sur toute son étendue, si les derniers travaux exécutés dans le souterrain de Montmédy n'avaient arrêté le transport du ballast pris dans les gravières situées à la limite des départements de la Meuse et des Ardennes.

Cet obstacle étant levé, quelques semaines doivent suffire pour mettre cette section en état d'être exploitée.

Les bâtiments définitifs des gares sont assez avancés pour qu'on n'ait pas besoin de recourir à des constructions provisoires.

La dernière section est la plus étendue; sa longueur atteint 38 kilomètres.

Les travaux y sont beaucoup moins avancés, mais ils sont attaqués sur tous les points, et la marche qui leur est imprimée est de nature à assurer l'achèvement des terrassements et des ouvrages d'art dans cette campagne, bien que les uns et les autres soient très-considérables.

Ainsi, sur un cube de terrassements d'environ 1,300,000 mètres, il y en a 550,000 exécutés, soit près des deux cinquièmes.

Les souterrains, au nombre de deux, l'un de 196 mètres et l'autre de 323 mètres, sont percés et la maçonnerie des voûtes est même exécutée sur toute sa longueur.

Un grand viaduc de dix-huit arches, franchissant la vallée de la Fensch à une hauteur d'environ 20 mètres, a toutes ses piles et ses deux culées fondées.

Les maçonneries des voûtes de trois arches sont terminées.

Sur les sept ponts destinés à franchir les rivières de la Pienne et de la Crusnes, cinq sont fondés et les maçonneries sont en voie d'exécution; on travaille aux fondations des deux autres.

Sur douze ponts sur rails ou sous rails pour la traversée des routes ou chemins, quatre seulement sont achevés.

Cette section renferme plusieurs gares destinées à acquérir une grande importance.

Nous citerons d'abord la gare d'Audun-le-Roman, sise sur le plateau qui couronne la chaîne de séparation entre les vallées de la Meuse et de la Moselle. Elle recevra les minerais de fer extrêmement abondants dans cette partie de la Lorraine, pour les expédier dans le département des Ardennes, et même jusqu'en Belgique, par les chemins de fer de Sambre-et-Meuse et de Givet à Châtelineau.

Vient ensuite la gare d'Hayange, placée tout à côté de la grande usine métallurgique de M. de Wendel, de telle sorte qu'il n'y a qu'à prolonger une des voies de cette gare pour atteindre les hauts-fourneaux qui emploient la houille et le coke, et les magasins qui expédient sur Paris et sur Charleville les produits fabriqués avec ce combustible.

Enfin notre ligne atteint la gare de Thionville, où doit se faire le raccordement de notre réseau avec celui de l'Est.

Un arrangement a été passé entre les deux Compagnies pour le service commun qui doit se faire dans cette gare. Cet arrangement, qui comprend tout ce qui concerne le sol, les voies et les bâtiments, offre le grand avantage

Digitized by Google

de restreindre les dépenses dans des limites extrêmement bornées.

EMBRANCHEMENT DE LONGUYON A LONGWY.

De toutes les lignes du réseau des Ardennes, l'embranchement de Longuyon à Longwy est le moins avancé.

Toutefois, les mesures sont prises pour assurer son complet achèvement et sa mise en exploitation au 31 décembre de l'année prochaine au plus tard, terme fixé par notre cahier des charges.

Grâce à un décret d'urgence qui a été rendu, nous avons pu livrer à l'entrepreneur tous les terrains, en attendant l'accomplissement des nombreuses formalités à remplir pour la réunion d'un jury d'expropriation.

Nous comptons être en mesure de livrer à l'exploitation, dans le mois de septembre de cette année, les 5 kilomètres de cet embranchement qui s'étendent de Longwy jusqu'à la frontière belge.

A ce dernier point, nos rails se raccorderont avec un embranchement du chemin de fer belge du Luxembourg qui part d'Arlon. Cet embranchement vient d'être terminé, et aux termes d'une convention internationale passée entre les deux gouvernements, la Compagnie belge pourra, en nous payant une redevance, exploiter ces 5 kilomètres situés sur le territoire français, jusqu'à ce que nous ayons achevé la partie de notre réseau comprise entre Longuyon et Longwy.

Dans cette partie, les ouvrages d'art sont nombreux ; ils comprennent :

Deux souterrains d'environ 300 mètres de longueur ;

Huit ponts sur la rivière de la Chiers ;

Vingt ponceaux ou aqueducs pour l'écoulement des eaux ;

Sept ponts sur rails ou sous rails pour la traversée des routes et chemins.

Les souterrains sont attaqués et les fondations entreprises dans le plus grand nombre des ponts, ponceaux et aqueducs.

ACQUISITION DE TERRAINS.

Sur les 340 kilomètres formant les lignes ou portions de lignes qui seront en exploitation au mois de juin prochain, les acquisitions de terrains sont terminées, à l'exception de quelques emprises supplémentaires.

Dans cette étendue de notre réseau :

153 communes ont été traversées ;

1,242 hectares ont été occupés par le chemin de fer et ses dépendances.

Ces 1,242 hectares appartenaient à 8,491 propriétaires.

Ils ont coûté 8,421,208 fr. 70 c., soit moyennement par hectare 6,780 francs.

347 propriétaires ont été appelés devant le jury d'expropriation, qui leur a alloué 1,368,926 33
Ils demandaient 2,595,591 50
Et la Compagnie leur offrait 1,109,091 20

Si au montant du prix de ces terrains, on ajoute les frais judiciaires, les honoraires d'officiers ministériels, etc., etc., enfin les indemnités pour occupation de terrains, on arrive à une dépense kilométrique d'environ 25,000 francs.

C'est donc, en moyenne, une augmentation de 1,500 fr. par kilomètre sur le chiffre moyen de 23,500 francs par kilomètre que nous vous avions donné l'année dernière. Cette augmentation est due aux exigences toujours croissantes des propriétaires et des communes que le chemin de fer vient atteindre.

Dans les 60 derniers kilomètres du réseau (section de Pierrepont à Montmédy et embranchement de Longuyon à Longwy), le chemin de fer traverse 31 communes et atteint 997 propriétaires.

La contenance des terrains à occuper est de 191 h. 50
sur lesquels 126 h. 10
sont acquis à l'amiable ou avec l'intervention du jury.

Ces 126 h. 10
ont coûté 737,057 70
Soit en moyenne, 5,850 »
Pour les 68 h. 40
restant à acquérir, le jury est de nouveau convoqué pour les derniers jours du mois de mai.

Ses décisions nous permettront de clore entièrement cette nature de nos dépenses.

MATÉRIEL ROULANT.

Le tableau ci-dessous présente la situation à ce jour de notre matériel roulant :

Désignation des véhicules.	Sur rails ou dans les remises de la Compagnie.	Commandés ou à livrer dans le 1er semestre 1862.	Total.
Machines locomotives mixtes avec leurs tenders,	30	»	»
Machines locomotives pour le service des marchandises avec tenders,	29	21	50
Voitures de 1re classe pour voyageurs,	15	»	15
Voitures mixtes de 1re et de 2e classe pour voyageurs,	68	»	68
Voitures de 3e classe pour voyageurs,	90	40	130
Wagons pour le service des trains de voyageurs,	40	20	60
Fourgons à messagerie,	80	»	80
Wagons pour bestiaux et marchandises,	270	100	370
Wagons à houille et à coke,	950	350	1,300
Wagons plats, ordinaires et à bois,	106	44	150
Wagons plats dits trucks à maringottes,	80	20	100
Wagons pour le transport des plaques tournantes,	6	»	»
Wagons à minerai et à ballast,	200	»	200
Wagonnets pour la voie,	30	30	60

Dans l'année qui vient de s'écouler, notre matériel s'est donc augmenté de :

10 machines à voyageurs ;
25 machines à marchandises ;
40 voitures à voyageurs de 3e classe ;
100 wagons à marchandises ;
350 wagons à houille ou à coke ;
44 wagons plats ;
20 wagons plats, dits trucks à maringottes ;
30 wagonnets.

DEUXIÈME PARTIE.

SITUATION FINANCIÈRE.

Nous joignons à ce rapport le compte général de la Compagnie, arrêté au 31 décembre dernier. Mais pour vous en rendre l'examen plus facile, nous croyons devoir en extraire les articles principaux, les signaler plus particulièrement à votre attention, et faire en quelque sorte devant vous l'analyse de notre bilan. Vous saisirez ainsi l'ensemble de notre situation financière.

Passif.

Les versements opérés jusqu'au 31 décembre 1861 se répartissent de la manière suivante :

1° 27,334 actions de 500 francs entièrement libérées,		13,667,000 »
56,666 actions de 500 francs libérées de 350 francs,		19,833,100 »
Ensemble,		33,500,100 »
A déduire pour versements non effectués sur les 27,334 actions,	108,600	
A déduire pour versements non effectués sur les 56,666 actions (appels de fonds d'octobre 1861),	1,206,500(1)	
	1,315,100	1,315,100 »
Total, 84,000 actions, qui ont produit au 31 décembre 1861,		32,185,000 »
2° Émission, en vertu d'autorisations ministérielles, de 345,375 obligations, qui ont produit,		95,864,685 35
3° Premier et deuxième termes de la subvention accordée par l'État,		3,000,000 »
Total des recettes effectuées sur le capital social, l'emprunt et la subvention,		131,049,685 35
4° Recettes effectuées pour le compte de la construction,		930,732 71
5° Créanciers divers,		3,362,790 16
6° Intérêts sur actions et obligations restant à payer et amortissement d'obligations,		3,590,627 25
Ensemble du passif,		138,933,835 47

(1) Les versements opérés depuis le 1er janvier ont abaissé ce chiffre à 379,300.

Les obligations que nous avions à émettre dans l'exercice 1861 ont profité, comme pour nos émissions antérieures, de l'accord des Compagnies réunies en syndicat et de l'intervention de la Banque de France. Cet établissement de crédit a ouvert une souscription générale dans laquelle notre Compagnie figurait pour 86,000 obligations. Il en a été souscrit 97,681, et la répartition faite à raison de 88.26 0/0 du montant total des demandes a amené le placement de 86,230 obligations.

Le prix de l'émission était de 291 25,
et a produit 25,114,487 50

Mais des termes de versement du 1er au 10 octobre, et du 1er au 10 décembre ont été fixés avec faculté pour les souscripteurs de se libérer par anticipation des termes restant dus, moyennant une bonification d'intérêts de 4 0/0 l'an.

Il est résulté de l'escompte des termes anticipés, compensation faite des intérêts de retard, à déduire une somme de 150,878 27

Net reçu par la Banque de France, 24,963,609 23
De ce chiffre nous avons encore à déduire les frais de négociation de la Banque et du syndicat, fixés à 0.90 1/2 par obligation, soit pour l'ensemble 78,030 63

La somme qu'a donc touchée la Compagnie est de 24,885,578 60

Ce qui fait ressortir le placement des titres de cet emprunt au prix moyen de 288 59 par obligation.

Actif.

Sous ce titre vous verrez figurer dans le compte général :

1° Versements au Sous-Comptoir et à la conférence des chemins de fer,	37,921 30
2° Versements sur actions des chemins de fer de Chimay et de l'Est-Belge,	2,501,562 50
Ensemble,	2,539,483 80
3° Construction des lignes,	115,896,770 03
4° Service des intérêts et administration centrale,	12,482,703 64
5° Débiteurs divers,	987,077 99
Ensemble de l'actif,	131 906,035 47

Si nous mettons en regard les deux parties de ce tableau, il en résulte que
les sommes reçues s'étant élevées à 138,933,835 47
et les sommes dépensées à 131,906,035 47

Il reste un solde en caisse, au 31 décembre 1861, de 7,027,800 »

Notre budget pour l'année 1861 s'élevait à 32 millions. Quoique nous ayons donné la plus grande impulsion à nos travaux, sur cette somme il est resté disponible à la fin de l'exercice, ainsi que vous venez de le constater, un solde de 7,027,800 fr.; cet excédant avait été compris dans nos prévisions. Nous avions voulu nous l'assurer, afin d'être en position, dès l'ouverture du nouvel exercice, de pourvoir à nos besoins et à nos travaux, et en première ligne au paiement de nos coupons d'actions et d'obligations qui s'effectue le 1er et le 15 janvier, sans être obligés de recourir à des expédients toujours dispendieux ou de négocier des titres d'une manière intempestive.

Notre budget pour l'exercice courant, approuvé par M. le ministre des travaux publics, s'élève à 25,500,000 »
Nous ferons face à ces dépenses au moyen de :
1° Fonds restant libres sur l'exercice 1861, 4,000,000 (1)
2° Appel d'un versement de 150 francs par action, sur 56,666 actions, 8,499,900 »
3° Obligations à créer, 13,000,000 »
Ensemble, 25,499,900 »

Nous ne terminerons pas, Messieurs, cette partie de notre rapport sans résumer la situation financière de notre entreprise. Au point où en sont arrivés nos travaux, il convient que nous vous rendions compte des dépenses déjà faites et de celles qui nous restent encore à effectuer pour accomplir notre œuvre, afin que vous puis-

(1) Sur le solde de 7,027,800 francs qui restait libre au 31 décembre, 4,000,000 seulement sont attribués au budget courant, la différence, 3,027,800, ayant servi au paiement des dépenses du mois de décembre 1861.

siez, autant que possible, vous rendre compte à vous-mêmes de ses résultats.

Les dépenses de premier établissement des différentes lignes du réseau faites et soldées au 31 décembre 1861, non compris les intérêts payés pour les actions et obligations et les frais généraux d'administration, s'élèvent à la somme totale de 115,896,770 04

Au 31 décembre 1860, elles s'élevaient à 86,967,206 25

Par conséquent, il a été dépensé dans l'année 1861 28,929,563 79

La somme totale des dépenses faites et payées au 31 décembre dernier, qui est de 115,896,770 04

se répartit entre les lignes ainsi qu'il suit :

Lignes de Creil à Beauvais et de Reims à Laon,	9,412,303 59
Ligne de Reims à Soissons,	8,618,183 69
Ligne de Reims à Charleville et Sedan	34,455,214 72
Ligne de Sedan à Thionville,	23,046,238 48
Ligne de Charleville et Givet,	26,466,636 85
Embranchement de Longuyon à Longwy	957,020 11
Matériel roulant,	12,910,556 08
Somme égale,	115,896,770 04

Pour avoir l'ensemble des dépenses faites jusqu'au 31 décembre 1861, il convient d'ajouter pour intérêts payés et frais d'administration, 12,482,703 64

Total, 128,379,473 68

Ainsi que vous l'avez vu dans la première partie de notre rapport, il nous reste encore à faire quelques dépenses complémentaires de premier établissement sur les lignes que nous livrons à l'exploitation, à parachever la section de Montmédy à Pierrepont, à terminer 39 kilomètres de Pierrepont à Thionville et 21 kilomètres de l'embranchement de Longuyon à Longwy.

Les dernières estimations de nos ingénieurs portent que tous ces travaux pourront être exécutés et que notre réseau entier sera achevé moyennant une somme de 28,403,229 96

ce qui fait ressortir le prix d'établissement de tout le réseau à 156,782,703 64

Il y aura, en outre, à ajouter chaque année, à partir du 1er janvier 1863, la somme des intérêts à payer pour le service des obligations et des actions; mais le chiffre ne peut en être déterminé à l'avance, car il est subordonné à celui des recettes qui le compenseront en partie, si ce n'est en totalité. C'est donc un excédant de 14 millions sur nos premières estimations. Vous vous l'expliquerez facilement, si vous le mesurez à l'importance de notre entreprise, aux travaux d'art considérables et multipliés qu'a entraînés sa traversée du sol montagneux de Charleville à Givet, et à l'année pluvieuse de 1860 qui, en retardant la construction et la mise en exploitation de nos lignes, a fait peser sur notre compte de premier établissement une somme pour intérêts, que nous n'avions pu prévoir.

TROISIÈME PARTIE.

EXPLOITATION.

L'exposé que nous venons de faire de la situation des différentes lignes de notre réseau doit vous faire voir que jusqu'à ce jour leur exploitation s'est trouvée presque entièrement réduite au trafic des contrées qu'elles traversent, et que ce n'est réellement qu'à dater d'aujourd'hui que cette exploitation commence à entrer dans la voie du développement sur laquelle reposent nos calculs et nos espérances.

Les résultats d'une exploitation restreinte dans des limites aussi étroites ne sauraient faire préjuger ceux qu'on doit obtenir, lorsque nos lignes, se soudant avec les chemins de fer voisins, attireront forcément sur leurs rails, par un raccourcissement dans les distances à parcourir, les voyageurs et les marchandises qui maintenant suivent d'autres voies ferrées.

Ainsi, par la ligne de Soissons, quand la Compagnie du Nord aura fait disparaître la lacune qui existe encore près de Villers-Cotterets, notre exploitation s'emparera du trafic de Reims avec Paris.

Par la ligne de Charleville à Givet, elle va rendre aux échanges de cette ville et de la Champagne avec la Belgique et la Hollande l'ancienne direction qu'ils suivaient et que l'ouverture des lignes du Nord leur avait fait abandonner.

Par la même ligne, elle va enlever à la navigation imparfaite de la Meuse les transports des houilles des bassins de Charleroi et de Liége pour les Ardennes, comme pour une grande partie de la Champagne et de la Lorraine.

Du côté opposé, par la ligne de Sedan à Thionville, au fur et à mesure de son prolongement, elle recevra les produits des usines de Gorcy, Longwy, Pierrepont, Hayange et Moyeuvre; et enfin, le jour qui ne peut être éloigné où nos rails aboutiront à Thionville, elle viendra dans cette gare offrir un raccourcissement sur Paris de près de 60 kilomètres aux provenances du grand-duché de Luxembourg et de la partie de la Prusse rhénane qui s'y relie par des chemins de fer tout récemment ouverts.

Mais il serait inutile de prolonger ces observations, qui à coup sur se sont présentées à l'esprit de chacun de vous, lorsqu'il a cherché à se rendre compte de l'avenir de notre entreprise.

Revenons donc au simple exposé des faits qui se sont passés, c'est-à-dire aux recettes et aux dépenses de l'exploitation dans l'année 1861 et dans les années qui précèdent.

Nous plaçons sous vos yeux un tableau qui vous exposera le résultat comparatif de nos recettes dans cette première période d'exploitation incomplète.

L'année dernière, après vous avoir également rappelé les recettes des années précédentes, nous étions arrivés à en conclure que les 166 kilomètres alors en exploitation donneraient, en 1861, une recette kilométrique de 24 à 25,000 francs.

Ces prévisions se sont réalisées, puisque nous avons à vous annoncer pour cette année 1861 une recette kilométrique de 25,446 fr. 49 c. s'appliquant non-seulement aux 166 kilomètres dont il a été question, mais encore aux 23 kilomètres, de Sedan à Carignan mis en exploitation en septembre 1861, et qui, considérés isolément, n'ont produit que 8 à 9,000 francs par kilomètre.

Ce qui ne peut manquer de vous frapper dans ces chiffres, c'est la marche régulièrement ascendante de la ligne de Reims à Charleville qui forme le tronc principal de notre réseau.

Terminée en 1858, cette ligne n'a cessé de présenter dans ses produits annuels une augmentation d'environ 3,000 francs par kilomètre.

Vous remarquerez aussi que la ligne de Reims à Laon a reconquis, en 1861, à peu de chose près, ce que lui avait fait perdre l'ouverture de la ligne de Creil à Paris par Chantilly, ouverture qui, abrégeant le parcours de 2 kilomètres, a eu pour conséquence nécessaire, d'après les principes admis entre les Compagnies, de nous enlever le trafic du Nord de la France avec le Midi.

Quant aux autres lignes, leurs faibles recettes sont naturellement expliquées par les conditions où elles se trouvent et surtout par la mise en exploitation successive de nouvelles sections, qui, dans les premiers mois, ne peuvent donner que des produits extrêmement modiques.

Dans un second tableau, nous vous indiquons les recettes kilométriques comparées des premiers trimestres de 1861 et de 1862.

Ces premières recettes de 1862, comparées aux recettes correspondantes de 1861, accusent, en effet, une augmentation kilométrique de 5 0/0.

En 1861, les recettes brutes des 187 kilomètres exploités étant de 4,180,350 fr. 60,
les dépenses se sont élevées à 2,325,129 04
c'est-à-dire à 55,57 0/0 des recettes.

Bien que cette proportion des dépenses aux recettes soit inférieure à celle des années précédentes, elle n'est point cependant arrivée au chiffre que nous nous sommes proposé.

Nous ne reproduirons pas ici les considérations exposées l'année dernière pour expliquer et justifier même la différence qui pouvait exister entre les résultats de notre exploitation et ceux des autres Compagnies, considérations qui s'appliquent à l'année 1861 comme aux années précédentes.

Nous nous bornerons seulement à vous dire que, pour l'année 1862, et surtout pour les années suivantes, nous entrevoyons, entre autres, une économie notable dans les dépenses du service de la traction qui, grâce au raccordement de notre réseau avec trois chemins de fer belges, pourra presque journellement s'approvisionner de combustible aux fosses mêmes d'extraction, et échapper par là aux frais considérables de transport aujourd'hui payés et aux déchets et pertes qu'éprouvent toujours, quoi qu'on fasse, les approvisionnements de ces matières.

Vous trouverez joints à ce rapport des tableaux statistiques sur les différentes parties des recettes et des dépenses, conformes à ceux que nous avons produits l'année dernière.

Après la lecture du rapport qui précède, la proposition à l'ordre du jour est mise aux voix et adoptée par l'assemblée générale, composée de quatre-vingt-six actionnaires, représentant 25,022 actions, donnant droit à 545 voix.

Résolution.

L'assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, approuve le rapport du Conseil d'administration et les comptes de l'exercice 1861.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER.

RAPPORT

Présenté par M. ISAAC PEREIRE, président,

AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans l'assemblée générale ordinaire du 30 avril 1862.

Messieurs, c'est une véritable satisfaction pour nous de nous retrouver dans les circonstances présentes au sein de cette assemblée, pour y exposer nos travaux et les résultats obtenus pendant l'exercice dernier.

Le moment actuel semble être pour notre Société, Messieurs, comme la séparation et le point de partage entre une époque qui finit et une époque qui commence : la première, grosse de tribulations, remplie d'écueils et d'obstacles, mais riche de résultats obtenus au prix des plus grands efforts; la seconde, s'ouvrant sous les auspices les plus favorables, calme, réparatrice, n'ayant plus qu'à fonder pour l'avenir, et à recueillir le fruit du travail passé, sans avoir à affronter les dangers qui ont signalé les premiers temps.

Nous ne voulons point retracer ici l'histoire des dix années passées à la tête de vos affaires, à ce poste avancé où nous a maintenus votre confiance, aussi bien que le sentiment d'une responsabilité volontairement acceptée; mais qu'il nous soit permis de rappeler à quel point toutes les mauvaises chances semblaient s'être accumulées et concentrées dans cette période, comme pour éprouver la force de notre institution.

Guerres européennes ou lointaines, terribles éventualités qu'on doit considérer comme des crises favorables, inévitables, à certaines époques, mais qui imposent de lourdes charges aux générations qui les voient éclater, détruisant le travailleur et le fruit du travail, l'instrument et la richesse, avant de produire les heureuses conséquences que, de nos jours, elles ne manquent jamais d'avoir sur l'extension de la civilisation et le rapprochement des peuples;

Inclémence des saisons et persistance exceptionnelle de mauvaises récoltes;

Retour trop fréquent de ces crises financières et commerciales qui attestent à la fois l'insuffisance de l'organisation du crédit et l'imperfection des rapports internationaux;

Telles sont les circonstances au milieu desquelles nous avons dû nous mouvoir.

Toutefois, Messieurs, nous ne saurions nous plaindre, puisque nos forces semblent s'être retrempées dans ces épreuves, qui ne sont au surplus que la condition ordinaire du développement des sociétés comme des individus.

Nous ne saurions nous plaindre puisque, dans une période relativement courte et agitée, nous avons pu fonder de puissantes institutions de crédit, concourir à la construction de près de 5,300 kilomètres de chemins de fer exécutés dans les principaux Etats de l'Europe, prendre une large part à toutes les combinaisons financières de notre gouvernement, et nous associer aux pensées de l'Empereur en travaillant à la réorganisation et à l'amélioration des principaux services municipaux de la capitale, à son agrandissement et à son embellissement.

Nous ne saurions nous plaindre enfin, puisque, après avoir successivement accepté des engagements pour l'exécution de travaux qui auront utilement absorbé des sommes qui se comptent par milliards, nous sommes entièrement libres, et notre action peut désormais s'étendre d'une manière sûre au delà des mers par la création des services transatlantiques dont le gouvernement a voulu doter la France, et pour lesquels les encouragements les plus sérieux nous ont été libéralement accordés.

Nous diviserons ce rapport en trois parties :

La première sera consacrée aux entreprises que nous avons fondées à l'étranger;

La seconde à celles des principales affaires françaises fondées, patronées et aidées par notre Société;

La troisième comprendra l'examen de notre situation financière.

En vous faisant connaître, l'année dernière, la situation des affaires auxquelles nous avons pris part à l'étranger, nous vous avons indiqué les négociations auxquelles elles avaient donné lieu avec les divers gouvernements dont elles ressortent. Nos démarches pour mener ces négociations à bonne fin ne se sont pas ralenties, et notre concours a d'autant moins manqué aux Conseils d'administration de chacune de ces entreprises, que le sort de quelques-unes, leur situation bonne ou mauvaise, sinon leur existence, dépendaient du succès de ces négociations. Une grande partie de notre temps leur a été consacrée pendant le cours du dernier exercice.

Nous sommes tenus, par conséquent, de vous rendre compte du résultat positif ou négatif de nos efforts, la publicité ne pouvant d'ailleurs que jeter d'utiles lumières sur nos réclamations, prévenir toute possibilité d'abus, ou du moins nous aider à les réparer.

La première de ces négociations est relative à la cession qui nous a été faite des *chemins de fer de l'Etat* en Autriche, à la fin de l'année 1854.

Ces chemins de fer qui, tous en pleine exploitation aujourd'hui, représentent une longueur de 1,323 kilomètres, dont alors une partie seulement était achevée, ont été acquis par nous, comme vous le savez, avec certaines dépendances, consistant en domaines, forêts, mines et forges, au prix d'une somme de 200 millions de francs dont le montant a été payé intégralement au gouvernement autrichien dans les délais.

La Compagnie formée par nous a dépensé en outre en adjonctions, en travaux neufs, reconstructions, parachèvements ou développements de ses établissements métallurgiques, une somme de 180 millions.

Les chemins ainsi concédés par l'Etat, ou acquis par la Société autrichienne, forment trois lignes distinctes et séparées :

La première, d'une longueur de 470 kilomètres, s'étendant en Bohême, de la frontière de Saxe à Brünn et à Olmütz par Prague, ne pénètre dans Vienne que par le Nord-Bahn (chemin du Nord de l'Autriche), dont le point de départ est à Brünn, à 150 kilomètres de la capitale ;

La seconde, d'une longueur de 695 kilomètres, partant du Banat et du bas Danube, non loin des Portes de fer, traverse la Hongrie dans toute sa longueur, passe par Pesth et Presbourg, et vient également se souder encore à la Nord-Bahn, à 30 kilomètres de Vienne ;

La troisième enfin, prenant son point de départ à Vienne pour Raab et New-Gzony, d'une faible étendue de 159 kilomètres, tire toute son importance de sa situation sur la rive droite du Danube, de la position de sa gare de Vienne à laquelle ont été annexés des terrains considérables, et de l'existence de vastes ateliers de réparation et de construction qui peuvent produire chaque année environ 80 machines locomotives et 1,500 wagons de toute sorte.

Avant de traiter de l'acquisition de ces chemins, on comprend que la première pensée des négociateurs eut pour objet de rattacher entre eux ces tronçons épars, d'en former un tout complet et indépendant, et de réunir dans la gare de Vienne, acquise et agrandie dans ce but, les lignes de Bohême et de Hongrie, forcées jusque-là de subir l'intermédiaire onéreux et incommode de la Nord-Bahn, dont elles dépendent d'une manière étroite pour leurs tarifs pour le nombre de leurs trains et les heures de leur service.

C'est en effet ce qui eut lieu, et le traité d'acquisition avec le gouvernement autrichien ne fut conclu qu'à la condition expresse que les contractants ou leurs ayants droit auraient, à toute époque, la faculté de faire pénétrer directement dans Vienne la ligne de Hongrie et d'y rattacher celle de Bohême.

Cette faculté accordée par le gouvernement autrichien, après un examen attentif, par les jurisconsultes de la Couronne, des droits concédés à la Nord-Bahn, a été formellement consacrée dans un traité dont cependant la Société des chemins autrichiens a jusqu'ici vainement réclamé l'exécution.

Nous en donnons le texte comme annexe à ce rapport.

Des études remarquables dirigées par M. Maniel, l'habile directeur général des chemins autrichiens, ont démontré la possibilité de raccorder entre elles les trois lignes indiquées plus haut, et de les rattacher à notre gare de Vienne dans d'excellentes conditions d'économie et de trafic, sans le moindre empiétement sur le domaine légitime de la Nord-Bahn. Cependant, après de nombreuses conférences provoquées par le gouvernement entre les parties intéressées, sous la présidence de Son Excellence le ministre du commerce et des travaux publics, malgré l'acceptation par des représentants de notre Compagnie des garanties qui leur étaient demandées et le refus de la Nord-Bahn d'entrer dans les vues conciliatrices du ministre, aucune solution n'est intervenue, et les engagements du gouvernement autrichien envers nous restent encore en souffrance.

Ce qui, dans ces débats, devrait être à l'égard des capitalistes engagés dans cette Société un puissant motif de protection et aurait dû concilier la faveur publique, la qualité d'étrangers possesseurs de la presque totalité des actions et des obligations des chemins autrichiens, semblerait, au contraire, être devenu une cause de faiblesse, s'il fallait du moins en juger par la polémique à laquelle se livrent les intérêts opposés dans quelques journaux de Vienne ; mais il n'y a pas lieu de s'arrêter à ces attaques, et la voie de la conciliation ouverte par la haute initiative du gouvernement autrichien étant épuisée, nous ne doutons pas que le droit ne reprenne le dessus et que nous ne soyons, de la part de l'administration supérieure, l'objet d'une protection égale à celle que voudraient s'attribuer exclusivement des intérêts qui cherchent à exciter si injustement contre notre Société des sentiments d'égoïsme et des susceptibilités nationales.

En dehors de ces difficultés, qui ne peuvent se terminer qu'à notre avantage, mais qui ont l'inconvénient de nous causer un retard préjudiciable, le trafic des chemins autrichiens s'est développé tandis que les frais d'exploitation ont diminué sensiblement, et cette entreprise se serait trouvée dans un grand état de prospérité, si la dépréciation du papier-monnaie pendant le cours de l'année dernière n'avait contre-balancé l'effet des bonnes recettes, et réduit ses bénéfices, par suite de l'obligation contractée par notre Société de payer les dividendes en monnaie d'or et d'argent.

Cependant le chiffre du dividende de l'exercice dernier sera probablement le même que celui de l'exercice précédent.

Dans le commencement de cette année, les recettes ont diminué par suite des inondations qui ont désolé le pays, mais l'effet de cette réduction toute accidentelle sera largement compensé, il faut l'espérer, par l'amélioration sérieuse qu'a éprouvée le change. — Cette amélioration est due aux efforts du gouvernement pour renoncer au facile, mais dangereux expédient du papier-monnaie.

Dans nos précédents rapports, nous vous avons tenus au courant des diverses phases par lesquelles ont passé les négociations entamées par *la Grande Société des chemins de fer russes* pour l'amélioration des conditions de sa concession.

Malgré les efforts qui ont été faits en notre faveur par les hommes les plus considérables de la Russie, les espérances que nous avions dû concevoir au début de ces négociations ne se sont pas entièrement réalisées.

La solution qu'ont dû accepter les délégués des fondateurs et des actionnaires, MM. Ahaza, Hottinguer et Isaac Pereire, a eu le mérite de préserver la Société des périls qui la menaçaient, et de sauvegarder les grands intérêts engagés dans cette entreprise, mais elle n'a pu satisfaire complétement ni le gouvernement ni la Compagnie.

Que devait vouloir, en effet, le gouvernement russe, et que voulaient réellement tous les hommes considérables de ce gouvernement, sinon l'achèvement rapide des principales voies de communication de ce vaste pays ?

Ils comprenaient la nécessité de faire concourir toutes les forces de l'Etat à la réalisation de ce plan ; c'était, en effet, pour la Russie le moyen d'assurer un grand développement à la prospérité du pays, par l'écoulement de ses produits, et de faciliter la solution des problèmes de réorganisation et d'émancipation qui s'agitent dans son sein.

Ces projets semblent ajournés par le triomphe du système que dès l'origine la direction des voies de communication s'est attachée à faire prévaloir.

Lorsque les fondateurs de la Société furent appelés à s'occuper du réseau des voies principales de la Russie, tous les esprits étaient frappés des graves inconvénients du système de la construction et de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, et des considérations toutes financières faisaient, en outre, désirer vivement l'intervention des capitaux étrangers.

Des sommes considérables, telles qu'aucune Compagnie n'en avait pu réunir jusqu'alors, étaient nécessaires, et exigeaient le concours de l'Europe entière, qui, après de longues et sanglantes luttes, allait, par l'intermédiaire des représentants de la finance et du travail, féconder son sol et cimenter une paix durable par les liens multipliés des échanges.

C'est dans ces circonstances que la construction du grand réseau des chemins de fer de la Russie, de ce réseau qui devait unir tous ses fleuves et ses mers, fut remise aux mains d'une Compagnie, dans laquelle se trouvaient représentées à la fois la France, la Hollande, l'Allemagne et l'Angleterre.

Une seule exception fut temporairement apportée à la remise complète du réseau, c'est celle du chemin de Moscou, dont la cession fut néanmoins promise par préférence à la grande Société.

Les bases du traité conclu avec le gouvernement russe furent arrêtées sur les indications de dépenses que lui seul était en état de fournir. Or ces indications étaient incomplètes, ainsi que cela a été constaté plus tard ; mais il eût été facile de réparer des erreurs loyalement reconnues, si la Compagnie, malgré les protections les plus augustes, malgré les encouragements sincères des hommes les plus éminents, ne s'était trouvée aux prises avec des difficultés insurmontables, si elle ne s'était vu contester la faculté même de réunir, suivant son droit, suivant son intérêt aussi bien que celui de l'Etat, les capitaux qui s'offraient à elle, en même temps qu'aucune dépense ne lui était épargnée.

Il était donc urgent, indispensable, pour accomplir l'œuvre poursuivie, de modifier cet état de choses, d'améliorer les conditions d'existence de la Compagnie et de l'émanciper d'une tutelle gênante à tous les point de vue.

Dans les négociations qui s'ouvrirent à cet effet en 1860, le principe de ces améliorations et de ces modifications fut admis par le gouvernement avec la plus grande libéralité.

La cession du chemin de Moscou à des conditions favorables était au nombre de ces améliorations reconnues nécessaires, et dont la détermination positive fut ajournée à l'année suivante.

Au début des négociations qui furent reprises en 1861 la question relative au chemin de Moscou paraissant devoir être l'objet d'une sérieuse difficulté, la Compagnie y renonça, à la condition qu'il lui serait accordé des encouragements, des subventions de nature à lui permettre de réunir l'énorme capital qui lui était encore nécessaire, bien qu'elle eût déjà employé 500 millions de francs sur le chemin de Moscou à Nijni-Nowogorod sur celui de Pétersbourg à Varsovie et à la frontière prussienne.

Mais dans cette nouvelle discussion, discussion solennelle à laquelle tous les membres du conseil de l'empire furent appelés à prendre part, la Compagnie, malgré le nombre et l'importance de ses défenseurs, n'a pu triompher de l'opposition qu'elle avait rencontrée dans la portion technique de l'administration supérieure, et elle dû renoncer à l'espoir d'obtenir les moyens de compléter l'œuvre qu'elle avait courageusement entreprise ; malquelque pénible qu'ait pu être pour ses fondateurs solution intervenue qui a eu pour effet de limiter les engagements de la Compagnie aux deux lignes de Nijni de Varsovie, aujourd'hui terminées par ses soins, cette solution ne doit pas faire méconnaître la loyauté, bienveillance dont il lui a été donné constamment les preuves les plus manifestes, chaque fois qu'elle a pu faire entendre ses doléances jusqu'aux régions élevées du gouvernement.

Aussi n'hésitons-nous pas à consigner ici le sentiment de notre reconnaissance pour ce qui a été obtenu à égard, et qu'on peut résumer de la manière suivante

1° Les engagements de la Compagnie se sont trouvé définitivement limités à la construction de la ligne Pétersbourg à Varsovie, avec embranchement sur frontière prussienne, et à celle de la ligne de Moscou Nijni Nowogorod ;

2° Le capital de la Compagnie étant intégralement appelé, la Compagnie a été dispensée de toute mise fonds ultérieure et de toute émission nouvelle d'obligations, le gouvernement prenant à sa charge les dépenses complémentaires d'achèvement des lignes entreprises, évaluées à 28 mill. de roubles ;

3° L'intérêt à 5 0/0 du capital et l'amortissement ce capital ont été garantis aux actionnaires, en monnaie d'or et d'argent, et sont payables, à leur volonté, au change déterminé par les statuts, à Paris, Londres, Berlin et Amsterdam. Les actionnaires ont droit, en outre, à la moitié des excédants de produit net au delà 5 0/0, l'autre moitié devant être affectée aux remboursements des avances de l'Etat en capital, et, s'il y a lieu, en intérêts garantis.

Des sacrifices de prérogative et d'influence ont été consentis à la portion étrangère du Conseil, et consentis d'autant plus facilement que nul motif personnel n'a jamais dirigé aucun des administrateurs formant le comité de Paris dans les travaux auxquels ils se sont livrés.

Le gouvernement s'est réservé la faculté de désigner quatre administrateurs sur les quatorze membres dont quels doit se réduire, d'après les nouveaux statuts, le nombre actuel des administrateurs.

Depuis que les nouveaux statuts sont en vigueur plusieurs démissions regrettables ont eu lieu, et c'est réalité la direction des voies de communication qui ministre aujourd'hui les chemins russes et à qui

avenir exclusivement le mérite ou la responsabilité de la bonne ou de la mauvaise gestion.

Les administrateurs étrangers conservent toutefois leur position pour surveiller les intérêts dont ils se considèrent toujours comme les représentants et les gardiens.

En résumé, deux faits ressortent des dernières conventions : la fermeture du grand-livre des emprunts de la Société et la garantie d'un minimum d'intérêt de 5 0/0 en espèces.

Ce sont des résultats que nous considérons comme devant être acquis définitivement et que tous nos efforts tendront à maintenir.

La Compagnie pouvait espérer cependant un autre dédommagement de ses efforts, de sa confiance dans l'avenir de ce pays. Ne devait-elle pas, en effet, attendre d'une pareille entreprise des bénéfices correspondant à ceux qui, dans le reste de l'Europe, sont le prix des capitaux consacrés à l'industrie des chemins de fer ? — Était-il donc trop ambitieux de penser que la Compagnie se trouvant déçue dans ses premiers calculs, le gouvernement russe ne resterait pas en arrière du gouvernement français, en venant largement à son aide, comme ce dernier l'a fait si souvent et si généreusement, pour réparer l'insuffisance des premières bases ?

Quoi qu'il en soit, on doit se trouver satisfait du résultat obtenu, et la Compagnie se doit à elle-même de constater qu'elle aura eu le mérite d'avoir, en quelques années, construit en Russie 1,722 kilomètres de chemins de fer aujourd'hui complétement terminés, c'est-à-dire, une étendue triple de celle que possédait cet empire avant elle; d'en avoir organisé l'exploitation avec les engins les plus perfectionnés et à l'aide des meilleures méthodes d'administration et de comptabilité ; d'avoir réalisé une si grande entreprise dans un pays où la rigueur du climat ne laisse qu'un faible répit au travail extérieur, où tous les instruments du travail et les principaux matériaux de la construction ont dû être importés de l'étranger, depuis les outils, les rails, les locomotives et wagons, jusqu'à ces ponts hardis jetés sur les routes et les fleuves et qui ont été façonnés dans les ateliers français; d'avoir pu enfin réunir pour ce travail, par la seule puissance de son crédit, un capital de 500 millions de francs, au milieu d'une crise commerciale et financière qui s'est étendue aux deux mondes, et dont la Russie elle-même a été l'un des principaux théâtres.

Nous croyons encore devoir publier, comme annexe, à la suite de ce rapport, le texte primitif des conventions arrêtées entre le gouvernement russe et les délégués de la Compagnie.

Nous avons un autre compte à vous rendre de nos affaires d'Espagne, qui, d'après notre dernier rapport, nous semblaient toucher au moment où on pourrait apprécier leur valeur et constater la justesse de nos prévisions à leur égard.

Nous ajoutions encore qu'on ne pouvait attribuer le prix des actions de la *Société générale de Crédit mobilier espagnol* qu'à l'ignorance de son excellente situation et à l'absence momentanée de toute spéculation.

Depuis lors, cette situation s'est consolidée et n'a cessé de s'améliorer ; aussi depuis quelque temps cette affaire a-t-elle appelé l'attention publique.

On commence à comprendre l'avenir réservé à une institution qui, pendant de longues années, a su réunir parfaitement les éléments sérieux de sa prospérité, qui a su les coordonner de telle façon qu'ils s'aident tous mutuellement, et que le développement de l'un profite à l'autre ; qui n'a jamais demandé de versements à ses actionnaires que dans la mesure de ses besoins, et en a toujours proportionné l'importance aux dividendes qu'elle pouvait leur faire produire.

Au mois d'octobre de l'année dernière, après plus de six années d'existence, il n'avait été, en effet, réellement versé par les actionnaires que

Fr.	175	» par action de 500 fr., auxquels il avait été ajouté
	25	» prélevés sur une réserve extraordinaire de bénéfices, soit, en tout,
Fr.	200	» par action, et pour 120,000 actions,
		Fr. 24,000,000.

Cependant la Société s'était trouvée non seulement dans la nécessité de faire des avances importantes sur les actions du chemin du Nord souscrites par quelques provinces d'Espagne, mais elle avait dû effectuer tous ses versements sur celles qu'elle possédait en propre et qu'elle tient à conserver dans l'espoir des heureux résultats qu'elle en attend

Enfin, le développement de ses établissements, des achats de terrains opérés très-favorablement et divers autres placements avantageux avaient porté le chiffre des emplois de fonds de la Compagnie à une somme supérieure à celle du capital dont elle disposait, et le Crédit mobilier français avait dû faire l'avance de la plus grande partie de cet excédant, ainsi que le constatent, d'ailleurs, les comptes publiés pour l'exercice 1860, lesquels accusaient déjà une dette de 9,021,699 fr. 70 c. en compte courant.

Les choses ne pouvaient rester indéfiniment dans cette situation, et un nouvel appel de 150 fr. par action fut résolu et fixé du 18 au 31 octobre dernier.

Pendant toute la durée de ce versement qui s'est effectué successivement jusqu'à ce jour, où le nombre d'actions en retard n'est plus que de 2,200 , la Compagnie s'est abstenue de toute pression, de tout avertissement officiel ou officieux à l'égard de ses actionnaires, et toutes facilités ont été accordées à ceux qui en ont réclamé.

Depuis la réalisation de cet appel, les opérations de la Société, nécessairement limitées jusque-là, ont pris le plus heureux essor.

La prochaine assemblée générale aura à déterminer les époques auxquelles seront appelées les sommes qui doivent compléter la libération des actions; mais d'après les assurances qui nous ont été données, il sera accordé de longs délais pour cette libération, et en aucun cas il ne sera demandé, cette année, plus de 50 fr. par action.

Le capital dont disposait le Crédit mobilier espagnol au 31 décembre dernier est employé de la manière la plus productive et la plus sûre, et nous croyons satisfaire aux désirs d'un grand nombre de personnes en donnant à cet égard les détails qui nous ont été communiqués par le Conseil d'administration de cette Société.

Les capitaux que la Compagnie a immobilisés se bornent jusqu'ici à la somme de		11,350,872 64
Savoir :		
Pour l'exploitation de l'éclairage au gaz de Madrid,	6,975,317 20	
Pour ses bassins houillers,	3,508,407 65	
Pour les terrains acquis à Madrid, premier terme de paiement,	868,147 79	
	11,350,872 64	
Ces établissements, ces exploitations de gaz et de charbons sont la propriété exclusive de la Société qui n'a jamais voulu s'en dessaisir ni en faire l'objet d'une mise en Société spéciale, malgré les offres les plus avantageuses; et, bien qu'ils aient acquis une plus-value considérable, ils ne figurent qu'au prix de revient sur les inventaires de la Compagnie.		
Son portefeuille, qui se compose d'excellentes valeurs, telles que : fonds publics espagnols, actions des chemins espagnols, des chemins du Midi de France, du Gaz et de la Société immobilière de Paris, etc., s'élève à		21,022,564 33
Avances aux provinces sur valeurs et en comptes courants,		12,706,709 39
Portefeuille, argent en caisse, etc.		1,783,699 36
	Ensemble,	46,863,845 72
La totalité des fonds versés sur les actions étant au 31 décembre dernier de	37,381,950 »	
Et les comptes créanciers s'élevant à	3,306,802 95	40,688,752 95
Il y a un excédant ou bénéfice de		6,175,092 77

qui représente le montant des réserves ordinaires et extraordinaires et le solde du compte des profits et pertes de l'exercice 1861, y compris les intérêts du capital versé à raison de 6 0/0.

Bien que la Société n'ait pas eu immédiatement à sa disposition la totalité du dernier appel de fonds, et bien qu'il restât sur cet appel un solde important non recouvré au 31 décembre dernier, les bénéfices réalisés pendant l'exercice 1861 permettent de distribuer, sans toucher à la réserve extraordinaire, un dividende total de 10 0/0, tant sur les 200 fr. précédemment versés que sur la totalité du dernier appel de fonds, à partir du 18 octobre dernier.

L'exercice courant s'annonce d'une manière également très-favorable ainsi que peut l'indiquer d'ailleurs la composition de son portefeuille, et tout porte à espérer que, avant l'époque désormais peu éloignée du développement complet des établissements de la Société, et sans attendre la réalisation des terrains qu'elle possède et qui ont acquis déjà une plus-value considérable et certaine, il sera donné, pour l'exercice 1862, 10 0/0 au moins sur la totalité des fonds appelés.

Telle est la situation d'une institution de crédit qui est destinée à servir de lien aux deux pays en opérant à la fois en Espagne et en France, de concert avec notre établissement.

Les travaux du *chemin de fer du Nord de l'Espagne* continuent à être poussés avec la plus grande activité ; les efforts des ingénieurs sont concentrés sur trois points principaux : la traversée de la chaîne du Guadarrama qui sépare la Vieille Castille de Madrid ; la traversée du faîte entre le Duero et l'Ebre, et le parcours du Guipuzcoa.

La première de ces difficultés sera bientôt résolue, le Guadarrama sera franchi dans un an; la deuxième est en ce moment un fait accompli, et quant à la troisième, le travail principal, le grand souterrain des Pyrénées, est poursuivi avec vigueur.

Trois sections sont exploitées actuellement :

1° De Madrid à l'Escorial.	50 kilom.
2° De San Chidrian à Alar del Rey et à Quintanapalla.	326
3° De Miranda à Alsasua (Olozagoita).	75
Ensemble.	451 kilom.

La dernière de ces trois sections est livrée à l'exploitation depuis le milieu de ce mois seulement ; le complément de Miranda à Quintanapalla, dont la longueur est de 72 kilomètres, sera achevé dans quelques jours et exploité le 1er juin prochain.

A ce moment, nous exploiterons en totalité.	523 kilom.
A la fin de l'année, nous ouvrirons la petite section de San Chidrian à Avila sur	31
Et dans le premier semestre de l'année prochaine, la traversée du Guadarrama sera achevée sur	70
A la même époque, la section de Saint-Sébastien à Beasain sera en activité, et à la fin de l'année elle se prolongera jusqu'à la frontière française, où arriveront en même temps les rails du chemin de fer du Midi, ce qui ajoutera aux sections exploitées	58
L'exploitation comptera donc à la fin de 1863	682 kilom.

Dès aujourd'hui, grâce aux portions achevées de notre ligne, le trajet de Bayonne à Madrid s'effectue en trente-cinq heures, et incessamment la durée de ce trajet sera réduite à trente-deux heures.

L'artère principale du chemin du Nord peut être divisée en deux grandes sections de longueur inégale, mais ayant chacune une importance spéciale : celle de Madrid à Alsasua, au versant des Pyrénées espagnoles, et celle d'Alsasua à Irun sur la frontière française. La première partie, qui sera la plus productive, ne prendra toute sa valeur que lorsque le Guadarrama sera percé, mais cette valeur sera alors très-grande, et on peut se faire une idée de l'importance de cette section, quand on songe que c'est cette chaîne qui sépare Madrid et toute la partie méridionale de l'Espagne des riches plaines de la Castille et de Léon, et des principaux ports de ce pays sur l'Océan. On ne pourra donc apprécier le trafic auquel le chemin de fer du Nord est appelé, que lorsque cet obstacle sera franchi.

A cette époque, c'est-à-dire vers le milieu de l'année prochaine, la lacune du chemin de fer d'Alar del Rey à Santander ne sera probablement pas encore comblée, mais le chemin de fer de Miranda à Bilbao sera rendu à la circulation, et une première communication sera ouverte entre Madrid et la mer.

La seconde section du chemin du Nord sera terminée depuis le versant des Pyrénées du côté de la France jusqu'à Irun, en même temps que le tronçon français d'Irun à Bayonne, c'est-à-dire à la fin de l'année prochaine ; il ne restera plus alors entre Paris et Madrid qu'une lacune de 26 kilomètres par la route de terre pour la traversée des Pyrénées.

Le trafic sur cette section devra prendre une grande activité ; mais les échanges entre les deux pays ne deviendront très-considérables que lorsqu'un nouveau traité de commerce aura modifié la législation actuellement en vigueur en Espagne, et qui consacre une différence notable entre les droits de douane appliqués aux marchandises qui entrent par la voie de terre et ceux qui frappent les marchandises entrées par la voie de mer sous pavillon national.

Une seule de nos affaires en Espagne est encore en souffrance; mais nous avons lieu d'espérer qu'elle ne tardera pas à dédommager nos actionnaires de leurs longs et pénibles sacrifices et des efforts qu'a faits notre Société pour l'améliorer: nous voulons parler de l'entre-

Prise de la *Canalisation de l'Ebre*, que nous n'avons pas fondée, comme les adversaires de notre Société se sont plu à le dire, et à laquelle nous ne nous sommes intéressés que plusieurs années après sa fondation.

Le gouvernement espagnol attachait une grande importance à ce que cette entreprise d'utilité publique fût réorganisée et menée à bonne fin, et les meilleures assurances nous ayant été données pour nous déterminer à accepter la succession de la Compagnie primitive, qui avait excité de vifs mécontentements, nous ne prîmes conseil que des intérêts même de l'entreprise, et, rompant avec tous les anciens errements, nous nous mîmes résolûment à l'œuvre, sans permettre qu'on se servît de notre patronage et de notre crédit pour créer un marché aux actions de cette Compagnie, avant qu'elle eût été entièrement relevée par l'effet de nos efforts.

Depuis ce moment, nous n'avons rien négligé pour répondre au vœu du pays; le capital entier de la Compagnie se trouvant épuisé, la Société de Crédit mobilier français, ainsi que nous l'avons déjà dit, a consenti, en 1860, à faire l'avance de fonds nécessaire pour achever les travaux exigés par le gouvernement, afin qu'il pût faire aux Cortès la demande d'une garantie d'intérêts en faveur de la Compagnie.

Nous n'avons consenti cette avance que moyennant l'engagement formel pris par Son Excellence le ministre des travaux publics, au nom de S. M. la reine, de présenter ce projet de loi aussitôt que les travaux demandés seraient terminés et reçus.

Ces travaux ont été complétement achevés dès l'année dernière, et leur réception a eu lieu avec des éloges mérités; il ne manquait plus que l'évaluation des dépenses sur lesquelles doit porter la garantie d'intérêt, et à cet égard, on est tombé parfaitement d'accord avec l'ingénieur du gouvernement; rien ne doit donc plus s'opposer à ce que la garantie promise soit accordée et vienne ainsi nous dédommager d'une si longue attente et d'une persévérance qui ne s'est pas un instant démentie.

Nous ne doutons pas que les engagements pris vis-à-vis de nous ne soient promptement tenus, mais, suivant la marche que nous avons adoptée pour les affaires autrichiennes et russes, nous croyons devoir mettre, comme annexe, sous les yeux de nos actionnaires, à titre de document, le texte des *Rentes tiedenes* rendues à cette occasion, afin de montrer les précautions que nous avons prises dans cette difficile négociation.

Nous ne pourrons terminer le chapitre de nos affaires d'Espagne sans constater les services importants que nous a rendus notre collègue et ami, M. Salvador, par les soins qu'il a donnés aux intérêts considérables que nous avons dans ce pays, où il s'est rendu à plusieurs reprises, et où, chaque fois, il a séjourné plusieurs mois. Aucune fatigue n'a pu l'arrêter, et nous devrons beaucoup à son initiative et à son expérience; nous lui devrons surtout d'avoir établi partout les règles d'ordre, de contrôle et de comptabilité, les principes sévères puisés dans notre belle administration des finances dont il a précieusement conservé les traditions.

Nous sommes heureux de constater que la situation des chemins auxquels nous nous sommes intéressés en Suisse s'améliore de jour en jour.

Les lignes du *Central suisse*, achevées avant celles de l'*Ouest*, donnent déjà un revenu de 6 0/0, et les recettes de l'Ouest prennent un accroissement sensible depuis que toutes les sections sont reliées entre elles et aux autres chemins de ce pays.

Le crédit de cette dernière entreprise, qui est encore en arrière de la première, ne peut manquer de se relever sous l'influence de cette augmentation de recettes, qui se fait sentir sans ralentissement depuis le commencement de cette année.

Nos soins, dans la conduite de nos affaires françaises, ont été couronnés du plus heureux succès.

L'entreprise de l'*Eclairage au gaz de la ville de Paris*, si injustement attaquée autrefois par des intérêts jaloux, se développe chaque année avec une régularité de progrès remarquable.

Nous ne saurions mieux faire que de mettre sous vos yeux, à côté du tableau de la consommation du gaz, à Paris, de 1856 à 1861, celui des dividendes distribués pendant cette période.

De 1856 à 1861, la consommation du gaz s'est en effet successivement accrue, et présentait, en 1861, une augmentation de 106 0/0, en suivant la progression suivante :

En	1855,	40,771,600 mètres cubes.
	1856,	47,3 5,475 —
	1857,	56,052,6 0 —
	1858,	62,159,300 —
	1859,	67,628,116 —
	1860,	75,518 922 —
	1861,	84,230,676 —

Et les dividendes distribués depuis l'origine ont été de :

40 fr. par action pour l'exercice 1856, ou 4,400,000 fr. de produit net.

45	—	—	1857	— 4,950,000
50	—	—	1858	— 5,500,000
60	—	—	1859	— 6,600,000
70	—	—	1860	— 7,700,000

indépendamment des bénéfices en réserve, qui atteignent 2 millions de francs.

Enfin, en 1861, en comprenant quelques bénéfices de l'exercice précédent, le produit net à distribuer s'est élevé à 10,660,000 »

Et il a été reporté sur l'exercice 1862 un excédant de bénéfice de 654,918 35

ce qui a permis de donner, pour 1861, le même dividende que pour 1860 aux 110,000 actions anciennes et aux 58,000 nouvelles, sans autre différence que celle de la déduction des intérêts sur le capital non versé sur ces dernières, soit 70 francs pour les anciennes et 50 francs pour les nouvelles, sur lesquelles il n'avait été versé que 100 francs en 1861.

Un accroissement plus considérable encore que par le passé dans la consommation du gaz a signalé les premiers mois de l'exercice courant, en même temps qu'il a été réalisé des économies sérieuses dans l'achat des charbons et dans la fabrication. Tout permet donc d'espérer de nouveaux et d'importants progrès dans la marche de cette affaire.

La Compagnie a traversé heureusement l'épreuve de l'extension des limites de Paris; non-seulement sa prospérité n'en a reçu aucune atteinte, mais la ville de Paris a vu augmenter dans une forte proportion les revenus qu'elle tire de l'exploitation de cette industrie.

On ne se lasse pas d'admirer, Messieurs, les constructions qu'élève, avec une merveilleuse rapidité, la *Compagnie immobilière* dans les quartiers nouveaux créés à Paris, par la prévoyance de l'administration municipale.

Avec un capital primitif de 25 millions, cette Société a pu, à l'aide d'emprunts contractés à des termes favorables, consacrer plus de 88 millions à construire des maisons et de splendides hôtels qui représentent un capital bien supérieur à leur prix d'acquisition et de revient.

Cette Société, dirigée par les principes les plus positifs, n'a jamais grevé ses constructions ou ses terrains pendant la période nécessaire pour les mettre en valeur de l'intérêt des sommes qu'ils ont coûté, et cependant elle fait entrer dans ses frais, en déduction de ses revenus, la totalité des intérêts et de l'amortissement de ses emprunts. — Or, on sait que la plus grande partie de ses immeubles encore inachevés ne lui donne aucun produit. On comprend dès lors que si cette Société a pu, dans son état transitoire, et en s'astreignant à des règles de comptabilité aussi sévères, donner 10 0/0 à ses actionnaires sans épuiser les bénéfices acquis, ce dividende devra s'accroître au moment prochain où elle sera en jouissance de tous ses revenus. Ainsi s'explique la faveur dont jouissent les titres d'une Compagnie qui s'est attachée à populariser le sentiment de la propriété.

On comprend surtout le crédit que lui assure une pareille position, lorsqu'on considère qu'indépendamment de son capital, le produit de ses emprunts est exclusivement consacré à augmenter le nombre de ses immeubles, et vient ainsi donner incessamment de nouvelles garanties à ses prêteurs.

Le dividende de ses actions est également destiné à s'élever sans cesse par l'effet même de ces emprunts et de la supériorité des revenus sur les charges d'intérêts.

Nous vous donnions, l'an dernier, l'espoir de voir se continuer, en 1861, l'amélioration des recettes, qui s'était manifestée dès 1860 sur les *chemins dit Midi*. — Cet espoir s'est complétement réalisé.

L'augmentation des recettes a été dans le dernier exercice de 6,128,065 fr. 77 c. par rapport au précédent, ce qui a permis d'élever le dividende de 35 fr. à 50 fr. par action.

Ce mouvement ne se ralentit pas et l'augmentation du 1er Janvier au 25 avril est encore de 1,43 ,212 fr. 41 c.

Des accroissements de recettes aussi constants et aussi réguliers, qui ne se sont pas arrêtés depuis deux ans, peuvent vous donner la mesure de l'augmentation de dividende qu'on est en droit d'espérer pour l'exercice courant.

Ces chemins ont pris place désormais parmi les entreprises les plus prospères du pays, et maintenant que le résultat prévu est atteint, on peut dire qu'il n'a pas été obtenu sans peine, sans des efforts et des sacrifices considérables devant lesquels n'ont reculé ni le Conseil d'administration de cette Compagnie, ni celui du Crédit mobilier, qui, tous deux, ont marché vers le même but dans une constante union sans jamais se laisser atteindre par le découragement.

Chacun se trouve aujourd'hui récompensé de sa persévérance, et ceux qui se sont attachés à la fortune de cette entreprise, n'ont pas lieu de s'en repentir.

Il suffit de jeter les yeux sur la carte pour voir combien la prospérité des chemins du Midi se lie intimement à celle du chemin de fer du Nord de l'Espagne et présente avec lui de frappantes analogies; on peut donc apprécier l'avenir réservé à cette dernière entreprise en se rendant compte du développement que les chemins voisins en France ont pris depuis quelques années.

Le réseau du Midi se divise, en dehors des chemins pyrénéens, en deux branches principales, dont l'une unissant les deux mers, traverse un pays riche de toutes les productions de la terre, et dont l'autre, tracée au milieu de landes arides, ne trouvait sur son parcours qu'un petit nombre de localités où l'aisance était à peu près inconnue.

On comprend aisément que la première de ces branches ait, après un certain temps, répondu aux espérances qu'elle avait fait naître; mais ce qui est à la fois un sujet d'étonnement et d'espérance, c'est de voir le développement rapide que prend la branche de Bayonne, avant même de se trouver rattachée au chemin du Nord de l'Espagne, dont elle sera bientôt le prolongement.

Cette section, dont le produit brut n'était évalué qu'à 7,000 fr. par kilomètre dans les statistiques officielles, donne aujourd'hui 32,000 fr. par kilomètre.

Il est vrai que ce chemin de fer, par la création récente, mais encore incomplète, des routes agricoles, étend des rameaux multipliés sur tout le pays, ce qui permet l'exportation à bon marché de produits qui sont surtout la matière d'échanges avec l'Espagne. Mais si de pareils résultats ont pu être rapidement obtenus dans l'état d'imperfection actuelle de nos rapports avec la Péninsule, que sera-ce lorsque, avant deux années, les chemins des deux pays seront venus se souder ensemble? L'exemple du chemin de Bayonne est riche d'espérances pour le chemin du Nord de l'Espagne.

La transformation de notre ancienne Compagnie maritime a été complétement opérée au moyen de la concession que nous avons obtenue définitivement des services transatlantiques dont nous vous avons entretenus dans notre dernier rapport.

Ces services comprennent, comme vous le savez, deux lignes: celle du Havre à New-York et celle de Saint-Nazaire aux Antilles et à Panama, avec ses annexes.

Ils nous ont été concédés pour vingt années avec une subvention annuelle de 9,300 000 francs, et l'avance par l'Etat d'une somme de 18 millions 600,000 fr., dont le montant, sans intérêt, ne doit être remboursé que par une retenue proportionnelle sur la subvention pendant la durée de la concession.

Le matériel des 16 bateaux nécessaires à l'exécution des services dont est chargée la Compagnie transatlantique ne devait avoir qu'une force totale de 9,085 chevaux, et la dépense en avait été évaluée à 57,200,000 fr., intérêts compris.

Cette force a été portée, dans l'intérêt du service, de 9,085 chevaux à 10,325, et nonobstant cette augmentation, les économies réalisées, tant sur les marchés de construction que sur l'ensemble des prévisions, ont réduit le devis de nos dépenses de 57,200,000 fr., à 51 millions de francs, soit une économie de 6 millions.

Une autre circonstance nous a permis de commencer plus tôt l'établissement de nos services transatlantiques; nous voulons parler de l'expédition militaire dirigée par la France sur le Mexique, et à l'occasion de laquelle il nous a été demandé d'installer immédiatement un service mensuel de Saint-Nazaire à la Vera Cruz, touchant à la Martinique et à Santiago de Cuba.

Aux termes d'une nouvelle convention passée avec le gouvernement le 17 février 1862, la Compagnie générale transatlantique s'est engagée à mettre à flot, dans un délai de deux mois, quatre paquebots d'une force totale de 1,600 chevaux, devant parcourir 45,000 lieues par an, à la vitesse de 9 nœuds.

L'Etat paie à la Compagnie pour ce service une subvention de 310,000 fr. par voyage d'aller et retour, soit 3,720,000 fr. par an, ce qui correspond à 82 fr. par lieue marine, ou à 2,300 fr. par force de cheval.

Les engagements pris par la Compagnie à si bref délai ont été fidèlement remplis; quatre paquebots, réunissant toutes les conditions requises, ont été achetés en Angleterre à un prix qui ne nécessitera pas pour la Compagnie une dépense supérieure à l'économie réalisée sur les anciennes prévisions, et le 14 avril, le beau navire la *Louisiane*, de la force de 500 chevaux, partait de Saint-Nazaire pour sa nouvelle destination, accompagné des vœux d'une population reconnaissante, en présence des administrateurs de la Compagnie et des fonctionnaires et notabilités du département de la Loire-Inférieure, auxquels s'étaient unis dans un même sentiment national les

principaux fonctionnaires de l'administration des finances, de la marine, des travaux publics et des affaires étrangères, et les représentants de la presse parisienne et locale.

Bientôt viendront se mettre successivement en ligne les autres paquebots *la Vera-Cruz*, *la Floride* et *le Tampico*, acquis pour ce service.

Dès ce premier départ, la Compagnie réalisait, pour le transport des passagers, la moyenne par voyage qu'elle avait fait entrer dans ses prévisions pour l'année entière.

Tout se réunit donc pour confirmer les espérances d'un succès qui est désormais à l'abri des mauvaises chances que comportent les affaires commerciales.

Ainsi la Compagnie générale transatlantique, en possession de deux concessions privilégiées importantes, l'une déjà en cours d'exploitation, et pouvant bientôt présenter une flotte de steamers entièrement neufs, réunissant tous les progrès de la mécanique et de l'architecture navales, se trouve dans la meilleure situation et voit s'ouvrir devant elle les plus brillantes perspectives.

La liquidation de l'ancienne Compagnie maritime se poursuit aussi rapidement que le comportent les affaires engagées au loin, et l'on peut prévoir désormais le moment où sera réalisée la totalité du capital qu'elle a apporté dans la nouvelle Société.

Nous avons à aborder maintenant, Messieurs, le chapitre des opérations de l'exercice dernier et des résultats obtenus, en vous indiquant les causes spéciales ou générales qui ont plus ou moins influé sur ces résultats.

Et tout d'abord nous vous ferons connaître notre situation au 31 décembre dernier :

Nous possédions en rentes, actions et obligations,	95,858,484 83
Nos effets en portefeuille montaient à	6,586,890 24
Les reports effectués à	16,826,991 65
Les avances aux Compagnies à	13,847,901 07
Hôtel de la Société et mobilier,	1,440,580 89
Espèces en caisses ou à la Banque et dividendes à recevoir,	16,287,038 30
Total,	150,650,706 98
Dont le montant avait été fourni par votre capital pour	60,000,000 »
Par les comptes courants et créanciers divers pour	82,314,452 85
Par le fonds de réserve,	2,000,000 »
Par le solde du compte de profits et pertes,	6,342,354 13
Total,	150,650,706 98

Dans la situation générale de notre Société, il est un chapitre qui doit attirer votre attention, c'est celui des rentes, actions et obligations que nous avions en portefeuille, et dont nous ne pouvons vous donner le détail par des motifs que nous n'avons pas besoin de vous exposer.

Toutefois, ce qu'il nous est permis de vous dire, c'est que nos placements sont bons, très-bons, et que nos valeurs, presque toutes facilement réalisables, représentaient en moyenne, au 31 décembre, un revenu de plus de 6 1/4 0/0, bien qu'une portion ne donnât qu'un faible intérêt, d'autres même aucun, comme les actions de l'Ebre et de l'Ouest-Suisse qui vont bientôt sortir de cette situation. Ce rendement s'est amélioré et s'améliorera davantage encore dans le présent exercice, de même que le capital de ces titres qui figurent dans notre inventaire pour un chiffre bien inférieur à leur valeur réelle, ainsi que l'indique d'ailleurs l'amélioration considérable que leur cours a éprouvée depuis la clôture de l'exercice dont nous analysons les comptes. Ce revenu est augmenté naturellement par l'emploi des sommes qui nous sont confiées en compte courant à un intérêt peu élevé.

Quant aux insinuations qui sont faites chaque jour pour déprécier notre portefeuille, sur l'importance du chiffre de nos placements en actions des chemins de fer russes, de l'Ouest-Suisse ou de l'Ebre, nous pouvons y répondre très-facilement en vous donnant à cet égard un renseignement utile, c'est qu'aux cours où ces actions figurent aujourd'hui dans nos comptes, après les réalisations opérées et les réductions successives que nous leur avons fait subir, le montant de ces trois valeurs réunies ne s'élève plus qu'à 4,224,132 fr. 90 c.

Cette atténuation de nos bénéfices par les réductions opérées sur quelques affaires est une sorte d'amortissement anticipé et probablement superflu, une précaution inutile, nous l'espérons, mais qu'il est bon de savoir prendre dans les temps de prospérité pour éviter tous mécomptes.

Le succès indubitable de nos négociations doit nous faire retrouver des sommes importantes ; mais un insuccès, si improbable qu'il soit, ne pourrait modifier notre situation.

D'après ce qui précède, vous voyez, Messieurs, que c'est bien à tort qu'on a cherché à exagérer le chiffre de certaines valeurs dont on se plaisait à représenter notre portefeuille comme encombré, et que nous sommes les premiers à aller au-devant des mesures qui peuvent être de nature à diminuer nos risques et à assurer, dans toutes les éventualités, la vérité de nos inventaires, afin d'éviter des illusions grosses de dangers, quand elles viennent à se dissiper.

Le bénéfice net de l'exercice dernier s'est trouvé diminué par diverses causes spéciales, par la réalisation de certaines actions qui absorbaient depuis longtemps de gros capitaux, sans présenter des chances d'amélioration prochaine, et notamment par une perte de 500,000 francs que nous avons fait subir à l'intérêt que nous avions pris anciennement dans la Compagnie d'assurances formée contre la grêle. A l'égard de cette dernière affaire, nous devons constater que nous avons toujours été étrangers à l'administration de cette Société, dont l'avenir paraît devoir être réparateur.

Le montant brut de nos bénéfices se décompose ainsi :

Intérêts et bénéfices de nos placements, déduction faite des intérêts bonifiés sur compte courant,	6,594,582 15
Bénéfices de placement d'obligations et commissions,	259,110 81
Produits de la Caisse des dépôts et locations,	92,300 »
Solde de l'exercice 1860,	8,191 95
Ensemble,	6,954,185 91
Dont il faut déduire, pour frais d'administration, réparations de l'hôtel, contributions, assurances, etc.,	611,830 78
Ce qui laisse pour bénéfice net,	6,342,354 13
Dont il faut déduire encore le prélèvement, déjà opéré le premier janvier dernier, d'un à-compte de dividende de 5 0/0 représentant l'intérêt de notre capital, soit à raison de 25 fr. par action,	3,000,000 »
Il reste donc disponible un total de	3,342,354 13
Si nous en défalquons enfin 10 0/0 pour les administrateurs, conformément à l'article 7 des statuts,	334,235 40
Il restera,	3,008,118 73
Sur lesquels nous vous proposons de distribuer un nouveau dividende de 25 fr. par action, ci,	3,000,000 »

Et de reporter l'excédant des 8,118 fr. 73 c. au crédit de l'exercice 1862.

A l'occasion des comptes dont nous venons de vous présenter le résumé, nous croyons devoir revenir sur la question du système que nous avons suivi jusqu'ici pour l'établissement de notre situation et la fixation définitive du dividende à répartir.

Nous ne faisons que nous conformer sous ce rapport à l'usage immémorial du commerce en établissant nos inventaires d'après les cours officiels des valeurs qui les composent au moment de la clôture d'un exercice. C'est là une base authentique, incontestable ; mais ce n'est pour nous qu'un point de départ, car nous tenons toujours compte de la dépréciation qui peut subvenir dans notre portefeuille entre la fin de l'année et l'époque ordinaire de votre réunion, par suite de l'affaiblissement des cours qui ont servi de base première à nos évaluations.

Ce cas de dépréciation ultérieure s'est présenté deux fois dans des circonstances graves et mémorables, lorsque, par suite de l'attentat du 14 janvier 1858 et de la guerre d'Italie au commencement de 1859, le prix de toutes les valeurs ayant considérablement baissé, nous fûmes amenés à nous servir, pour les exercices 1857 et 1858, que l'intérêt de nos actions, bien que nos inventaires présentassent à la fin de chacune de ces années un bénéfice suffisant pour donner un gros dividende.

Nous ne distribuons donc, ainsi qu'on le voit, le bénéfice qui résulte du règlement de nos comptes au 31 décembre de chaque année, que lorsqu'il a été confirmé par la situation de la Société dans le courant du mois d'avril suivant.

Voilà pourquoi nous n'arrêtons jamais le chiffre de nos dividendes avant le moment de nos assemblées. Jusque-là, les résultats de notre inventaire ne sont pas publiés, parce qu'ils ne peuvent être considérés que comme provisoires.

Si, cette année, nous avons laissé exceptionnellement transpirer le chiffre réel du dividende, c'est autant pour prévenir l'exagération des évaluations auxquelles le public semblait disposé à se livrer à cet égard, que parce que notre situation actuelle était tellement favorable qu'aucun doute ne pouvait s'élever sur le maintien du bénéfice résultant des comptes arrêtés au 31 décembre dernier.

Ces explications étant données, nous croyons nécessaire d'indiquer la raison d'une amélioration aussi considérable que celle qui s'est manifestée dans notre situation depuis le 31 décembre dernier.

En réalité, aucune opération spéciale n'a marqué le présent exercice, qui n'est que la suite et le développement naturel du précédent, et une partie du bénéfice qui ressort aujourd'hui de notre situation, serait échue à bon droit à l'année 1861, sans l'incident du *Trent* et sans la crise monétaire qui a amené de brusques variations dans l'élévation du taux de l'intérêt.

Ces deux faits expliquent suffisamment la dépréciation considérable qui s'est produite dans les derniers mois de l'année 1861.

Il ne faut pas oublier qu'à ce moment, toutes les valeurs étaient tombées à des cours de crise ; ainsi au 31 décembre dernier, par exemple, le 3 0/0 n'était qu'à 67 fr. 05 ; les actions du Nord de l'Espagne, que nous avons payées 500 francs, et qui sont aujourd'hui à 470 francs, étaient tombées à 398 fr. 75 c., coupon détaché ; celles du Mobilier espagnol à 500 fr. ; celles des chemins du Midi à 645 fr., coupon détaché ; celles du Gaz, enfin, étaient à 890 fr., et ainsi de suite.

Si, malgré une pareille dépréciation, il a été possible encore de donner 10 0/0 pour le dernier exercice, cela prouve assurément la solidité de la position.

Aujourd'hui que les causes perturbatrices qui avaient marqué la fin du dernier exercice ont disparu, et qu'une amélioration notable s'est produite dans le cours de toutes les valeurs, on peut mesurer la différence des deux situations.

En dehors des questions politiques, la cessation de la crise monétaire et l'abaissement du taux de l'intérêt qui en a été la conséquence ont produit une amélioration dont nous avons largement profité depuis le commencement de cet exercice.

La première condition de la prospérité des affaires est, en effet, d'avoir l'intérêt à bon marché.

L'abaissement du taux de l'intérêt est une chose essentiellement désirable, en ce sens que cet abaissement produit une diminution dans les frais de production et réduit le prix de toutes choses.

Il est surtout désirable au point de vue de la hausse de tous les valeurs, de l'amélioration du crédit public, et, par suite, de la diminution des impôts.

La situation que nous venons de vous exposer, Messieurs, est, comme vous le voyez, très-favorable, toutes nos affaires ont pris le plus heureux développement ; c'est pour nous un nouveau motif de persévérer dans la voie parcourue, où le succès a si largement couronné nos efforts, que dans une période de neuf années, nous avons pu distribuer 80 millions de bénéfices, soit une moyenne de 15 0/0 par an environ, et une fois et un tiers le montant de notre capital, et que ce capital, loin d'être affaibli par ces répartitions, se présente encore aujourd'hui avec un accroissement important.

Quant aux développements ultérieurs que notre Société est appelée à recevoir, nous pensons que vous vous en rapporterez à notre prudence pour apprécier l'opportunité de toute application nouvelle des idées que nous vous avons souvent exposées et sur lesquelles il est inutile de revenir désormais avant qu'elles puissent passer dans le domaine des faits.

Avant de nous séparer, il est cependant une chose que nous tenons à constater, c'est que les nombreuses fondations auxquelles nous avons concouru, ne sont ni le fruit de l'improvisation et du hasard, ni le simple résultat de spéculations plus ou moins heureuses, de combinaisons spontanées plus ou moins habiles ; elles ne sont que l'application d'idées sérieuses, longuement élaborées. Toutes ces grandes créations, toutes ces institutions, tous ces perfectionnements du crédit, tous ces progrès, auxquels nous avons largement contribué, ont permis de constater la rapidité avec laquelle de nos jours se réalisent, grâce aux deux forces modernes de l'association et du crédit, toutes les pensées qui répondent à des besoins généraux.

Il en sera de même de tous les développements qui sont dans la série de nos travaux ; le cours naturel des choses les amènera forcément.

La persévérance heureuse dont témoigne le passé doit être d'ailleurs à vos yeux la meilleure garantie de la fécondité de l'avenir.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE
CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Assemblée générale des actionnaires du 16 avril 1862.

COMPTE RENDU

AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Par M. le marquis d'Audiffret, son président.

Messieurs,

L'année 1861, qui fait l'objet de ce compte rendu, est le deuxième exercice complet parcouru par la Société générale, dont les premières opérations, vous vous le rappelez, remontent à la seconde moitié de 1859. Notre institution a donc subi, à un degré suffisant, l'épreuve de la durée et de l'expérience, et il est permis de se rendre compte du rôle qui lui appartient dans l'organisation générale du crédit en France.

La Société générale embrasse plusieurs natures d'opérations :

Ainsi, elle fonctionne principalement comme Caisse *de dépôts, de comptes courants et d'escompte.*

Elle rend, en outre, soit au public proprement dit, soit aux Sociétés commerciales et industrielles, des services de diverses natures, et leur offre des facilités particulières chaque jour plus appréciées.

Nous examinerons successivement et en détail chacune de ces opérations, et nous terminerons ce rapport en vous soumettant les comptes de la Société et la situation financière qui en résume les résultats.

§ 1er. — *Caisse de dépôts en compte courant.*

Nous avons déjà plusieurs fois expliqué la nature de nos opérations comme Caisse de dépôts. Fondée à peu près sur le type des *joints stock banks* qui contribuent si puissamment au développement de la richesse publique en Angleterre, la Société générale poursuit ses efforts pour naturaliser à Paris l'usage des carnets et des chèques. Faire produire jour par jour des intérêts aux plus faibles encaisses, éviter toutes les chances d'erreur, de vol, de perte de temps qu'entraînent pour les particuliers la possession et le maniement des espèces, tels sont les principaux avantages d'un système qui s'adapte à toutes les situations et s'adresse à toutes les classes, à toutes les professions, au rentier le plus modeste ou le plus jaloux de son repos, aussi bien qu'au capitaliste le plus riche ou le plus mêlé aux affaires.

Il est impossible qu'une idée aussi simple, et, permettez-nous de le dire, aussi juste, ne frappe pas tous les esprits et ne tarde pas à se répandre chaque jour davantage. Le mouvement de la presse et de l'opinion y seconde nos efforts, et si nous voulions fournir la preuve des progrès déjà réalisés, nous n'en trouverions pas de plus décisive que le langage tenu par un éminent magistrat, dans son discours de rentrée à la Cour de cassation (1).

« Messieurs, vous entretiendrai-je des chèques, dont l'Angleterre a fait une espèce de monnaie courante, employée non-seulement dans les relations de commerce, mais encore dans les détails de la vie domestique.

« Le chèque est une sorte de mandat tiré sur un banquier, payable à vue, et en général au porteur.

« Son but est de faire sortir de leur inertie les capitaux tenus en réserve pour les besoins à venir, de les mettre dans la circulation et de les rendre productifs, pour le propriétaire qui les dépose chez le banquier, pour le banquier qui les prête à l'industriel, pour l'industriel qui les emploie et qui les féconde, pour l'ouvrier à qui l'industriel procure du travail et dont le bien-être s'accroît de la prospérité du maître. »

Certes, il serait difficile d'exprimer dans un langage plus précis et plus pratique les avantages du chèque et le rôle vraiment social qu'il est appelé à remplir. Quant à nous, nous n'en chercherons pas de meilleure ni d'autre définition, et nous sommes heureux de pouvoir placer sous une autorité aussi éclairée les idées que nous nous efforçons de propager.

Que reste-t-il à faire maintenant pour vulgariser le système, et combattre cette inertie des habitudes prises, cette absence d'initiative individuelle, qui sont, à vrai dire, la seule difficulté contre laquelle nous ayons à lutter? — Poursuivre avec persévérance et sans découragement l'éducation publique. Nous n'y ménageons pas nos efforts. Une courte notice, que nous avons essayé de rendre aussi claire que possible, a été préparée et se distribue par nos soins. Nous n'attendons pas moins de la publicité donnée par le *Moniteur* à nos bilans de chaque mois, et qui permet à chacun de nos actionnaires, de nos déposants, au public tout entier, de voir aussi clair dans nos caisses que dans la sienne. Permettez-nous de compter aussi sur votre concours et sur celui de nos déposants eux-mêmes. Nous savons déjà que chaque personne qui a fait usage, pour ses affaires domestiques ou commerciales, de nos carnets et de nos chèques, s'en constitue le propagateur, et c'est sur cet enseignement mutuel du public par le public que nous aimons à compter pour assurer les succès de l'avenir.

Le nombre de nos déposants, qui étaient de 629 en 1860, s'est élevé à 944 en 1861.

Le chiffre des sommes déposées dans le cours de ce dernier exercice s'est élevé à 53,941,350 fr. 22 c.

Dans les trois premiers mois de 1862, le nombre des déposants a été de 1,315, et le chiffre des sommes déposées de 22,248,886 fr. 62 c. (1).

Ce résultat constate des progrès réels; nous y trouvons la preuve que l'idée semée par nous ne tombe pas sur un terrain ingrat.

II. — *Comptes courants.*

Indépendamment des comptes de dépôt, les comptes courants proprement dits, dont le caractère est plus exclusivement commercial, concourent également à l'alimentation de nos caisses.

Les ressources que les comptes courants mettent à notre disposition se composent :

1° De l'encaisse des Compagnies et des entreprises avec lesquelles nous avons des traités de banque;

2° Des remises qui nous sont faites par nos correspondants, en vue de leurs dispositions ultérieures sur nous. Vous savez en effet que nous n'opérons jamais à découvert, et que toute disposition sur notre Société doit être garantie par une couverture, ou provision préalable. La différence constante qui existe entre ces couvertures et leur emploi, constitue à notre profit un solde permanent, dont l'importance varie suivant l'activité des affaires ou les convenances de nos correspondants, mais qui tend constamment à progresser par l'extension de notre clientèle.

En 1860, ce solde s'était maintenu en moyenne à 12,752,361 fr. 86 c.

En 1861, la moyenne a été de 21,544,572 fr. 40 c.

Ce progrès est satisfaisant, et nous avons lieu d'espérer qu'il ne se ralentira pas.

III. — *Escomptes, portefeuille.*

Les sommes que met à notre disposition le mouvement des dépôts et des comptes courants, sont utilisées par l'escompte du papier sur France ou sur l'étranger. Le taux auquel s'opèrent ces escomptes n'est pas la principale de nos préoccupations; nous nous inquiétons surtout de la solidité et de la facile réalisation du papier qui nous est présenté. Aussi nos escomptes s'opèrent-ils généralement à un taux inférieur à celui de la Banque de France. Nos relations déjà établies et qui se développent chaque jour avec les maisons les mieux accréditées, alimentent notre portefeuille de papier à échéance rapprochée et revêtu des meilleures signatures de banque et de commerce. Ce papier pouvant toujours, et en toute circonstance, se convertir en numéraire, nous nous trouvons ainsi constamment en mesure de répondre aux demandes de remboursement, si imprévues et si considérables qu'elles puissent être.

93,358 effets, représentant une valeur de 596,280,156 fr. 30 c., ont été escomptés par nous depuis l'origine de la Société générale jusqu'au 31 décembre 1861. Pas un seul de ces effets n'est resté en souffrance. Ce fait témoigne suffisamment de la sévérité qui préside à la composition de notre portefeuille.

		Valeurs.
En 1861, le mouvement des entrées en portefeuille a été de	44,302 effets,	354,179,604 02
Il avait été en 1860 de	36,640 effets,	263,725,018 32
Différence en faveur de 1861,	7,662 effets,	90,449,555 70

		Valeurs.
Les warrants figurent dans le portefeuille de 1861 pour	2,219 warrants,	15,447,119 22
En 1860, le nombre de warrants était de	853 warrants,	7,263,544 92
Différence en faveur de 1861,	1,366 warrants,	8,183,574 92

IV. — *Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie.*

Dans le mouvement de notre portefeuille figure pour une part considérable le papier reçu du Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie.

Nous vous avons entretenus, dans notre rapport de 1861, de cette création réalisée par la transformation de l'ancien Sous-Comptoir des métaux. Il serait donc inutile de revenir sur les origines de l'institution.

Vous savez que l'élévation de son capital, porté de 1 million à 20 millions, et que l'extension donnée à ses attributions lui permettent de faire des avances sur toute espèce de produits commerciaux et industriels, ainsi que sur toutes les valeurs mobilières. Avec de telles ressources et de telles attributions, le sous-comptoir constitue un établissement de premier ordre. Ajoutons que son action ne s'est pas exclusivement concentrée sur la place de Paris; les agences qu'il a établies sur nos autres principales places commerciales, lui ont permis de se mettre à la portée de tous les besoins et de multiplier ses services.

Au point de vue qui nous touche plus directement, nous croyons utile de rappeler que le nouveau capital du Sous-Comptoir a été réuni par nos soins, et presque exclusivement dans le sein de notre clientèle. De plus, le traité qui nous rattache à lui, tout en conservant au nouvel établissement une existence indépendante, a eu pour but de nous assurer l'escompte de son papier. Dans la combinaison qui résulte de ce traité, l'engagement souscrit par l'emprunteur, et appuyé d'un nantissement sévèrement contrôlé, est négocié par le Sous-Comptoir à la Société générale; dès lors se trouve remplie la condition de la double signature prescrite par nos statuts, et le papier souscrit arrive entre les mains de la Banque de France, appuyé sur une quadruple garantie: signature d'un emprunteur solvable, gage matériel à l'appui de cette signature, endossement du Sous-Comptoir au profit de la Société générale, et de celle-ci au profit du tiers porteur.

Dans de telles conditions, le papier créé par le Sous-Comptoir constitue une valeur à l'abri de toute discussion.

La prochaine assemblée générale du Sous-Comptoir lui fournira l'occasion de rendre compte de ses opérations, et nous ne pouvons que lui laisser la parole. Nous nous bornerons à dire ici que les opérations du Sous-Comptoir ont fait entrer dans notre portefeuille 3,036 effets, d'une valeur totale de 66,650,026 fr. 64 c.

Ces chiffres vous donnent la mesure des services rendus, dans des temps difficiles, par une institution naissante et à peine connue du public.

Pour démontrer la solidité des opérations du Sous-Comptoir, et la prudence qui préside à l'appréciation de ses garanties, nous ajouterons que pas une seule des signatures qu'il nous a transmises n'est restée en souffrance.

V. — *Garde des titres et encaissement des coupons attachés aux titres déposés.*

Indépendamment de son service de caisse de dépôts, la Société générale se charge pour le compte des particuliers de la conservation de leurs titres. Le droit de garde est fixé à 0,20 c. par titre et par année. Mais ce droit est réduit au chiffre presque insignifiant de 0,10 c. pour les porteurs de carnets de notre caisse de dépôt.

Comme conséquence de la garde des titres, notre Société opère d'office l'encaissement des coupons qui y sont attachés; cet encaissement a lieu sans commission, et le compte courant des déposants est crédité du montant des coupons dans les dix jours de leur échéance.

Toutes les personnes qui ont l'expérience des démarches et des pertes de temps qu'entraîne l'encaissement des coupons, apprécieront, sans qu'il soit nécessaire d'insister, tout l'avantage du service que nous rendons à notre clientèle en la déchargeant de ce soin.

Le nombre des titres déposés qui, en 1860, était de 225,008 titres, s'est élevé, en 1861, à 617,518 titres.

Au 31 décembre 1860, nos caisses contenaient 104,187 titres;

Au 31 décembre 1861, ce nombre était de 281,134 titres;

Au 31 mars 1862, ce nombre s'élevait à 342,908 titres.

VI. — *Ordres de Bourse.*

Nous nous chargeons également, tant pour le compte de notre clientèle de Paris que pour celle des départements et de l'étranger, de l'exécution des ordres de Bourse, moyennant une commission extrêmement modérée. Pour les titulaires de nos comptes de dépôt ou comptes courants, ces opérations donnent lieu à une simple écriture et n'entraînent dès lors aucune perte d'intérêts.

(1) Discours de rentrée de M. l'avocat général Blanche. (*Moniteur* du mardi 5 novembre 1861.)

(1) Au 14 avril 1862 le montant des dépôts s'élève à 20,062,135 fr. 95 c.

Digitized by Google

VII. — *Traités de banque, et services divers pour compte des sociétés commerciales ou industrielles.*

En dehors de ces services rendus au public proprement dit, les différentes industrielles et commerciales trouvent chez nous un concours et des facilités de natures diverses.

Ainsi, nous nous chargeons, soit moyennant commission, soit par voie d'abonnement, du paiement des coupons, de l'encaissement, des versements, et généralement de tout le service de caisse des entreprises avec lesquelles nous avons des traités de banque. Nous nous chargeons également, pour le compte de ces entreprises quelles le désirent, de tout le service des titres, des transferts et conversions, du règlement de l'impôt sur les valeurs mobilières, et du contentieux qui s'y rattache.

Obligés par la loi de notre institution de nous abstenir de toute spéculation, étrangers par conséquent à tout esprit de concurrence, nous offrons aux Compagnies qui s'adressent à nous un terrain absolument neutre ; rien n'y gêne la liberté dont les entreprises privées se montrent naturellement jalouses. Aussi les services que nous exécutons pour un nombre de Compagnies encore très-limité ne tardent pas, croyons-nous, à se généraliser. Notre récente installation dans les bureaux nouvellement ouverts au public nous met en mesure de suffire désormais à tous les besoins, et de satisfaire à toutes les convenances de notre clientèle. Nous pourrons aussi, grâce à une centralisation puissante, exonérer les plus grands établissements, comme les plus modestes, des soins, de la responsabilité, de la charge et des frais d'une organisation intérieure, toujours compliquée et coûteuse lorsqu'elle reste isolée et individuelle. Cette centralisation nous permet d'offrir des conditions dont l'économie est le principal, mais n'est pas le seul avantage.

VIII. — *Souscriptions.*

Nous n'avons eu que deux fois l'occasion, en 1861, d'ouvrir nos guichets à de nouvelles souscriptions, pour le compte et dans l'intérêt des Compagnies qui recourent à notre entremise.

C'est ainsi que nous avons concouru à la reconstitution du capital de la Société réorganisée des chemins de fer romains, qui vient également de nous confier le placement des actions privilégiées, dont la création a été décidée dans sa dernière assemblée générale.

Nous avons également placé dans notre clientèle un certain nombre d'obligations de la Compagnie anonyme des Docks du Havre.

En dehors de ces deux opérations, nous avons, il est vrai, reçu plusieurs autres demandes de même nature ; mais bien que ces appels aux capitaux n'engagent en rien notre responsabilité, nous ne saurions cependant nous départir à cet égard d'une très-grande réserve. Aussi les affaires en faveur desquelles des souscriptions ont été ouvertes dans nos bureaux sont-elles, de notre part, l'objet d'une étude consciencieuse. Nous nous attachons de préférence à n'admettre que des Sociétés destinées à revêtir la forme anonyme, afin d'assurer soit au public, soit à notre Société, la double garantie de l'examen préalable de l'administration supérieure, et de la surveillance qui en est la conséquence.

IX. — *Installation des bureaux dans les nouvelles constructions.*

Les constructions élevées sur l'emplacement d'une partie du jardin de l'hôtel social ont été poussées avec toute l'activité possible. Elles sont aujourd'hui achevées, et nos bureaux y sont installés depuis le commencement de ce mois. Les dispositions intérieures de ce vaste local ont été combinées principalement en vue des commodités et des facilités à offrir au public, pour tout ce qui concerne le service des caisses et des titres. Notre établissement ainsi développé et agrandi se trouvera au niveau de toutes les nécessités présentes et futures. La valeur de l'immeuble social s'en est accrue dans une proportion au moins égale à l'importance des dépenses de reconstruction. Nous conservons en outre 2,022 mètres de terrains ayant 36 mètres de façade sur la rue Olivier (ci-devant), qui doit bientôt traverser notre jardin et aboutir en face sur la rue de la Chaussée-d'Antin. La revente de ces terrains, faite au moment opportun, nous permettra de rentrer dans une portion importante du prix de revient de l'immeuble social.

X. — *Liquidation de l'exercice 1861.*

Nous soumettons à votre approbation les comptes de 1861, et nous vous proposons de répartir ainsi qu'il suit les bénéfices réalisés :

Le produit brut du premier semestre s'est élevé à		1,304,350 96
Celui du deuxième semestre à		1,191,292 99
Ensemble,		**2,495,643 95**
Dont il faut déduire :		
1° Frais généraux : 1er semestre,	291,197 14	
2e semestre,	302,406 18	593,603 32
2° Rescomptes des deux semestres,		363,588 50
Ensemble,		957,191 82
Les bénéfices nets de 1861 s'élèvent donc à		1,538,452 13

Nous vous proposons d'en régler la répartition de la manière suivante :

Il a été fait, en octobre dernier, une première répartition de 5 francs par action,	400,000 »
Nous vous proposons de distribuer, pour solde de l'exercice, 6 francs par action,	480,000 »
Ensemble, 11 francs par action,	880,000 »

Il sera porté à la réserve, conformément à l'article 57 des statuts :

1° 25 0/0 des bénéfices nets, savoir :		
1er semestre,	170,860 40	
2e semestre,	141,547 72	315,408 12
2° 75 0/0 sur les sommes excédant l'intérêt à 5 0/0 servi aux actions, savoir :		
1er semestre,	183,117 75	
2e semestre,	131,868 06	315,045 81
3° Redressement d'une erreur d'imputation dans la liquidation de la réserve de 1860,		2,052 88
Somme totale portée à la réserve,		633,456 81
Amortissement, en 1861, des frais de premier établissement,		25,015 29
(L'importance de ce compte, qui s'élevait à la fin de 1860 à 150,000 francs, sera ainsi réduite à 124,984 fr. 71 c.)		
Somme égale à celle des bénéfices,		1,538,452 13

En résumé, Messieurs, la somme distribuée aux actions, en 1861, est égale au dividende de 1860, soit 11 francs par action, qui représentent 8 fr. 80 c. 0/0 du capital versé.

Les bénéfices à répartir n'auraient pas été inférieurs à 15 0/0 du capital versé, si nous n'avions pas à constituer notre réserve statutaire.

La somme que nous portons à la réserve est, en effet, presque égale à celle qui a été distribuée, soit 633,456 fr. 81 c.

Ces		633,456 81
ajoutés aux réserves précédentes,		526,166 43
représentent		1,159,623 27

c'est-à-dire près des deux tiers de la réserve statutaire de 2 millions. Pour compléter ces 2 millions, nous n'aurons plus à demander aux exercices prochains que 840,376 fr. 73 c. Après quoi, vous entrerez en possession de l'entière disposition de vos bénéfices.

En conséquence, nous vous proposons de porter à 6 fr. par action le solde du dividende 1861, qui sera payé à partir du 1er mai prochain.

XI. — *Renouvellement partiel du Conseil d'administration.*

Aux termes des articles 28 et 29 des statuts, le renouvellement du Conseil doit commencer cette année, et se poursuivre d'année en année par le remplacement de trois administrateurs et d'un censeur par exercice. Les trois administrateurs désignés par le sort pour 1862 sont :

MM. le baron Portalis,
Ferdinand Barrot,
Gérard West.

Le censeur sortant, également désigné par le sort, est M. Germain Thibaut.

Aux termes des articles 28 et 29 des statuts, les membres sortants peuvent être réélus.

Vous avez également à statuer sur la désignation d'un censeur, en remplacement de M. Eugène Lefèvre, démissionnaire par raison de santé. Le choix du comité de censure s'est porté sur M. Victor Dillais, membre du conseil municipal de la Seine et ancien agréé au tribunal de commerce de la Seine.

Le Conseil d'administration tout entier s'associe au choix provisoire du comité de censure, et est heureux de le recommander à votre confirmation.

Nous ne voulons pas terminer ce rapport sans reconnaître par un témoignage public le zèle et le dévouement de nos collaborateurs et employés de tous grades. Ce zèle et ce dévouement ne se sont pas un moment démentis dans l'accomplissement d'une tâche devenue chaque jour plus importante, plus difficile et plus laborieuse.

RÉSOLUTIONS.

Première résolution.

L'assemblée générale approuve les comptes du Conseil d'administration pour l'exercice 1861, et fixe à 11 francs le dividende attribué à chaque action pour ledit exercice, y compris les 5 francs distribués pour le premier semestre.

Deuxième résolution.

L'assemblée générale, en exécution de l'article 28 des statuts, réélit administrateurs pour six ans :

MM. le baron Portalis,
Ferdinand Barrot,
Gérard West.

Troisième résolution.

L'assemblée générale, en exécution de l'article 29 des statuts, réélit M. Germain Thibault censeur pour trois années.

Quatrième résolution.

L'assemblée générale nomme M. Victor Dillais censeur, en remplacement de M. Eugène Lefebvre, démissionnaire pour cause de santé.

Situation au 14 avril 1862.

Actif.

Caisse : espèces à la Banque ...	2,842,744 69	
Espèces en caisse ...	2,535,653 58	5,378,398 26
Effets remis à la caisse		437,865 21
Portefeuille :		
Paris et diverses places	35,918,432 71	
Etranger	6,720,949 00	
Warrants	5,399,477 87	48,038,860 18
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragraphes 2 et 3)		2,000,000 »
Frais de premier établissement		150,000 »
Frais généraux		85,853 20
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		500,858 25
Comptes courants		3,861,851 52
Immeuble social		2,179,256 14
Versement à faire non appelé :		
1er émission	30,000,000 »	
Actions à émettre	20,000,000 »	50,000,000 »
		112,638,946 18

Passif.

Capital : émis	40,000,000 »	
— à émettre ...	20,000,000 »	60,000,000 »
Solde d'immeuble à payer		600,000 »
Comptes de dépôts :		
30,0 à 3 jours de vue.	20,082,135 95	
Comptes courants (espèces et espèces).	29,038,922 20	49,121,058 15
Acceptations et effets divers à payer		510,1 3 15
Profits et pertes, anciens		720,371 80
— nouveaux		521,268 77
Rescompte du dernier semestre		158,515 » »
Intérêts et dividendes à payer, solde de 1859 et 1860		17,567 57
Intérêts et dividendes à payer, 1er semestre 1861		29,025 »
Bénéfices réservés du 1er semestre 1861 ..		61,059 26
Fonds de réserve		883,1 7 49
		112,638,946 18

RAPPORT DES CENSEURS.

Messieurs,

L'année 1861 a été prospère pour votre Société. Le dividende ne représente qu'une partie de ses bénéfices

Digitized by Google

et ne donne pas une idée juste de ses progrès ; nous espérons vous le prouver, en exposant devant vous les résultats de la vérification des comptes.

Les opérations ont été entreprises suivant les prescriptions et dans les limites des statuts; les comptes sont exacts.

Vous avez reçu un dividende de 5 francs par action pour le premier semestre de 1861 ; le Conseil vous propose de porter à 6 francs le dividende pour le second semestre ; l'un et l'autre dividende ont été établis conformément aux statuts et à la décision que vous avez prise dans l'assemblée générale du 19 avril 1860.

Votre capital est intact ; il s'est grossi d'une réserve de 1,159,663 fr. 27 c., formée par les prélèvements statutaires sur les bénéfices nets.

Votre actif est fortement constitué : vous en avez plus des quatre cinquièmes dans la caisse et le portefeuille, et les sommes qui sont engagées dans votre immeuble et dans des prêts sur hypothèque ou sur titres, limités à six mois au plus, ne représentent que 1 et 1/3 0/0 de l'actif.

Le mouvement du portefeuille s'est accru, pour les effets, de 34 0/0, et, pour les warrants, de 113 0/0. Le portefeuille était composé, au 31 décembre 1861, de 27 0/0 en papier d'un à trente jours ; de 52 0/0 en papier de trente et un à soixante jours, de 15 0/0 en papier de soixante et un à soixante-quinze jours, et de 6 0/0 en papier de soixante-seize à cent cinq jours.

Votre Conseil est sévère dans le choix du papier de banque ou de commerce qui est le gage des dépôts de fonds et l'emploi ordinaire de votre capital. Vous avez une preuve de l'excellente qualité de ce papier par ce fait que le portefeuille, dont les entrées ont été de 720,167,679 fr. 60 c. dans les trente-deux mois qui se sont écoulés depuis la fondation de la Société, n'a donné aucune perte, et cependant cette période marquera dans l'histoire économique par les crises, les graves difficultés et les secousses dont certainement vous n'avez pas perdu le souvenir.

Le total de l'encaisse et du portefeuille dépasse ordinairement celui des comptes courants et des comptes de dépôt, de 11 à 15 0/0, et le tableau ci-après vous indique l'exacte proportion des deux soldes à la fin de chaque semestre :

Solde	Encaisse et portefeuille.	Comptes courants et comptes de dépôt.
Au 31 décembre 1859,	11,227,343 74	3,633,114 49
Au 30 juin 1860.	34,380,847 84	27,416,069 72
Au 31 décembre 1860,	39,253,333 71	33,972,253 83
Au 30 juin 1861,	40,186,878 05	35,237,692 51
Au 31 décembre 1861,	37,197,476 52	32,933,980 46
Au 31 mars 1862,	43,067,639 70	39,287,010 25

Le solde des comptes courants et des comptes de dépôt, et surtout celui des derniers, au 31 décembre 1861, présente une diminution sur les soldes au 31 décembre 1860 ; ce décroissement s'est arrêté promptement, et les soldes au 31 mars 1862 dépassaient ceux du 31 décembre 1860.

S'il y a eu momentanément un décroissement en valeur, il s'est constamment produit un accroissement en nombre. En 1861, les comptes courants ont augmenté de 46 0/0 et les comptes de dépôt de 120 0/0. L'augmentation de ceux-ci mérite d'être précisée. Elle était, par rapport à leur nombre, au 31 décembre 1860, de 34 0/0 au 31 juin 1861, et l'accroissement mensuel a eu lieu depuis lors comme il suit :

En juillet 1861,	15 0/0
En août 1861,	15 »
En septembre 1861,	9 »
En octobre 1861,	6 »
En novembre 1861,	3 »
En décembre 1861,	4 »
En janvier 1862,	7 »
En février 1862,	14 »
En mars 1862,	15 »

Ainsi, le cercle des déposants s'élargit. Vous aviez 944 comptes de dépôt au 31 décembre 1861, vous en avez 1,316 au 31 mars 1862, soit 40 0/0 de plus, et le solde, qui était de 7,055,229 fr. 06 c., s'est élevé à 17,280,043 fr. 01 c., soit de 144 0/0.

Un grand nombre de comptes et une somme relativement peu élevée pour chacun d'eux assureront en tout temps le fonctionnement de ce service dans les conditions les plus avantageuses à votre Société et les plus sûres pour elle. La majeure partie des comptes ouverts sur nos registres sont de ceux qui font la force et la fortune d'une banque de dépôt, parce que, à raison de leur multiple caractère de comptes de réserve, d'épargne et de caisse, ils ont un mouvement régulier dont il est possible de prévoir les tranquilles oscillations.

Le département des dépôts est, en réalité, le plus intéressant de tous vos services, et nous avons le ferme espoir qu'il deviendra le plus important.

Le traité temporaire que votre Société a fait avec le Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie pour des services d'escompte et de garde de titres, nous procure les apports, qui sont de plus en plus considérables, d'effets garantis par des signatures et des nantissements, endossés par cet établissement et présentés par nous pour le réescompte à la Banque de France. C'est une source nouvelle d'affaires et de profits pour votre Société, dont l'administration est d'ailleurs indépendante et distincte de celle du Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie.

Le montant cumulé du passif et des effets en circulation revêtus de l'endos de votre Société était de 50,284,026 fr. 16 c. au 30 juin 1861 : les progrès dont nous vous avons entretenus l'ont porté à 68,971,083 fr. 98 c. au 31 décembre de la même année : l'accroissement a été de 37 0/0 en six mois.

Votre Conseil a accepté avec résolution la difficile entreprise de la garde des titres, qui était devenue nécessaire à vos intérêts, et ce service acquiert des proportions qui marquent, dans un autre ordre de faits, l'extension de notre clientèle et la confiance qu'elle nous accorde. La quantité de titres déposés dans nos caisses a presque triplé en un an ; le mouvement a été de 815,924 titres en 1861, et de 332,250 titres dans le premier trimestre de 1862.

Le nombre de titre déposés était :

De 104,187 1/5 au 31 décembre 1860 ;
De 238,721 au 30 juin 1861 ;
Et de 281,131 au 31 décembre 1861.

Ce dernier chiffre représente une valeur de 82 millions.

Le service des titres est inséparable du paiement des coupons d'intérêt et de dividende ; 1,748,447 coupons ont été payés en 1861.

Le Conseil vous a exposé les résultats généraux de l'année 1861 ; notre devoir sera rempli en vous donnant les décomptes des bénéfices.

Les bénéfices bruts se sont élevés, en 1861, à :

1er semestre,	Fr.	1,304,350 96	
2e semestre,		1,191,292 99	2,495,643 95

Il faut déduire des bénéfices bruts :

1° Les réescomptes :			
1er semestre,	Fr.	195,073 50	
2e semestre,		168,515 »	363,588 50
2° Les frais généraux :			
1er semestre,		291,197 14	
2e semestre,		302,406 18	593,603 32
Bénéfices nets,			1,538,452 13
Total égal,			2,495,643 95

Le troisième exercice présente donc un bénéfice net de 1,538,452 fr. 13 c., soit 15.38 0/0 du capital versé.

Il a été attribué :

	1er semestre. fr. c.	2e semestre. fr. c.	Année. fr. c.
Aux actions, 2 0/0	200,000 »	200,000 »	400,000 »
A la réserve, redressement,	2,982 88	»	2,982 88
A la reserve, 25 0/0,	170,860 40	144,547 72	315,408 12
Aux actions, 2 0/0,	200,000 »	200,000 »	400,000 »
A la réserve, 75 0/0,	183,177 78	131,868 06	315,045 84
Aux actions, complément de dividende,	»	80,000 »	80,000 »
A l'amortissement des frais de premier établissement,	»	25,015 29	20,015 29
	757,021 06	781,431 07	1,538,452 13

En résumé :
880,000 francs aux actions, 8 80 0/0 du capital versé ;
633,436 fr. 84 c. à la réserve, 6.33 —

Ce n'est point se faire illusion, Messieurs, que d'espérer pour un avenir peu éloigné des profits et des dividendes encore plus élevés, et que de croire à l'accroissement de la puissance et de l'utilité de votre Société comme banque de dépôt.

D'une part, la progression des bénéfices permet de prévoir le complément prochain du fonds de réserve, dont les trois cinquièmes ont été réunis en deux années ; vous serez alors en possession de l'intégralité des bénéfices.

D'autre part, votre Société n'est fondée que depuis trois ans, et sur ses livres étaient déjà ouverts, au commencement de cette année, 1,500 comptes, qui avaient donné lieu, en 1861, à une entrée de 375 millions d'effets dans votre portefeuille, et de 475,000 titres dans votre caisse.

Les censeurs se plaisent à constater la prudence, l'ordre et la vigilance qui président à des opérations très-diverses, réglées toutes en vue de la fonction essentielle de banque de dépôt.

Vous avez à nommer deux censeurs.

La grande durée et la gravité de la maladie qui avait empêché M. Eugène Lefebvre de nous accompagner à votre dernière assemblée générale, ont amené la retraite définitive de notre collègue. Nous espérons que vous vous associerez à nos regrets d'avoir perdu le concours d'un homme plein de sens, d'expérience, de zèle, et attentif à vos intérêts ; nous lui avons donné pour successeur, à titre provisoire, le 18 juin 1861, M. Victor Dillais, et nous avons l'honneur de vous prier de confirmer notre choix par vos suffrages.

Le sort a désigné M. Germain Thibaut comme étant arrivé au terme de son mandat ; vous savez, Messieurs, que le censeur sortant est rééligible.

Victor Dillais,
Natalis Rondot, rapporteur ;
Germain Thibaut.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ.

Assemblée générale du 1er mai 1862.

PREMIÈRE PARTIE.

SITUATION FINANCIÈRE.

D'accord avec votre commission de vérification et par les motifs qui sont développés au rapport que vous venez d'entendre, nous vous proposons de décider que la commission dont nous vous soumettons aujourd'hui la nomination sera chargée de vous présenter en même temps, dans votre première réunion, la vérification des deux exercices 61 et 62.

La balance générale des écritures, arrêtée au 30 mars dernier, qui comprend les résultats de ces comptes, se résume par les chiffres suivants :

La balance générale des écritures, arrêtée au 31 mars 1862, présente les résultats suivants :

COMPTES CRÉDITEURS.	
Capital social. — 500 francs sur les 400,000 obligations.	200,000,000 »
Produits des placements temporaires des fonds disponibles et recettes diverses,	6,581,889 37
Recettes d'ordre concernant les travaux,	58,266 53
Créanciers divers. — Solde restant à payer sur les coupons échus en 1859, 1860 et 1861,	505,197 25
Divers comptes courants,	307,427 01
Mouvement de fonds entre Paris et Alexandrie, représentés par des traites en circulation,	76,739 08
Total des comptes créditeurs,	207,487,419 29
COMPTES DÉBITEURS.	
Montant des six dixièmes restant à verser sur les 400,000 actions, soit 300 francs par action,	120,000,000 »
Dépenses générales de constitution antérieurement réglées,	2,893,601 27
Domaine de la Compagnie :	
Propriété de l'Ouady,	1,997,337 37
Magasins de Damiette,	51,269 31
Magasins du Caire,	200,000 »
Mobilier et matériel des bureaux du siége social à Alexandrie et du domicile administratif à Paris,	102,384 12

Intérêts payés aux actionnaires pour les exercices 1859, 1860 et 1861,		7,330,492 50
Frais généraux d'administration en France et en Egypte du 1er janvier 1859 à ce jour,		3,467,042 26
Dépenses générales de la construction.		
Personnel des ingénieurs et frais généraux de leurs services du 1er janvier 1859 à ce jour,		1,185,182 20
Régie. — Dépenses pour travaux, approvisionnement, matériel et transports,		19,361,037 33
ACTIF COURANT.		
Débiteurs divers. — Agence d'Alexandrie.		
1° Solde des sous-caisses des travaux et des services d'approvisionnements et transports, au 31 mars 1862,		3,083,250 82
2° Solde débiteur de l'agence représenté, savoir :		
En caisse,	1,605,328 55	
Chez les banquiers,	290,458 68	
Bons du Trésor égyptien,	2,427,165 47	4,382,952 70
Divers comptes courants,		360,830 35
Mohammed-Said-Pacha, vice-roi d'Egypte,		17,704,200 »
Solde à recouvrer sur le 2e dixième,		748,750 »
— 3e —		2,288,300 »
— 4e —		2,409,450 »
Finances et portefeuille.		
Caisse,	37,656 52	
Banque de France,	182,434 70	
Crédit foncier,	122,519 88	
Crédit industriel,	282,924 63	525,535 93
Placements temporaires.		
Fonds placés en report.	2,022,336 55	
Obligations du Trésor égyptien,	16,965,447 69	
Effets et valeurs diverses,	930,087 »	19,210,771 24
Total égal aux comptes créditeurs,		207,497,490 20

Il ressort de l'ensemble de ces comptes que la dépense totale effectuée au 30 mars dernier, date de la balance que nous vous présentons, s'élève au chiffre de 39,694,703 18

Si l'on retranche de cette somme les dépenses antérieures au 30 avril 1861, date de la balance qui vous a été soumise l'année dernière, soit 22,567,256 02

On trouve que les dépenses applicables à l'exercice courant sont de 17,127,447 16

Ces dépenses se décomposent de la manière suivante : (1)

1° Intérêts payés aux actions,	4,525,168 65
2° Frais généraux d'administration en France et en Egypte,	1,170,463 64
3° Personnel des ingénieurs de la Compagnie et frais généraux de leurs services,	541,688 99
4° Dépenses pour travaux, achat de matériel, approvisionnements et transports,	8,635,317 57
5° Divers comptes,	5,981 63
6° Acquisition de domaine,	2,248,806 68
Total égal,	17,127,447 16

(1) Ce chiffre comprend une somme de 1,521,942 fr. 40 c. applicable aux exercices antérieurs, qui figure à l'exercice courant par suite d'une écriture d'ordre destinée à faire passer les intérêts afférents aux actions du vice-roi du compte courant personnel de S. A. au compte effectif du paiement des coupons.

La dépense réelle pour les intérêts payés en 1860-61 est donc de 3,003,220 fr. 25 c.

Le tableau détaillé des recettes et des dépenses, qui sera imprimé à la suite de ce rapport, établit la situation de trois comptes sur lesquels nous croyons devoir appeler tout particulièrement votre attention.

L'un est le compte nouveau ouvert sous le titre : Domaine de la Compagnie ;

L'autre est le compte des placements temporaires de fonds disponibles ;

Le troisième est relatif à la souscription du gouvernement égyptien.

Le compte : Domaine de la Compagnie comprend trois immeubles importants :

Le premier de ces immeubles est à Damiette.

Le second est à Boulac, près du Caire.

Le troisième est le domaine de l'Ouady.

De hautes considérations d'utilité se rattachant à l'intérêt des travaux qui nous vous demandons la permission de vous exposer avec quelques développements, nous commandaient d'en effectuer l'acquisition.

La ville de Damiette était un point qui, par sa position, ne pouvait manquer d'entrer dans les combinaisons préparatoires nécessaires pour l'occupation et l'organisation des chantiers du canal maritime de la Méditerranée au lac Timsah. Le territoire de Damiette est le point le plus rapproché de Port-Saïd, premier jalon de nos opérations. Placé aux bords du Nil, à peu de distance d'une des embouchures du fleuve, son port est ouvert à la navigation maritime, et reçoit, par le Nil, les grains et les produits alimentaires du Delta. Par le lac Menzaleh, Damiette était aussi en communication directe avec les autres établissements de la ligne, jusqu'à Ferdane et El-Guisr. Cette ville importante était donc un centre naturel pour la facilité des approvisionnements et leur emmagasinement à proximité des lieux où ils devaient être distribués.

Ces mêmes avantages l'indiquaient comme le siége le plus convenable de l'administration centrale de la direction générale des travaux, jusqu'au jour où nos chefs pourront se transporter utilement au cœur de l'isthme, c'est-à-dire à Timsah, ce qui aura lieu au commencement de la première campagne d'hiver.

Une bonne installation à Damiette était, par conséquent, au début des travaux, un des besoins de la situation.

Ce résultat a été obtenu par la première des acquisitions dont nous venons de vous rendre compte.

Les immeubles acquis à Damiette occupent une superficie de 10 hectares. Ces terrains touchent à l'enceinte de la ville et bordent le Nil de façon à nous mettre directement en communication, d'un côté avec le port et la mer ; de l'autre, avec les arrivages venant de l'intérieur de l'Egypte par le fleuve, et avec Port-Saïd par la navigation du lac Menzaleh.

De vastes magasins construits avec un grand luxe de matériaux, et qui servaient autrefois de casernes et de greniers publics, nous ont fourni d'inappréciables ressources pour l'installation, dans les conditions les plus salubres et les plus économiques, de notre personnel et de nos approvisionnements.

Ces immeubles ont été acquis au prix très-modéré de 51,000 francs, sur lequel nous n'hésitons pas à prévoir une importante plus-value, et dont l'intérêt à 5 0/0 est surabondamment couvert par l'économie des loyers que nous auraient coûtés les locaux nécessaires à une semblable installation.

Notre acquisition à Boulac, port du Caire sur le Nil, n'a été ni moins satisfaisante ni moins opportune.

Nous avons acheté sur ce point, au prix de 200,000 francs, des magasins d'une superficie de 40,000 mètres carrés.

Ces magasins bordant le Nil sont situés dans la position la plus heureuse. Comme ceux de Damiette, ils sont destinés à nous offrir une forte plus-value et nous épargnent aussi dès à présent des locations onéreuses. Voici en outre les motifs tout techniques qui ont déterminé cet achat.

Notre pensée persévérante était, vous le savez, d'attaquer énergiquement et à la fois par les deux extrémités du nord et du sud, les travaux du seuil d'El-Guisr, seul obstacle sérieux à la jonction des deux mers. Pour concentrer sur cette œuvre capitale une armée de travailleurs, il fallait préalablement tout disposer pour assurer l'alimentation des chantiers. Au nord nous étions prêts, grâce à nos établissements de Damiette et à la rigole maritime s'avançant jusqu'au delà de Ferdane. Au sud, l'achèvement du canal dérivé du Nil allait nous assurer jusqu'au centre de l'isthme la facilité et le bon marché des transports ; il restait à en assurer en même temps la régularité et l'abondance. Dans ce but, nulle position ne pouvait être plus propice que celle des magasins de Boulac. Ils sont placés au centre même de la production du mouvement commercial et de la batellerie de la haute et la moyenne Égypte ; ils sont au sommet du Delta, dominant en quelque sorte le cours supérieur et le cours inférieur du fleuve ; ils touchent à une vaste cité dont les marchés sont pourvus de toute espèce d'approvisionnements.

Les barques viennent charger au pied de leurs murailles et, après un court trajet sur le Nil, elles entrent dans une ligne non interrompue de canaux intérieurs qui les conduit jusqu'à Timsah.

Dès ce moment, la possibilité d'approvisionnement du désert est en quelque sorte sans limites, et cette circulation n'est plus subordonnée qu'au nombre et aux besoins des consommateurs.

Les magasins de Boulac nourrissent à l'heure qu'il est les 20,000 ouvriers employés à creuser le seuil. Ils pourraient facilement en approvisionner le double.

Les mêmes intérêts nous ont guidés pour l'acquisition du domaine de l'Ouady. Comme nous l'indiquions tout à l'heure, notre ligne de communication entre le Nil et le lac Timsah se compose d'une succession de canaux intérieurs.

Ces canaux sont au nombre de quatre. Le canal de Moes (ancienne bouche tanitique) qui aboutit au canal de Zagazig, dont le prolongement par le canal de l'Ouady devient la prise d'eau de notre canal d'eau douce. Les canaux de Moes et de Zagazig font partie du domaine public. Il n'en était pas de même du canal de l'Ouady, point intermédiaire de la ligne. Il fait partie du domaine de ce nom, et le propriétaire en réglait nécessairement le cours à son gré. Nous nous trouvions donc en fait à la merci d'un voisin dont les intérêts pouvaient être [illegible] position avec les nôtres. Le chômage [illegible]

mauvais entretien nous auraient enlevé la jouissance continue d'une navigation devenue indispensable pour la sécurité de nos opérations.

Le domaine de l'Ouady, limite des terrains cultivés dans cette partie de l'Égypte, touche enfin par plusieurs points aux terrains de notre concession dans la vallée du Gessen qui lui fait suite. Une délimitation était nécessaire pour fixer les droits respectifs, et elle ne se présentait pas sans avoir ses inconvénients et ses difficultés.

C'est au milieu de ces préoccupations que par les soins de M. Ruyssenaërs, l'un de vos vice présidents, nous avons acquis le domaine de l'Ouady, provenant de la succession du prince El Hamy-Pacha, au prix de 1,997,000 francs, à raison de 200 francs l'hectare.

Cette opération met désormais à l'abri de toute atteinte la ligne essentielle de notre communication fluviale avec tous les centres d'approvisionnements.

Nous avons d'ailleurs la satisfaction de pouvoir vous annoncer que cette acquisition constitue en même temps un bon placement de vos capitaux.

Le domaine de l'Ouady est arrosé par les eaux du canal de Zagazig dans toute sa longueur, sur un parcours de 30 kilomètres. Sa superficie est de 9,000 hectares d'excellentes terres propres à la culture de tous les produits agricoles de l'Égypte.

Les céréales, le riz, la sésame, le mûrier, y croissent parfaitement. Le coton de l'Ouady est par sa qualité l'un des plus estimés. Lors de notre prise de possession, nous avons trouvé dans les magasins du domaine 2,800 quintaux de coton de la dernière récolte. Ils provenaient des cultures faites par la régie directe de l'ancienne administration sur des terrains qu'elle ne louait pas.

Nous avons pris le parti de ne point cultiver nous-mêmes, et de louer toutes les terres aux indigènes. Les résultats que nous avons déjà obtenus ont dépassé nos espérances.

Les locations des terres ont été portées de 80,000 fr. à 150,000 fr., impôt payé. Le prix des eaux a été doublé; et ce qui n'a pas été moins important, c'est que, par des conventions faites avec des Arabes Bédouins, la population de la vallée, qui était, il y a peu de mois encore, de 5,000 habitants seulement, est aujourd'hui doublée : nous pouvons compter sur une augmentation progressive, s'étendant peu à peu vers les terrains de Gessen, qui sont actuellement irrigables, par notre canal d'eau douce, jusqu'à Timsah.

L'affermage de l'Ouady, abstraction faite de tout autre avantage et sans tenir compte de l'augmentation certaine qu'il offrira dans l'avenir, nous assure ainsi dès à présent un revenu de 7 1/2 0/0 sur le capital employé.

Le produit des placements temporaires des fonds disponibles, en 1859, 1860 et 1861, figure à votre passif en augmentation du capital social pour une somme de 6,182,678 fr.

Si l'on rapproche ce chiffre important du montant des sommes payées, pendant la même période, pour le service des intérêts acquis aux actions, et qui s'élève à 7,350,192, on trouve que le capital social n'a été effectivement chargé de ce chef que d'une dépense de 1,167,514 fr.

Ce résultat satisfaisant est dû aux placements avantageux faits en Égypte, et plus particulièrement aux intérêts produits par la première série d'obligations qui vous ont été remises par le trésor égyptien pour le solde des deux premiers dixièmes des souscriptions réservées à Son Altesse, et dont l'intérêt a dû passer cette année au crédit de votre compte portefeuille.

En vous rendant compte l'année dernière, Messieurs, de cette opération et du règlement des versements alors exigibles sur les actions souscrites par le vice-roi, qui avait ainsi manifesté sa confiance et son dévouement à notre entreprise, nous ajoutions :

« La réalisation des versements à opérer ultérieurement par le vice-roi est également assurée; mais il s'agit, vous le savez, Messieurs, de sommes considérables. Les négociations que nous suivons à ce sujet sont délicates et exigent une extrême réserve; nous vous demandons, pour la solution définitive de cette importante question, de vous reposer sur nous du soin de concilier les droits et les intérêts de notre Société avec les tempéraments que comportent les engagements souscrits par le trésor égyptien. »

Vous avez bien voulu, Messieurs, nous donner les pouvoirs que nous vous demandions pour la suite de ces négociations, et nous sommes heureux d'avoir cette année à vous en annoncer l'issue favorable.

Nous avons en effet à présenter à votre ratification un projet de convention préparé d'accord avec le vice-roi, et par lequel le trésor égyptien s'obligerait à remettre le montant des versements exigibles sur les 177,642 actions dont Son Altesse s'est constitué souscripteur, en obligations remboursables par tirage annuel en trente années.

Nous ne nous arrêterons pas ici sur les détails de cette convention, qui répond à la fois aux intérêts du trésor égyptien et aux intérêts de la Compagnie. Il va tout à l'heure vous être donné lecture du projet soumis à votre acceptation.

Quand le moment sera venu de procéder à l'émission des obligations à créer par le trésor égyptien, la souscription pourra être réservée par privilége à ceux d'entre vous qui désireront en profiter.

Cette réserve, vous le remarquerez, équivaudra à une bonification d'intérêt sur les actions.

Mais la condition du succès d'une émission de ce genre, c'est que la Compagnie reste absolument libre de choisir le moment opportun pour faire appel aux capitaux. Il est donc essentiel que nous nous ménagions contre toutes les éventualités, les ressources nécessaires pour faire face à tous les besoins de l'entreprise, dont l'exécution prend de jour en jour de plus vastes proportions.

Cette considération, dont l'importance ne vous échappera pas, a dicté votre Conseil d'administration à faire un appel de 140 francs par action pour le 1er juillet prochain. Vos actions seront alors libérées des 3/5 du capital, et nous faisons des démarches pour qu'elles soient cotés prochainement aux bourses de Paris et de Londres. Si nous n'avons pas pris plus tôt cette initiative, c'est parce que nous n'avons pas jugé opportun pour vos intérêts de le faire au milieu des circonstances difficiles que viennent de traverser les affaires.

Les transactions sur vos titres, qui ont été nulles jusqu'ici, s'opéreront dès lors avec facilité et en amèneront promptement le classement définitif.

Ces explications, nous l'espérons, Messieurs, suffiront pour vous faire apprécier l'importance des ressources que nous nous sommes ménagées, et qui, dans l'état de progression rapide de nos travaux, sont de nature à faire largement face à tous nos besoins.

En tenant compte de l'appel de 140 francs du 1er juillet prochain, le solde de souscription du vice-roi constituera pour le trésor égyptien, ainsi que l'établit la convention dont le projet va vous être soumis, un débit total de 51,855,049 28

En déduisant de ce chiffre le montant des obligations que nous avons déjà en portefeuille et dont nous poursuivons la négociation immédiate, soit, 6,619,430 90

Le trésor égyptien restera vous devoir une somme de 45,235,588 32

qui donnera lieu à la remise en vos mains d'une série d'obligations trentenaires, valeur du 1er juillet 1862, dont l'annuité calculée à 10 0/0, amortissement compris, viendra au crédit de votre compte portefeuille jusqu'à ce que nous puissions en opérer l'émission pour compte du trésor égyptien.

Ces explications, nous l'espérons, Messieurs, suffiront pour vous faire apprécier l'importance des ressources que nous nous sommes ménagées, et qui, dans l'état de progression rapide de nos travaux, sont de nature à faire largement face à tous nos besoins.

Nous disions, Messieurs, à votre première assemblée générale et nous vous répétions l'année dernière que « les ressources du premier appel de fonds annoncé dès 1860 nous paraissaient devoir suffire à la mise en communication des deux mers au moyen d'un canal de service et de petite navigation. » Les chiffres qui viennent de vous être soumis attestent que l'événement a justifié nos prévisions. Pour arriver à la jonction des deux mers et prolonger le canal d'eau douce sur toute la ligne de Timsah à Suez, il nous reste actuellement à extraire 7 millions de mètres cubes. Nous avons laissé au moment de notre départ d'Égypte 20,000 hommes occupés à achever le percement du seuil d'El-Guisr. Tout nous donne le droit d'espérer que ce recrutement, suffisant pour enlever de 4 à 500,000 mètres cubes par mois suivant la nature des terrains, recevra de nouveaux développements. Mais en nous bornant à l'état présent des choses, nous pourrons atteindre notre but d'ici à douze ou quinze mois, moyennant une dépense ordinaire d'un million de francs par mois. Or, nous avons aujourd'hui, outre notre encaisse de 6 millions, un capital en réserve de 35 millions de francs. Nous venons de vous exposer les considérations qui, nonobstant l'importance de cet actif, ont engagé votre Conseil à l'augmenter par les ressources d'un nouvel appel.

On vous a déjà entretenus, Messieurs, des dispositions qui avaient été prises pour constituer notre réserve. On vous a parlé du projet de convention dont nous avons posé les bases de concert avec le gouvernement égyptien. Vous êtes avant tout appelés à lui donner votre approbation, et le moment est venu de vous soumettre ce document.

Projet de convention pour opérer la liquidation de la participation financière du gouvernement égyptien au capital de la Compagnie du canal de Suez.

EXPOSÉ.

Le trésor égyptien est souscripteur de 177,642 actions de la Compagnie du canal de Suez, qui représentent, à 500 francs l'une, un capital de 88,821,000 »

Sur cette somme il avait avancé, en travaux ou dépenses antérieures à la constitution de la Société, 2,516,157 12

Il restait donc engagé envers la Compagnie pour un capital principal de 86,304,842 88

En vertu d'une convention conclue le 6 août

1860, les deux premiers versements de 100 francs, déduction faite des 2,546,457 fr. 12 c. mentionnés ci-dessus ont été opérés dans la caisse de la Compagnie en bons souscrits par le trésor égyptien, payables en 1863, 1864, 1865, 1866, et productifs d'un intérêt de 10 0/0 à dater du 1er janvier 1860. Les bons échéant en 1863 et 1864 doivent être réalisés par l'encaissement d'une somme de 6,619,530 96
les autres forment un total de 8,628,611 92

Les huit sixièmes qui restaient à appeler (soit 400 francs par action) à l'époque de la convention du 6 août 1860, devaient, au fur et à mesure des appels de fonds, être remis à la Compagnie en bons du trésor égyptien. Cette seconde série de titres est payable par annuités égales de 8,882,100 francs à raison de 740,175 francs par mois, à partir du 1er janvier 1867, jusqu'au 31 décembre 1876.

Au 1er juillet prochain, époque où aura lieu un nouvel appel de 100 francs, la participation du trésor égyptien, à raison de 300 francs par action sur 177,642 actions, sera de 53,292,600 »

Si nous déduisons :

1° L'à-compte payé en travaux ou dépenses,	2,646,457 12	
2° La réalisation des bons de 1863 et 1864,	6,619,530 96	
	9,135,588 08	9,135,588 08
Il restera devoir		44,157,011 92
plus pour intérêts du 1er janvier 1864 au 1er juillet 1862 sur les bons remis à la Compagnie en vertu de la première convention, pour 1865 et 1866, qui demeureront annulés,		1,078,576 40
Total,		45,235,588 32

En conséquence des faits qui viennent d'être exposés et de l'accord existant entre les parties contractantes pour satisfaire deux intérêts : le premier, de libérer le gouvernement égyptien en trente années au lieu de douze, aux conditions les plus avantageuses pour son trésor ; le second, de mettre la Compagnie du canal de Suez en mesure de réaliser dans un délai plus rapproché le solde de son capital, afin de rendre la position du gouvernement égyptien envers elle égale à celle de tous les autres actionnaires, en même temps que S. A. le vice-roi aura, comme les autres actionnaires, la libre disposition de ses actions.

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — En représentation de la somme de 45,235,588 fr. 32 c. le trésor égyptien délivrera des obligations amortissables en trente ans au moyen d'une annuité qui, en aucun cas, ne pourra dépasser, intérêts et amortissement compris, le taux de 10 0/0.

Ces obligations seront placées par les soins et l'intermédiaire de la Compagnie comme il va être expliqué dans les articles suivants, et leur produit sera successivement porté au crédit du compte de S. A. le vice roi.

Cette opération accomplie, le trésor égyptien recevra :

Premièrement, ses 177,642 actions libérées de 300 francs, avec jouissance du 1er juillet 1862, et sur lesquelles conséquemment il aurait droit à toucher l'intérêt semestriel dès le 1er janvier suivant ; secondement, le solde des bons du trésor égyptien s'élevant à 8,628,611 fr. 92 c., qui se trouveront acquittés de fait avec l'intérêt arrêté au 1er juillet 1862.

Pour les appels de fonds suivants, des séries nouvelles d'obligations trentenaires, équivalant en quantité au montant de ces appels, seront remises à la Compagnie, d'après le nombre d'actions dont le trésor égyptien sera possesseur.

Les actions seront libérées au moyen du produit des obligations égyptiennes, et le compte de S. A. le vice-roi se trouvant régulièrement et successivement balancé, la convention du 6 août 1860 deviendra nulle et sans effet.

Art. 2. — La Compagnie mettra, sans réserve aucune, à la disposition de S. A. le vice-roi son concours entier et désintéressé, son crédit, pour arriver, à titre d'intermédiaire, au placement le plus avantageux possible des obligations du trésor égyptien, sans aucune espèce de commission ni de bénéfice pour elle, aux conditions d'émission qui seront autorisées par Son Altesse.

Art. 3. — La présente convention, après avoir été soumise par M. Ferdinand de Lesseps à l'assemblée générale des actionnaires, sera exécutoire à partir du 1er juillet prochain.

Dès cette époque, la Compagnie, si elle juge le moment favorable, pourra émettre publiquement pour le compte du gouvernement égyptien, en tout ou en partie, les obligations trentenaires égyptiennes, mentionnées à l'article 1er, pour la somme de 45,235,588 fr. 32 c.

Art. 4. — Jusqu'au moment où les obligations seront placées, la Compagnie jouira, à dater du 1er juillet 1862, à raison d'un taux de 10 0/0 l'an, dont 1 0/0 destiné à couvrir l'amortissement et les frais, des annuités attachées auxdites obligations, lesquelles lui seront livrées au fur et à mesure des appels de fonds faits aux actionnaires, et devront toujours représenter, ainsi qu'il a été déjà dit, le montant de ces appels par rapport au nombre d'actions possédées par le trésor égyptien.

Art. 5. — Les annuités des obligations trentenaires du gouvernement du vice-roi seront payables par semestre, par les soins de la Compagnie, à Alexandrie et à Paris ; elles auront pour garanties générales les revenus de l'Etat et la fidélité scrupuleuse avec laquelle le trésor égyptien a toujours rempli ses obligations financières.

En outre, lorsque le canal de Suez sera livré à la circulation, le prélèvement de 15 0/0 revenant au gouvernement égyptien sur les produits nets de la Compagnie sera spécialement affecté, s'il y a lieu, au paiement desdites annuités.

Vous avez déjà remarqué comme nous, Messieurs, l'esprit de loyauté qu'apporte constamment Son Altesse Mohammed-Saïd dans ses rapports avec la Compagnie. Ce prince éclairé, généreux, le premier fondateur de notre Compagnie, son protecteur persévérant et son principal associé, n'entend nullement se prévaloir de sa position ni des grands avantages qu'il nous a octroyés, pour que sa participation financière vous impose une charge quelconque. Il tient à constater son entière égalité avec vous dans l'accomplissement des obligations qui vous lient vous-mêmes, en vertu des actes publics émanés de son autorité. Il nous a expressément chargé de vous le déclarer.

Nous pensons que notre projet de convention, déjà admis en principe par S. A. le vice-roi, et dont nous poursuivrons la réalisation, si vous lui donnez votre assentiment, ménage et concilie également les divers intérêts qu'il a pour objet de satisfaire. En même temps que la Compagnie aura la disposition immédiate de son capital, le gouvernement égyptien facilitera l'acquittement de la somme considérable qu'il avait souscrite, dans un intérêt général, ce qui soit dit en passant, était une réponse péremptoire à ceux qui l'accusaient de vouloir livrer l'Egypte à l'exploitation d'une influence exclusive.

C'est ici, Messieurs, ce nous semble, le cas de vous entretenir de la situation actuelle de l'Egypte et des améliorations nombreuses qui ont été introduites par Mohammed-Saïd depuis son avénement.

Au moment où ce prince parvenait au pouvoir, l'Egypte n'était qu'une vaste ferme exploitée par le gouvernement, maître de toutes les terres. Le vice-roi s'en faisait livrer les produits. Il en était le seul acheteur et le seul vendeur. Les impôts se payaient en nature ; des douanes intérieures entravaient les transactions du commerce. Les fellahs, parqués dans leurs villages, ne pouvaient abandonner la glèbe à laquelle ils étaient attachés. La justice était légalement vénale. Une population de cultivateurs épuisée par des guerres longues et terribles avait pris en horreur le service militaire, à ce point que pour soustraire les enfants à un avenir qu'elle redoutait, elle mutilait presque tous les nouveau nés. Le trésor était aux abois ; ses engagements étaient en souffrance, et pour subvenir à ses besoins il fallait encore pressurer les contribuables.

Le premier soin de Mohammed-Saïd a été d'abolir les monopoles, de rendre aux fellahs la pleine liberté de la culture et du commerce. En même temps, il distribuait aux cultivateurs tous les terrains disponibles et les partageait entre les cheicks des villages et les chefs des familles. Ces réformes ont été couronnées d'un résultat très-remarquable devant lequel on recule encore dans le reste de l'empire ottoman et en Grèce. L'impôt en nature, sujet à tant de désordres et à tant d'abus, a été transformé en impôt en argent payable par douzième, et cette transformation a obtenu un succès si complet, que tout en allégeant les populations, elle a donné au Trésor une augmentation de revenus évaluée à 25 0/0.

La distribution des terres a été suivie de l'abolition de toutes les douanes intérieures. A cette abolition a succédé la suppression des usages qui attachaient le fellah à la terre, et aujourd'hui le cultivateur est non-seulement libre de vendre ses produits comme il veut, mais encore de disposer de son travail et de sa personne, et de changer à son gré le lieu de sa résidence.

La justice a été aussi l'objet d'une louable réforme. Elle était rendue en Egypte par un grand juge qui achetait sa charge à Constantinople et se faisait à son tour payer par les cadis, qui de leur côté rançonnaient les justiciables. Le vice-roi a désintéressé de ses deniers le gouvernement turc, a pris à sa charge les traitements des cadis, et a permis que les juges des provinces et des districts fussent choisis par l'élection.

Pour l'armée, frappé de l'état de mutilation qui, par suite de répugnances invétérées, envahissait peu à peu toute la jeunesse, il a travaillé et il a réussi à mettre un terme à cette déplorable situation. D'abord, au lieu de limiter le service militaire aux classes pauvres, il y a fait participer les fils des principaux du pays, qui ont été enrôlés avec les enfants du peuple. Les soldats, entourés de soins qu'ils n'avaient jamais connus, furent bien vêtus, bien nourris, sous les regards et la direction du prince, qui vivait au milieu d'eux, les exerçait et les commandait en personne. Cette sollicitude faisait accuser le prince de jouer au soldat ; mais les insinuations de la malveillance ne l'ont pas empêché de per-

sister dans son plan, qui était d'alléger le service en le rendant commun à tous, sans enlever trop de bras aux travaux agricoles. Après sept à huit mois de service, il renvoie les recrues dans leurs foyers, et, successivement depuis sept ans, il a fait passer sous les drapeaux et sous ses yeux, on peut le dire, toute la jeune population de l'Égypte. Désormais, le peuple est réconcilié avec le devoir sacré de concourir à la défense de la patrie ou au maintien de l'ordre public. Tous les jeunes gens des villages sont inscrits sur les contrôles, et lorsque le vice-roi, qui d'ailleurs vient de réduire son armée à quelques milliers d'hommes, fait un appel aux contingents, chacun se rend à son poste à tour de rôle et sans contrainte.

Parlons maintenant de la situation financière de l'Égypte. La dette du Trésor est de 160 millions ; en d'autres termes, elle excède de quelques millions seulement une année de revenu. Cette dette a plusieurs origines. La première et la plus considérable est dans la construction des voies ferrées et des lignes télégraphiques dont l'Égypte a été sillonnée. C'était là une dépense productive. La seconde cause est l'arriéré qu'avaient laissé les précédents vice-rois, arriéré que Mohammed-Said a voulu liquider avec une loyauté et même une munificence qui a parfois excité des critiques. Mais quel a été le résultat de cette intelligente générosité ? La confiance publique a fondé le crédit ; la bonne foi du gouvernement, sa fidélité scrupuleuse à remplir les engagements du passé, même quand ils pouvaient paraître contestables, sont devenues la base de ce crédit. Toutes les obligations contractées pour parer aux dépenses extraordinaires ayant continué à être remplies avec une rigide exactitude, le mouvement des affaires a pris une impulsion inconnue jusque-là, et les capitaux étrangers ont afflué en Égypte.

Un chiffre peut suffire à faire apprécier le progrès accompli : l'escompte des bons du Trésor était il y a peu de mois encore à Alexandrie de 15 à 20 0/0 par an ; il est aujourd'hui à 8 0/0. Il ne faut pas oublier que l'intérêt normal en Orient est de 10 0/0.

Le budget égyptien est parfaitement en position de payer en quatre années la dette dont il est grevé, les recettes excédant les dépenses ordinaires d'environ 40 millions. La situation s'est améliorée et s'améliore tous les jours par les réformes que Son Altesse ne cesse d'effectuer. Parmi les économies nous rappellerons la réduction déjà opérée dans l'armée, la simplification des rouages administratifs, la vente d'immeubles et de matériel improductifs ou onéreux à l'État, et spécialement celle des édifices et établissements nécessaires au fonctionnement du monopole. Nous devons mentionner cette dernière mesure à plusieurs points de vue ; elle rend de plus en plus impossible le rétablissement du monopole lui-même ; en faisant rentrer du numéraire au Trésor, elle le débarrasse des frais d'entretien et de garde d'une multitude d'édifices élevés à grands frais dans toutes les provinces. En faisant vendre, même à bas prix, des bâtiments inutiles, le gouvernement ménage aux acheteurs des avantages dont profitent en définitive le commerce et l'industrie privée. C'est dans ces conditions que nous avons fait l'acquisition des magasins de Damiette et de Boulac.

En résumé, Mohamed-Said a élevé en quelques années l'Égypte à un degré de liberté, de bien-être, de prospérité générale dont ses annales peut-être n'offrent pas d'autre exemple. Il a constitué le crédit de son pays sur le principe de la bonne foi la plus scrupuleuse et de l'inaltérable fidélité aux engagements. La solidité de ce crédit vient d'être éprouvée d'une façon décisive. Voulant liquider immédiatement une portion de sa dette flottante, le gouvernement égyptien a contracté un emprunt de 40 millions, émis en obligations trentenaires. Quelques jours ont suffi pour que la souscription fût plusieurs fois couverte à Londres. Le crédit de l'Égypte en France n'est point, à coup sûr, inférieur à son crédit en Angleterre.

Nous avons cru, Messieurs, vous devoir ces explications, car notre prospérité se rattache par plus d'un lien à celle de l'Égypte, que notre entreprise est sans contredit destinée à favoriser avec énergie, et nous pensons que notre intérêt et aussi notre devoir sont de l'appuyer et de l'aider dans ses développements. Mohamed-Said a des droits au tribut de notre reconnaissance : Nous lui devons beaucoup, mais nous espérons le payer par les progrès et le bien-être que nous apporterons à son peuple.

Dans le courant de ce mois, S. A. le vice-roi d'Égypte viendra recevoir l'hospitalité de la France et de son souverain. Nous saluerons en lui à la fois et le régénérateur de son pays et le créateur d'une œuvre qui a fait tressaillir le monde d'émotion et d'espérance. Nous connaîtrions bien mal notre pays si nous doutions un instant de l'accueil qu'il fera à l'émancipateur des fellahs, au promoteur, au protecteur du canal des deux mers. Nous vous connaîtrions bien peu vous-mêmes, Messieurs, si nous doutions de la gratitude et de l'affection avec lesquelles vous accueillerez le véritable fondateur de notre Compagnie. Si Mohamed-Said n'eût pas vécu, s'il n'eût pas régné en Égypte, jamais peut-être le canal de Suez n'aurait été entrepris. Un si grand service rendu à l'humanité a fait contracter au monde une dette envers ce prince ; cette dette est aussi la nôtre, et nous nous efforcerons de l'acquitter.

SITUATION DES TRAVAUX.

Nous reprenons, Messieurs, l'exposé de la situation de nos travaux au point où l'a laissé le rapport que nous avons eu l'honneur de vous présenter l'année dernière.

Dès le mois d'avril 1861, trois mille hommes avaient entamé l'excavation du canal d'eau douce.

Au nord, par le prolongement de la rigole maritime de Kantara à Ferdane, nous devions faire arriver la Méditerranée jusqu'au pied du seuil d'El-Guisr et ouvrir cette nouvelle voie à nos communications.

Au seuil, nous avions commencé un établissement capable d'abriter nos ateliers, nos ustensiles, nos employés européens et nos travailleurs arabes. Nous ajoutions que la ligne du seuil avait été divisée en chantiers distincts et que l'on procédait aux premières opérations du creusement. Nous vous faisions connaître enfin que sur la ligne de nos travaux, de Raz-el-Ouady à Timsah, et de Timsah à Port-Saïd, se trouvait réparti un contingent de huit mille travailleurs indigènes.

Nous vous faisions espérer que le recrutement ne s'arrêterait pas à ce chiffre, alors considéré comme un succès.

Nous calculions que le canal d'eau douce serait achevé vers la fin de l'année 1861. Ces prévisions se sont réalisées. Dès les premiers jours de janvier, la tranchée du canal d'eau douce avait atteint l'emplacement de la future ville de Timsah, d'où une rigole de 4,000 mètres porte les eaux du Nil jusqu'au premier chantier du seuil.

Notre canal d'eau douce, ouvert à la navigation depuis trois mois, a déjà transporté à Timsah, au moyen de soixante-dix barques du Nil affectées à cette navigation, plus de 3,000 tonneaux de denrées alimentaires et d'approvisionnements de toute espèce.

Notre établissement d'El-Guisr s'est étendu, agrandi, amélioré. Il forme maintenant une petite ville au milieu du désert, avec ses chantiers, ses ateliers, son église, son hôpital, un bazar pour les indigènes, un hôtel pour les voyageurs.

Le seuil est vigoureusement attaqué sur toute la ligne de 8 kilomètres entre Ferdane et Timsah. Aux chantiers nos 5 et 6, c'est-à-dire sur les points les plus élevés au-dessus du niveau de la mer, la tranchée est arrivée à 2 mètres au-dessous de ce niveau, c'est-à-dire à l'endroit où l'on rencontre l'eau. Des masses d'ouvriers y travaillent incessamment avec une ardeur que le jeûne du ramadan n'a pas arrêté pendant tout le mois de mars. On peut dire que le percement du seuil est une question résolue.

En même temps qu'une marche rapide était imprimée à nos travaux, nous nous appliquions à donner à nos services une organisation de plus en plus efficace, et à obtenir dans tous les rouages de notre administration cet ordre et cette régularité dont la France a donné partout les meilleurs modèles, et sans lesquels l'entreprise la mieux conçue serait exposée à périr.

Nous n'avions point pensé qu'il fût prudent à la Compagnie de prendre elle-même la responsabilité et la charge de l'exécution des travaux. Vous vous rappelez qu'en conséquence nous avions signé, avec votre approbation, un traité par lequel M. Hardon prenait pour son compte au prix des devis de la Commission scientifique internationale, l'ensemble des travaux à exécuter, la Compagnie se réservant une part de 60 0/0 dans les économies que l'entrepreneur général espérait réaliser sur les devis estimatifs. Ce mode de contrat nous avait paru le plus praticable dans un pays éloigné, et au milieu des circonstances dans lesquelles nous avions à agir.

A l'entreprise donc, l'exécution.

A la direction des travaux, la méditation et l'étude des plans, le contrôle et la surveillance de l'exécution. Ces fonctions sont dévolues à un directeur général, ayant sous ses ordres quatre ingénieurs divisionnaires préposés aux circonscriptions de Port-Saïd, de Timsah, de Suez et du canal d'eau douce.

Au début, le directeur général résidait une partie de l'année à Paris. A mesure que le cercle des opérations grandissait, l'initiative, la direction, l'action, devaient se concentrer dans l'isthme au milieu des travailleurs. Cette nécessité nous a imposé une modification dans le haut personnel des travaux. Notre commission supérieure résidant et délibérant à Paris, s'est reconstituée sous le nom de commission consultative ; elle est composée de ses anciens membres auxquels s'est adjoint M. Tostain, inspecteur général des ponts et chaussées, qui a bien voulu nous prêter le concours de sa science et de sa haute expérience.

D'un autre côté, M. Mougel-Bey, dont vous connaissez les éminents services, étant dans l'impossibilité de résider continuellement en Égypte, a résigné ses fonctions.

M. Voisin, ingénieur au corps impérial des ponts et chaussées, l'a remplacé. Depuis un an il a exercé en Égypte les fonctions de sous-directeur et ensuite celles de directeur général par intérim. Les antécédents, le caractère, le savoir

le jugement éclairé de M. Voisin, l'ont désigné, sur notre proposition, au choix de votre Conseil.

M. Hardon, lorsqu'il n'est pas en Egypte, y est représenté par un fondé de pouvoir, M. Alfred Feinieux, qui, depuis trois ans, n'a pas lui-même quitté un seul jour les chantiers de l'isthme. Nous avons apprécié l'intelligence, le courage et le dévouement dont il a fait preuve. Sorti du rang des simples ouvriers, il s'est montré digne de les commander.

Les services de l'exécution sont dirigés par un ingénieur distingué, M. Sciama, qui réside à côté de M. Voisin, et appartient comme lui au corps impérial des ponts et chaussées.

L'exécution comprend trois divisions:

La première concerne l'œuvre matérielle des travaux proprement dit : terrassements, constructions, jetées, etc., et se divise elle-même en plusieurs circonscriptions.

La seconde réunit, sous le nom d'intendance, les approvisionnements des chantiers, les transports à l'intérieur, la prise en charge et le fonctionnement des magasins. Elle a été confiée à un ancien intendant de l'armée française, qui, dans nos campagnes d'Afrique et de Crimée, s'est fait remarquer par sa capacité et l'honorabilité de son caractère.

La troisième comprend le matériel et les ateliers.

Telle est notre organisation actuelle ; nous espérons que vous la trouverez établie sur des bases satisfaisantes.

M. Voisin nous a remis, à la fin de notre récent séjour en Egypte, le résumé des travaux de la dernière campagne ; nous allons vous donner lecture de ce rapport.

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF, DIRECTEUR GÉNÉRAL DES TRAVAUX.

A. M. le Président de la Compagnie.

L'an dernier, à l'époque où vous avez présenté l'exposé de nos travaux, nous poursuivions un double but que nous désirions atteindre dans le cours de la campagne de 1861 à 1862.

L'un consistait à conduire la rigole maritime jusqu'au pied du seuil d'El-Guisr et à lui ouvrir un passage à travers cette élévation de terrain jusqu'au lac Timsah; l'autre, à mettre le seuil d'El-Guisr en communication avec le centre du Delta par l'ouverture du canal d'eau douce dérivé du Nil.

Nous y avons consacré la plus grande partie de nos efforts, et le résultat a répondu à notre attente.

La principale difficulté à la jonction des deux mers était le percement de la rigole à travers le seuil d'El-Guisr, car il ne pouvait être entrepris, soit par des machines, soit à l'aide de machines, soit à l'aide de grandes agglomérations de travailleurs, avant de s'être assuré des moyens d'y amener facilement le matériel et les approvisionnements.

En conséquence, on entreprit immédiatement dans la traversée du lac Menzaleh, la construction de la partie de la rigole maritime comprise entre Port-Saïd et l'extrémité nord du seuil d'El-Ferdane rigole qui devait permettre de transporter par eau, jusqu'au pied même du seuil, tous les arrivages d'Europe ou d'Alexandrie débarqués à Port-Saïd, et au fur et à mesure des besoins, les approvisionnements en dépôt dans les magasins de Damiette.

Simultanément, on commença l'exécution du canal d'eau douce destiné à mettre le seuil en communication avec les grands centres d'approvisionnements.

La rigole maritime devant être utilisée immédiatement pour les embarcations et les chalands, a été établie avec un tirant d'eau de 1m,20 et une largeur de 8 mètres à la ligne d'eau. Quelques parties entre Kantara et El-Ferdane ont 12 mètres à la surface.

Livrée successivement par parties, au fur et à mesure de leur achèvement, au service des transports, cette rigole est arrivée aujourd'hui jusqu'au pied même du seuil, où existe un bas fond dont on a profité pour la création d'un petit port. Elle forme une voie navigable de 70 kilomètres de longueur.

En construisant le canal d'eau douce, nous avions à remplir deux conditions essentielles: créer une bonne voie de transport, et exécuter très-rapidement un travail nécessaire à l'alimentation des ouvriers sur le seuil d'El-Guisr.

D'après le projet primitivement approuvé, le canal d'eau douce commençait aux environs du Caire, ce qui donnait au tracé un assez grand développement qui excluait la possibilité d'accomplir le travail avec toute la promptitude désirable.

L'acquisition du domaine de l'Ouadée nous a permis de concilier ces deux conditions et d'abréger considérablement le parcours de notre nouvelle voie de navigation et d'approvisionnement. Nous avons pu placer l'origine de notre canal à l'issue du cours d'eau qui arrose cette importante propriété, et qui s'alimente dans le Nil.

Dès l'an dernier nous vous annoncions cette modification du premier tracé. Les travaux ont été poursuivis sur ces données avec la plus grande activité. Ils sont achevés jusqu'au centre de l'isthme.

Le canal d'eau douce part de Raz-el-Ouadé. Il aboutit sur le plateau où doit être construite la future ville de Timsah ; sa longueur totale est de 34,835 mètres, avec une pente de 0m,478. Il est ouvert sur une largeur au plafond de 7m,70 et de 12m,50 à la ligne d'eau, avec 1m,20 de profondeur. Le cube total des déblais enlevés pour l'exécution de ce travail a été de 4,043,202 mètres. Enfin, ces terrassements ont été exécutés en neuf mois avec un personnel de 6 à 7.000 ouvriers en moyenne.

Le seuil d'El-Guisr étant ainsi abordé du côté de la mer par la rigole maritime, et du côté de l'Egypte par le canal d'eau douce, et les transports de matériel, de vivres et d'eau au centre de l'isthme se trouvant désormais assurés, le moment était venu de concentrer sur ce point les efforts du plus grand nombre de nos travailleurs. Les travaux du canal d'eau douce et de la rigole maritime réunis n'avaient occupé jusqu'alors que huit à dix mille ouvriers indigènes. Mais les préparatifs achevés allaient permettre de tripler la force de nos ateliers. Nous étions en mesure d'alimenter et d'abriter une véritable armée de travailleurs, et nous entrions dans une phase où vingt mille hommes et plus allaient être employés régulièrement sur notre ligne d'opération.

Pendant l'exécution des travaux que nous venons de décrire, les six chantiers distribués sur toute l'étendue du seuil d'El-Guisr avaient été maintenus dans une activité relative, et l'on y avait installé certains instruments propres à l'enlèvement des terres, tels que brouettes ordinaires, brouettes à potence, machines Ballan. Ces appareils, que signalait notre rapport de l'année dernière, étaient parfaitement adaptés à l'emploi d'un petit nombre d'ouvriers; mais les grandes agglomérations de travailleurs se pliant difficilement à l'usage de machines qui demandent un certain apprentissage, on a démonté et remisé tous les appareils précédemment installés, et on ne les utilisera que plus tard. Les ouvriers indigènes amenés dans nos chantiers préfèrent de beaucoup à ces inventions européennes, l'usage de la pioche égyptienne avec laquelle ils fouillent la terre, et du panier dit couffe dans lequel ils la transportent. Les travaux de terrassement ne sont pas nouveaux en Egypte, et l'on a jugé prudent de laisser à la population du pays l'usage des simples instruments qui lui sont familiers et qui lui ont suffi pour l'exécution de tant de grands travaux.

Le creusement du canal et le transport des déblais dans la traversée du seuil, se font donc aujourd hui à la pioche et à la couffe.

Les ouvriers employés à la tâche et stimulés par le désir naturel de réaliser le plus promptement possible le prix de cette tâche, ne peuvent guère, dans la condition de profondeur et de distance moyenne de transport où s'exécutent aujourd'hui les déblais, faire plus d'un mètre cube de terrassement par homme et par jour; il faut compter sur un travail de vingt jours par mois. La tâche dévolue à chaque ouvrier étant terminée généralement dans cet intervalle, vingt mille ouvriers travaillant vingt jours par mois, à raison d'un mètre cube par homme et par jour, donnent 400,000 mètres cubes de déblais par mois. Il y a des motifs sérieux d'espérer que, par le progrès du recrutement, les ouvriers seront portés avant longtemps à trente-cinq ou quarante mille hommes.

L'opération principale du percement du seuil étant achevée, le reste du travail sera comparativement court et facile. Dès que l'eau de la Méditerranée coulera dans le lac Timsah, on poursuivra l'œuvre du prolongement de la rigole depuis ce lac jusqu'à Suez, en continuant parallèlement l'exécution du canal d'eau douce jusqu'à la mer Rouge. Ces travaux seront d'une exécution simple et prompte; on ne peut mettre en doute qu'ils ne soient aisément terminés en huit ou neuf mois.

Ainsi donc, bien certainement, avant le délai total d'une année, si les ouvriers ne nous font point défaut, les deux mers seront mises en communication; le problème de leur jonction sera résolu.

Des travaux considérables ont préparé les résultats déjà obtenus et ceux que nous attendons à bref délai. Le siége principal en est à Port-Saïd.

Nos opérations sur ce point comprennent principalement : la construction des jetées, le dragage du bassin du port, la construction des ateliers et des maisons d'habitation.

Un appontement en charpente, servant d'amorce à la jetée ouest, a été établi dès le principe et conduit à plusieurs centaines de mètres de la côte; mais on a reconnu promptement la nécessité de le protéger par des enrochements. Dans ce but une carrière a été ouverte au Mex, près d'Alexandrie. Elle est en pleine exploitation et a déjà fourni les matériaux pour ces enrochements.

L'amorce d'une autre jetée à l'est a été formée pour protéger le littoral contre les corrosions de la mer. 4,000 mètres cubes de blocs y ont été jetés.

L'appontement n'est point encore assez avancé en mer pour qu'on trouve à son extrémité une profondeur d'eau qui permette aux navires d'ac-

coster et d'opérer leur déchargement. Ils doivent donc jusqu'à présent rester au mouillage, et transborder les pierres qu'ils portent dans de grosses barques calant peu d'eau et pouvant arriver jusqu'à l'appontement. Mais cette double opération n'est pas économique; elle présente en outre quelques dangers, surtout pendant les gros temps. Il fallait améliorer cette situation. Continuer la jetée jusqu'à ce qu'elle atteignit la profondeur suffisante pour offrir un abri aux navires, c'était subir longtemps encore les inconvénients et les frais que nous venons de signaler.

On a décidé, en conséquence, la construction dans la direction même de la jetée de l'ouest, à la distance de 1,500 mètres de la plage, correspondant aux fonds de 5 mètres, d'un îlot ou débarcadère composé de pieux en fer à vis, reliés à leur partie supérieure par une charpente qui supportera un tillac en madriers et sur lequel seront installées des grues de déchargement. Le débarcadère, qui aura 65 mètres de longueur sur 20 mètres de largeur, permettra aux navires chargés des blocs d'enrochement de se mettre à l'abri pour y opérer leur déchargement. Les premiers blocs seront employés à consolider les pieux mêmes de l'îlot; puis on s'approchera progressivement vers la terre. On profitera d'ailleurs des temps calmes pour continuer les déchargements sur l'appontement et avancer vers le large la jetée déjà amorcée.

En sorte que l'on peut entrevoir dans un avenir prochain l'achèvement de la jetée en enrochement jusqu'aux fonds de 5 mètres. La construction de l'îlot est en très-bonne voie et sera terminée sous bref délai. 432 pieux à vis doivent entrer dans cet ouvrage; 78 ont déjà été mis en place. En temps ordinaire on enfonce cinq de ces pièces par jour.

Les dragages du port ont eu pour objet : premièrement, d'ouvrir entre les divers ateliers un canal de service qui les réunit et permit entre eux l'échange facile et commode des matériaux; secondement, le creusement du bassin de l'Arsenal, où se fait le montage des dragues.

Le bassin de l'Arsenal présente aujourd'hui une nappe d'eau de 150 mètres de longueur sur 125 mètres de largeur, avec une profondeur de 1m,80.

Le produit des dragages a été employé au remblai du terre-plein sur lequel est bâtie la ville, établie sur pilotis à 2m,50 au-dessus du niveau de la mer. La superficie ainsi remblayée est d'environ 53,000 mètres carrés.

Tous les ateliers sont installés dans de vastes bâtiments en charpente avec pans de bois, garnis de maçonnerie de briques. Ces ateliers sont les suivants :

Atelier d'ajustage;
Fonderie;
Forge;
Scierie;
Menuiserie.
L'atelier de charpente est en plein air.

A l'exception de la chaudronnerie, qui n'est pas encore complétement achevée, tous les autres ateliers sont en pleine activité.

Port-Saïd a dans ce moment une population de 4,000 Européens : la cité naissante présente déjà l'aspect d'une petite ville avec un faubourg, sous forme de village arabe, qui contient une population variable de 2 à 3,000 âmes.

Du 1er mars 1861 au 1er mars 1862, sont entrés à Port-Saïd 260 navires, sur lesquels ceux de la Compagnie comptent pour 155 arrivages. La capacité totale de cette flotte commerciale s'est élevée à 40,000 tonneaux, et les navires sont arrivés avec plein chargement d'approvisionnements et de matériel.

Carrière et port du Mex, près d'Alexandrie.

Le petit port du Mex est terminé. Il se compose de deux jetées, dont l'une, perpendiculaire à la plage, a 40 mètres de longueur, et dont l'autre, qui décrit un arc de cercle, présente un développement de 400 mètres. Ces jetées ont été construites en enrochement fournis par la carrière elle-même. Le port est susceptible d'abriter une dizaine de navires.

Bâtiments et abris.

Au fur et à mesure que les travaux ont pris de l'extension, il a fallu multiplier les bâtiments et abris de toute nature. L'état général détaillé de tous les bâtiments érigés sur la ligne des travaux se récapitule ainsi qu'il suit :

	Mètres carrés.
200 maisons d'habitation formant une surface couverte de	21,761
45 bâtiments d'ateliers ou magasins	9,287
22 hangars à divers usages	4,903
422 baraques ou gourbis	4,278
Les bâtiments construits occupent donc une superficie de	37,229
Il y a en outre sept villages arabes en pisé ou gourbis d'une surface de	12,335

Approvisionnements. — Transports.

Grâce aux voies de navigation créées par la construction de la rigole maritime et du canal d'eau douce, le matériel et les approvisionnements de toute nature peuvent désormais être transportés au sein de l'isthme avec certitude, rapidité et économie.

D'un autre côté, les transports maritimes sont assurés, indépendamment des affrétements, au moyen d'une flotte appartenant à la Compagnie, composée de deux bateaux à vapeur et de dix-huit navires à voiles, présentant ensemble un tonnage de 2,368 tonneaux.

Dragues.

Les dragues, au nombre de vingt-quatre, avaient été commandées chez divers constructeurs en Europe, et sont arrivées démontées à Port-Saïd. On avait à remonter les coques en tôle, à poser les charpentes, à faire enfin l'installation des machines et des appareils dragueurs. Le montage ne pouvait se faire facilement avec de simples ateliers volants. Leur installation a rencontré beaucoup d'obstacles et éprouvé des retards par suite du non-achèvement préalable de nos grands ateliers. Pendant longtemps aussi les bois de fortes dimensions ont fait défaut. Des circonstances fortuites de mer en avaient retardé l'arrivée à Port-Saïd.

D'un autre côté, on a perdu beaucoup de temps à rechercher sur plusieurs dragues déjà montées, une installation de la toile sans fin de transport, mécanisme fort ingénieux, qui est certainement appelé à rendre de grands services dans nos travaux, mais dont on étudie encore une bonne solution réellement pratique. Ces études se poursuivent aujourd'hui sur deux dragues seulement; les autres fonctionnent suivant les méthodes usitées.

Les circonstances défavorables citées plus haut n'existant plus aujourd'hui, les dix dragues qui restent encore à l'état de montage plus ou moins incomplet, pourront être terminées dans un délai de deux ou trois mois au plus.

Nous espérons que ce simple et fidèle compte rendu de la marche et de la situation de nos travaux suffira, quelque succinct qu'il soit, à donner une idée exacte des puissants moyens dont nous disposons aujourd'hui, pour les pousser désormais avec un redoublement d'activité et les mener sûrement et promptement à bonne fin. Les plus grandes difficultés, celles d'installation, de création de bonnes voies de transport, de l'organisation générale de tous les services, ont été heureusement surmontées; tous les efforts peuvent donc être et seront exclusivement consacrés dorénavant à l'exécution proprement dite des travaux. L'expérience acquise, les résultats obtenus, prouvent clairement que l'on ne rencontre dans l'exécution aucune difficulté sérieuse. Tout concourt donc à justifier la confiance dont nous sommes tous animés, confiance la plus entière et la plus illimitée dans le succès définitif de l'œuvre.

Dantiette, 20 mars 1862.

L'ingénieur en chef,

Signé : Voisin.

Un mot, Messieurs, sur la conclusion du directeur général de nos travaux. Sa confiance, fruit de l'expérience et de l'observation, sa confiance dans le succès définitif est entière et illimitée. L'attestation est d'une grande valeur, car elle est la parole d'un homme calme, circonspect, sérieux. Nous ajouterons que cette foi sincère, dans laquelle nous puisons tant de force, est unanime dans l'isthme, non-seulement parmi les agents de tous les degrés de la direction et de l'entreprise des travaux, mais encore parmi les voyageurs de tous les pays qui viennent étudier sérieusement nos opérations sur le terrain. Il n'y a d'opinions incertaines ou rebelles que hors de l'isthme, dans la classe des esprits forts qui se croient obligés de résister à tout ce qui est nouveau.

A ces incrédules par principe et même un peu malveillants, nous disons : « Allez dans l'isthme, nous vous défions de n'en pas revenir convaincus. Allez dans l'isthme; vous y trouverez un bon accueil, une hospitalité cordiale et un empressement loyal à favoriser vos investigations les plus défiantes. Vous examinerez, vous toucherez, vous jugerez. Cette invitation, nous l'adressons à nos amis et adversaires; nous garantissons qu'au retour les amis seront fortifiés et les adversaires convertis. »

TROISIÈME PARTIE.

SITUATION GÉNÉRALE.

Le rapport de M. Voisin a résumé ce qui a été fait dans l'isthme; il nous reste à vous parler de ce que nous sommes prêts à faire. Très-prochainement nos principaux efforts se porteront en même temps sur la tranchée de la rigole maritime au sud du lac Timsah, et sur la ligne de prolongation du canal d'eau douce jusqu'à Suez.

Nous sommes prêts à entreprendre les constructions de la ville de Timsah au point de jonction du canal maritime et du canal dérivé du Nil. Une dépêche télégraphique nous annonce qu'avant la construction de la première maison de cette ville a été inaugurée par une fête, et qu'à cette date si récente vingt-six mille ouvriers travaillaient avec vigueur sur toute la ligne de nos opérations. Nous comptons que le 1er novembre prochain tous les établissements nécessaires pour installer à Timsah les chefs de nos principaux services et leurs employés, seront achevés. Cette concentration est de la plus haute importance; elle facilitera et simplifiera les détails de notre administration, en même temps qu'elle permet

le donner à l'extension de nos opérations une nouvelle et décisive impulsion.

A Suez, des études ont été faites par M. Larousse, ingénieur hydrographe de la marine impériale; elles ont reçu l'approbation de M. Voisin et des honorables membres de notre commission consultative des travaux. Il s'agit, en supprimant le projet des jetées dans la rade de Suez, de profiter d'un chenal naturel à l'est de la rade, entre la côte d'Asie et un banc de sable restant découvert à marée basse, qui s'étend depuis la ville de Suez jusqu'au mouillage des grands navires. Le chenal sera approfondi à 8 mètres, et les déblais seront portés sur le banc qui formera un terre-plein dont nous aurons la propriété en vertu de notre acte de concession, et sur lequel nous créerons nos établissements.

A ce sujet, M. Larousse s'exprime ainsi dans son rapport: « Les dépenses du nouveau projet montent à la somme de 1,550,000 francs environ, pour les travaux d'art et d'enrochements.

» Les dépenses des jetées, dans le projet de la commission internationale, atteignaient le chiffre de 4,050,000 francs, ce qui donne une économie en faveur du nouveau projet de 2,500,000 francs. »

Vous remarquerez avec satisfaction, Messieurs, qu'en général l'exécution de nos travaux, au lieu de nous présenter des augmentations de dépenses, nous donne de plus en plus la conviction que nos devis primitif ne seront pas dépassés. Tout notre travail jusqu'à son entier achèvement, consiste à enlever 50 millions de mètres cubes de terre et à jeter en mer 1,500,000 mètres cubes de pierres. Actuellement le mètre cube de terre enlevé à sec est payé aux terrassiers 40 centimes dans les terrains faciles et 50 centimes dans les terrains difficiles; ce était estimé 83 centimes en moyenne, frais généraux compris. Nos dragues doivent, d'après les conditions imposées à nos constructeurs, faire l'essai 4,000 mètres cubes en douze heures. En mettant, pour la pratique, 500 mètres cubes par jour, elles pourront extraire le mètre cube à raison de 23 centimes, la dépense totale de chacune de ces dragues étant par jour de 125 francs. Le mètre cube de pierres provenant des carrières du Mex, près d'Alexandrie, ne présente pas encore d'économie sur le prix des devis s'élevant à 14 fr 50 c; mais lorsque nous serons en mesure de nous servir des carrières de Gebel Geneffé au centre de l'isthme, on estime que le mètre cube de pierres jetées à la mer reviendra à moins de 10 francs.

Maintenant, Messieurs, il faut encore vous parler cette fois de notre situation politique, puisque la politique a voulu jouer un rôle dans notre affaire industrielle et commerciale. Nous espérons cependant que nous n'aurons plus à y revenir.

Dans le décret par lequel Mohammed-Said nous a fait l'honneur de nous remettre l'acte définitif et complet de notre concession, Son Altesse nous informe que cet acte nous est transmis pour que nous puissions constituer la Compagnie financière. La Compagnie financière a été en conséquence constituée. Son Altesse ajoutait: « Quant aux travaux relatifs au percement de l'isthme, la Compagnie pourra les exécuter elle-même, dès que l'autorisation de la Sublime Porte m'aura été accordée. »

Ainsi le gouvernement égyptien avait seul à demander et à obtenir cette autorisation. Il était aussi juge de la forme qu'elle devait avoir, sans que la Compagnie eût à intervenir. Pour la mise à exécution de nos travaux et l'emploi de nos capitaux, nous n'avions à nous préoccuper que de l'agrément du gouvernement égyptien.

Certes on ne peut douter de cet agrément. Le gouvernement égyptien nous a mis en possession des terrains concédés.

Il nous a livré le matériel qu'il avait préalablement rassemblé lui-même à ses frais.

Il a autorisé le recrutement de nos travailleurs indigènes dans toutes ses provinces.

Il a vu avec satisfaction se fonder et grandir nos nombreux établissements, qui sont une nouvelle source de richesses pour le pays.

Dernièrement Son Altesse le vice-roi a, de sa personne, inspecté nos travaux et inauguré la navigation du canal d'eau douce à peine achevé.

Son Altesse a voulu honorer ce canal du nom de Sa Majesté Impériale le sultan Abdul-Azis et l'a appelé *Azizié*, de même que son illustre père, Méhémet-Ali, avait appelé *Mahmoudié* le canal du Nil à Alexandrie.

Nous lui avons constamment rendu compte des dépenses que nous faisions et des progrès que nous réalisions.

En outre, le commissaire du vice-roi près la Compagnie l'a toujours informé des résolutions prises dans les réunions de votre Conseil et dans nos assemblées générales, et il sait que vos décisions l'engagent à l'égal de chacun de vous en sa qualité d'actionnaire de la Société.

Nous sommes donc entièrement autorisés à poursuivre notre œuvre.

De son côté le gouvernement égyptien s'est mis en règle vis-à-vis de la Porte; nous avons été maintes fois son intermédiaire, et nous n'avons eu qu'à constater l'assentiment du sultan et de ses ministres.

En 1860, particulièrement, le cabinet ottoman tout entier, après de mûres délibérations, a reconnu et décidé que le canal de Suez est une œuvre avantageuse aux intérêts de l'empire. Il ne s'en est pas tenu là, et il a fait inviter par une note diplomatique les cabinets de Paris et de Londres à régler, d'accord avec lui, les questions politiques ou de neutralité qui pourront résulter de l'ouverture du canal maritime de Suez à la grande navigation.

Depuis cette époque, le gouvernement turc n'a cessé de garder à l'égard de nos travaux l'attitude la plus bienveillante. Il a cette réponse bien simple à faire à tout gouvernement qui lui présenterait des objections: « Négocions un traité de neutralité internationale puisque vous avez été invité officiellement à demander et à formuler les garanties qui assureront le libre passage commercial de l'isthme à toutes les puissances maritimes. »

Tout nous porte d'ailleurs à croire que l'opposition de la politique anglaise, la seule que nous ayons rencontrée, a désarmé, car elle a cessé de se manifester. C'était, selon nous, le résultat infaillible de la marche des travaux. Il a été possible, pendant quelque temps, sinon d'égarer l'opinion anglaise, du moins de la tenir en suspens en se fondant sur le prétexte que le canal était impossible. Mais le langage d'autrefois ne serait plus toléré aujourd'hui.

Sans parler de la manifestation imposante des meetings, vous vous rappelez les discours des membres actuels du cabinet de Londres, lord John Russel, Gladstone et Milner Gibson. Vous vous rappelez aussi la visite du consul général d'Angleterre en Egypte, et la loyale attitude de cet agent.

L'unanimité de l'opinion publique, en Angleterre aussi bien que chez tous les autres peuples, l'emporte décidément sur les préjugés et les passions de la vieille politique.

Nous ne pouvons donc que persister dans les paroles que nous vous adressions en 1860, et que nous vous répétions en 1861: « Poursuivons avec confiance notre entreprise commerciale et industrielle, et laissons à la diplomatie, le soin de traiter dans le moment opportun les questions qu'elle a été appelée à résoudre sur la demande de la Porte Ottomane. »

Il nous reste, Messieurs, à vous entretenir de deux questions dignes de tout votre intérêt.

Vous vous rappelez les craintes exprimées particulièrement dans un pays voisin, sur le sort qui attendait les travailleurs indigènes employés au creusement du canal. La faim, la soif, devaient les décimer comme au temps du pharaon Nécos, où, suivant Hérodote, le *seul* vit périr 80,000 ouvriers. Les 200,000 terrassiers indigènes qui, depuis un an, ont successivement passé sur nos travaux du désert, ont été approvisionnés à coup sûr avec plus d'abondance qu'ils ne le sont dans leurs familles. Tous les rapports de notre corps médical que nous nous sommes fait un devoir de publier, n'ont cessé de constater l'existence sanitaire sur tous nos chantiers. Aujourd'hui nous pouvons vous soumettre les chiffres authentiques fournis par notre médecin en chef, d'après les tables des maladies de la mortalité dans l'isthme. Il en résulte que pour les Européens la mortalité, dans des conditions analogues, a été moins forte dans l'isthme qu'en France. Quant aux indigènes, elle est au-dessous de tout ce que l'on pouvait espérer: elle a été de 2 individus pour 40,000.

L'épreuve est donc complète, car nos ouvriers ont été employés dans les lacs, dans les sables, dans les terres végétales, dans les terrains humides ou marécageux. Ils ont fouillé, déplacé des millions de mètres cubes, et tandis qu'en Europe de pareils mouvements de terre auraient infailliblement produit de nombreuses et pernicieuses affections, nos hôpitaux de Port-Saïd, de Kantara et d'El-Guisr ne recevaient qu'un très petit nombre de malades. Nous devons attribuer, Messieurs, une part de cet admirable résultat au zèle et au dévouement de notre corps médical, dirigé avec tant de sollicitude et d'active intelligence par le docteur Aubert-Roche.

Nous vous avons entretenu brièvement, dans la partie financière de ce rapport, de l'acquisition de notre domaine de l'Ouady. Vous avez la carte sous les yeux, et vous devez facilement vous rendre compte de l'heureuse influence que ce domaine doit exercer sur l'exécution de nos travaux. Vous avez appris qu'il nous rapporte déjà 7 0/0 du capital que nous y avons engagé. Nous avons aussitôt attiré sur cette propriété des Arabes Bédouins qui erraient dans le désert. Elle nous sert dès à présent de point d'appui pour pousser nos cultures sur la terre biblique de Gessen, autrefois si fertile, et qui est restée stérile et dépeuplée depuis le départ de Moïse.

Nous avons reçu tout récemment de notre régisseur un rapport fort intéressant à ce sujet. Il nous rend compte d'une tournée dans laquelle il était accompagné de plusieurs cheicks du désert. Ces hommes, que nous connaissons personnellement et qui nous avaient déjà montré un grand empressement à venir vivre au milieu de nous, surpris des avantages que leur offrait particulièrement le territoire de Ramsès, ont immédiatement contracté un bail pour y mettre en valeur 5,000 feddans ou 2,000 hectares. Ces nouveaux fermiers vont amener leurs familles sur l'exploitation qu'ils entreprennent, et nous pouvons dire

qu'un premier groupe de population, plus nombreux encore que celui qui y fut conduit par le patriarche Jacob, est actuellement formé au cœur même de la vallée de Gessen.

On nous mande également que d'autres chefs se préparent à imiter l'exemple qui vient d'être donné, et que d'après les offres adressées à notre agent, on doit s'attendre, dans un avenir très-prochain, au peuplement et à la mise en rapport de toute la vallée par des indigènes, sujets du gouvernement local. Ainsi tombe cette crainte exprimée par nos voisins, de la fondation d'une colonie d'Européens pour la culture des terres concédées à la Compagnie.

Ces détails vous indiquent le système que nous avons cru devoir adopter. Nous avons résolu de ne point entreprendre de cultures par nous-mêmes, de laisser aux indigènes les bénéfices comme les chances du défrichement, de les attirer par la douceur et la justice de notre traitement, en liant enfin leur intérêt à celui de la Compagnie.

Il est vrai que pendant les premières années la redevance que nous retirerons de ces fermages sera modeste. Notre principal objet était et devait être d'attirer les populations, sans lesquelles il n'y aurait rien de possible. Par là nous donnerons à l'ensemble de notre concession une plus-value considérable. La culture créera des produits; les produits amèneront les échanges; le commerce provoquera des établissements de toute espèce dans les centres voisins de nos stations; le peuplement de nos villes s'ensuivra, et alors nos terrains de Port-Saïd, de Timsah et de Suez représenteront, c'est du moins notre opinion, une somme supérieure au capital qui sera employé pour le creusement du canal.

Il semble superflu de vous parler des perspectives qu'offrira à notre budget des recettes le passage maritime de notre canal. Pour résumer nos convictions sur ce point, nous rappellerons de simples chiffres. La navigation qui a traversé le détroit de Gibraltar dans le cours de l'année dernière a formé un total de 5 millions de tonneaux. Le détroit des Dardanelles, le port seul de Liverpool, nous offrent chacun le même chiffre; Marseille a reçu ou expédié 4 millions de tonneaux.

Nous n'avons évalué pour obtenir, sur un capital de 200 millions de francs, un produit de 15 0/0, qu'à 4 millions de tonneaux la totalité du passage qui s'effectuera par le canal de Suez, passage qui fera communiquer par une route abrégée de moitié, 300 millions d'Européens et d'Américains avec 700 millions d'Asiatiques, d'Africains et d'Océaniens. Lorsque le canal sera ouvert, est-il permis de supposer que 4 millions de tonneaux n'y passeront pas? Assurément, non, car à l'époque où nous faisions nos premiers calculs, la Chine n'avait pas été ouverte par la vaillance des marins et des soldats de la France et de l'Angleterre; Siam et le Japon ne nous envoyaient pas leurs ambassadeurs; la Cochinchine n'était pas conquise par nos armes, et Madagascar ne se dégageait pas encore des langes de la barbarie sous un nouveau roi, qui invoque par un de ses envoyés, notre compatriote, le concours des lumières et des capitaux de l'Europe.

Au milieu de ce réveil, de cette invasion de la vie dans la léthargie orientale, qui peut prédire les proportions que prendra d'ici à peu d'années, entre l'Occident et l'Orient, le mouvement des échanges servi par la voie nouvelle du canal de Suez?

C'est donc vers son achèvement que nous devons concentrer tous nos efforts. Après avoir vaincu les plus grandes difficultés, continuons à former par notre constante union un faisceau indissoluble; et puisque les circonstances ont obligé la France à prendre la plus grande part dans l'accomplissement d'une œuvre universelle dont elle a gardé pour elle les périls et les chances, pour en faire profiter le monde entier, contribuons, Messieurs, à prouver que notre patrie sait être aussi persévérante dans les œuvres fécondes de la paix, qu'elle l'a toujours été dans les œuvres de la guerre.

RÉSOLUTIONS.

Je propose les résolutions suivantes :

1° L'assemblée, sur la lecture du rapport présenté par le président au nom du Conseil, approuve ce rapport et donne tous pouvoirs au Conseil pour la poursuite des opérations de l'entreprise.

2° Conformément aux propositions développées dans le rapport, l'assemblée approuve le projet de convention financière avec le gouvernement égyptien.

3° Conformément aux propositions du Conseil développé dans le rapport, l'assemblée décide :

Les comptes des dépenses du 30 avril 1861 au 30 mars 1862, seront soumis à l'examen d'une commission de vérification chargée de faire son rapport à l'assemblée générale, dans sa réunion ordinaire de 1863.

Toutes ces résolutions ont été adoptées à l'unanimité.

SOUSCRIPTION AUX ACTIONS

DU

LLOYD CENTRAL

Les souscriptions irréductibles enregistrées aujourd'hui, s'élèvent à **4,084.**

En présence de ce chiffre, il ne peut y avoir lieu d'ouvrir une souscription publique.

A partir de demain samedi nous ne garantissons plus l'irréductibilité des souscriptions.

Au cas où les demandes reçues dans la journée excéderaient le nombre des actions restant à souscrire, la répartition se ferait au prorata.

Vient de paraître : l'édition de Mai du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des voyageurs sur tous les chemins de fer de l'Europe; — les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs illustrés* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales gares des chemins de fer, chez les principaux libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(Établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la ville de Paris, portent intérêt, Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois.....	3	0/0
Ceux de 6 à 11 mois.....	3 1/2	0/0
Ceux de 12 à 17 mois.....	4	0/0
Ceux de 18 à 23 mois.....	4 1/2	0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus	5	0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la caisse, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,

FERDINAND LE ROY.

CHEMINS DE FER DU NORD

Tirage des obligations des diverses séries, qui a eu lieu en séance publique, le 29 avril 1862, à la suite de l'assemblée générale du 28 avril 1862.

Les numéros sortis sont les suivants :

26701 à 26717	166866 à 166900
26719 à 26778	192701 à 192771
35201 à 35213	197001 à 197100
35215 à 35243	212001 à 212085
35245 à 35259	212088 à 212109
35261 à 35300	227901 à 228000
37501 à 37568	255801 à 255900
37570 à 37590	284401 à 284474
37592 à 37600	290801 à 290900
44701 à 44747	301401 à 301500
44749 à 44772	306901 à 306990
44774 à 44800	428501 à 428590
90401 à 90450	435001 à 435100
90452 à 90500	495201 à 495250
93201 à 93277	497401 à 497500
99901 à 99905	561201 à 561300
99907 à 99923	597701 à 597790
99925 à 100000	611601 à 611700
134201 à 134204	645401 à 645500
134206 à 134258	725001 à 725091
134260 à 134266	726201 à 726300
134268 à 134300	750001 à 750100
166801 à 166864	750101 à 750192

Les 2,821 obligations désignées ci-dessus sont remboursables à 500 francs chacune, à partir du 1er juillet 1862, à la Caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, n° 24, à Paris.

Tirage des actions de la Compagnie de Charleroi.

Numéros sortis :

13,651 à 13,700	14,601 à 14650

Ces 53 actions sont remboursables à 362 fr. 50 c. chacune, à partir du 1er janvier 1863, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix n° 24, à Paris.

Tirage sur 2,363 obligations, émises en 1848 par la Compagnie d'Amiens à Boulogne.

6	236	725	1276	1769	2128
13	250	754	1278	1773	2141
32	273	764	1290	1791	2155
39	283	769	1291	1796	2175
45	295	781	1328	1822	2180
50	331	800	1334	1862	2191
62	351	808	1336	1873	2200
105	379	825	1349	1874	2217
106	382	833	1398	1884	2229
111	418	836	1433	1886	2231
117	437	902	1448	1897	2240
127	454	976	1457	1901	2260
129	501	979	1470	1917	2263
131	504	984	1487	1955	2272
134	526	1067	1504	1970	2301
138	537	1073	1524	1982	2310
157	563	1110	1541	1997	2342
160	636	1123	1549	2009	2356
171	642	1133	1582	2021	2358
178	652	1140	1595	2036	
192	661	1240	1612	2068	
195	711	1265	1660	2084	
220	720	1270	1720	2119	
228	721	1272	1734	2127	

Ces 130 obligations sont remboursables à 500 francs chacune, à partir du 1er août 1862, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

7 mai. — **Compagnie générale des Eaux.** — A 3 heures, au siége de la Société.

8 mai. — **Chemin de Montblanch à Reus.** — A midi, calle del Caballero de Gracia, 23, à Madrid.

10 mai. — **Chemins de la ligne d'Italie.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

12 mai. — **Chemins du Sud de l'Autriche, Lombard-vénitiens et de l'Italie centrale.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

14 mai. — **Mines et fonderies de zinc de la Silésie.** — A 3 heures, au siége de la Société, à Breslau.

15/27 mai. — **Chemins russes.** — A 1 heure, à Saint-Pétersbourg.

15 mai. — **Crédit mobilier espagnol.** — A 1 heure, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

17 mai. — **Chemins du Dauphiné.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

19 mai. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — A midi, au palais Salamanca, à Madrid.

23 mai. — **Manufacture de glaces d'Aix-la-Chapelle.** — A 11 heures, au bureau de la Société, à Aix-la-Chapelle.

24 mai. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — A midi, assemblée générale annuelle et assemblée générale extraordinaire, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, à Madrid.

24 mai. — **Chemins du nord de l'Espagne.** — A 1 heure, assemblée ordinaire; à 3 heures, assemblée extraordinaire, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

24 mai. — **Chemin de Hainaut et Flandres.** — A midi, salle Kevers, rue du Parchemin, à Bruxelles.

26 mai. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — A 1 heure, au siége social, calle Fuencarral, 2, à Madrid.

26 mai. — **Mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — A 11 heures, chez M. Eglinger, notaire, à Cologne.

27 mai. — **Chemins autrichiens.** — Au siége de la Société, à Vienne, Minoritenplatz, 42.

28 mai. — **Chemin franco-suisse.** — A 9 heures, à l'hôtel de ville de Neufchâtel (Suisse).

29 mai. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — A midi, au siége social, à Madrid.

31 mai. — **Crédit en Espagne.** — A 1 heure, à Madrid, au siége de la Compagnie.

2 juin. — **Messageries impériales.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

6 avril. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — 45 francs par action à titre de complément du dividende de 1861, sous déduction de l'impôt.

15 avril. — **Chemin central suisse.** — 30 francs net par action, dividende 1861.

15 avril et 15 octobre. — **Société des houillères de Commentry, Fourchambault**, etc. — 24 francs par action, soit 12 francs le 15 avril et 12 francs le 15 octobre.

16 avril. — **Mines de la Loire.** — 7 francs par action pour le deuxième semestre 1861. Impôt à déd. 10 c.

16 avril. — **Houillères de Rive-de-Gier.** — 9 fr. par action, dividende du second semestre 1861. Impôt à déduire, 10 c.

16 avril. — **Houillères de Saint-Etienne.** — 6 francs par action pour le deuxième semestre 1861. Impôt à déduire, 10 c.

16 avril. — **Houillères de Montrambert.** — 6 francs par action, solde du dividende de 1861. Impôt à déduire, 10 c.

1er mai. — **Société de Crédit industriel et commercial.** — 6 francs par action libérée de 125 fr.

1er mai. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — 55 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déduire, 62 c.

1er mai. — **Chemins de l'Est.** — 20 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déduire, 40 c.

1er mai. — **Forges et chantiers de la Méditerranée.** — 45 francs par action, solde du dividende 1861.

2 mai. — **Société des mines et chemin de Carmaux.** — 8 fr. par action, solde du dividende de 1861. Impôt à déduire, 25 c.

15 mai. — **Chemins du sud de l'Autriche, de la Lombardie et de l'Italie centrale.** — 22 francs par action, solde du dividende 1861.

1er juillet. — **Chemin de l'Est de Bavière.** — 2 fl. 42 kr. par action libérée de 60 florins.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

A partir du 10 juin. — **Chemin d'Orléans.** — Émission de 300,000 actions nouvelles; souscription réservée aux porteurs d'actions anciennes.

APPELS DE FONDS.

20 avril au 5 mai. — **Emprunt italien 5 0/0.** — Appel du dernier versement.

1er mai. — **Services maritimes des Messageries impériales** (ligne de l'Indo-Chine). — Appel de 75 francs par action.

REMBOURSEMENTS.

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations foncières et communales sorties au tirage du 22 mars.

F. G.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 16 au 22 avril	1706	1.295.977 21	759 66	1698	1.265.174 82	745 10	1.95	» »	11.207 91	593 75
Orléans*	16 — 22 —	1675	1.259.722 37	854 05	1475	1.338.063 35	907 16	» »	5.86	12.725 65	1292 50
Paris-Lyon-Méditerranée*	16 — 22 —	1411	2.263.349 89	1.604 08	1411	2.234.443 48	1.583 59	1.24	» »	25 903 75	1140 »
Ouest*	16 — 22 —	1213	1.026.416 15	846 15	1213	973.011 55	802 15	5.85	» »	11.647 90	547 50
Nord*	16 — 22 —	967	1.196.935 45	1.237 80	967	1.114.369 06	1.152 39	7.41	» »	18.984 60	1045 »
Midi*	16 — 22 —	798	621.252 85	778 51	798	500.811 35	627 58	24.05	» »	11.642 31	798 75
Lyon a Genève*	16 — 22 —	231	134.025 09	580 19	241	134.816 24	585 62	» »	0.58	7.723 09	380 »
Ardennes*	16 — 22 —	252	94.105 75	388 86	164	74.917 12	456 81	» »	17.47	6.827 83	445 »
Dauphiné*	16 — 22 —	134	74 956 40	558 37	134	58.893 87	439 50	27.28	» »	6.437 13	327 50
Bessèges a Alais*	16 — 22 —	33	29.699 50	899 98	33	30.878 25	935 70	» »	3.81	14.529 89	» » »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*.	16 — 22 —	1936	1.162.656 27	600 56	1967	1.318.285 52	708 09	» »	14.94	9.684 14	587 50
Autrichiens	16 — 22 —	1324	755.172 50	570 45	1324	884.715 »	668 30	» »	14.84	9.883 31	533 75
Madrid a Saragosse et a Alicante	Madrid a Alicante	482	240.989 92	499 98	482	308.235 25	639 48	» »	21.82	9.133 11	546 25
	Alcazar a Ciudad	114	22.070 44	193 60	114	18.111 26	158 87	21.86	» »	»	»
	Madrid a Jadraque	104	30.541 75	293 68	104	24.230 78	232 98	26.04	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	16 — 22 —	366	100.241 25	273 88	183	52.208 79	285 29	» »	3.99	4.777 33	345 »
Nord de l'Espagne	16 — 22 —	358	118.236 66	330 55	308	106.135 20	344 59	» »	4.07	4.940 61	450 »
Central suisse	16 — 22 —	262	109.195 03	416 77	262	127.807 12	487 81	» »	14.36	6.339 50	» » »
Victor-Emmanuel	16 — 22 —	214	140.225 80	655 20	214	136 396 66	637 37	2.80	» »	9.280 02	370 »
Saragosse a Pampelune	16 — 22 —	179	52.387 41	292 67	»	»	»	»	»	3.756 88	375 »
Séville-Xérès-Cadix	2 — 8 —	160	78.132 07	488 32	160	78.441 97	490 25	» »	0.40	5.681 81	425 »
Ouest suisse	16 — 22 —	150	60.214 60	401 »	150	60.145 57	400 »	0.11	» »	5.155 13	190 »
Cordoue a Séville	16 — 22 —	131	54.637 25	417 08	131	38.390 40	293 10	42.30	» »	4.450 57	»
Guillaume-Luxembourg	9 — 15 —	89	32.933 03	370 03	52	11.375 88	218 77	69.10	»	4.365 50	250 »
Portugais	9 — 15 —	75	12.515 40	166 85	»	»	»	»	»	»	375 »

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1708 kilomètres.
1861. — 1628 —

14e année. — 16me semaine.
Du 16 au 22 avril 1862.

285.150 Voyageurs	680 124 76
Bagages, Marchandises, etc.	615.852 45
Total	1.295.977 21
Recettes antérieures	17.834.769 40
Total général	19.130.746 61
16e semaine de 1862	1.295.977 21
Semaine correspondante de 1861	1.265.174 82
Différence	30.802 39
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	19.130.746 61
— — 1861	19.393.403 58
Différence	272.656 97

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.
Du 1er au 28 février 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 28 févr. 1862	6.924.085 43
Du 1er janvier au 28 févr. 1861	6.840.516 26
Différence en faveur de 1861	83.569 17

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 28 févr. 1862	2.908.760 85
Du 1er janvier au 28 févr. 1861	3.030.974 87
Différence en faveur de 1861	171.214 02
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 1475 kil. — 1862. . 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Du 16 au 22 avril 1862.

102.865 Voyageurs	447.320 62
Bagages, Marchandises, etc.	812.401 75
Total	1.259 722 37
Semaine correspondante de 1861	1.338.083 34
Différence	78.360 97
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	18 816.876 43
— — 1861	20.498.437 34
Différence	1.681.560 91

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 403 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 402 kil. — 1862... 683 kil.

27.000 Voyageurs	60.645 92
Bagages, Marchandises, etc.	112.710 10
Total	173 356 02
Semaine correspondante de 1861	105.253 12
Différence	68.102 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.697.945 84
— — 1861	1.608.675 48
Différence	1 089 270 36

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.
1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —
Du 16 au 22 avril 1862.

229.061 Voyageurs	728.391 80
Bagages et marchandises	1.534.958 00
Total	2.263.349 80
Semaine correspondante de 1861	2.234.443 48
Différence	28 906 41
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	36.713.879 47
— — 1861	33.389.276 95
Différence	3.324.602 52

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée ; 214 kilomètres
1861. — 214 —

19.881 Voyageurs	63 762 64
Bagages, Marchandises, etc.	70 262 45
Total	134 025 09
Période correspondante de 1861	134 816 24
Différence	791 15
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.803.398 61
— — 1861	1.815.622 29
Différence	12.223 68

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.
1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 336 —

60.187 Voyageurs	145.466 70
Bagages et Marchandises	332.974 43
Total	478 441 13
Semaine correspondante de 1861	400.979 15
Différence	77.461 98
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	8.011 666 35
— — 1861	5.493.874 65
Différence	2.517.791 70

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 16 au 22 avril 1862.

410.516 Voyageurs	531.780 00
Marchandises, etc. — Gr. vitesse	77.376 20
— — Pet. vitesse	417.259 85
Total	1.026.416 15
Semaine correspondante de 1861	973.011 55
Différence	53.404 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	14.128.826 65
— — 1861	14.370.811 65
Différence	241.985 00

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er au 31 janvier 1862-1861
(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

Année 1862, 900 kilomètres	3.341.816 00
— 1861, 900 —	3.442 374 85
Différence	100.558 85

RÉSEAU MIXTE.

Année 1862, 295 kilomètres	306 092 27
— 1861, 295 —	287.858 50
Différence. » —	18.233 77

NOUVEAU RÉSEAU.

Année 1862, 18 kilomètres	9.124 74
— 1861, 18 —	8.323 92
Différence	800 82
Différence totale : » kilom.	81.524 26

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —
Du 16 au 22 avril 1862.

200.163 Voyageurs	466.666 29
Bagages, Marchandises, etc.	730.289 14
Total	1.196 955 43
Semaine correspondante de 1861	1.114.369 06
Différence	82.586 39
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	18 358 155 79
— — 1861	17.980.857 27
Différence	377.298 52

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 100 kilomètres

9.042 Voyageurs	20.116 00
Bagages, Marchandises, etc.	28.953 70
Total de la semaine	49 069 70
Semaine correspondante de 1861	3 765 94
Différence	45.303 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	575 653 56
— — 1861	58 630 38
Différence	517 023 18

MIDI

Chemin de fer. De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral. De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 16 au 22 avril 1862.

49.088 Voyageurs	156.419 42
Bagages, Marchandises, etc.	464.833 43
Total	621.252 85
Canaux	31.306 18
Totaux réunis	652.559 03
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer	500.812 34
{ Canaux	48.038 08
Total	548.850 42
Différence	103.708 61

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	9.963.776 06
— — 1861	8.665.685 47
Différence	1.298.090 59

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 464 kilomètres
Mars 1862.

29.454 Voyageurs	44 893 42
Bagages, Marchandises, etc.	52.734 32
Total	97.627 74
Mois correspondant de 1861	49.948 11
Différence	47.679 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	257.743 16
— — 1861	134.978 67
Différence	122.764 49

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Donzy, Sedan et Carignan.
1862 Longueur exploitée : 212 kilomètres.
1861. — 164 —
Du 16 au 22 avril 1862.

23.710 Voyageurs	36 522 41
Bagages, Marchandises, etc.	57.583 32
Total	94 105 73
Semaine correspondante de 1861	74.917 12
Différence	19 188 61
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.298.320 81
— — 1861	1.097.700 24
Différence	200.618 59

BESSÈGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 16 au 22 avril 1862.

Voyageurs	2 997 30
Bagages, Marchandises, etc.	26.702 20
Total	29 699 50
Semaine correspondante de 1861	30.878 25
Différence	1.178 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	479.487 70
— — 1861	461.810 80
Différence	17.676 90

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —
Du 16 au 22 avril 1862.

20.073 Voyageurs	35.442 85
Bagages, Marchandises, etc.	39.513 55
Total	74.956 40
Semaine correspondante de 1861	58.893 53
Différence	16.062 87
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	862.824 48
— — 1861	858.301 02
Différence	4.523 46

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 22 kilomètres.

[illegible] Voyageurs	2.542 00
Bagages, Marchandises, etc.	1.454 00
Total	3.996 00
Recettes depuis le 1er janvier 1862	54.133 00

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1484 —
Du 16 au 22 avril 1862.

70.123 Voyageurs	216 206 21
Bagages, Marchandises, etc.	674 507 51
Transports militaires	75.745 66
Total	966.459 08
Semaine correspondante de 1861	1.199.441 17
Différence	232.982 09

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 330 kilomètres.
1861. — 251 —

49.009 Voyageurs	101 506 75
Bagages, Marchandises, etc.	42.469 00
Transports militaires	2.220 63
Total	146.197 18
Semaine correspondante de 1861	118.944 00
Différence	47.252 93

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine

1862. Longueur exploitée : 1936 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1.162 656 27
En 1861	1.318.285 42
Différence	155.629 15

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	18 826 695 36
En 1861	15 678.275 34
Différence	3.148.420 02

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.
1862. Longueur exploitée : 194 kilomètres.
1861. — 176 —

18.132 Voyageurs	47 071 28
Bagages, Marchandises, etc.	30 912 86
Transports militaires	6.011 81
Total	83 995 97
Semaine correspondante de 1861	62 510 07
Différence	1.475 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.216 952 37
— — 1861	1.040.468 22
Différence	176.484 15

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 16 au 22 avril 1862.

Ligne d'Alicante.
1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 492 —

13.952 Voyageurs	84 555 83
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	10 022 92
— (Petite vit.)	146 411 17
Total de la semaine	240.989 92

Ligne de Saragosse.
SECTION DE MADRID A JADRAQUE.
1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

10 500 Voyageurs	20.372 12	30 541 7[illegible]
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.675 67	
Marchandises. (Petite vitesse)	8.503 56	

Ligne de Ciudad-Real.
SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.
1862 Longueur exploitée : 114 kilomètres.

3.225 Voyageurs	8.056 10	22.070 [illegible]
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	766 99	
Marchandises. (Petite vitesse)	13.247 26	

Total des trois lignes réunies	293 602 [illegible]
Recet. antér. dep. le 1er janv. 1862	4.893.931 9[illegible]
Total général des recet. en 1862	5.186 534 [illegible]
— — 1861	5.334.948 7[illegible]
Différence	148.414 7[illegible]

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 16 au 22 avril 1862.

Calculée pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

».»»» Voyageurs	265 880 »»
»».»»» quintaux Marchandises	469.292 50
Total	735 172 50
Semaine correspondante de 1861	884.715 »»
Différence	149.542 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	12.824 840 »»
— — 1861	14.671.925 »»
Différence	1.847.085 »»

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 258 kilomètres.
1861. — 208 —

Du 16 au 22 avril 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	26 354 57
Marchandises	53.918 34
Total	80.272 91
Produit annuel par kilomètre	15 281 »»

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	30.417 53
Marchandises	7.644 22
Total	38.061 75
Produit annuel par kilomètre	22.285 »»
Total de la semaine	118.334 66
Semaine correspondante de 1861	106.133 20
Différence	12.201 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.740.750 10
— — 1861	1.616.118 41
Différence	124.631 69

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 266 kilomètres.

Du 16 au 22 avril 1862.

17.569 Voyageurs	60 401 20
Marchand., cargaison, équipages	39.860 05
Total	100 261 25
Semaine correspondante de 1861	52 208 79
Différence	48.052 46
Recettes depuis le 1er janv. 1862	1 768.607 15

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 16 au 22 avril 1862.

Voyageurs	9.176 30
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.396 95
— — (pet. vit.)	9.010 45
Total	20.583 70

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	38.789 91
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.173 15
— — (pet. vit.)	6.501 43
Total	49.464 49
Total pour les deux sections	70.048 19

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	279.310 »
Section de Bologne	667.915 20
Total	947.225 20

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 16 au 22 avril 1862.

35.968 Voyageurs	53.741 »»
Bagages, Marchandises, etc.	55.454 03
Total	109 195 03
Semaine correspondante de 1861	127.807 12
Différence	18 612 09
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.659.994 82
— — 1861	1.604.116 33
Différence	55.878 49

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 2 au 8 avril 1862.

13e semaine	42.821 45
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	54 637 25
Semaine correspondante de 1861	38.396 40
Différence	16.240 85
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	584 568 75
— — 1861	500.425 15
Différence	84.143 60

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 16 au 22 avril 1862.

35.120 Voyageurs	63.474 95
Bagages, marchandises, etc.	42.740 63
Recettes diverses	2.507 30
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	31.502 92
Total	140.225 80
Semaine correspondante de 1861	136.395 66
Différence	3.830 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.987.733 51
— — 1861	1.946.486 81
Différence	41.246 70

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 118.

Du 16 au 22 avril 1862.

21.395 Voyageurs	27.890 40
».»»» tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	32.335 20
Total	60.225 60
Semaine correspondante de 1861	60.145 57
Différence	80 03
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	773 519 36
— — 1861	581.645 37
Différence	191.873 99

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 16 au 22 avril 1862.

Voyageurs	31.127 56
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	4 594 74
Marchandises (petite vitesse)	16.665 11
Total	52 387 41

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 2 au 8 avril 1862.

22.562 Voyag., Bagag. et March.	78.132 07
Semaine correspondante de 1861	78.441 97
Différence	309 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	929 228 74
— — 1861	819.915 70
Différence	109.313 04
Différence kilométrique	0.40 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 92 kilomètres.
1861. — 62 —

Du 9 au 15 avril 1862.

3.135 Voyageurs	4.023 83
Bagages, articles de messagerie	450 53
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	28.458 67
Total de la semaine	32 933 03
Recettes antérieures	255.687 63
Total	288 620 66
Recettes de la semaine en 1862	32 933 03
Période correspondante de 1861	11.375 88
Différence	21 557 15
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	288 620 66
— — 1861	140.133 79
Différence	148.486 87

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 9 au 15 avril 1862.

Voyageurs	8.907 61
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	478 16
— (Petite vit.)	3.128 63
Total	12.514 40

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES)

Recettes de mars 1862	46.610 40
— — 1861	41.902 21
En plus en 1861	4.708 19

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de mars 1862	1.941.480 26
id. id. 1861	1.627.340 42
Différence, 19.31 0/0, soit	314.139 84
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6 583 876 02
— — 1861	5.714 905 05
Différence, 14.15 0/0, soit	868.970 97

OMNIBUS DE PARIS

Du 23 au 29 avril 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris.	Banlieue.
Recettes	337.216 90	89 39	47 07
Semaine correspondante de 1861	299.170 55	81 56	47 50
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	5.032.262 05	79 12	42 20
Période correspondante de 1861	4.607.683 30	76 18	43 65
Différence	424.578 75	2 94	1 45

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Emission de nouvelles actions.

Conformément à la décision prise par l'assemblée générale des actionnaires, dans sa séance du 31 mars dernier, il est créé trois cent mille actions nouvelles du nº 300,001 à 600.000.

Ces actions sont exclusivement réservées aux porteurs des 300,000 titres existant actuellement, à raison de *une* action nouvelle pour *une* action ancienne.

Les porteurs d'actions de jouissance ont les mêmes droits que les porteurs d'actions entières pour la souscription des nouveaux titres.

Ainsi que l'a déjà fait connaître la Compagnie, les nouvelles actions recevront, pour les exercices 1862, 1863 et 1864, un intérêt de 5 0/0 l'an sur les versements effectués.

A partir de l'exercice qui commencera le 1er janvier 1865, elles seront complétement assimilées aux actions anciennes, c'est-à-dire qu'elles jouiront des mêmes conditions d'amortissement, et qu'elles entreront en partage de tous les produits nets, à raison de 1/600,000e pour chaque action.

La souscription sera ouverte, à partir du 10 juin prochain, dans les bureaux du service central, rue de Clichy, 19.

Les versements sont fixés aux époques suivantes:

75 fr. le 1er juillet 1862;
75 fr. le 1er octobre 1862;
100 fr. le 1er avril 1863;
75 fr. le 1er octobre 1863;
75 fr. le 1er avril 1864;
100 fr. le 1er octobre 1864.

Comme la jouissance de l'intérêt attribué aux capitaux versés courra des époques ci-dessus indiquées, tout versement effectué postérieurement à ces époques sera passible d'un intérêt de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

Pour faciliter les opérations et permettre à tous les souscripteurs de régulariser leur situation en temps utile, les bureaux du service central recevront les versements dans la quinzaine qui précédera chacune des échéances plus haut mentionnées.

MM. les actionnaires auront la faculté d'anticiper, immédiatement, les trois premiers versements, afin de rendre leurs nouveaux titres négociables à la Bourse.

Des dispositions pourront être ultérieurement prises pour la libération intégrale de ces mêmes titres.

Les versements anticipés jouiront, comme les versements graduellement appelés, de l'intérêt à 5 0/0 l'an.

Cet intérêt sera payable par semestre (1er avril et 1er octobre de chaque année).

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui n'useraient de la faculté d'anticipation que dans l'intervalle de ces deux dates, auraient à tenir compte à la Compagnie de la jouissance déjà acquise sur le semestre commencé.

En se présentant pour la souscription, on devra produire, soit les certificats d'inscription nominative, soit les titres au porteur qui, seuls, donnent droit aux actions nouvelles.

Ces certificats et titres seront frappés d'une estampille constatant que le droit à la souscription est épuisé.

NOTA. Toutes les gares et stations du réseau de la Compagnie seront autorisées à recevoir et à transmettre, gratuitement à Paris, les titres qui doivent être présentés et les fonds qui doivent être versés.

Des modèles de procuration seront également mis, sans frais, à la disposition des porteurs d'actions nominatives qui désireraient charger un tiers de faire la souscription pour leur compte.

Le directeur de la Compagnie,
SOLACROUP.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations (2e série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay, que le tirage au sort qui a eu lieu le 30 avril 1862, pour l'amortissement de 11 obligations à rembourser le 1er juillet suivant à 1,250 fr. a désigné les numéros ci-après :

291, 1006, 412, 1189, 461, 1018, 232, 1164, 910, 6, 203.

Les porteurs des obligations ci-dessus indiquées, sont invités à présenter ces titres au remboursement, à partir du 1er juillet dans les bureaux de la Compagnie, rue de Clichy, nº 19.

Le directeur,
E. SOLACROUP.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES.

MM. les actionnaires de la Compagnie Hainaut et Flandres sont

prévenus que l'assemblée générale, fixée au 15 avril, ne s'étant pas trouvée en nombre suffisant pour délibérer, ils sont convoqués à une nouvelle assemblée générale qui aura lieu le samedi 24 mai courant, à midi précis, rue du Parchemin, 8, à Bruxelles.

L'assemblée pourra délibérer quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées sur les questions à l'ordre du jour de la séance annuelle.

Pour assister à l'assemblée générale, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux articles 46 et 47 des statuts, déposer, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit :

A Bruxelles, chez MM. Trumper et Maërtens, 4, rue Parchemin ;

A Gand, à l'agence commerciale de la Compagnie, 39, rue Comte de Flandres;

A Paris, chez MM. G. de Blonay et Cᵉ, banquiers, 30, rue Drouot.

Les cartes d'admission délivrées pour l'assemblée du 15 avril dernier sont valables pour celle du 24 mai prochain.

N. B. — Après cette assemblée générale, il sera procédé en séance publique au tirage au sort des obligations à amortir cette année, conformément au tableau annexé aux titres.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le Conseil d'administration des chemins de fer du Dauphiné a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que les actions déposées pour l'assemblée générale convoquée pour le samedi 26 avril, n'étant pas aujourd'hui 25 avril au nombre voulu par l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale ne pourra avoir lieu.

Aux termes de l'art. 33 des statuts, l'assemblée générale est, dans ce cas, convoquée de droit à vingt jours d'intervalle.

En conséquence, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, convoquée pour le 26 avril 1862, est ajournée au samedi 17 mai courant, à 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les cartes d'admission qui ont été délivrées en vertu de la dernière convocation, seront valables pour l'assemblée du 17 mai.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a décidé que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires pour l'année courante aura lieu le jeudi 29 mai prochain, à midi, au siége social, à Madrid, station d'Atocha.

Conformément aux dispositions de l'art. 32 des statuts, ladite assemblée se composera des cent cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, sans que ce nombre puisse être inférieur à cinquante actions pour chaque déposant. Les actionnaires qui voudront faire partie de l'assemblée devront, un mois avant la réunion, déposer leurs titres :

Soit à Madrid, dans la caisse sociale ;

Soit à Paris, chez MM. de Rothschil frères.

Lors de la remise de leurs titres, MM. les actionnaires recevront un récipissé nominatif indiquant la date du dépôt.

Dans le cas où plusieurs actionnaires seraient porteurs d'un même nombre d'actions, on suivra l'ordre d'inscription.

Conformément à l'art. 46 des statuts, l'assemblée générale sera appelée à fixer, sur la proposition du conseil d'administration, le chiffre du dividende à répartir.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avance sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations

3,000 FR. DE RÉCOMPENSE

A la personne qui rapportera à à Paris, rue de la Ville-l'Evêque, 40, la somme de 23,479 fr. 15 c. qui a été perdu le 15 avril 1862, vers dix et demie du matin, depuis le Comptoir d'Escompte jusqu'à la rue Drouot, en passant par la rue Rougemont et le boulevard, côté des numéros pairs.

SOCIÉTÉ ROYALE *privilégiée* DES CHEMINS DE FER DE L'EST DE BAVIÈRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement des intérêts annuels échéant le 1ᵉʳ juillet 1862, aura lieu à partir de cette époque, à raison de 2 fl. 42 kr. par action libérée de *soixante florins* :

A Munich, à la caisse générale de la Société ;

A Paris, chez MM. de Rothschild, frères.

Munich, le 15 avril 1862.

Le Conseil d'administration.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

D'après une décision prise le 30 avril dernier, le Conseil d'administration doit proposer à l'assemblée générale des actionnaires qui se réunira le 2 juin prochain, de fixer à 50 francs le dividende afférent aux actions de la Compagnie pour l'exercice 1861.

Un à-compte de 20 fr. ayant été distribué au mois de décembre 1861, il resterait à recevoir 30 fr. par action.

MINES DE LA GRAND-COMBE.

MM. les actionnaires des mines de la Grand'Combe sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire aura lieu à Paris, le vendredi 30 mai, à trois heures, au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, 59.

Pour faire partie de l'assemblée générale, il faut être porteur de vingt actions ; ces actions devront être déposées quinze jours à l'avance dans les bureaux de la Société :

A Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 59 ;
A Nîmes, rue Pradier, nº 2;
A Marseille, rue Haxo, nº 47.

SOCIÉTÉ ANONYME

DU SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale a fixé à 8 fr. 75 par action, soit 7 0/0 du capital versé, le dividende de l'exercice 1861.

Un à-compte de 3 fr. 75 ayant été payé le 1ᵉʳ octobre dernier, le solde, soit 5 fr. par action, sera payé à partir du 1ᵉʳ mai prochain sur la présentation des certificats nominatifs d'inscription, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, nº 72.

COMPAGNIE DES

CHARBONNAGES DU NORD DE CHARLEROI

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle prescrite par l'article 26 des statuts aura lieu à Bruxelles, à l'hôtel de la Société générale, le lundi 26 mai 1862, à 11 heures du matin.

MM. les actionnaires porteurs de 10 actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt à la caisse de la Société générale ou à la Banque de France, ont seuls le droit d'assister à l'assemblée générale.

A partir du 16 mai 1862, les comptes et bilan avec pièces à l'appui seront soumis, au siége de la Société, à l'inspection de MM. les actionnaires.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 56

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.
Paris.
Trois mois ..... 13 fr.
Six mois..... 26
Un an 48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs :

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauchet, Paul Féval, Vᵉ Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 *exemplaires. — Elle offre en prime à ses abonnés les* CLASSIQUES FRANÇAIS *et les* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de* 1 *fr.* 50 *c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de* 30 0/0.

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron 5.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époque jouissance.	Dénomination.	Samedi 26 Comptant.	Samedi 26 Terme.	Lundi 28 Comptant.	Lundi 28 Terme.	Mardi 29 Comptant.	Mardi 29 Terme.	Mercredi 30 Comptant.	Mercredi 30 Terme.	Jeudi 1 Comptant.	Jeudi 1 Terme.	Vendredi 2 Comptant.	Vendredi 2 Terme.
182.500	1000	libérés	100 »	Janv.-juillet	Banque de France	3140 »	— —	3150 »	— —	3150 »	— —	3140 »	— —	3145 »	— —	3145 »	— —
80.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	645 »	— —	645 »	— —	645 »	— —	645 »	— —	645 »	— —	645 »	— —
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1505 »	1515 »	1505 »	1510 »	1505 »	1510 »	1500 »	1515 »	1500 »	1527 50	1520 »	1527 »
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	486 25	— —	490 »	— —	489 75	— —	488 75	— —	487 50	— —	488 75	— —
600.000	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	— —	— —	480 »	— —	— —	— —	460 »	— —	460 »	— —	462 50	— —
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	— —	98 75	— —	100 »	— —	100 »	— —	100 »	— —	98 75	— —
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	88 75	— —	90 »	— —	90 »	— —	88 25	— —	90 »	— —	90 »	— —
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1010 »	— —	— —	— —	1015 »	— —	— —	— —	1015 »	— —	1020 »	— —
73.000	500	330	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun. 310 fr. payés	430 »	— —	430 »	— —	430 »	— —	— —	— —	428 75	— —	430 »	— —
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales, 3 0/0 t. payé	430 »	— —	430 »	— —	430 »	— —	430 »	— —	— —	— —	— —	— —
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	88 75	— —	90 »	— —	87 50	— —	88 75	— —	— —	— —	— —	— —
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	575 »	570 »	575 »	577 50	577 50	577 50	580 »	— —	580 »	580 »	588 75	— —
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	837 50	842 50	847 50	850 »	848 50	837 50	845 »	841 25	845 »	847 50	845 »	— —
—	»	»	»	»	Crédit agricole	700 »	— —	700 »	— —	700 »	— —	— —	— —	750 »	— —	[illegible] 25	852 50
[illegible]	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	528 75	533 50	530 »	533 75	555 »	533 75	535 »	535 »	546 25	551 25	554 75	556 25
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	107 50	— —	107 50	— —	121 50	— —	133 75	— —	133 75	— —	— —	— —
[illegible]	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	Comptoir des Entrepreneurs	97 50	— —	97 50	— —	98 75	— —	— —	— —	98 75	— —	— —	— —
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	— —	— —	— —	— —	101 25	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
						— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Admission.	Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	— —	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	— —	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	— —	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	— —	600	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	38 75	200.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lecuyer	500 »	24.000	500	»	....	35 »
C	Caisse Béchet	400 »	20.000	500	»	janvier juillet	29 05
C	Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Les Propriétaires	875 »	6.000	1,000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	795 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	210 »	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	65 »	60.000	100	40	....	néant.
A	Omnibus de Londres	32 50	250.000	100	»	....	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	70 »	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	865 »	80.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	560 »	40.000	500	400	....	5 [illegible]
A	Compagnie générale maritime	415 »	80.000	500	»	janvier juillet	néant
C	Rouen, L. Levy et Ce	262 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	[illegible] et Ce	455 »	»	»	»	....	»
C	Arnaud, Touache et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	1,000	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	540 »	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1130 »	60.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	95 »	60.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	960 »	17.000	1.000	»	avril octobre	80 »
A	— act. de jouissance	110 »	17.000	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	900 »	8.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Trois canaux	— —	19.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7300 »	[illegible]	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	750 »	11.500	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1500 »	6.000	1,000	»	janvier juillet	95 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	115 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	435 »	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	465 »	24.500	1,250	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	560 »	25.000	1,000	250	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	530 50	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	— —	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Ce par. écl. et de chauffage par le gaz	1125 »	110.000	[illegible]	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1150 »	»	»	»	....	»
A	Union des gaz	105 »	20.000	250	»	janvier	néant
A	Marseille et [illegible] de Portes)	310 »	30.000	1,000	»	avril octobre	18 30
C	Nord (Belgique)	— —	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	— —	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc	— —	500	1,000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2580 »	7.000	1,000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1825 »	2.450	1,000	»	....	77 30
»	Gaz général de Paris	— —	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 33
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	J.-F. Cail et Ce	665 »	11.000	500	»	octobre avril	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	600 »	30.000	1,000	»	....	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	[illegible] (Nord)	450 »	18.000	1,000	»	juin décembre	15 »
A	Creusot (Saône-et-Loire)	625 »	28.000	500	»	juin décembre	40 »
A	Basse-Loire	— —	5.000	500	»	avril octobre	20 »
A	[illegible] et Commentry	175 »	30.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	[illegible]	880 »	10.000	1,000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	— —	6.000	1,000	»	....	30 »
A	[illegible]	335 »	50.000	1,000	»	avril octobre	24 »
A	[illegible] et chemins de fer	700 »	54.000	1,000	»	mai novembre	70 »
A	[illegible]	— —	»	500	»	....	néant.
A	Franche-Comté	— —	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	840 »	40.000	1,000	»	....	60 »
A	[illegible]	270 25	»	250	»	....	23 »
A	Pont-l'Évêque	210 »	»	500	»	....	»
A	[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	[illegible] (Belgique)	1100 »	5.000	1,000	»	septembre	90 »
A	[illegible] métallurgique	— —	12.000	375	»	janvier juillet	néant.

Admission.	Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1400 »	2.400	1,200	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»	....	32 »
A	Grand'Combe	867 50	24.000	1,000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	[illegible] 25	80.000	1,000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	[illegible]	40.000	1,000	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	[illegible]	40.000	1,000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	[illegible]	40.000	1,000	»	avril octobre	19 »
A	Carmaux	[illegible]	13.200	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	[illegible]	1.500	1,000	»	septembre	néant.
A	[illegible]	[illegible]	3.500	1,000	»	....	20 »
A	Layon-et-Loire	[illegible]	1.800	1,000	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible] 50	»	500	»	....	20 »
A	Quaregnon	[illegible]	8.[illegible]	250	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	415 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»	....	»
[illegible]	Centre-du-Flénu	[illegible]	3.000	1,000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa ... (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id.	225 »	10.000	1,000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	— —	10.000	1,000	»	....	néant.
C	Santander ... zinc	— —	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	[illegible]	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	[illegible]	3.000	1,000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	— —	10.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	— —	10.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie ... id.	500 »	5.000	1,000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie ... id.	[illegible]	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin ... id.	500 »	15.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière ... id.	— —	1.400	500	»	....	»
A	Pont-Rémy ... id.	390 »	5.000	1,500	»	30 avril	30 »
C	Siècle ... journal	— —	2.500	1,250	»	....	125 »
C	Journaux réunis ... id.	— —	4.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ... id.	2400 »	408	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain ... glaces	12500 »	3.000	[illegible]	»	....	350 »
C	Montluçon ... id.	416 »	24.000	500	»	....	néant
A	[illegible] (Belgique) id.	410 »	23.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	400 »	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce, Vidanges	— —	24.401	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc [illegible]	— —	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	[illegible] et Ce	21 25	40.000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	340 »	80.000	500	»	....	10 »
C	Deux cirques E. Dejean et Cie	200 »	8.750	500	»	févr. juillet	35 »
»	Taillerie impériale de diamants	— —	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	— —	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	Obligations industrielles.	Dernier cours coté.	Nombre.	Taux de remboursement.	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
	Compagnie immobilière de Paris	371 25	»	»	»	....	»
[illegible]	Ce impériale des Voitures de Paris	— —	27.000	125	56	....	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	1878	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1105 »	1.528	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	1082 50	11.135	1.250	78	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1160 »	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
225	Carmaux (charbonnages)	298 25	6.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	12.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1856-57	— —	8.000	500	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	300 »	20.000	500	99	avril octobre	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	252 50	30.000	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	480 »	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	276 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Ce	402 »	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
[illegible]	Gaz de Paris	473 75	23.500	500	65	janvier juillet	25 »
[illegible]	Union des gaz	265 »	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	281 75	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	261 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	470 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	10.000	250	10	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 26 avril au 2 mai

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 26 Compt.	SAMEDI 26 Terme	LUNDI 28 Compt.	LUNDI 28 Terme	MARDI 29 Compt.	MARDI 29 Terme	MERCREDI 30 Compt.	MERCREDI 30 Terme	JEUDI 1 Compt.	JEUDI 1 Terme	VENDREDI 2 Compt.	VENDREDI 2 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	**Orléans**	1203 75	1201 25	1300 —	1300 —	1302 50	1205 —	1300 —	1300 —	1304 25	1310 —	1307 50	1315 —
15.000	»	»	85 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
441.767	400	»	66 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	**Nord ancien**	1045 —	1045 —	1045 —	1040 25	1047 —	1042 50	1041 25	1042 50	1046 25	1046 25	1042 —	[illegible]
41.666	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	891 —	—	890 —	—	945 —	—
41.667	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	—	—	1011 —	—	1015 —	—	—	—	1015 —	—	—	—
500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	**Est**	592 50	590 —	591 50	592 50	590 —	590 —	587 50	587 50	587 50	585 —	581 50	586 —
»	»	»	21 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
683.000	500	»	63 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	**Paris-Lyon-Méditerranée**	1111 25	1112 75	1117 50	1115 —	1111 75	1113 75	1116 25	1116 75	1119 75	1122 50	1120 —	[illegible]
250.000	500	»	35 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Midi**	811 25	813 50	830 —	830 —	836 25	826 25	836 25	833 75	838 25	842 50	840 —	[illegible]
300.000	500	»	30 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	**Ouest**	550 —	545 —	547 50	545 —	547 50	545 —	545 —	547 50	545 —	546 25	547 50	[illegible]
60.000	500	»	»	janvier, juillet	**Lyon-Genève**	375 —	375 —	373 —	371 50	370 —	367 50	370 —	367 50	370 —	—	370 —	—
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Dauphiné**	500 —	498 75	505 —	500 —	507 50	506 —	502 50	502 50	502 50	—	505 —	—
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Ardennes**	447 50	—	447 50	447 50	—	—	447 50	—	447 50	—	—	—
»	200	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	446 25	445 —	—	445 —	—	—	—	—	—	—	441 25	—
12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	**Bessèges à Alais**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36.000	500	»	»	»	**Béziers à Graissessac**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	»	»	**Algériens**	—	—	—	—	432 50	—	430 —	—	—	—	430 —	—
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	**Victor-Emmanuel**	370 —	—	367 50	366 25	370 —	371 25	370 —	370 —	368 75	—	371 25	—
»	...	»	» n/» 0/0	...	**Lyon-Croix-Rousse**	—	—	—	—	360 —	—	360 —	—	360 —	—	362 50	—
400.000	500	»	25 fr. » pour 1860	janvier, juillet	**Chemins autrichiens**	528 75	527 50	532 50	531 25	528 75	526 25	527 50	527 50	532 50	531 25	530 —	530 —
775.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	**Sud-Autrichien-Lombard**	585 —	583 75	588 75	587 50	583 75	581 25	587 50	586 25	590 75	591 25	591 25	590 —
60.000	500	»	»	mai, novembre	**Ouest-Suisse**	—	—	—	—	185 —	—	187 50	—	187 50	—	[illegible]	—
72.500	500	»	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	**Central-Suisse**	457 50	—	460 —	—	460 —	—	—	—	460 —	—	—	—
55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Saragosse-Pampelune**	350 —	—	395 —	—	395 —	—	395 —	400 —	401 50	—	402 50	—
250.000	500	50	6 0/0	janvier, juillet	**Madrid-Saragosse**	545 —	555 —	547 50	550 —	550 —	550 —	547 50	547 50	547 50	550 —	[illegible]	[illegible]
90.000	125	»	6 0/0	janvier, juillet	**Barcelone-Saragosse**	315 —	—	—	315 —	315 —	317 50	310 —	317 50	355 —	—	[illegible]	[illegible]
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Nord-Espagne**	447 50	450 —	470 —	470 —	467 50	470 —	476 25	467 50	470 —	477 50	472 50	[illegible]
30.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	**Séville-Cordoue**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Séville-Xerès-Cadix**	433 50	—	435 —	435 —	—	435 —	435 —	—	437 50	—	437 50	—
»	»	»	...	...	**Grao de Valencia**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	...	...	**Monblanch à Reus**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	**Russes**	423 75	418 75	421 25	422 50	423 75	422 50	423 75	—	421 25	421 25	421 25	422 50
170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	**Romains**	303 75	303 75	302 50	302 50	305 —	303 75	305 —	303 50	302 50	—	[illegible]	[illegible]
50.000	500	»	5 0/0	»	**Guillaume-Luxembourg**	275 —	—	262 50	—	—	—	265 —	—	260 —	—	250 —	—
»	»	»	...	...	**Hainaut et Flandres**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	500	»	...	janvier, juillet	**Portugais**	—	—	405 —	—	405 —	—	405 —	—	407 50	402 50	405 —	[illegible]
»	...	»	...	...	**Ligne d'Italie**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES des tirages.	PRIX de rembour-sement.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	26	28	29	30	1	2
1839	»	»	»	»	»	»	»	**Versailles**, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	——	—	—	—	—	—	—
1838–1840	»	»	»	»	»	»	»	**Saint-Germain** 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1842–1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	——	—	—	—	—	—	—
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	**Paris à Orléans** 5 0/0	—	1060 —	—	1060 —	1060 —	—
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	—— 5 0/0	1020 —	—	—	—	—	—
1847–1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 —	juin, décembre	**Paris à Rouen**, 5 0/0	1010 —	1010 —	1010 —	—	—	1065
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 —	mars, septembre	**Rouen au Havre**, 5 0/0	—	1010 —	—	—	—	—
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 —	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 5 0/0	—	1020 —	—	—	1020 —	—
1852–1854	31.538	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	**Ouest**, 5 0/0	—	—	—	—	—	[illegible]
1852–1856	208.000	»	»	mai	650	25 —	juin, décembre	**Est**, 5 0/0	511 25	511 25	510 —	515 —	515 —	[illegible]
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 —	avril, octobre	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	24.000	»	»	mai	625	25 —	janvier, juillet	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	507 50	507 50	—	—	507 50	—
1852	120.000	»	»	mars	625	25 —	avril, octobre	**Méditerranée**, 5 0/0	522 50	—	—	—	522 50	[illegible]
1854	102.644	»	»	décembre	625	25 —	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 5 0/0	518 —	518 —	—	—	—	[illegible]
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 —	janvier, juillet	**Rouen au Havre**, 6 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 —	janvier, juillet	**Paris à Rouen**, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	**Grand-Central**, 3 0/0	—	308 75	308 75	—	307 50	[illegible]
1853	63.643	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 3 0/0 gar.	—	—	—	—	310 —	—
1855	265.920	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	**Méditerranée**, 3 0/0 gar.	317 50	317 50	317 50	317 50	317 50	[illegible]
1852–1861	1.410.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	**Paris à Orléans**, 3 0/0	313 75	313 75	312 50	311 50	311 25	[illegible]
1851–1861	800.000	»	»	mai	500	15 —	janvier, juillet	**Nord**, 3 0/0	317 50	317 50	317 50	315 —	311 75	[illegible]
1855	87.710	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	**Lyon à Genève** (anciennes) gar.	308 75	310 —	308 75	—	308 75	—
1857–1860	137.013	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	—— (nouvelles)	—	304 75	304 75	308 75	308 75	[illegible]
1853–1857	250.000	»	»	mars	500	15 —	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 3 0/0	313 50	312 50	312 50	312 50	311 25	[illegible]
1850–1864	1.350.100	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	**Ouest**, 3 0/0 gar.	310 —	310 —	310 —	310 —	310 —	[illegible]
1857	211.070	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	**Bourbonnais**, 3 0/0	311 50	311 25	311 25	—	311 25	[illegible]
1850–1864	449.788	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	**Midi**, 3 0/0 gar.	310 —	310 —	310 —	310 —	307 50	[illegible]
1858	22.010	»	»	décembre	500	15 —	avril, octobre	**Bessèges à Alais**, 3 0/0	—	—	—	293 50	—	[illegible]
1857–1864	600.000	»	»	mai	500	15 —	juin, décembre	**Est**, 3 0/0	308 75	307 50	308 75	308 75	308 75	[illegible]
1859	150.100	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Ardennes**, 3 0/0 gar.	307 50	—	306 25	307 50	307 50	[illegible]
1859	148.030	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	**Dauphiné**, 3 0/0 gar.	308 75	308 75	310 —	308 75	308 75	[illegible]
1858–1861	1.900.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	**Paris-Lyon-Méditerranée**, 3 0/0	311 25	311 25	311 25	311 25	311 25	[illegible]
1858–1861	668 375	»	»	»	500	15 —	mars, septembre	**Autrichiens**, 3 0/0 ... gar. par le gouv. autrich.	271 25	271 25	271 25	271 25	271 25	[illegible]
1857–1861	700.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Lombardo-Vénitiens**, 3 0/0 Id. id.	266 25	267 50	266 25	266 25	267 50	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Romains**, 3 0/0 Id. italien	233 —	233 75	231 50	233 —	232 —	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	**Saragosse-Pampelune**, 3 0/0	217 50	217 50	—	217 50	—	[illegible]
1858–1861	100.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	**Madrid à Saragosse**, 3 0/0	262 50	270 —	270 —	270 —	270 —	[illegible]
1859	24.576	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Cordoue à Séville**, 3 0/0	252 50	—	252 50	252 50	—	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Séville à Xerès**, 3 0/0	—	—	276 25	270 25	275 —	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 —	juin, décembre	**Séville-Xerès** (nouvelles)	256 25	257 50	253 75	255 —	257 50	[illegible]
1859–1861	200.000	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	**Nord de l'Espagne**, 3 0/0	252 50	251 25	251 25	250 25	252 50	[illegible]
1860	61.500	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Ligne d'Italie** (Rhône au Simplon)	216 25	220 —	225 —	221 50	221 25	[illegible]
»	»	»	»	»	»	— —	avril, octobre	**Montblanch à Reus**	225 —	225 —	225 —	—	—	—
1864–1861	22.000	»	»	octobre	500	15 —	mai, novembre	**Guillaume-Luxembourg**	—	—	—	—	—	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Chemins portugais**	231 25	231 50	232 50	233 75	235 —	[illegible]
1858	400.700	»	»	»	250	7 50	suspendu	**Graissessac à Béziers** 3 0/0	—	—	—	—	—	—

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 26 Comptant.	SAMEDI 26 Terme.	LUNDI 28 Comptant.	LUNDI 28 Terme.	MARDI 29 Comptant.	MARDI 29 Terme.	MERCREDI 30 Comptant.	MERCREDI 30 Terme.	JEUDI 1 Comptant.	JEUDI 1 Terme.	VENDREDI 2 Comptant.	VENDREDI 2 Terme.
RENTES 3 0/0, jouissance 22 décembre 1861	70 60	70 60	70 60	70 65	70 40	70 40	70 50	70 60	70 50	70 —	70 75	[illegible]
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	69 60	69 50	69 70	69 65	69 50	69 50	69 60	69 65	69 60	69 65	69 —	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	98 55	98 60	98 55	98 60	98 40	98 55	97 60	—	97 75	—	97 75	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
RENTES 4 0/0 id. id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	467 50	—	467 50	—	467 50	—	467 50	468 75	467 50	468 75	467 50	[illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1115 —	—	1117 50	—	1117 50	—	1117 50	—	1117 50	—	—	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	461 25	—	463 50	—	460 —	—	462 50	—	462 50	—	462 50	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	452 50	—	451 50	—	—	—	452 50	—	—	—	—	[illegible]
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	232 50	—	230 —	—	228 75	—	228 75	—	230 —	—	232 50	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	510 —	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]
Ville de Lille	98 25	—	98 25	—	98 25	—	—	—	95 —	—	—	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	—	—	41 25	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 0/8	—	93 7/8	—	93 7/8	—	96 n/8	—	—	—	93 7/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	78 n/o	— n/o	78 n/s	—	78 n/o	—	— n/s	—	78 n/s	—	—	[illegible]
Id. 5 0/0 1870 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	69 55	69 60	69 50	69 50	69 50	69 60	69 55	69 50	70 —	69 75	70 75	[illegible]
Id. 3 0/0, id.	45 —	—	—	—	45 —	—	—	—	45 —	—	—	[illegible]
Id. 5 0/0 emprunt italien, jouissance juillet 1861	69 —	69 —	69 40	69 40	69 40	69 40	69 25	69 40	69 50	69 50	70 75	[illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	73 n/o	—	73 n/o	—	73 n/o	—	—	—	71 —	—	71 —	[illegible]
Espagne, dette différée convertie, jouissance fin juin 1861	— n/o	— n/o	44 n/o	—	44 n/o	—	43 3/4	—	—	—	—	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieur	49 5/8	— n/o	49 1/2	— n/o	49 3/8	— n/o	49 1/2	49 1/2	49 1/4	49 3/4	49 1/4	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	53 1/4	—	— n/o	—	— n/o	—	— n/o	—	—	—	—	[illegible]
Id. 3 0/0 id. (1856)	52 1/4	—	52 1/4	—	52 1/2	—	52 1/4	—	51 1/2	—	52 1/2	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)	— n/o	—	19 n/o	—	— n/o	19 n/o	— n/o	19 n/o	19 1/4	—	—	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	—	—	—	—	101 3/4	—	—	—	—	—	—	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]
Id. **Obligations ottomanes**, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	331 25	—	333 75	—	333 75	—	333 75	—	335 —	—	340 —	[illegible]
Haïti, annuités	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]

IMPRIMERIE ... DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, 20, RUE BERGÈRE

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1131. — 21e ANNEE. — N° 19. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 10 MAI 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

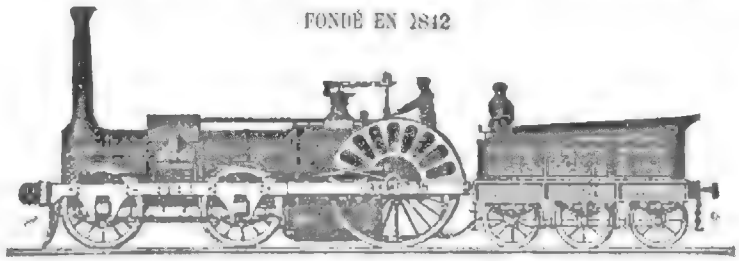
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	18 fr.	9 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	1 fr. 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité Delizy, Davies et Cº, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

COMPAGNIE DU LLOYD CENTRAL.

Dès samedi dernier les souscriptions aux actions du Lloyd central avaient dépassé le chiffre du capital, et la souscription a dû être close immédiatement.

Depuis il nous est arrivé un nombre considérable de demandes auxquelles il nous est impossible de faire droit.

Les souscripteurs d'actions irréductibles devront faire immédiatement le 2e versement de 75 fr. qui libérera leurs titres du quart et permettra de dresser, aux termes de la loi du 27 janvier 1856, la liste authentique dont la confection doit précéder la convocation de l'assemblée constitutive de la Société.

AVIS AUX ABONNÉS

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 *mai* 1862, *d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai,* AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

NOUVELLES

PRIMES GRATUITES

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de* 100 *francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **290,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10mo de l'obligation de 1,000 fr. ou 5mo de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'Administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire.— Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

RECOUVREMENTS ET OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 354. — Le troisième réseau des chemins de fer, 355. — Les chemins de fer en 1861, 355. — Chemin de Cette à Marseille, 356. — Compagnie générale des eaux, 357. — Compagnie du Lloyd central, 353. — L'emprunt russe, 358. — Les charges d'agent de change, 358. — Chronique, 336. — Banque de France, bilan, 360. — Comptoir d'escompte, bilan, 360. — Société de crédit industriel et commercial, bilan, 360. — Sous-comptoir du commerce et de l'industrie, bilan, 360. — Marché industriel, 361. — Bourses étrangères, 361. — Bourse de Londres, 361. — Bulletin commercial, 361. — Crédit foncier de France, 352. — Avis aux actionnaires, 362. — Bulletin des recettes de la semaine, 362. — Actes officiels, 363. — Chemins de l'Est, rapport, 368. — Compagnie immobilière de Paris, rapport, 373. — Jurisprudence, 376. — Préfecture du département de la Seine, 377. — Recettes des chemins de fer, 380-381. — Annonces, 381.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Le marché a présenté, ces derniers jours, une certaine stagnation, qu'il ne faudrait pas considérer comme de la faiblesse.

La hausse soutenue de toutes les valeurs, les prix relativement élevés auxquels s'est établie la liquidation dernière ne permettaient pas de compter sur la continuation immédiate du mouvement ; après une liquidation en hausse, il se produit nécessairement une période de repos, pendant laquelle la spéculation reprend des forces pour une étape nouvelle. La situation de la place est telle aujourd'hui, que l'on ne saurait y découvrir que des motifs de confiance. Des variations de 10 à 15 centimes d'un jour à l'autre rempliront sans doute la première quinzaine du mois de mai ; ce n'est qu'à partir de cette époque que s'engagera véritablement le débat qui doit préparer la liquidation prochaine ; elle ne sera sans doute ni moins facile ni moins favorable que la précédente.

Le bilan de la Banque de France présente des diminutions assez notables : 75 millions sur le portefeuille ; 20 millions sur la circulation des billets ; 20 millions sur le compte courant du Trésor ; 6 millions sur les comptes courants des particuliers ; il y a eu, par contre, une augmentation de 8 millions de l'encaisse, de 24 millions des avances sur effets publics, et de 4 millions des avances sur valeurs.

La diminution du portefeuille ne paraît pas provenir d'un nouveau temps d'arrêt sur les transactions commerciales, mais seulement de la liquidation des grosses affaires engagées dans les trois derniers mois de 1861, principalement par le commerce des grains ; malgré cette diminution, le portefeuille est encore à 489 millions, c'est-à-dire à 9 millions près le chiffre de l'année dernière à pareille époque.

L'augmentation des avances sur rentes est le résultat du prix comparé du report avec le taux de l'escompte de la Banque de France ; il y a avantage à emprunter à la Banque au taux de 3 1/2 0/0 pour placer son argent à 4 1/2 ou 5 0/0 ; d'ailleurs les gros reporteurs, qui sont les Compagnies de chemins de fer, ont repris leur argent pour subvenir au paiement de leurs dividendes ; de là, la nécessité pour la place de se procurer par des dépôts de titres les ressources dont elle est privée momentanément.

Le 3 0/0 ancien ferme aujourd'hui à 70 70 au comptant et à 70 80 à terme.

Les vendeurs pèsent sur la rente, mais le détachement prochain du coupon leur donnera tort. Nous sommes encore éloignés de la liquidation, ce qui permet à la spéculation de prendre quelque repos.

Le 3 0/0 nouveau a été coté à 69 80

Le 4 0/0 donne lieu à très peu d'affaires, surtout à terme, et cela s'explique par la rareté des inscriptions. Les porteurs attendent tranquillement la conversion forcée, soit le cours de 100 fr., plus les intérêts courus. Il reste à 98 25.

Les obligations trentenaires sont également fermes à 470 très-demandées et très-rares sur la place.

L'emprunt italien a continué à monter sous l'influence des bonnes nouvelles arrivées d'Italie ; il s'est élevé à 71 85

Les fonds espagnols se tiennent dans les mêmes prix. On attend impatiemment que la question de la passive arrive aux Cortès ; c'est là que se décidera le crédit de l'Espagne et la sécurité qu'il doit inspirer.

Les actions des établissements de crédit public sont toujours très-recherchées.

La Banque de France est à 3,145.

Le Crédit foncier, après être resté immobile dans les cours de 1,500 fr., vient de reprendre son élan de hausse ; il a atteint le cours de 1550. On voit que le dédoublement des actions s'opérera dans les cours de 1,600 ou au-dessus.

Le crédit agricole, après le dédoublement des actions, est tombé à 640 fr. ce qui constitue par le fait de la hausse, puisqu'une action ancienne représente une action ancienne et une action nouvelle.

Les actions de la Société du Crédit industriel, après l'intéressant rapport lu à la dernière assemblée générale, ont enfin pris leur essor. Nous l'avions prédit depuis bientôt une année. Elles atteignent le cours de 532 50.

Les actions du Sous-Comptoir de l'Industrie ont également monté à 550 fr. C'est une hausse de 60 francs en quelques jours. C'est la preuve de la confiance qu'inspire la bonne direction de cet établissement.

Le Crédit mobilier est resté au cours de 483 75. Nous serions bien surpris si c'était-là l'apogée de la période ascensionnelle.

Les actions du Comptoir d'escompte ferment à 645 fr.

Nos impressions de hausse pour les actions des chemins d'Orléans, du Nord et de Lyon ne nous trompaient pas.

Ainsi les actions du chemin d'Orléans ont atteint le cours de 1,225 fr. et si elles ferment aujourd'hui à 1,312 50 il est bien évident que plus nous approcherons de l'époque de l'émission des nouvelles actions, plus les actions anciennes qui seules y donnent droit deviendront rares et feront monter les cours. Reste à savoir ce que feront les vendeurs pour se procurer des titres.

Les actions de Lyon, après le détachement du coupon de 55 francs, ont atteint le cours de 1127 fr. 50 c. et si elles ont réagi à 1,116 25 ; néanmoins elles sont vivement recherchées, et nous maintenons qu'avant la fin du mois le coupon de 55 francs sera gagné.

Les actions du Nord, bien tenues, ont touché le cours de 1075 francs, elles n'ont pu réagir qu'à 1,068 75. Voici, en effet, les grosses augmentations de recettes qui vont arriver avec l'exposition de Londres.

Les actions du Midi ont réagi à 743 75, et ont donné lieu à des réalisations de bénéfices.

Les actions de l'Est sont faibles à 566 25, ex-coupon.

L'Ouest est à 550 francs.

Les actions de Lyon à Genève sont sans affaires à 572 50.

Les Dauphiné sont immobiles à 510 fr.

Les chemins étrangers ont été bien tenus.

Les actions de la Société autrichienne restent à 530 fr.

Les actions des chemins lombards, sous l'influence de la concession des chemins napolitains et de l'addition de la nouvelle ligne au réseau lombard, ont monté jusqu'à 620 fr., la réaction les a ramenées à 600 25, mais très-fermes très-demandées et avec tendance évidente à la hausse.

Les chemins romains ont profité à juste titre de la concession du réseau napolitain. En effet, placés au centre de l'Italie, entre le réseau napolitain et le réseau lombard, ils devront ou entrer dans une combinaison de fusion, ou tout au moins profiter du surcroît de trafic qu'amènera la mise en exploitation de tout le réseau italien. Du reste le crédit de cette Société se consolide de jour en jour. Ses obligations sont cotées au-dessus du cours 245 fr. ; ce qui donne un avantage sur les appréciations où nous ne les portions qu'à 225 Ces actions ont fait aujourd'hui 327 50.

Les actions des chemins portugais sont bonne voie, elles ont résolûment franchi cours de 400 fr., et monteront encore aux approches du coupon de 20 f. à détacher en juil

Les actions de Saragosse ferment à 563 avec bonne tenue.

Les actions du Nord de l'Espagne ont ré à 490 fr. sous l'empire de réalisations.

Les actions du chemin de Saragosse à Ba lone subissent le choc d'un double courant. baisse, sous l'influence d'une panique arde les avait portées à 305 fr., des efforts contra les ont ramenées à 380 francs. Aujourd elles finissent à 362 50. Pour être bien éc sur la valeur réelle de ce chemin, il attendre les augmentations de recettes.

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 9 Janvier 1862.....	307	675	24	46	30	762	76	176
Au 13 Février.....	354	662	47	56	30	797	86	217
Au 13 Mars.....	415	638	150	63	30	838	170	235
Au 10 Avril.....	416	564	143	59	30	839	124	188
Au 8 Mai.....	419	489	167	63	30	819	104	182
Augmentation.....	3	»	24	4	»	»	»	»
Diminution.....			»	»	»	20	20	6

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 71 10, ferme à 70 80.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 97 80, ferme à 98 25.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Cordoue à Séville	48.79 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	39.27 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	24.26 0/0
Guillaume-Luxembourg	23.03 0/0
Midi	21.50 0/0
Barcelone à Saragosse	17.80 0/0
Ouest suisse	11.33 0/0
Nord de l'Espagne	10.93 0/0
Central Suisse	10.55 0/0
Dauphiné	9.59 0/0
Nord	8.73 0/0
Victor-Emmanuel	8.75 0/0
Est	5.29 0/0
Séville-Xérès-Cadix	4.51 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	4.37 0/0
Union-Suisse	4.05 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	3.59 0/0
Bességes à Alais	1.47 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	» 15 0/0
Lyon-Genève	» 58 0/0
Autrichiens	4.47 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	8.36 0/0
Orléans	10.20 0/0
Ardennes	17.17 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	2 mai.	9 mai.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	71 »	70 80	» »	» 20
Rente à 1/2 0/0	97 70	98 25	» 55	1 »
Banque de France	3145 »	3145 »	» »	» »
Consolidés	93 7/8	92 4/8	ex 1/8	» »
Crédit foncier	1520 »	1550 »	30 »	» »
Crédit agricole	750 »	640 »	» »	110 »
Crédit industr. et com.	585 »	632 50	63 50	ex »
Crédit mobilier	852 50	843 75	» »	8 75
Comptoir d'Escompte	645 »	650 »	5 »	» »
Orléans	1315 »	1312 50	» »	2 50
Nord	1050 »	1068 75	18 75	» »
Nord nouveau	985 »	995 »	10 »	» »
Est	566 25	566 25	20 ex	» »
Paris-Méditerranée	1135 »	1116 25	18 25	ex »
Midi	850 »	843 75	» »	6 25
Ouest	548 75	550 »	1 25	» »
Genève	370 »	377 50	7 50	» »
Dauphiné	505 »	507 50	2 50	» »
Ardennes ancien	447 50	445 »	» »	2 50
Ardennes nouveau	446 25	447 50	1 25	» »
Ch. Autrichiens	530 »	530 »	» »	» »
Victor-Emmanuel	370 »	382 50	12 50	» »
Russes	418 75	417 50	» »	1 25
Romains	302 50	327 50	25 »	» »
Sud-Autr.-Lombard	593 75	606 25	12 50	» »
Saragosse Pampelune	400 »	402 50	2 50	» »
Saragosse-Alicante	553 75	563 75	10 »	» »
Saragosse-Barcelone	360 »	362 50	2 50	» »
Nord-Espagne	497 50	490 »	» »	7 50
Séville-Xérès-Cadix	437 50	455 »	17 50	» »

LE TROISIÈME RÉSEAU DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

On trouvera plus loin, aux *Actes officiels*, le texte d'un rapport adressé à l'Empereur par M. le ministre des travaux publics, au sujet de l'exécution des chemins de fer non concédés, autrement dit des chemins du troisième réseau. Dans notre numéro du 19 avril dernier, nous avons donné, d'après le budget de 1863, le tableau de ces différentes lignes.

Quelques-unes de ces lignes sont entreprises par l'Etat dans les conditions de la loi de 1842; d'autres sont réservées à l'industrie privée, moyennant subvention. D'après le décret rendu par l'Empereur sur le rapport dont nous venons de parler, le gouvernement procédera, avec le concours d'une commission spéciale, à l'adjudication publique au rabais de celles de ces lignes qui ne seront pas concédées directement.

Dès aujourd'hui, trois adjudications sont annoncées comme prochaines, puisque les concurrents devront se déclarer avant le 25 du mois de mai courant, savoir :

1° Le réseau composé des chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle ; de Rochefort à Saintes ; de Saintes à Coutras ; de Saintes à Angoulême ; maximum de la subvention, 22 millions ; souscription dont il faut justifier d'avance 9 millions ; dépôt de garantie, 1,200,000 francs ;

2° Chemin de fer de Bergerac à Libourne ; maximum de la subvention, 5 millions ; souscription préalable, 2,500,000 francs ; dépôt de garantie, 350,000 francs ;

3° Chemins de fer de Dunkerque à la frontière belge, dans la direction de Furnes ; subvention, néant ; souscription préalable, 1 million de francs ; dépôt de garantie, 140,000 fr.

Les deux premières concessions seront faites pour quatre-vingt-dix-neuf ans, et le rabais portera sur le montant de la subvention ; la troisième n'ayant pas de subvention, le rabais portera sur la durée de la concession dont le maximum est fixé à quatre-vingt-dix-neuf ans.

F. Grimaud.

LES CHEMINS DE FER EN 1861.

III. — *Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*

L'immense développement du trafic sur les lignes de Paris à Lyon et à la Méditerranée donne un intérêt croissant aux rapports annuels de cette grande entreprise, dont le capital atteindra près de deux milliards, et dont les recettes brutes ne sont guère inférieures à 150 millions, bien qu'un tiers seulement de ses lignes soit en exploitation.

Occupons-nous d'abord des recettes de l'ancien réseau.

Elles ont présenté en 1861, sur les recettes de 1860, une augmentation d'environ 20 millions, soit 20 0/0, qui provient presque entièrement du service de la petite vitesse, l'augmentation du service des voyageurs et accessoires n'y étant comprise que pour 1,332,000 francs.

L'ancien réseau, qui comprend 1,842 kilomètres, se subdivise de la manière suivante :

1° En exploitation	1,411 kil.
2° En construction ou à construire	200 —
3° Lignes de Genève	231 —
	1,842 —

Les 1,411 kilomètres exploités ont produit, déduction faite de l'impôt du dixième : 119,994,102 99

Les dépenses propres de l'exploitation se sont élevées à : 44,969,306 56

Reste net : 75,024,796 43

C'est un revenu brut de 85,041 francs par kilomètre et un revenu net de 53,171 francs.

Le rapport de la dépense à la recette est donc de 37.47 0/0.

Une observation assez essentielle trouve naturellement sa place au sujet de la quotité des frais d'exploitation. On a vu par notre étude sur le chemin d'Orléans (numéro du 12 avril), que sur ce réseau les dépenses propres d'exploitation ne sont que de 29.80 0/0 ; mais la Compagnie d'Orléans ne comprend pas dans ces dépenses celles de l'administration centrale et des services généraux ; or, cette catégorie de dépenses est relevée en 1861, pour le Paris-Lyon-Méditerranée, à 2,397,290 fr. 91 c. Si l'on refait le calcul d'après les bases adoptées par la Compagnie d'Orléans, on trouve que les dépenses propres de l'exploitation du Paris-Lyon-Méditerranée ne sont plus que de 42,572,015 f. 65, et ne correspondent qu'à 35.47 0/0 de la recette totale.

Il est à remarquer que tandis que l'augmentation effective des produits bruts sur 1860 a été de 20,191,172 fr. 41 c., l'augmentation de la dépense n'a été que de 6,657,367 fr. 79 c. et a laissé une augmentation de produit net de 14,533,804 fr. 62 c., ce qui réduit à 28 0/0 les frais d'exploitation afférents à ce supplément de recette.

Les recettes autres que l'exploitation ont été les suivantes pour l'exercice 1861 :

1° Produits divers	31,468 30
2° Produits du domaine	446,699 92
3° Recettes des exercices clos	71,350 81
4° Placements de fonds	1,371,621 54
5° Chemin de Ceinture	193,313 58
6° Solde de l'exercice précédent	173,179 04
Total	2,287,633 19
Y ajoutant les recettes propres de l'exploitation	119,994,102 99
On trouve une recette totale de	122,281,736 18

Voici maintenant le chiffre des dépenses autres que celles de l'exploitation proprement dite :

1° Subvention aux services extérieurs	1,008,394 76
2° Exercices clos	757,614 61
3° Services des emprunts	17,180,705 87
	18,946,715 24
Y ajoutant les dépenses d'exploitation	44,969,306 56
On trouve que la dépense totale s'élève à	63,916,021 80
Les recettes totales étant de	122,281,736 18
Il en ressort un excédant net de	58,365,714 38

La répartition de ce pro-

duit net, selon les règles ordinaires, aurait donné, déduction faite de 3 0/0 pour la réserve, ci.....	1,745,776 06
Un produit disponible de..	56,619,938 32
Mais, pour les causes énoncées au rapport, il a été créé une réserve extraordinaire de.....	4,500,000 »
Reste.....	52,119,938 32
qui permettent de distribuer aux 693,000 actions émises un dividende de 75 francs, ci	51,975,000 »
Reste à reporter sur 1862.	144,938 32

Nous pouvons, d'après ces données, contrôler les prévisions contenues dans nos précédents articles. (Voir le *Journal des chemins de fer* du 2 novembre 1861.)

Nous portions alors à 118 millions le produit probable de l'exercice 1861 ; il a atteint 120 millions, non compris les produits accessoires, et le revenu net a été de 75 millions. Il n'y a donc aucune exagération à prévoir que ce revenu net atteindra 78 millions en 1865, pour les 1,411 kilom. actuellement exploités. Les 200 kilomètres de Bourg à Besançon et de Chalon à Dôle donneront peut-être 10,000 francs net, ensemble 2 millions. Enfin les 7,500,000 fr. qui représentent les recettes des lignes de Genève se réduiront à environ 3,750,000 francs net, ce qui établirait les recettes de l'ancien réseau du Lyon-Méditerranée pour 1865 à environ 83,750,000 francs.

Le service des emprunts pour les 1,411 kilomètres exploités coûte un peu plus de 17 millions ; les 200 kilomètres à construire absorberont une annuité d'au moins 4 millions, et le service des emprunts de Genève montera à 3,500,000 francs, ensemble 24,500,000 francs; il resterait disponible 59 millions en nombres ronds.

Il est vraisemblable que les lignes du nouveau réseau se trouveront en exploitation au 1er janvier 1865 sur une longueur de 1,100 kilomètres environ estimés 460,000 francs par kilomètre, ce qui suppose une dépense d'environ 500 millions, représentés par une annuité de 28 millions 750,000 francs, plus les charges du Dauphiné, environ 2,200,000 francs, ensemble 31 millions en nombres ronds.

La recette moyenne des lignes du nouveau réseau exploitées en 1861 a été de 38,000 francs; c'est assez dire qu'elles en produiront au moins 40,000 en 1865: 717 kilomètres à 40,000 francs donnent une recette brute de 28,680,000 fr. et une recette nette d'au moins 14 millions.

Les 400 kilomètres qui seront livrés à l'exploitation d'ici à trois ans ne pourront guère, en revanche, donner plus de 10,000 francs net, soit 4 millions. Enfin l'ensemble des lignes du Dauphiné donnera vraisemblablement en 1865 4 millions net, ensemble 22 millions.

Il y aurait donc une insuffisance de 9 millions pour le service des intérêts.

Cette somme serait nécessairement prélevée sur les produits de l'ancien réseau, qui se trouveraient réduits à 50 millions net, plus environ 2 millions de recettes diverses, ensemble 52 millions.

Si l'on suppose que le nombre des actions en circulation sera dans ce temps-là d'environ 718,000, ces 52 millions donneraient un dividende d'environ 72 fr. 50 c. par action.

Auguste Vitu.

CHEMIN DE FER DE CETTE A MARSEILLE.

Nous recevons les lettres suivantes, avec prière de les publier.

« Paris le 1er mai 1862.

» Monsieur le rédacteur,

» M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration des chemins de fer du Midi, a jugé convenable de faire reproduire par toutes les feuilles publiques une longue lettre en faveur de son projet de chemin de fer de Cette à Marseille par le littoral. Il n'aura échappé à personne que la lettre dont il s'agit, bien qu'elle soit adressée à S. Exc. M. le ministre des travaux publics, a, en réalité, pour unique but d'agir sur l'opinion et de l'intéresser au succès des tentatives de la Compagnie du Midi. Il ne nous paraîtrait ni convenable ni même suffisamment respectueux de suivre le même détour. Au point où en est arrivée la discussion, M. le ministre des travaux publics n'en est plus à attendre de nouvelles lumières sur cette question épuisée; mais le public est plus facile à surprendre, et nous lui devons un dernier éclaircissement.

» Il est impossible de ne pas être frappé, à la lecture de la lettre de M. Pereire, du caractère personnel qu'elle affecte en mettant perpétuellement en scène la personne et les actes de M. Paulin Talabot, notre directeur général. Nous ne savons pas jusqu'à quel point la Compagnie du Midi se personnifie dans l'individualité de M. Pereire ; chez nous, la Compagnie est un être plus collectif, et son Conseil d'administration peut, suivant les circonstances, se faire représenter devant les pouvoirs publics par ses présidents ou par son directeur ; toutefois, et puisqu'on s'est efforcé d'établir nous ne savons quelle distinction entre le Conseil et le directeur, il nous appartient d'intervenir au débat.

» Nous n'aurons garde de suivre M. Pereire dans les points si nombreux auxquels il touche. M. Pereire aborde tour à tour la question des isthmes, celle de Gibraltar et du transit entre les deux mers, des correspondances avec l'Espagne, l'Italie, l'Archipel, Suez, l'extrême Orient, etc., etc., et tout cela à propos de la question de savoir si marchandises et voyageurs iront de Cette à Marseille sur les wagons du Midi ou sur ceux du chemin de la Méditerranée. Si la ligne passe sur le littoral, et si c'est M. Pereire qui l'exploite, tout est sauvé ; tout est compromis au contraire si la ligne passe à 20 kilomètres plus au nord et si c'est nous qui l'exploitons. La question entre le tracé par les *Saintes-Maries* et le tracé par *Lunel*, c'est la question du commerce du monde! Bien plus, si la Compagnie de la Méditerranée défend sa situation à Cette, c'est pour y établir *une muraille de la Chine!* Là où Dieu et M. Pereire créent un fleuve nous créons un étang. Pourquoi pas un marais! Que M. Pereire nous permette de le lui dire : de semblables exagérations ne sont pas dignes d'un esprit aussi pratique, aussi exact, aussi élevé que le sien. Il aurait dû laisser quelques métaphores, quelques lieux communs à glaner aux polémistes de seconde main.

» M. Pereire fait aussi son excursion dans les âges historiques ; il connaît l'état de la Gaule au temps de Jules César ; il rappelle les limites de la Narbonnaise et de l'Aquitaine, ce qui lui fournit un précédent irrésistible pour remanier le réseau des chemins de fer français. Le réseau de la Méditerranée embrasse 4,433 kilomètres! Quelle énormité ! Le réseau du Midi n'en a que 1,619! Quelle misère! Remanions tout cela. Rendons au réseau de l'Est (qui cependant ne songeait pas à mal), rendons surtout au réseau du Midi leurs frontières naturelles. Mais, monsieur Pereire, prenez-y garde! cette théorie des frontières naturelles ne gagne rien à sortir de l'ordre politique et des questions de nationalité. Appliquée aux conventions de 1857, elle devient une sorte de loi agraire à l'usage des chemins de fer. Ne craignez-vous pas que de puissants logiciens ne l'appliquent demain à votre champ ? Franchement, si M. Pereire ne s'était pas trouvé choqué du mot, nous serions tentés de répéter ici que de tels arguments ne sont pas sérieux.

» Ce qui l'est davantage, c'est l'imputation de monopole, si souvent reproduite dans la lettre de M. Pereire. Monopole simple! monopole double ! Nous avons déjà lu cela ailleurs; nous nous étonnons de le retrouver sous la plume du président d'une Compagnie de chemin de fer. Un régime rigoureusement limité par des tarifs, réglementé par un cahier des charges élaboré avec un soin si minutieux et déjà bien des fois retouché, sévèrement surveillé par l'administration, soumis à un contrôle permanent dont les Compagnies font elles-mêmes les frais, constamment discuté devant tous les tribunaux de l'empire ; un tel régime ne constitue pas un monopole : il se nomme concession, contrat, et contrat à titre onéreux.

» Et depuis quand d'ailleurs M. Pereire est-il ennemi à ce point du monopole en matière de transports? N'est-il pas permis de s'étonner qu'une Compagnie qui a su concentrer dans les mêmes mains le chemin et les canaux du Midi accuse de monopole celles qui ont presque partout à lutter contre des voies fluviales ou des canaux parallèles? Quels sont les canaux dont les droits ont été abaissés pour leur rendre la concurrence facile? Est-ce le canal du Midi? est-ce le canal latéral à la Garonne ? Non; ce sont les canaux de Bourgogne, du Centre, du Rhône au Rhin, d'Arles à Bouc, etc.; ce sont tous les canaux nos concurrents; voilà, sans parler du Rhône, de l'Yonne et de la Seine, ce qu'est notre monopole.

» Nous n'aurons pas de grands efforts à faire pour réfuter un calcul que nous prête M. Pereire. En offrant à l'Etat de placer les nouvelles lignes dans l'ancien réseau, nous voulons nous assurer, suivant lui, un intérêt de 15 0/0 des capitaux engagés dans ces lignes. Ici M. Pereire prête à M. le ministre des travaux publics d'étranges inadvertances. M. Pereire sait aussi bien que nous cependant à quelles conditions s'admettent de pareilles adjonctions à l'ancien réseau. Un semblable argument est peut-être bon pour le public; nous mettons M. Pereire au défi de le reproduire devant le comité consultatif des chemins de fer.

» M. Pereire nous raille de nous être laissé entraîné à sa suite, et d'avoir accumulé propositions sur propositions, chemin de fer sur chemin de fer. — Nous offrons, dit-il, d'exécuter 500 kilomètres qui coûteront 185 millions en échange des 160 kilomètres de la ligne littorale qui n'en coûtera que 40.

» M. Pereire équivoque. En échange des 160 kilomètres de la ligne littorale, qui coûteront,

non 40, mais 70 millions, nous présentons un tracé qui économise 61 kilomètres et 40 millions. Ce sont là les seuls termes exacts de comparaison, et c'est là ce qui établit la supériorité de notre tracé sur le sien.

» En dehors de cette question se pose, il est vrai, celle du réseau de l'Aveyron; mais elle se pose pour M. Pereire comme pour nous, et les 400 kilomètres de ce réseau, si le gouvernement jugeait convenable de nous en confier l'exécution totale ou partielle, ne seront ni plus longs ni plus chers pour la Méditerranée que pour le Midi.

» M. le président des chemins du Midi affecte dans toute cette discussion le rôle et l'attitude de représentant unique, de protecteur désintéressé des départements du Sud-Ouest, et cependant comment accueille-t-il nos propositions de tarif commun? Nous avons offert, par une déclaration publique, de faire jouir immédiatement le commerce du Sud-Ouest de tous les avantages de tarif qui pourront résulter de l'abréviation future; abréviation qui, en mettant tout au mieux, ne se réalisera pas avant trois ans. M. Pereire reste sourd à cette offre. — Pourquoi? — M. Pereire affirme cependant que l'intérêt public est sa principale préoccupation, et cette affirmation n'était pas inutile quand nous trouvions parmi les plus ardents à sa suite les spéculateurs en terrains qui rêvent la fondation d'une ville rivale de Marseille sur la plage déserte de Saint-Louis.

» Nous venons de prononcer le nom de Marseille, dont on s'efforce aussi, sans trop de succès, il est vrai, de provoquer les démonstrations. Certes, une ville que l'on aborde la main pleine de présents, surtout de promesses, doit être disposée à l'enthousiasme; et cependant nous ne pouvons qu'être frappés du silence et de la réserve de sa chambre de commerce. C'est que la solidarité des intérêts du commerce de Marseille et du chemin de fer de la Méditerranée ne date pas d'hier et ne repose pas sur une base fragile. Avant de prendre parti pour des projets plus hardis peut-être que solides, le commerce se demande s'il n'abandonnerait pas la proie pour l'ombre.

» En somme, de quoi s'agit-il?

» De donner satisfaction à des intérêts aujourd'hui vivement surexcités, et dont M. Pereire s'est composé un cortége passionné et tumultueux.

» Cette mission, nous sommes prêts à la remplir. S'agit-il d'abréviation de parcours? s'agit-il des chemins de l'Aveyron? nos soumissions sont déposées. Dès lors, quel motif de préférence la Compagnie du Midi peut-elle invoquer contre nous?

» M. Pereire sait son Béranger; nous savons notre la Fontaine: nous tenons à ne pas lui laisser mettre un pied chez nous.

» On fait grand bruit, il est vrai, du souterrain de la Nerthe, dont les dangers, après une épreuve de douze années, se révèlent si soudainement. Mais ici encore nous sommes seuls en situation, quand le gouvernement le prescrira, de sauvegarder l'intérêt public contre ce péril chimérique en dégageant par la ligne de Fuveau, Aix et Avignon, déjà aux trois-quarts concédée, non-seulement le souterrain, mais encore la chaîne de la Nerthe elle-même. C'est là la vraie et unique solution, et non l'expédient dérisoire et inutile qui reporterait jusqu'à Cette le grand transit de Marseille vers Lyon et Paris.

» C'est donc bien à tort qu'on se fait devant le public une arme offensive des intérêts généraux ou des convoitises locales qui en ont pris le masque. Nous ne pouvons reconnaître à M. Pereire le droit de se poser ainsi en arbitre, en protecteur, seul puissant, seul éclairé, des intérêts de la France méridionale. C'est au gouvernement seul qu'il appartient d'apprécier de son point de vue élevé et désintéressé ce que comportent les forces financières du pays, celles des compagnies de chemins de fer qui ont encore une si lourde tâche à remplir, et enfin ce qui appartient légitimement aux régions du Sud-Ouest dans la répartition la plus immédiate des grands travaux publics. Quand le gouvernement se sera prononcé, il nous trouvera prêts à seconder ses vues. Le gouvernement sait bien, et ce n'est pas la première fois qu'il en aura fait l'expérience, qu'aucun intérêt public ne nous a jamais trouvés indifférents. Nous l'avons dit à notre assemblée générale du 24 avril, et nous sommes heureux de l'occasion qui s'offre à nous de le répéter ici : si nous invoquons le respect des réseaux, si nous faisons valoir les droits qui résultent du contrat de 1857, nous en connaissons aussi, nous en acceptons toutes les obligations.

» Nous avons l'honneur, monsieur le rédacteur, etc., etc.

Les présidents du Conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée,

» *Signé :* A. Dassier, S. Dumont. »

« Paris, le 2 mai 1862.

» Monsieur le rédacteur,

» Je ne répondrai pas à la lettre que MM. Dassier et Dumont, présidents du chemin de la Méditerranée, viennent de publier pour réfuter celle que j'avais adressée à M. le ministre des travaux publics à l'occasion des attaques dont j'ai été l'objet pour la proposition faite par la Compagnie du Midi d'exécuter entièrement à ses frais un chemin de fer de Cette à Marseille. Je crois que les arguments que j'ai produits restent sans réfutation.

» Il ne me convient pas de faire descendre un débat qui touche à de si grands intérêts, à des questions personnelles. Je laisserai toujours aux « polémiques de seconde main » ces attaques que je ne qualifierai pas, et dont le bon goût du public fait toujours justice; mais je dois relever une insinuation méchante qui se traduit ainsi dans la lettre de ces Messieurs :

« M. Pereire affirme que l'intérêt public est » sa principale préoccupation, et cette affirmation n'était pas inutile quand nous trouvions » parmi les plus ardents *à sa suite, ces spéculateurs en terrains* qui rêvent la fondation » d'une ville rivale de marseille dans les déserts de la plage de Saint-Louis. »

» Or, je déclare que je ne possède ni directement ni indirectement, un seul mètre de terrain sur le parcours du chemin de Bordeaux à Cette que j'administre depuis dix ans, ni sur ceux de Cette à Marseille et de Montpellier à Rodez, que la Compagnie du Midi a soumissionnés depuis un an.

» M. Dumont qui ne préside pas seulement la Compagnie de la Méditerranée, mais aussi celle des Docks et Entrepôts de Marseille, a eu tort de parler de spéculation de terrains, car sur ces quais de Marseille, autour des nouveaux bassins qui « ont une superficie de 61 hectares, le vieux port n'en a que 29, » sa Compagnie « possède 182,053 mètres de terrains desservis, dit le rapport, par 3,000 mètres de » quais. »

» Cette circonstance explique plus qu'elle ne justifie cette prodigieuse prétention que j'extrais textuellement du dernier rapport présenté à la Compagnie de la Méditerranée.

« La Compagnie du Midi s'efforce de pénétrer dans une *région* qui a été le *berceau* du » chemin de fer de la Méditerranée, celle dont » la possession, si cette expression nous est » permise, est la plus ancienne et la moins » *discutable.* »

» Ce ne sont pas seulement les 3,000 mètres de quais, ni la ville de Marseille dont on revendique la possession, c'est la région tout entière, le berceau de ces messieurs.—Les choses étant ainsi entendues, c'est au gouvernement qu'il appartient d'aviser.

» Agréez, Monsieur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Émile Pereire.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Assemblée générale annuelle du 7 mai 1862.

Les actionnaires de la Compagnie générale des Eaux ont tenu leur assemblée annuelle mercredi dernier, à la salle Herz.

Le directeur de la Compagnie a donné lecture du rapport sur la situation des affaires de la Société pendant l'exercice 1861. Ce rapport constate une diminution dans les produits de l'exploitation, malgré l'augmentation toujours croissante des abonnements. Ce fait, qui paraît anormal au premier coup d'œil, a une cause toute naturelle. En effet, depuis que la Compagnie dessert les communes suburbaines annexées, elle est soumise à de nouvelles conditions de tarif qui ont réduit son prix d'abonnement d'une manière assez sensible et pesé d'autant sur ses recettes. Mais ce n'est là qu'un état transitoire, et le rapport estime que les produits croissants des abonnements, qui s'élèvent déjà à plus de 4 millions, compenseront largement les diminutions résultant de l'application du nouveau tarif.

On trouvera, du reste, dans le rapport que nous publierons en entier samedi prochain les détails les plus complets sur chacune des branches de cet important service d'alimentation publique, qui n'a pas cessé d'être en progrès.

On lira avec intérêt le traité passé entre la ville de Lyon et la Compagnie, qui rend définitif le service des eaux de la seconde ville de France par la Compagnie. Ce traité a été approuvé et ratifié par l'assemblée.

Le dividende pour l'exercice 1861, amoindri par les causes que nous venons d'indiquer, a été fixé à 14 fr. 75 c. par action. Il avait été de 17 fr. 75 c. en 1860. Sur les 14 fr. 75 c. formant le revenu de 1861, 14 fr. ont été payés en juillet et janvier dernier; il reste un solde de 75 centimes, qui sera payé avec le premier à-compte de 7 francs sur l'exercice 1862, à partir du 1er juillet prochain.

Les résolutions suivantes soumises à l'assemblée ont été votées à l'unanimité.

Première résolution.

L'assemblée générale approuve le rapport du Conseil d'administration et les comptes de recettes et dépenses pour l'exercice 1861, et conformément à la proposition du Conseil d'administration, fixe à 14 fr. 75 le dividende de 1861.

Les deux à-comptes déjà payés s'élevant à 14 fr. le complément, soit 0,75 c, sera payé le 1er juillet 1862, avec un à-compte de 7 francs par action, à valoir sur le dividende de 1862.

Deuxième résolution.

La résolution prise par l'assemblée générale, le 15 mars 1859, portant que la somme prélevée provisoirement sur le capital pendant la durée des travaux, lui sera remboursée dans une période de six années est annulée.

Le remboursement de la somme de 79,315 fr. 13 c. restant due à ce titre au capital, aura lieu immédiatement au moyen d'un prélèvement sur la somme produite au 31 décembre 1861, par l'accumulation des annuités de la réserve et de l'amortissement.

Le surplus, soit 30,548 fr. 30 c., restera au compte du fonds de réserve.

A partir de l'exercice 1862, et jusqu'au moment où le fonds de réserve aura atteint le chiffre de 1 million, les revenus des prélèvements annuels de 5 0/0 opérés sur les bénéfices, conformément aux statuts, seront affectés à la constitution du fonds de réserve et fonctionneront à intérêts composés.

Pendant la même période, le prélèvement annuel de 9,331 fr. 26 c., destiné à la formation du fonds d'amortissement, sera continué et fonctionnera aussi à intérêts composés.

Lorsque le fonds de réserve aura atteint le maximum statutaire d'un million, et, au plus tard, à partir de 1872, le fonds d'amortissement sera doté, chaque année, d'une annuité calculée de telle sorte que le capital employé dans les entreprises de la Compagnie soit amorti à l'expiration de chacune d'elles.

Troisième résolution.

L'assemblée générale approuve le traité conclu avec l'administration municipale de Lyon, dont il lui a été donné lecture et dont copie restera annexée au procès-verbal de la séance ; elle autorise le Conseil d'administration à traiter définitivement et lui donne tous les pouvoirs nécessaires à cet effet.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, l'assemblée générale décide que les trois dernières annuités à payer par la Compagnie du gaz de Lyon pendant les années 1864, 1865 et 1866, seront affectées, jusqu'à due concurrence, au paiement des dépenses mises à la charge de la Compagnie générale des Eaux par le traité passé avec la Compagnie de Lyon.

Quatrième résolution.

En vertu de l'article 22 des statuts, l'assemblée générale confirme la nomination faite par le Conseil d'administration de

MM. Rodolphe Hottinguer,
Galine, de Lyon.

Cinquième résolution.

L'assemblée générale procède au remplacement des trois membres du Conseil désignés par le sort, conformément à l'article 21 des statuts, et qui sont :

MM. de Richemont,
de Rostang,
Lhabitant.

F. Grimaud.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

Assemblée générale annuelle du 28 avril 1862.

La réunion des actionnaires de la Compagnie générale transatlantique, tenue le 28 avril dernier, avait pour objet spécial d'entendre la lecture du rapport sur les comptes de l'exercice 1861.

L'assemblée a approuvé ces comptes et les conclusions du rapport à l'unanimité.

Dans cette réunion, M. le président a fait connaître les dispositions de la convention du 17 février dernier, dont nous avons donné l'analyse dans notre numéro du 19 avril, et qui assure à la Compagnie une subvention de 310,000 francs pour voyage mensuel, soit 3,720,000 fr. par an en compensation des frais extraordinaires que lui avait occasionnés l'ouverture immédiate de la ligne des Antilles. L'assemblée a reçu cette communication avec satisfaction.

F. Grimaud.

L'EMPRUNT RUSSE.

Le succès de l'emprunt russe est un fait acquis ; la France, l'Angleterre, la Hollande et l'Allemagne l'ont souscrit et au delà, en proportion presque égale, dit-on.

Les souscriptions réunies dans ces quatre pays ont atteint 380 millions de francs ; le capital offert n'étant que de 252 millions, les souscripteurs subiront une réduction d'au moins 40 0/0.

Un pareil résultat est d'autant plus remarquable que le prix de l'emprunt avait été maintenu à un taux plus élevé.

E. Bonnaud.

LES CHARGES D'AGENTS DE CHANGE.

Un projet de loi des plus utiles et des plus urgents vient d'être présenté au Corps législatif ; nous en publions plus loin le texte avec l'exposé des motifs.

Il s'agit d'ajouter au Code de commerce un article qui autorise formellement les associations pour l'exploitation des charges d'agents de change. La loi va se trouver mise enfin d'accord avec les besoins et les mœurs. Le titulaire de la charge sera toutefois obligé de justifier qu'il possède au moins le quart du prix de l'office et le quart du cautionnement. C'est une garantie d'ordre public, pour éviter que les titulaires ne deviennent les simples prête-noms de bailleurs de fonds irresponsables.

F. Grimaud.

CHRONIQUE

CHEMIN DE MORIALMÉ A LA FRONTIÈRE. — On lit dans le *Journal de Charleroi* :

Hier a eu lieu, à Givet, l'inauguration du chemin de fer de Morialmé à la frontière, et celle du chemin de fer de Charleville à Givet, dont les travaux poursuivis simultanément ont été pour ainsi dire achevés le même jour. La jonction s'est faite sans bruit, c'est-à-dire sans le cérémonial usité à l'occasion de pareils événements. Les directeurs et ingénieurs des deux lignes se sont donné la main, et se sont ensuite séparés sans compliments ni toasts, comme s'il s'agissait de la chose la plus ordinaire.

Nos charbons ont commencé leur entrée en France de ce côté de la frontière, par dix wagons de 10,000 kilos, qui ont été généreusement donnés par la Compagnie de l'Est-Belge aux pauvres de Givet.

Pendant que cet événement s'accomplissait hier à Givet, à la même heure, à Vireux, une commission nommée par le ministre des travaux publics de France et composée de MM. Bommart, inspecteur général des ponts et chaussées ; Duméril, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et Couche, ingénieur en chef des mines, procédait à la reconnaissance et à la réception des travaux de raccordement établis à Vireux entre le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse et la ligne de Charleville à la frontière belge.

Le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, après une attente de plusieurs années, se trouve donc enfin raccordé aux grands réseaux français. Nous ne doutons pas qu'il en résulte pour cette Société un grand avantage par suite de l'extension que prendra nécessairement son trafic, qui pourra être dirigé directement vers le centre de la France.

L'exploitation pour le transport des voyageurs et des marchandises commencera le 28 de ce mois.

Nous annonçons là à nos lecteurs deux bonnes nouvelles et qui réjouiront tous les industriels du pays.

CHEMINS NAPOLITAINS. — *Correspondance particulière du* Constitutionnel. — Turin, 6 mai.— Hier, après une conférence qui a duré fort longtemps, les ministres des travaux publics et du commerce ont signé, à une heure très-avancée de la nuit, une convention avec MM. Landau, représentant de la maison Rothschild, et Amilhau, neveu et représentant de M. Talabot, pour la construction et l'exploitation des chemins de fer des provinces napolitaines. Il s'agit d'environ 1,000 kilomètres de chemins de fer qui doivent être achevés en six ans par la Société concessionnaire. L'affaire monte à environ 360 millions. L'Etat garantit un produit brut de 30,000 francs par kilomètre. En outre, il vend au prix de 44 millions la ligne d'Alexandrie à Voghera à la Société des chemins lombards, qui passe ce capital à la Société des chemins napolitains comme subvention de l'Etat.

La Société concessionnaire s'oblige, en outre, à défricher et à mettre dans le commerce une masse énorme de biens domaniaux des provinces napolitaines, restés jusqu'ici non-seulement stériles, mais onéreux pour le gouvernement.

CHEMINS BELGES. — Le service des voyageurs et des marchandises est définitivement établi entre la Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse et le chemin français des Ardennes.

— En suite d'arrangements pris entre le département des travaux publics et la compagnie du chemin de fer du Grand-Luxembourg, les transports de minérais en destination de Châtelineau, Couillet, Charleroi et Marchienne, sont effectués aux prix ci-après :

	Par 1,000 kil.
Au départ des stations de Guillaume-Luxembourg.....	9 fr. » c.
Au départ de la stat. de Sterpenich	7 60
— — de Messancy.	7 60
— — d'Athus.....	7 80

Les expéditions provenant des stations ci-dessus, en destination des stations du chemin de fer de l'Etat situées au delà de Marchienne, auront à supporter une taxe supplémentaire de 20 centimes par 1,000 kilogrammes et par demi-myriamètre.

CHEMINS ESPAGNOLS. — Le 22 mars a eu lieu la mise en adjudication publique de la concession du chemin de fer de Leon à Gijon ; aucune soumission n'a été présentée.

CHEMINS ALLEMANDS. — L'assemblée générale du chemin de fer de Taunus (Francfort Mayence) a résolu de négocier un emprunt de 4,200,000 fl., destiné en partie à rembourser un emprunt antérieurement conclu à 4 1/2 p. 100. C'est donc un commencement de réduction d'intérêt appliqué aux chemins de fer, opération rendue possible par la réserve que les compagnies allemandes ont apportée à leurs émissions d'emprunt, qui ne sont pas considérables et ne stipulent pas de prime de remboursement.

CHEMINS RUSSES. — Aux termes d'une ordonnance impériale récemment publiée à Saint-Pétersbourg, toutes les marchandises expédiées par le chemin de fer *Varsovie-Vienne* seront dore-

navant exemptées du droit de route nommé *drogoge*.

Ce droit s'élève, pour les marchandises à l'importation, à 18 copecs par poud, et à l'exportation, à 9 copecs par poud.

L'imposition susmentionnée continuera à être perçue pour les marchandises expédiées *par toutes les autres voies du pays*, tant par terre que par eau.

— La première section du chemin de fer de Moscou à Saratov, qui a coûté 9,200,0000 roubles argent, sera ouverte au mois d'août. Quand cette ligne sera terminée, la communication sera établie par chemin de fer entre la Néva et le Volga inférieur, du nord-est au sud-est, à travers la Russie.

— On organise un train-courrier à grande vitesse, entre Saint-Pétersbourg et Paris, qui ne s'arrêtera que dans les stations principales de ce long parcours.

— La maison Stieglitz et Cᵉ s'est définitivement chargée de la construction du chemin de fer de Kowno à Libau (Courlande).

TURQUIE. — On écrit de Constantinople que lord Hobert, le commissaire anglais pour l'emprunt, ne sera ici que dans le courant de la semaine prochaine. On n'attend plus que lui pour réunir la commission mixte et trancher enfin cette fameuse question du retrait du papier-monnaie dont la solution reste encore incertaine et qui cause, par cela même, toutes les perturbations de notre marché financier. Je maintiens ce que je vous ai toujours dit contre les bruits qui prêtent au gouvernement le projet de consolider le caimé, et je crois rester dans le vrai jusqu'au bout. Le sultan ne veut pas de cet expédient, il l'a formellement déclaré, et l'on s'occupera de trouver, pour éteindre cette dette flottante, un moyen plus conforme à la dignité du gouvernement et moins préjudiciable aux intérêts du public.

CRÉDIT FONCIER D'ITALIE. — On lit dans un journal :

M. Ballanti, député au parlement de Turin, a été chargé de traiter avec MM. Fremy, Bixio et Hailig, trois administrateurs délégués par le Crédit foncier de France, pour l'établissement d'une institution analogue à Turin. Ces trois délégués, qui ont traité avec M. Ballanti, ont présenté avant-hier au Conseil le rapport de leurs négociations. Le Conseil, par déférence pour le gouvernement italien, a voté tel quel le rapport, dont les conditions principales sont les suivantes :

1° Un seul Conseil d'administration siégeant en Italie et composé d'Italiens.

2° Il n'y aura pas de comité à Paris, bien qu'il y ait des fondateurs français. Ces derniers auront des réunions périodiques à Paris sur le pied suivant : voix consultative et droit d'instruction pour toutes les questions d'opportunité d'émission d'obligations et de placement annuel de fonds social. Chacun d'eux peut désigner dans le Conseil de Turin un fondé de pouvoirs ; mais son fondé de pouvoirs ne pourra en plus cumuler que deux mandats. Le capital social sera de 90 millions, et ce capital garantira à 5 0/0 un milliard huit cent millions d'obligations. Les crédits hypothécaires assureront par privilége le remboursement du Crédit foncier.

Ces conditions avec toutes leurs conséquences n'attendent que la ratification du ministère et du Parlement.

LES OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER EN ESPAGNE. — La reine d'Espagne, par un décret du 29 janvier 1862, a sanctionné la loi précédemment votée par les Cortès et relative aux émissions d'obligations par les entreprises concessionnaires de travaux publics.

L'article 1ᵉʳ de cette loi porte que les émissions d'obligations autorisées par l'article 4ᵉʳ de la loi du 11 juillet 1860 seront calculées sur le chiffre de la valeur amortissable et sur le taux de l'intérêt de ces obligations. Quand l'intérêt sera de 6 0/0, le total de l'amortissement ou valeur nominale ne pourra excéder le chiffre total du capital-actions réalisé ou de ce même capital augmenté de la subvention, si l'entreprise est subventionnée.

L'art. 2 décide que le chiffre de l'émission pourra être augmenté proportionnellement au taux d'intérêt, dans le cas où ce taux serait inférieur à 6 0/0. Mais le total des obligations à émettre ne pourra, même dans ce cas, dépasser le double du capital réalisé ou de ce capital augmenté de la subvention.

L'art. 3 stipule une réduction proportionnelle dans le nombre des obligations à émettre, lorsque le taux de l'intérêt sera supérieur à 6 0/0, sans toutefois que la présente loi ait un effet rétroactif. Cependant toute nouvelle émission sera soumise à la règle posée dans cet article.

L'art. 4 interdit pour l'avenir toute émission d'obligations dont l'amortissement ne pourrait s'effectuer au moyen des produits de l'entreprise dans le délai de la concession, et sans avoir recours au même moyen de crédit.

Tous les trois mois, aux termes de l'article 5, le gouvernement fera publier dans la *Gaceta* un état indiquant le nombre, la valeur nominale, le taux de l'intérêt des obligations émises, ainsi que le chiffre du capital réalisé et des subventions reçues par les diverses entreprises.

(*Journal des travaux publics.*)

— ANGLETERRE. — Au *meeting* annuel de l'Association pour la réforme financière de Liverpool, M. R. Jeffery a lu la lettre suivante, qui a été adressée par M. Cobden à M. Robertson, de Gladstone :

Mon cher Monsieur,

Je regrette de ne pouvoir accepter votre invitation d'assister au prochain *meeting* de votre Association pour la réforme financière, mais je prends la plume pour vous assurer de l'intérêt toujours aussi vif que je prends au but que vous vous proposez. Ce but est de demander la substitution, autant que cela est possible et praticable, des impôts directs aux impôts indirects, et de pousser le gouvernement dans la voie de l'économie des dépenses.

Je vous félicite du progrès accompli par la diminution des droits de douane et d'accise. Depuis la dissolution de la Ligue, c'est aux travaux de votre Société que nous sommes principalement redevables de l'attention soutenue donnée par le public à l'importance qu'il y aurait à supprimer ces droits de douane qui n'ont pas été établis dans un but protectionniste.

Je regrette de ne pouvoir vous offrir de félicitations sur les progrès de l'économie dans les dépenses du gouvernement. Au contraire, la prospérité produite par la suppression des entraves de notre commerce n'a fait que servir à une extravagance gouvernementale sans pareille; et dans certain sens les *free traders* peuvent être regardés comme responsables de ce gaspillage de la richesse nationale.

Nous sommes maintenant surpris par l'un de ces revers survenus dans notre fortune nationale, qui fait que l'attention se porte sur les dépenses du gouvernement. J'ai traversé jadis des périodes de cette nature, et l'expérience m'a appris que si nos efforts se concentrent alors sur une réduction du chiffre du budget, bien que nous puissions jusqu'à un certain point réussir, grâce à la pression de l'adversité, le budget s'accroîtra de nous veau quand le motif de la réduction aura disparu.

Pour produire des résultats durables, nous devons aller plus au fond des choses et réformer la politique qui fournit des prétextes à ces dépenses toujours croissantes. Nous avons, comme peuple, accompli l'une des plus grandes résolutions de l'histoire du monde par l'abandon de ces avantages dont nous étions depuis des siècles censés jouir par le monopole du commerce des colonies, et pourtant notre gouvernement se cramponne aux maximes qui réglaient nos relations avec les colonies en 1762.

Nous devons peser sur notre gouvernement pour qu'il tente de nous placer avec notre voisin le plus proche sur un pied tel qu'en temps de paix nous soyons au moins délivrés d'une rivalité coûteuse d'armements. Enfin nous devons insister avec non moins de persistance sur une révision de la loi internationale dans le but de la rendre simple et intelligible, en sorte que nous ne soyons pas entraînés jusqu'à la guerre et que nous ne subissions pas comme aujourd'hui, une perte de plusieurs millions de livres sterling parce qu'un capitaine de navire, sous quelque latitude lointaine, commet la faute bien pardonnable de mal interpréter Phillimore ou Wheaton.

Ces questions occupent l'attention publique aujourd'hui plus qu'elle ne le feront dans un an ou deux. S'il est vrai que dans notre pays il ne s'accomplisse d'importantes réformes qu'à l'aide de grandes calamités nationales, votre Association a au moins des droits à notre gratitude pour avoir fait sentinelle et avoir poussé le cri d'alarme pendant la longue période qu'il faudra appeler, je le crois bien, une prospérité trop confiante et trop insouciante. Cela, je l'espère, ne sera pas oublié dans la mesure de la confiance qu'à l'avenir le public vous accordera.

Je demeure votre tout dévoué, R. COBDEN.

PRODUITS MINÉRAUX A L'EXPOSITION DE 1862. — Cette classe, qui renferme les mines, les carrières, la métallurgie et les produits minéraux, à trois cent trente-quatre exposants. La Compagnie houillère d'Aberdare enverra des échantillons de ses charbons pour vapeur, de ses riches couches de 4 pieds et de 9 pieds; des houilles seront également envoyées de Ballylehane, Queen's County (Irlande) ; MM. Barber et Walker enverront des échantillons de celle de Nottinghamshire ; M. Barow, des houillères de Staveley, du charbon du Derbyshire ; MM. Brown et Jeffcock représenteront les houillères du Yorkshire ; MM. Brown et Rennie, le district du minerai de fer dit *Blackband* ; la fameuse Compagnie des fers de Butterley exposera une section d'une houillère d'Alfreton ; du *preserved coal* sera fourni par la *Crown Preserved Coal Company*. La Compagnie des fers de Parnley, près Leeds, MM. Archibald et fils, de Kilmarnock, l'honorable James Howard, MM. Renwick et Nicholson, la Compagnie houillère de Rhos, celle de Rhymney ; MM. Stephord et Evans, d'Aberdare, la Compagnie d'Ynisedwyn, celle d'Ystalyfera et plusieurs autres compagnies galloises, dont les noms sont aussi prononçables que ceux-là, figureront aussi parmi les exposants de cet utile minéral.

Le fer, le plomb, le cuivre et leurs minerais seront représentés par MM Woldhouse et Jeffcock, de Derby (pour le fer) ; MM. Williamson, de Denbigh (pour le plomb et le zinc). La Compagnie des cuivres de Wicklow envoie des pyrites de fer riches en soufre. Un comité local de Tavistock (Devon) a formé une belle collection de cuivre, d'étain, de plomb, de fer et autres minerais trouvés dans le Devon et le Cornouailles. Du Cardiganshire, viendront des minerais de plomb. La Compagnie des fers de Wearidale exhibera du fer, de l'acier et d'autres minéraux. Les maîtres de forges de Glasgow ont formé une collection complète des minerais de fer dits *Blackband* et autre minerais dont on fait les gueuses de fonte. La Compagnie de Sellerhill exhibera les minéraux dont on fait le fameux fer appelé *coldblast iron*. La Compagnie des fers de Parkside exposera le minerai d'hématite, avec une section faisant voir la stratification et les travaux de la mine. M. Mac-Call, de Limerick, a promis d'envoyer du fer magnétique, obtenu près de Limerick, et semblable en qualité à celui des belles mines de Suède. M. Wynn (M.-P.) enverra du fer spathique et autres minerais de fer des mines de Fawler Oxfordshire). La Compagnie des arsenics du Cornouailles oriental, une magnifique collection de ce poison minéral dans tous ses états et toutes ses variétés. Il y aura des minerais de zinc de Silvermines (Tipperary) ; le gouverneur, ainsi que la Compagnie des mineurs de cuivre d'Angleterre déploieront aussi les plus intéressants produits. Les Compagnies de Dowlais, de Butterley, de Low-Moor, et plusieurs maîtres de forge les plus importants montreront des échantillons de métal aux différentes périodes de sa fabrication.

Les carrières du Royaume-Uni seront représentées par de beaux et nombreux spécimens. Un obélisque monolithe de granit, de 25 pieds de haut, de la Compagnie des granits de Cheesering (Cornouailles), avec des fontaines à sa base, et destiné à être un souvenir de la grande exposition, occupera une place très-en vue dans le transept ; sur ses côtés seront inscrits les noms des villes et des pays représentés à cette grande collection de l'industrie du monde. Un autre obélisque de granit gris poli, de 30 pieds de haut, d'une forme très-élégante, sera aussi placé dans le transept, du côté britannique. Sa partie inférieure se déploie en décrivant une courbe pour rejoindre le piédestal ; ses côtés sont décorés d'espaces en creux semblables à des étoiles et de différentes lignes d'ornementation. Un beau monument, sculpté par MM. Steke et Cᵉ, de Bradford (Yorkshire), attestera le mérite des carrières de Bolton. MM. Kell et Cᵉ, de Gateshead, promettent des pierres meulières de dimensions colossales. La marquise de Londonderry envoie trois immenses blocs de pierre de Pershet et un modèle du port et de la ville de Seaham. Le duc de Northumberland exposera des échantillons de pierre de taille des carrières d'Alnwick, de Denwich, de Rothbury, de Harlow et de Thorngrafton. MM. Vint frères, près Leeds, doivent envoyer un bel obélisque en pierre taillé dans les carrières de Gazely. Des profondeurs des Blue John Caves, district du Peak, près Castleton, viendront des spécimens magnifiques de spath fluor. (Traduit du *Mining Journal.*)

HOUILLÈRES DE LA GRANDE-BRETAGNE. — Le nombre des houillères du Royaume-Uni est,

d'après les derniers comptes rendus, de 2,949, dont 2,020 en Angleterre,
443 dans le pays de Galles,
413 en Écosse,
73 en Irlande.

La quantité de houille qu'on en extrait annuellement est de 72 millions de tonnes. Pour les houillères d'Angleterre, elle se répartit ainsi :

	mines.	Quantité extraite en tonnes.
Northumberland et Durham,	283	16,000,000
Lancashire,	381	10,000,000 2/3
York,	383	8,000,000 1/3
Stafford et Worcestershire,	549	6,000,000 1/8
Derby, Nottingham, Leicester et Warwick;	205	5,000,000 2/5
Shropshire et Cheshire,	94	1,000,000 1/2
Gloucester, Somerset et Devon.	97	1,000,000 1/4
Cumberland,	28	1,000,000

Sur les 443 du pays de Galles :

81 mines des districts du nord ont donné		1,000,000	2/3
362	— sud —	9,000,000	1/2

La valeur estimée, sur les lieux d'extraction, est, pour le produit total de ces 2,949 mines, de 47 millions 1/4 de livres sterling. *(Engineer).*

LOCOMOTIVE A AIR CONDENSÉ. — Les essais faits à Saint-Pétersbourg avec la locomotive mise en mouvement par l'air condensé, inventée par M. Baranowski, ont obtenu le plus brillant résultat. Le dimanche 4/16 février, la dernière course publique d'essai a eu lieu en présence d'un public nombreux : elle a été accomplie de l'embarcadère du chemin de fer de Nicolaï à Saint-Pétersbourg avec un wagon rempli de voyageurs. La locomotive se compose d'une plate-forme avec un grand réservoir pour l'air comprimé, et une rangée de tuyaux superposés horizontalement, qui servent de conducteurs à l'air qui met la machine en mouvement. La vitesse ne laisse rien à désirer, car elle est de 30 jusqu'à 37 verstes par heure.

F. GRIMARD.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 8 mai 1862.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots		141,731,727 61
Numéraire dans les succursales		277,030,113 »
Effets échus hier à recevoir ce jour		615,014 83
Portefeuille de Paris, dont 59,705,951 fr. 01 c. provenant des succursales		260,365,240 98
Portefeuille des succursales, effets sur place		228,767,012 »
Avances sur lingots et monnaies		7,586,132 06
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales		2,299 000 »
Avances sur effets publics français		137,212 900 »
Avances sur effets publics français dans les succursales		9,905,900 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer		41,323,400 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales		22,076,900 »
Avances sur obligations du Crédit foncier		325,000 »
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales		255,000 »
Avances à l'État sur le traité du 30 juin 1858		30,000,000 »
Rentes de la réserve		12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles		29,676,140 26
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)		100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque		6,000,000 »
Immeubles des succursales		5,945,321 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales		1,414,756 18
Divers		19,276,265 29
		1,353,090,473 35

PASSIF.

Capital de la Banque		91,250,000 »
Capital nouveau		91,250,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)		2,316,503 57
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)		12,980,750 14
Réserve nouvelle		9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque		4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)		818,843,325 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales		6,055,631 81
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales		7,302,716 »
Compte courant du Trésor, créditeur		104,314,519 86
Comptes courants de Paris		159,519,074 78
Comptes courants dans les succursales		32,235,706 »
Dividendes à payer		965,950 75
Arrérage des valeurs transférées ou déposées		5,148,627 75
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales		12,245,254 36
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales		2,727,525 79
Divers		2,799,197 54
		1,353,090,473 35

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte CH. DE GERMINY.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 30 avril 1862.

ACTIF.

Espèces en caisse	2,985,819 31	
Espèces à la Banque	2,742,896 87	5,728,716 18
Matières or et argent		212,660 93
Portefeuille : Paris	41,483,172 01	
— Province	17,886,820 16	
— Etranger	6,613,260 05	65,983,252 22
Agences dans les colonies		7,188,813 90
Agences à l'étranger		18,450,884 98
Avances sur fonds publics et actions div.		6,569,254 28
Crédits sur connaissement et nantissem.		21,933,634 80
Correspond. : Province 4,555,558 50		
— Etranger 29 901,156 98		34,456,705 87
Comptes débiteurs des Sous-Comptoirs		2,371,114 11
Effets en souffrance. Exercice courant		162,342 25
Immeubles		530,427 27
Frais généraux		314,196 34
Divers		17,618 17
		160,928,628 »

PASSIF.

Capital		40,000,000 »
Réserve		8,137,357 83
Comptes courants d'espèces		31,954,797 51
Comptes courants d'escompte		2,155,326 37
Comptes créditeurs des Sous-Comptoirs :		
Capital	3,473,951 97	
Divers	1,131,474 97	4,605,430 94
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	9,849,838 09	
Par faillite du tribunal de commerce	352,059 59	10,201,897 68
Corresp. : Province	10,526,952 27	
— Etranger	29,261,712 62	39,788,564 89
Acceptations à payer		21,665,777 66
Rentrées, effets en souffrance. Exerc. clos.		27,349 19
Dividendes à payer		56,190 50
Profits et pertes		1,165,709 35
Divers		1,154,026 12
		160,928,628 »

Risques en cours au 30 avril 1862.

Effets à échoir restant en portefeuille	65,983,252 22
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	22,422,396 77
	88,405,648 99

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,
Hipp. BARSTA.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Situation au 30 avril 1862.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque	664,406 54	
Espèces en caisse	1,283,670 90	2,048,077 44
Effets remis à la caisse		816,420 71
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours.	20,058,880 55	
— de 31 à 60 —	19,660,333 89	
— de 61 à 105 —	11,077,561 84	
Etrangers	8,175,769 10	
Warrants	5,104,739 70	53,867,285 08
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragraphes 2 et 3)		2,000,000 »
Frais de premier établissement		124,983 71
Frais généraux		117,601 32
Comptes courants		3,309,190 65
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		306,200 60
Immeuble social		2,179,230 14
Versement à faire non appelé :		
1re émission	30,000,000 »	
Actions à émettre	20,000,000 »	50,000,000 »
		124,429,027 65

PASSIF.

Capital : émis	40,000,000 »	
— à émettre	20,000,000 »	60,000,000 »
Solde d'immeuble à payer		600,000 »
Comptes de dépôts :		
3 0/0 à 3 jours de vue	23,569,126 80	
Comptes courants (escompte et espèces)	37,350,412 29	60,919,539 09
Acceptations et effets divers à payer		423,353 25
Profits et pertes		642,122 97
Réescompte du dernier semestre		168,515 »
Intérêts et dividendes à payer, solde de 1859 et 1860		17,459 07
Intérêts et dividendes à payer, 1er semestre 1861		16,435 »
Intérêts et dividendes à payer, 2e semestre 1861		480,000 »
Fonds de réserve		1,159,603 27
		124,429,027 65
Effets à échoir en portefeuille		63,867,285 08
Effets à échoir en circulation avec l'endossement de la Société		19,498,454 04
		83,365,739 12

Certifié conforme aux écritures :

Le sénateur président,
Le marquis G. D'AUDIFFRET.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

Bilan au 30 avril 1862.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	193,721 66	
Espèces à la Banque de France	282,520 75	
Espèces à la Société générale de Crédit industriel et commercial	14,149 70	490,392 11
Actions : 375 francs par action non appelés		15,000,000 »
Portefeuille		5,063,334 40
Nantissements :		
Marchandises	31,505,492 66	
Valeurs et titres divers	15,552,577 91	47,058,070 57
Frais de constitution, émission, 1er établissement		190,000 »
Agences		42,046 85
Frais généraux		38,073 95
Comptes courants. Débiteurs		1,100,419 59
Divers		21,543 80
		69,009,921 27

PASSIF.

Capital		20,000,000 »
Créditeurs :		
Marchandises	31,505,492 66	
Valeurs et titres divers	15,552,577 91	47,058,070 57
Réserve statutaire. 1er semestre 1861		53,455 13
Dividende restant à payer, 1er semestre 1861		30,000 »
Réescompte du portefeuille, 2e sem.		41,168 20
Comptes courants. Créditeurs		1,232,805 74

Profits et pertes :		
Report du 31 décembre 1861	360,305 30	
Solde nouveau	233,322 38	593,627 68
Divers		793 95
		69,009,921 27

Opérations en cours au 30 avril 1862.

Avances :	
Sur nantissement de marchandises	21,834,153 61
Sur nantissement de valeurs et titres divers	7,330,314 40
Total	29,156,468 01
Effets à échoir restant en portefeuille,	5,063,334 40
Effets en circulation avec l'endossement du Sous-Comptoir	23,091,133 61
Total égal	29,154,468 01

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur, A. Isoard.

MARCHÉ INDUSTRIEL

La semaine a été assez calme: il ne s'est produit que quelques mouvements insignifiants.

Sur certaines valeurs, les transactions sont moins faciles que la semaine dernière.

Les actions des petites voitures ont été cotées au plus haut 70 fr. 25, pour retomber en clôture à 69 fr. 75.

Le marché sur cette valeur est très-animé à terme et au comptant. On voit généralement des cours plus élevés encore sur ces actions dès que la conclusion du traité avec la ville sera un fait certain.

La Compagnie Immobilière de Paris est cotée 145 fr. sans grande variation; et les obligations à 272 50.

Les Docks et Entrepôts de Marseille sont bien tenus à 540 fr.

Les Messageries impériales restent demandées à 680 fr.

Un vif mouvement de hausse a porté les actions du Sous-Comptoir des Entrepreneurs à 112 fr. 50.

On voit encore de la hausse sur cette valeur.

Les Ports de Marseille sont faibles à 305 fr.

Les Gaz de Marseille sont toujours bien tenus à 330 fr. On attend impatiemment la prochaine assemblée générale et l'annonce du dividende.

La caisse Mirès obtient toujours les honneurs du marché ; les demandes ne se ralentissent pas, et sans les réalisations de bénéfices, on coterait dès à présent des cours bien plus élevés. Cette valeur, après avoir fléchi à 150 fr., ferme à 155 demandés.

Les Omnibus de Londres ont été cotés cette semaine 80 fr. Cette hausse provient du rachat des titres qui avait été vendus comme titres au porteur. Il ne faut pas oublier que les agents de change ne négocient pas les titres nominatifs. Le dernier cours est 60 fr.

Les actions de la canalisation de l'Ebre restent à leur cours nominal de 135 fr.

Le Crédit mobilier espagnol a rétrogradé à 510 fr. Il ne faut attribuer ce mouvement de recul qu'à des réalisations. Le dernier cours est 543 fr. 75.

Affaires nulles sur les actions du chemin de fer de Nassau.

Le Comptoir Bonnard reste coté invariablement à 37 fr. 50.

Les autres valeurs sont généralement fermes, quoique le mouvement d'affaires soit peu animé.

N. Dentzebaud.

BOURSES ÉTRANGÈRES

On croit à Turin à des progrès prochain et marqués dans l'unification de la dette, qui, réglementée depuis un an bientôt, est cependant loin d'être accomplie. Beaucoup de titres napolitains sont encore en dehors de l'ensemble du 5 p. 0/0 italien. Il faudra il est vrai un événement politique bien grave pour que l'opinion dont nous parlons soit justifiée ; aussi nous bornons-nous à la constater.

En Autriche, on marche ou l'on croit marcher vers une solution. La troisième commission des finances a pris un moyen ferme entre le projet de M. de Plener et celui de la commission du Reichsrath ; le privilége de la Banque ne sera renouvelé que pour dix ans, et à un prix qui sera avantageux à l'Etat. Reste à savoir ce que penseront de cette combinaison les actionnaires de la Banque, déjà peu enthousiasmés du projet Plener. La Bourse accompte néanmoins les projets du gouvernement ; les actions du Crédit mobilier autrichien sont très-demandées, et le cours du change est moins élevé.

La Bourse de Madrid est assez nulle. Il lui manque évidemment le règlement de la passive et des autres dettes en souffrance.

E. Bonnaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Je n'ai rien d'important à vous signaler. En dehors de l'Exposition, rien ne vit, rien n'existe. La détresse de nos centres manufacturiers augmente de jour en jour; le marché financier regorge d'argent sans emploi, ce qui invite tous les pays étrangers qui se trouvent à court à emprunter sur notre place. Si l'activité renaissait soudain, ne trouverait-on pas que l'on prêtera imprudemment d'aussi fortes sommes sur les comptes courants disponibles du commerce et de l'industrie ?

Le Stock Exchange répondrait peut-être que la stagnation durera encore longtemps. Cependant depuis quelques jours, on parle vaguement d'un événement possible qui changera brusquement la face des choses : on dit que peut-être il y aura pendant quelque temps suspension d'hostilité entre les deux fédérations américaines, et que pendant ce temps d'armistice, les ports seraient ouverts. Qu'y a-t-il de fondé dans cet espoir ? Je ne puis le dire, mais on a déjà un peu de baisse sur les cotons, ce qui est un symptôme assez significatif.

En attendant, les efforts gigantesques, tentés par nos sociétés cotonnières, commencent à porter leurs fruits. On s'attend à une magnifique récolte dans l'Inde ; on a été chercher des approvisionnements dans des pays jusqu'ici fort peu habitués à trouver une richesse dans ce frêle arbuste. La Société algérienne se montre pleine de confiance dans l'avenir. La France ne s'associera-t-elle pas à cette œuvre d'affranchissement, à cette libération de l'ancien monde ?

Quant à l'Exposition, ce qu'on peut en entrevoir dans un indispensable chaos témoigne de l'espace parcouru dans la voie du progrès par les nations civilisées. On arrive à la simplification; les rapports nouveaux découverts entre diverses sciences, la délicatesse de la main-d'œuvre en toutes choses ont permis de construire des machines d'une légèreté surprenante avec une force incroyable. Peu de volume, peu de poids mort, tel est le problème que l'on a évidemment cherché à résoudre et qui est presque résolu. Je ne vous en parlerai qu'au point de vue de l'industrie des transports, parce que je crois que la conséquence de ce progrès, c'est l'abaissement des tarifs par la réduction simultanée du coût du matériel, de la consommation du combustible et des dépenses d'entretien.

Nos fonds se maintiennent par le fait des achats pour compte de la Cour de chancellerie. Les valeurs étrangères sont généralement demandées, sans grandes affaires. L'emprunt italien jouit, depuis quelques jours, d'une faveur marquée, qui a causé le délaissement de l'emprunt turc et de l'emprunt égyptien ; cependant ces fonds sont en excellentes mains.

W. Burn.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — Les affaires en farines de consommation restent toujours dans la même situation, sans entrain dans la vente. La meunerie tient ses prix de 60 à 64 francs le sac de 157 kilogrammes, suivant qualité.

Les déclarations à la Caisse de service indiquent les prix extrêmes de 60 à 66 francs.

Blés. — Les offres de la culture sont peut-être moins rares que la semaine dernière ; néanmoins elles sont encore assez restreintes.

Mais la meunerie est tellement décidée à s'abstenir, si elle ne peut obtenir de la baisse, que les transactions ne s'entament qu'avec 50 centimes de réfraction sur les bons blés, et 1 franc par sac sur les qualités ordinaires et inférieures.

Ces dernières sont, du reste, délaissées.

Les blés de choix sont fort rares et tenus toujours de 39 à 40 francs ; les premières qualités s'obtiennent de 37 fr 50 à 38 fr. 50 ; les bonnes sortes de 36 fr. 50 à 37 francs, et les échantillons qui s'éloignent de ces catégories sont délaissés.

En blés de commerce, les offres ne sont pas nombreuses ; on voit encore quelques échantillons de Montereau et de la ligne de Bourgogne tenus de 36 fr. 50 à 37 fr. 50.

La meunerie ne voudrait payer les meilleures sortes que 36 francs.

En blés de Lorraine, quelques lots de magasin se céderaient aussi de 36 fr. 50 à 37 francs.

Quelques blés de Chartres, de qualités très-ordinaires, avaient vendeurs de 35 fr. 50 à 36 francs.

En blés exotiques, on offrait des blés blancs Richelles à 42 francs ; il n'y aurait eu preneurs qu'à 41 francs. Ces qualités ne laissent rien à désirer.

Seigles. — Le seigle est moins demandé, et on trouve difficilement placement à 23 francs les 115 kilogrammes.

Orges. — Les orges sont toujours sans variation, de 15 50 à 18 fr. les 100 kilog., selon qualité.

Avoines. — Bien que les offres d'avoine soient encore assez abondantes, nous devons constater une hausse de 75 c. à 1 fr. par sac de 150 kilog. depuis la semaine dernière.

Les avoines de choix ont trouvé preneurs aujourd'hui, par petites parties, à 31 fr. 50; les premières qualités de Beauce et de Brie, de 30 50 à 31 ; les avoines de Champagne, 30, et les avoines légères, de 29 à 29 50.

Dans ces conditions il s'est traité passablement d'affaires.

Issues. — 50 c. de hausse sur les sons ; plus de rareté.

Son seul, 16 50 à 16 fr.; dito, par petits lots, 17. — Recoupettes fines, 14 50 à 15 ; dito, ordinaires, 14 50. — Remoulage ordinaire, 16 ; dito, blanc, 16 50 à 17 ; dito dito extra, 18 50 à 20 50. — Son seul à la mesure (les 325 litres), 12 à 12 50 ; dito, par petits lots, 13 50.

Issues de riz, 13 fr.

LAINES. — Les laines de moutons gras dont nous avons parlé dans notre précédente revue ont continué de se vendre avec assez d'entrain cette semaine dans les prix de 1 fr à 1 50 le demi-kilog. On ne manifeste pas en culture un grand désir d'écouler promptement.

Pour voir l'article laines nouvelles prendre un grand développement, il faut attendre encore quinze jours à trois semaines, c'est-à-dire l'époque à laquelle la tonte deviendra à peu près générale.

Nous apprenons que dans la Brie on offre, par anticipation, de 1 fr. à 1 05 le demi-kilog. pour les laines en suint, à prendre au lieu de production.

Les prix payés accusent une diminution assez sensible sur les cours de l'an dernier.

On nous écrit d'Arles-sur-Rhône qu'on a traité sur cette place quelques mille toisons de 3 fr. à 4 75 pièce, ce qui établit une baisse de 15 à 18 0/0 sur les cours de l'an dernier, bien que les laines soient bonnes et légères.

On nous écrit de Londres que le chiffre des laines arrivées dans cette ville pour les enchères prochaines, dont l'ouverture n'est pas encore fixée, est de 91,176 balles.

GRAINES FOURRAGÈRES. — La température dont nous jouissons depuis quelque temps a pour ainsi dire arrêté complétement la vente des graines fourragères, qui se serait sans doute prolongée encore quelques semaines, si nous avions eu des pluies.

Malgré la nullité des ventes, les prix sont sans variation et l'on n'offre pas de marchandises des pays de production. On continue de coter à Paris :

Trèfles violets de 100 à 103 fr. pour les qualités de choix, et 95 à 100 fr. pour les secondes.

Trèfles incarnats (de l'an dernier), de 55 à 68 fr., suivant mérite.

Trèfles blancs de 125 à 140 fr., suivant qualité.

Luzernes de Provence, très-rares, de 108 à 110 fr., en premières qualités, et de 100 à 106 fr., en deuxièmes ; luzerne de Poitou de 80 à 84 fr., sans changement.

Cette dernière graine est cependant encore un peu demandée.

HUILES ET GRAINES OLÉAGINEUSES. — Le cours des huiles n'a pas varié la semaine dernière ; les prix cependant ont été fermes, surtout pour le disponible qui a continué d'être rare.

On a coté :

Disponible, 118 50; courant, 118 50; mai et juin, 115; juillet et août, 109 50; quatre mois d'été, 112; quatre derniers, 107 fr.

Les nouvelles des colzas en terre sont bonnes, pour la plupart; cependant, dans quelques départements voisins de Paris, on se plaint des ravages du puceron, sur la fleur de la plante.

On nous écrit de Lyon, 3 mai :

Nos cours de l'huile de colzas se sont, cette semaine, maintenus très-fermes. Ils sont aujourd'hui :

Disponible et courant, 125 fr., tenus; mois d'été sans cours; quatre derniers, 115, tenus; 114 50, demandés. — Ravisons de Marseille : disponibles, 100 fr., fait; six derniers, 98, faits.

VINS. — Le temps s'est définitivement mis au beau, aussi les affaires sont-elles calmes depuis une quinzaine à Bercy et à l'Entrepôt.

Cependant quelques ventes ont eu lieu sur les vins de la Loire et de la Touraine. Les prix ont une tendance à la baisse.

Les nouvelles des vignobles sont excellentes; les détenteurs diminuent leurs prétentions en prévision d'une abondante et précoce récolte.

BOIS — La stagnation des affaires en bois se prolonge. Bien des exploitants ne vendent pas ou on leur offre des prix impossibles. Les marchands, principalement de Paris, qui ont sur leurs chantiers des approvisionnements qu'ils n'écoulent pas, se plaignent d'avoir payé trop cher la marchandise fabriquée. En un mot, il y a un malaise très-grand.

On obtiendrait, en bon ordinaire, l'échantillon 210 francs; l'ordinaire à 190 ou 195 et l'entrevous à 145 francs sur le canal de la Marne. — En général, on n'est pas embarrassé des beaux lots, mais les bois mal faits ou mal assortis n'ont preneurs à aucun prix; tandis que les lots bien composés en longueurs et en membrures sont, au contraire, toujours bien tenus, par la raison qu'ils seront d'un placement très-facile dès qu'il y aura une légère reprise d'affaires.

La belle charpente, même en bois de fortes dimensions, se trouve délaissée comme le reste. On cite des offres de petits bois et bois moyens, sur la place de Paris, à des conditions ruineuses, et encore les acheteurs ne se décident pas à en profiter.

Le hêtre et le frêne sont aussi sans demande. L'ébénisterie, privée de commandes pour l'exportation, depuis la guerre d'Amérique, ne renouvelle pas ses approvisionnements. (*Echo agricole.*)

MÉTAUX. — *Cuivre.* — Les affaires se traînent péniblement; on ne cite que des transactions insignifiantes amenées par les besoins du jour. En Chili, on a acheté à 225 fr., et on ne veut plus payer que 220 à 222 50. Les cuivres des Lacs-Supérieurs sont offerts à 250, ceux d'Australie à 235 et 242 50 sans trouver preneurs. Minerai de Corocoro, 230. — Les arrivages de cuivre fabriqué nuisent considérablement aux usines françaises, qui ne peuvent lutter contre la concurrence anglaise; on dit même qu'un usinier va transporter ailleurs sa fabrication, renonçant à une lutte plus longue dans le Nord, où les usines accumulées reçoivent plus immédiatement l'action des importations anglaises.

Étain. — Les étains anglais ont baissé de 75 fr. par tonne, ce qui porte le prix à 202 50 à Paris. Les sortes des Détroits et de Batavia n'ont pas été aussi affectées de cette baisse qu'on aurait pu le supposer; les Détroits restent à la parité de 297 50, et les Batavia à 325 fr. les 100 kilog.

Plomb. — Cote nominale à 52 fr. à Paris; au Havre, 51 fr. à l'acquitté.

Zinc. — Les acheteurs sont rares, la spéculation n'ose pas s'aventurer au prix actuel, et la consommation n'achète qu'au jour le jour. Zinc brut de Silésie, 48 à 48 50. La demande s'est améliorée pour le zinc laminé dont le prix reste ferme de 62 50 à 65.

(*Ancre de Saint-Dizier.*)

N. DESTRIBAUD.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 30 avril 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.	
Au 31 décembre 1861....	288,006,064 »
Du 1er janvier au 31 mars 1862.....	21,665,600 »
Du 1er au 30 avril.....	9,387,900 »
PRÊTS COMMUNAUX.	
Au 31 décembre 1861....	44,071,130 12
Du 1er janvier au 31 mars 1862.....	15,143,858 31
Du 1er au 30 avril.....	2,647,969 12
Total.....	380,922,521 55
A déduire :	
Remboursements anticipés.	28,183,094 72
Reste....fr.	352,739,426 83

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

12 mai. — **Chemins du Sud de l'Autriche, Lombard-vénitiens et de l'Italie centrale.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

14 mai. — **Mines et fonderies de zinc de la Silésie.** — A 3 heures, au siége de la Société, à Breslau.

15/27 mai. — **Chemins russes.** — A 1 heure, à Saint-Pétersbourg.

15 mai. — **Crédit mobilier espagnol.** — A 1 heure, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

17 mai. — **Chemins du Dauphiné.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

19 mai. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — A midi, au palais Salamanca, à Madrid.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 23 au 29 avril	1706	1.319.868 99	773 65	1698	1.247.573 05	734 73	5.29	» »	11.981 50	590 »
Orléans*	23 — 29 — ...	1475	1.223.5.9 04	829 45	1475	1.371.513 11	929 84	» »	10.79	13.555 10	1295 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	23 — 29 — ...	1411	2.301.551 10	1.631 14	1411	2.205.269 20	1.562 91	4.37	» »	27 534 80	1143 75
Ouest*	23 — 29 — ...	1213	986.622 05	813 40	1213	989.385 10	814 75	» »	» 15	12 461 20	545 »
Nord*	23 — 29 — ...	967	1.250.482 32	1.292 47	967	1.131.449 49	1.170 06	8.75	» »	20.257 07	1042 50
Midi*	23 — 29 — ...	798	616 652 93	772 75	798	507.564 96	636 04	21.60	» »	12 415 04	826 25
Lyon a Genève*	23 — 29 — ...	231	134.625 09	580 19	231	134.816 24	585 62	» »	» 58	8.304 18	367 50
Ardennes*	23 — 29 — ...	266	97.812 86	367 71	165	70.668 64	430 68	» »	17.17	7.193 54	447 50
Dauphiné*	23 — 29 — ...	134	66.091 »	497 09	134	61.001 67	455 23	9.49	» »	6.934 82	500 »
Bességes a Alais*	23 — 29 — ...	33	30.337 75	919 32	33	29.897 75	905 90	1.47	» »	15.449 21	917 50
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	23 — 29 — ...	1937	1.277.900 55	660 07	1967	1.188.234 80	636 41	3.59	» »	10.384 31	582 50
Autrichiens	23 — 29 — ...	1324	865.100 » »	653 49	1324	905.607 50	684 09	» » »	4.47	10.336 80	526 25
Madrid a Saragosse et a Alicante — Madrid a Alicante	23 — 29 — ...	482	292.090 91	607 87	482	319.097 82	663 28	» »	8.36	9.739 98	550 »
Madrid a Saragosse et a Alicante — Alcazar a Ciudad	23 — 29 — ...	114	28.535 51	250 31	114	20.488 40	179 72	39.27	» »	»	»
Madrid a Saragosse et a Alicante — Madrid a Jadraque	23 — 29 — ...	104	35.812 52	343 58	104	28.814 70	281 77	21.28	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	23 — 29 — ...	308	196.007 95	272 70	183	57.869 49	316 22	17.80	» »	5.130 03	347 50
Nord de l'Espagne	23 — 29 — ...	308	152.092 33	396 58	308	110.665 65	359 30	10 03	» »	5.739 19	470 »
Central suisse	23 — 29 — ...	262	135.656 19	517 77	262	122.090 07	468 33	10.55	» »	9.857 36	490 »
Victor-Emmanuel	23 — 29 — ...	214	148.713 59	694 93	214	130.756 75	639 05	8.75	» »	9.974 95	371 25
Saragosse a Pampelune	23 — 29 — ...	170	59.590 21	277 02	»	»	»	»	»	4.033 92	400 »
Séville-Xérès-Cadix	9 — 15 — ...	160	81.492 05	509 32	160	78.073 91	487 95	4.51	» »	6.191 13	430 »
Ouest suisse	23 — 29 — ...	150	62.084 94	413 90	150	55.706 75	371 77	11.33	» »	5.569 11	185 »
Cordoue a Séville	9 — 15 — ...	131	60 021 60	458 18	131	40.340 85	307 93	48.78	» »	4.008 85	»
Guillaume-Luxembourg	16 — 22 — ...	89	25.650 59	288 21	52	12.176 37	234 15	23.09	»	4.053 71	252 50
Portugais	— 22 — ...	75	10 804 75	144 80	»	»	»	»	»	»	380 »

* Prélèvement fait de l'impôt sur

F. GRIMAUD.

23 mai. — **Manufacture de glaces d'Aix-la-Chapelle.** — A 11 heures, au bureau de la Société, à Aix-la-Chapelle.

24 mai. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — A midi, assemblée générale annuelle et assemblée générale extraordinaire, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, à Madrid.

24 mai. — **Chemins du nord de l'Espagne.** — A 1 heure, assemblée ordinaire; à 3 heures, assemblée extraordinaire, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

24 mai. — **Chemin de Hainaut et Flandres.** — A midi, salle Kevers, rue du Parchemin, à Bruxelles.

26 mai. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — A 1 heure, au siége social, calle Fuencarral, 2, à Madrid.

26 mai. — **Mines et fonderies de cuivre du Rhin.** — A 11 heures, chez M. Eglinger, notaire, à Cologne.

26 mai. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — A 11 heures, à l'hôtel de la Société générale, à Bruxelles.

27 mai. — **Chemins autrichiens.** — Au siége de la Société, à Vienne, Minoritenplatz, 42.

28 mai. — **Chemin franco-suisse.** — A 9 heures, à l'hôtel de ville de Neufchâtel (Suisse).

29 mai. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — A midi, au siége social, à Madrid.

30 mai. — **Mines de la Grand'Combe.** — A 3 heures, rue de la Chaussée-d'Antin, 59.

31 mai. — **Crédit en Espagne.** — A 1 heure, à Madrid, au siége de la Compagnie.

2 juin. — **Messageries impériales.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er mai. — **Société de Crédit industriel et commercial.** — 6 francs par action libérée de 125 fr.

1er mai. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — 55 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déduire, 62 c.

1er mai. — **Chemins de l'Est.** — 20 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déduire, 40 c.

1er mai. — **Sous-comptoir du commerce et de l'industrie.** — 5 francs par action, solde du dividende 1861.

1er mai. — **Forges et chantiers de la Méditerranée.** — 45 francs par action, solde du dividende 1861.

2 mai. — **Société des mines et chemin de Carmaux.** — 8 fr. par action, solde du dividende de 1861. Impôt à déduire, 25 c.

10 mai. — **Vieille-Montagne.** — 20 francs par action, dividende 1861; paiement de la première moitié, soit 10 francs par action.

15 mai. — **Chemins du sud de l'Autriche, de la Lombardie et de l'Italie centrale.** — 22 francs par action, solde du dividende 1861.

1er juillet. — **Chemin de l'Est de Bavière.** — 2 fl. 42 kr. par action libérée de 60 florins.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

A partir du 10 juin. — **Chemin d'Orléans.** — Emission de 300,000 actions nouvelles; souscription réservée aux porteurs d'actions anciennes.

APPELS DE FONDS.

1er au 15 juillet. — **Canal de Suez.** — Appel de 100 francs par action.

REMBOURSEMENTS.

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations foncières et communales sorties au tirage du 22 mars.

1er mai. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 22 avril.

1er juillet. — **Chemin d'Orléans.** — Remboursement des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril.

1er juillet. — **Chemins du Midi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 20 avril.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu la demande formée par les sieurs Félix Marcellie et Théodore Malpel à l'effet d'être autorisés à établir et à exploiter à Toulouse un magasin général avec salle de ventes publiques ;

Vu le plan produit à l'appui de la demande ;

Vu les avis émis relativement à cette demande par la chambre et le tribunal de commerce de Toulouse et par M. le préfet de la Haute-Garonne ;

Vu les lois des 28 mai 1858 et les décrets des 12 mars 1859, 8 mai et 29 juin 1861 ;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du conseil d'Etat entendue,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les sieurs Félix Marcellie et Théodore Malpel sont autorisés à établir et à exploiter à Toulouse, conformément aux lois du 28 mai 1858 et aux décrets des 12 mars 1859, 8 mai et 29 juin 1861, un magasin général avec salle de ventes publiques, dans les bâtiments figurés au plan ci-dessus visé et qui restera annexé au présent décret.

Art. 2. Ils devront, avant d'user de la présente autorisation, fournir pour la garantie de leur gestion un cautionnement de 25,000 fr., dont le montant sera versé en espèces à la caisse des dépôts et consignations, conformément à l'article 2 du décret du 12 mars 1859 susvisé.

Le chiffre de ce cautionnement pourra être élevé ultérieurement jusqu'à 50,000 fr., la chambre, le tribunal de commerce et les pétitionnaires entendus.

Art. 3. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois* et inséré au *Moniteur*.

Fait au palais des Tuileries, le 26 avril 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. Rouher.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Sire,

La loi du 1er août 1860, les décrets des 1er août et 29 décembre de la même année, rendus par Votre Majesté en vertu du sénatus-consulte du 12 juin 1860, enfin les lois des 29 juin et 2 juillet 1861 ont ajouté au réseau des chemins de fer de l'Empire trente-cinq lignes nouvelles réparties entre trente-huit départements et comprenant une longueur totale de 1,700 kilomètres. Ces lignes, dont quelques-unes ont pour but de rattacher au territoire français les départements récemment annexés, mais dont la majeure partie est destinée à remplir les vues exprimées par Votre Majesté dans sa lettre du 5 janvier 1860, n'ont été jusqu'ici l'objet d'aucune concession.

Sur plusieurs d'entre elles, le gouvernement a entrepris les travaux dans les limites de la loi de 1842, ainsi que l'y autorisaient les lois que je viens de mentionner. Pour d'autres, au contraire, il a cru devoir en réserver l'exécution à l'industrie privée, moyennant une subvention de l'Etat ; mais, dans l'un et l'autre cas, il est nécessaire, pour pourvoir à la mise en exploitation de ces lignes, d'en faire l'objet de concessions à des Compagnies particulières. Dans quelle forme et sous quelles conditions ces concessions doivent-elles être accordées ? Telle est la question que l'administration s'est posée et qu'elle a soumise à l'appréciation du Conseil d'état.

La règle, pour les marchés passés par l'Etat, est l'adjudication, avec publicité et concurrence ; cette règle est posée spécialement en ce qui touche l'exécution des travaux publics, par l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an XI, et l'ordonnance du 10 mai 1829. Plus tard, elle a été généralisée pour tous les marchés passés au nom de l'Etat, par l'ordonnance du 4 décembre 1836, rendue en exécution de l'article 12 de la loi du 31 janvier 1833.

Enfin la loi du 15 juillet 1845, après avoir autorisé le gouvernement à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, à la concession du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique et de ses embranchements, a réglé dans son titre VII les conditions générales auxquelles devaient être soumises les adjudications de chemins de fer.

C'est sous l'empire de ces dispositions qu'il a été procédé par voie d'adjudication, de 1820 à 1851, à la concession de plus de vingt lignes, présentant ensemble une longueur de près de 4,000 kilomètres, et parmi lesquelles je citerai notamment les chemins de Saint-Etienne à Lyon, d'Andrézieux à Roanne, de Paris à Versailles, de Paris à la frontière de Belgique, d'Amiens à Boulogne, de Paris à Strasbourg, d'Orléans à Châteauroux, d'Orléans à Bordeaux, de Tours à Nantes, de Paris à Lyon, de Lyon à Avignon.

Il est vrai que dans cette même période, plusieurs lignes importantes, celles de Paris à Orléans, de Strasbourg à Bâle, de Paris à Rouen et au Havre, ont été concédées directement ; mais ces concessions n'ont été faites qu'à raison de circonstances particulières et en vertu de lois spéciales.

On peut donc dire que, jusqu'en 1851, l'adjudication, pour les chemins de fer, a été la règle, et la concession directe l'exception.

En 1852, une situation nouvelle a dû modifier le système suivi jusqu'alors par le gouvernement. A cette époque où le pays échappait à la crise politique qui avait trop longtemps paralysé ses forces productives, le gouvernement était surtout préoccupé du soin de ranimer et de développer l'industrie des chemins de fer en constituant de vastes réseaux réunis entre les mains de Compagnies puissantes.

Il serait superflu d'insister ici sur les avantages de ces mesures qui ont reçu de l'expérience une entière consécration, et qui ont imprimé à cette industrie l'essor immense dont le pays a recueilli les fruits. La conséquence nécessaire de ce système était la concession directe aux grandes Compagnies des chemins secondaires compris dans le périmètre de leur réseau. Elles seules pouvaient entreprendre, sans charges onéreuses pour le Trésor, des lignes de second ordre, peu productives par elles-mêmes, mais qui, en apportant leur tribut aux lignes principales, pouvaient devenir, pour l'ensemble du réseau, la source de nouveaux bénéfices.

Aujourd'hui, Sire, la situation a subi, par la force même des choses, une nouvelle modification.

Si les Compagnies de chemins de fer ont déjà livré à l'exploitation 10,232 kilomètres, il leur reste encore à terminer ou à entreprendre une longueur de 6,303 kilomètres, y compris 422 kilomètres de concessions éventuelles qui ne tarderont pas à être rendues définitives. L'accomplissement d'une pareille tâche leur imposera des dépenses qu'on ne peut évaluer à moins de 2 milliards, et il semble difficile d'aggraver cette situation par de nouvelles charges qui pourraient compromettre l'achèvement de leur réseau actuel.

Sans doute, parmi les lignes récemment décrétées, quelques-unes peuvent être considérées comme se rattachant nécessairement aux réseaux des grandes Compagnies, et le gouvernement doit se réserver la faculté de les leur concéder directement. Mais d'autres forment des lignes distinctes qui peuvent et doivent être exécutées avec le concours de Compagnies nouvelles. Or, du moment que la concession directe n'est justifiée par aucune considération d'utilité publique, l'intérêt de l'Etat, les sentiments de stricte impartialité qui doivent diriger les actes du gouvernement, lui font un devoir de recourir à l'adjudication. M. le ministre de l'intérieur, dans le rapport qu'il a soumis à Votre Majesté, le 17 avril 1861, à l'appui du nouveau décret de décentralisation, disait avec une profonde vérité : « Toutes les affaires doivent être traitées au grand jour, surtout lorsqu'il s'agit de travaux et de fournitures. Toutes les entreprises doivent être adjugées sous les yeux des populations et sous l'aiguillon de la liberté des enchères.

« Publicité et concurrence, voilà, malgré des assertions contraires, les meilleures règles en pareille matière, et je connais trop les intentions de Votre Majesté pour ne pas être sûr à l'avance qu'Elle condamnerait toute mesure qui aurait pour effet de restreindre dans son application le principe tutélaire et si moral de l'adjudication. »

Ces doctrines salutaires sont celles que, d'accord avec le conseil d'Etat, je propose à Votre Majesté d'appliquer à la concession des nouveaux chemins de fer, c'est-à-dire que, sauf les cas exceptionnels dont le gouvernement reste le juge, cette concession devra être faite par voie d'adjudication avec publicité et concurrence.

Quant aux formes à suivre pour ces adjudications, il m'a suffi, pour les déterminer, de me référer aux nombreux précédents que j'ai déjà mentionnés. Un arrêté ministériel annexé au présent rapport, et dont les stipulations ne semblent exiger aucun commentaire, reproduit, en les complétant et les généralisant, les dispositions qui ont été habituellement adoptées dans les

diverses adjudications de concession de chemins de fer qui ont eu lieu antérieurement à l'année 1852.

En ce qui concerne les conditions de la concession, elles seront réglées par le nouveau cahier des charges dont le modèle a été arrêté en 1857 et appliqué à toutes les Compagnies de chemins de fer.

Toutefois deux dispositions m'ont paru devoir subir des modifications importantes : l'une est celle qui se rapporte au mode d'exécution des travaux ; l'autre concerne le tarif des matières premières nécessaires à l'agriculture et à l'industrie.

L'article 27 de ce cahier des charges stipule que la Compagnie exécutera les travaux par des agents et des moyens à son choix, sous le contrôle et la surveillance de l'administration. Une disposition conçue dans des termes aussi généraux, en laissant toute latitude aux compagnies pour le choix des entrepreneurs et la forme des marchés, a donné naissance, dans quelques circonstances, à des abus également nuisibles à l'intérêt public et à celui des actionnaires : je veux parler du système des marchés généraux à forfait.

Ces marchés, applicables à un grand ensemble de travaux, consentis souvent comme une condition de la formation de la Compagnie elle-même, ne sauraient être utilement étudiés à l'avance dans leurs détails et dans leurs éléments, et les intérêts de la Compagnie ne peuvent être suffisamment débattus.

L'expérience a d'ailleurs démontré que la stipulation d'un forfait n'avait jamais fait obstacle à ce que l'entrepreneur fît valoir avec succès devant les tribunaux les considérations de force majeure qui pouvaient motiver la demande d'une allocation supplémentaire, de telle sorte que le seul avantage apparent du marché à forfait, c'est-à-dire la certitude de ne pas excéder une dépense fixe, est absolument illusoire.

Mais si, au point de vue des intérêts des actionnaires, le marché à forfait ne présente aucune garantie, il offre pour l'intérêt public de bien graves dangers.

La construction et l'exploitation d'un chemin de fer constituent deux opérations connexes et solidaires qu'on ne peut séparer sans troubler l'économie de l'entreprise. Les travaux doivent être conçus et exécutés en vue d'une bonne et facile exploitation, et, sans même parler de la question de sécurité qui doit cependant en cette matière occuper le premier rang, il est évident que toute économie sur les frais de construction qui entraînerait pour les dépenses d'exploitation un excédant supérieur à l'intérêt du capital économisé constituerait pour le concessionnaire d'abord et plus tard pour l'Etat, nu-propriétaire du chemin, une opération des plus fâcheuses. La Compagnie concessionnaire et l'Etat ont donc ici le même intérêt.

L'entrepreneur à forfait, au contraire, chargé de la construction et non de l'exploitation du chemin de fer, a un intérêt unique : c'est d'exécuter les travaux au meilleur marché possible, dans les conditions strictes du cahier des charges, et sans avoir à se préoccuper ni de la durée des ouvrages, ni de l'influence de leurs dispositions sur la facilité et la sécurité de l'exploitation. A tous ces points de vue, les marchés à forfait paraissent devoir être interdits, et le conseil d'Etat a partagé à cet égard l'avis exprimé par l'administration.

L'article 27 du cahier des charges a été modifié en conséquence. D'après la nouvelle rédaction de cet article, les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance.

Toutefois, si le Conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Dans tous les cas, tout marché général pour l'exécution de l'ensemble des chemins de fer, soit à forfait, soit sur une série de prix, est formellement interdit.

Cette disposition, qui reproduit d'ailleurs le système actuellement suivi d'une manière presque générale par les grandes Compagnies, réserve aux concessionnaires toute liberté d'action compatible avec l'intérêt public.

La question des tarifs applicables aux matières premières a dû, en outre, préoccuper au plus haut point l'attention de l'administration. Aucune mesure, en effet, ne saurait être plus utile au commerce et à l'agriculture que l'abaissement des frais de transport des objets qui forment la base de toute amélioration agricole, l'élément indispensable de toute industrie. La concession à de nouvelles Compagnies des lignes récemment décrétées offrait d'ailleurs une occasion favorable de réviser sur ce point les dispositions du cahier des charges, et de se conformer ainsi aux vues exprimées à plusieurs r[illegible] par Votre Majesté.

Le tarif actuel de la 3e classe, qui comprend les matières premières, telles que la houille, la marne, les cendres, les engrais, les pierres à chaux et à plâtre, les matériaux pour la construction et la réparation des routes, les minerais de fer, les cailloux et sables, s'élève à 10 centimes par tonne et par kilomètre.

Je propose, de concert avec le conseil d'Etat, d'établir pour ces divers objets un tarif échelonné suivant les distances, de manière à obtenir pour les grands parcours un prix aussi réduit que possible.

Ce tarif est de 8 centimes pour les parcours de 20 kilomètres et au-dessous ; de 6 centimes, entre 21 et 100 kilomètres ; de 5 centimes, entre 101 et 300 kilomètres ; enfin de 4 centimes au-dessus de 300 kilomètres.

Ces prix diffèrent peu de ceux qui sont aujourd'hui appliqués sur la plupart des lignes exploitées par les grandes Compagnies de chemins de fer. Sur quelques lignes même, les tarifs applicables aux parcours de plus de 300 kilomètres descendent à 3 centimes 1/2. Mais il importait de rendre obligatoires, pour les Compagnies nouvelles, des dispositions qui aujourd'hui ne sont, pour les Compagnies anciennes, que purement facultatives.

Telles sont, Sire, les seules modifications qu'il ait paru nécessaire d'introduire dans les cahiers des charges qui doivent servir de base aux concessions à intervenir.

La première application des mesures que j'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Majesté doit être faite : d'une part, aux quatre lignes de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras, de Saintes à Angoulême, réunies en un seul lot d'adjudication ; d'autre part, au chemin de Bergerac à Libourne.

Toutes ces lignes figurent dans la loi du 2 juillet 1861.

Les lignes de la Charente, dont la longueur est de 289 kilomètres, sont évaluées, en totalité, à 63,100,000 francs, soit 221,500 francs par kilomètre. Les dépenses à la charge de l'Etat, dans les conditions de la loi du 11 juin 1842, s'élèveraient à 34,800,000 francs ; mais la commission spéciale chargée, sous ma présidence, de préparer les bases de l'adjudication, a reconnu, à l'aide des éléments statistiques réunis par les soins de l'administration, et qui paraissent dignes de toute confiance, que les produits probables de ce nouveau réseau suffiront, moyennant l'allocation d'une subvention maximum de 22 millions, pour assurer à la Compagnie concessionnaire une suffisante rémunération de ses capitaux.

Une clause spéciale du décret que j'ai l'honneur de soumettre à Votre Majesté réserve au gouvernement, pendant un délai de huit ans, la faculté d'exiger du concessionnaire le prolongement jusqu'à Limoges de la ligne de Saintes à Angoulême, dans les conditions de la loi du 11 juin 1842.

Cette éventualité, si elle venait à se réaliser, serait loin d'être onéreuse à la Compagnie. La section d'Angoulême à Limoges, en effet, dont la longueur est de 110 kilomètres, ouvrirait sur les départements du centre de l'Empire un débouché direct qui viendrait développer le mouvement commercial des lignes de la Charente, et elle couvrirait en même temps, par son propre trafic, l'intérêt des dépenses faites par la Compagnie, dépenses qui n'atteindraient pas 110,000 francs par kilomètre.

Le chemin de Libourne à Bergerac, qui doit être l'objet d'une adjudication distincte, présente une longueur de 62 kilomètres, et la dépense totale en est évaluée à 15 millions de francs. L'exécution des travaux, dans les conditions de la loi de 1842, exigerait une dépense de 8,500,000 francs ; mais l'appréciation comparative des produits probables de la ligne et des frais de construction a conduit la commission à proposer de fixer à la somme de 5 millions le maximum de la subvention qui devra être fournie par l'Etat.

Ces dispositions font l'objet de deux projets de décrets qui ont reçu l'assentiment du conseil d'Etat.

Si Votre Majesté daigne également y donner son approbation, je la prierai de vouloir bien revêtir ces décrets de sa signature.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble, très-obéissant serviteur et fidèle sujet,

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du [illegible]merce et des travaux publics ;

Vu la loi du 2 juillet 1861, relative à l'exécution de plusieurs chemins de fer ;

Vu l'avis délibéré en notre conseil d'Etat le 13 août 1861 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4) ;

Vu les lettres de notre ministre des finances, en date des 9 février et 5 mars 1862 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Il sera procédé par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, à l'adjudication, par voie de publicité et de concurrence, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret, d'une concession comprenant les chemins de fer :

1° De Napoléon-Vendée à la Rochelle ;
2° De Rochefort à Saintes ;
3° De Saintes à Coutras ;
4° De Saintes à Angoulême.

Art. 2. Un arrêté de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics déterminera les formes et conditions de l'adjudication.

Le maximum de la subvention à fournir par l'Etat pour l'exécution des chemins de fer ci-dessus mentionnés est fixé à 22 millions de francs (22,000,000 fr.).

Cette somme sera versée en seize paiements semestriels égaux, dont le premier aura lieu le 15 janvier 1863. La Compagnie devra justifier, avant le paiement de chaque terme, de l'emploi en achat de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place d'une somme triple du montant de ce terme.

Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie.

Le rabais de l'adjudication portera sur le maximum énoncé au présent article.

Art. 3. Le concessionnaire des lignes de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême sera tenu, si l'Etat le requiert, dans un délai de huit années, à partir de l'adjudication à intervenir, d'exécuter un prolongement d'Angoulême sur Limoges, l'Etat participant à l'établissement de ce prolongement conformément à la loi du 11 juin 1842.

Art. 4. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics déterminera, par un arrêté, les conditions à remplir pour être admis à concourir à l'adjudication à passer en exécution du présent décret, ainsi que les formes de cette adjudication.

Art. 5. Ladite adjudication ne deviendra définitive que lorsque les clauses financières auront été approuvées par la loi.

Art. 6. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 19 avril 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu la loi du 2 juillet 1861, relative à l'exécution de plusieurs chemins de fer ;

Vu l'avis délibéré en notre conseil d'Etat le 13 août 1861 ;

Vu les lettres de notre ministre des finances, en date des 9 février et 5 mars 1862 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4) ;

Notre conseil d'Etat entendu ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Il sera procédé par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, à l'adjudication, par voie de publicité et de concurrence, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret, de la concession d'un chemin de fer de Bergerac à Libourne.

Art. 2. Un arrêté de notre ministre de l'agriculture du commerce et des travaux publics déterminera les formes et conditions de l'adjudication.

Art. 3. Le maximum de la subvention à fournir par l'Etat pour l'exécution de ce chemin de fer est fixé à cinq millions (5,000,000 francs).

Cette somme sera versée en seize paiements semestriels égaux, dont le 1er aura lieu le 15 janvier 1854. La Compagnie devra justifier, avant le paiement de chaque terme, de l'emploi en achat de terrains et approvisionnements sur place, d'une somme triple du montant de ce terme.

Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de la ligne entière.

Le rabais de l'adjudication portera sur le maximum énoncé au présent article.

Art. 4. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics déterminera les conditions à remplir pour être admis à concourir à l'adjudication à passer en exécution du présent décret, ainsi que les formes de cette adjudication.

Art. 5. Ladite adjudication ne deviendra définitive que lorsque les clauses financières auront été approuvées par la loi.

Art. 6. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 19 avril 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. Rouher.

ARRÊTÉ.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics :

Vu la loi du 2 juillet 1861, et les décrets du 14 juin précédent, relatifs à l'établissement de différentes lignes de chemins de fer ;

Vu l'avis du Conseil d'Etat en date du 13 août 1861, sur les questions relatives à la concession de nouvelles lignes de chemins de fer ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 (titre VII, dispositions générales),

Arrête :

Art. 1er. — Il sera formé près du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, en vue de l'adjudication des concessions de chemins de fer, une commission présidée par le ministre et composée de :

MM.
Le président de la section des travaux publics du conseil d'Etat, vice-président de la commission ;
Le gouverneur de la Banque de France ;
Le président de la chambre de commerce de Paris ;
Le secrétaire général du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;
Le directeur général des ponts et chaussées et des chemins de fer ;
Le directeur du mouvement général des fonds au ministère des finances ;
Un inspecteur général des ponts et chaussées ;
Un inspecteur général des mines ;
Le chef de la division des études et travaux de chemins de fer, secrétaire.

Art. 2. — Un arrêté ministériel, publié sous forme d'avis, désignera les chemins de fer dont le gouvernement se propose d'adjuger la concession et fera connaître les conditions de l'adjudication.

Art. 3. — Nul ne sera admis à concourir à cette adjudication s'il n'a été préalablement agréé par le ministre.

A cet effet, les personnes qui voudront concourir seront tenues de déclarer, dans le délai qui aura été fixé par l'arrêté énoncé à l'article 2 ci-dessus, leur intention par écrit, et de déposer au secrétariat général du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics les états de souscriptions et autres pièces propres à justifier des ressources nécessaires pour les engagements à contracter vis-à-vis de l'Etat.

Le montant des sommes souscrites avant l'adjudication devra s'élever au moins au quart du capital total à réaliser par la Compagnie ; le surplus du capital social sera ultérieurement l'objet d'une souscription publique ; en cas d'excédant des demandes, la répartition des actions sera faite, sous le contrôle de l'administration, proportionnellement aux souscriptions.

Les pièces produites par les soumissionnaires seront soumises à l'examen de la commission mentionnée à l'article 1er ci-dessus. Cette commission proposera les admissions ou les rejets sur lesquels il sera statué définitivement par le ministre.

Il sera donné connaissance à chaque soumissionnaire de la décision prise en ce qui le concerne et, s'il y a lieu, du jour de l'adjudication.

Art. 4. — Les personnes qui auront été admises à concourir devront faire à la caisse des dépôts et consignations le dépôt de garantie dont le montant aura été fixé par l'arrêté ministériel énoncé à l'article 2.

La somme à déposer à titre de garantie sera égale au moins au trentième de la dépense à faire par la Compagnie.

Le dépôt pourra en être effectué jusqu'à *quatre* heures de la veille du *jour* fixé pour l'adjudication, soit en numéraire, soit en rentes sur l'Etat, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du Trésor ou autres effets publics avec transfert, au profit de la Caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Le lendemain du jour fixé pour la réception des soumissions, les dépôts de garantie seront rendus aux concurrents dont les offres n'auront pas été acceptées.

Art. 5. — Les soumissions seront reçues au jour qui aura été indiqué à l'hôtel du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, en présence de la commission désignée à l'article premier.

Art. 6. — Les soumissions seront reçues cachetées des mains des soumissionnaires. Elles seront marquées d'un numéro d'ordre et rangées sur le bureau.

Toute soumission, pour être valable, devra : 1° être rédigée sur papier timbré ; 2° être conforme au modèle annexé à l'arrêté ; être accompagnée d'un récépissé de la Caisse des dépôts et consignations constatant le dépôt de la somme exigée pour garantie de la soumission.

Aucune soumission extraconditionnelle ne sera admise.

Le ministre procédera à l'ouverture des soumissions dans l'ordre de leur présentation, et prononcera sur leur validité et leur acceptation.

Si deux ou plusieurs soumissions renferment l'offre d'un même rabais, un nouveau concours sera ouvert, immédiatement et séance tenante, entre les signataires de ces soumissions.

Art. 7. — L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par un décret de l'Empereur et par une loi, s'il y a lieu, en ce qui concerne les clauses financières.

Paris, le 19 avril 1862.

E. Rouher.

ARRÊTÉ.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics :

Vu la loi du 2 juillet 1861 et les décrets du 14 juin précédent, relatifs à l'exécution de plusieurs chemins de fer ;

Vu le décret du 19 avril 1862 qui autorise la mise en adjudication d'une concession comprenant les chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras, et de Saintes à Angoulême ;

Vu notamment l'article 2 dudit décret portant qu'un arrêté du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics déterminera les formes et conditions de l'adjudication des concessions de chemins de fer,

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. — Les personnes qui voudraient concourir à l'adjudication de la concession du réseau de chemins de fer composé des lignes ci-après :

1° De Napoléon-Vendée à la Rochelle ;
2° De Rochefort à Saintes ;
3° De Saintes à Coutras ;
4° De Saintes à Angoulême,

Seront tenues de déclarer leur intention avant le 25 mai 1862. Elles devront déposer, avant l'expiration du même délai, au secrétariat général du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics : 1° tous les documents propres à justifier des ressources nécessaires pour l'exécution de leurs engagements envers l'Etat ; 2° les états justificatifs des souscriptions reçues.

Le montant de ces souscriptions est fixé à la somme de 9 millions de francs.

Récépissé sera délivré des pièces déposées.

Art. 2. — La somme à verser ultérieurement par les soumissionnaires, comme dépôt de garantie, est fixée à 1,200,000 francs.

Art. 3. — La concession sera faite pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, sans garantie d'intérêt et moyennant une subvention de l'Etat dont le maximum est fixé à 22 millions de francs.

Le rabais de l'adjudication portera sur le chiffre de ladite subvention.

Art. 4. — Il sera donné connaissance du cahier des charges annexé au décret du 19 avril 1862, dans les bureaux de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, tous les jours, de 11 heures à 4 heures, les dimanches et jours de fêtes exceptés.

Art. 5. — Un avis ultérieur fera connaître les jour, lieu et heure de l'adjudication, ainsi que le modèle de soumission.

Paris, le 5 mai 1862.

E. Rouher.

ARRÊTÉ.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics :

Vu la loi du 2 juillet 1861 et les décrets du 14 juin précédent, relatifs à l'exécution de plusieurs chemins de fer ;

Vu le décret du 19 avril 1862 qui autorise la mise en adjudication de la concession d'un chemin de fer de Bergerac à Libourne ;

Vu, notamment, l'article dudit décret, portant qu'un arrêté du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics déterminera les formes et conditions de l'adjudication ;

Vu l'arrêté en date du 19 avril 1862 réglant les formes générales de l'adjudication des concessions de chemins de fer,

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. — Les personnes qui voudront concourir à l'adjudication de la concession du chemin de fer de Bergerac à Libourne seront tenues de déclarer leur intention avant le 25 mai 1862 ; elles devront déposer, avant l'expiration du même délai, au secrétariat général du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics : 1° tous les documents propres à justifier des ressources nécessaires pour l'exécution de leurs engagements envers l'Etat ; 2° les états justificatifs des souscriptions reçues.

Le montant de ces souscriptions est fixé à la somme de 2,500,000 francs.

Récépissé sera donné des pièces déposées.

Art. 2. — La somme à verser par les soumissionnaires, comme dépôt de garantie, est fixée à 350,000 francs.

Art. 3. — La concession sera faite pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, sans garantie d'intérêt, et moyennant une subvention de l'Etat, dont le maximum est fixé à 5 millions de francs.

Le rabais de l'adjudication portera sur le chiffre de ladite subvention.

Art. 4. — Il sera donné connaissance du cahier des charges annexé au décret du 19 avril 1862, dans les bureaux de la division des chemins de fer, au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, tous les jours, de 11 heures à 4 heures, les dimanches et jours de fête exceptés.

Art. 5. — Un avis ultérieur fera connaître les jour, lieu et heure de l'adjudication, ainsi que le modèle de soumission.

Paris, le 5 mai 1862.

E. Rouher.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu l'ordonnance royale du 15 novembre 1846 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer ;

Vu les cahiers des charges des compagnies de chemins de fer ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer en date du 11 janvier 1862 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Par dérogation aux articles 44, 48 et 49 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, et aux paragraphes 1er, 2 et 3 de l'article 48 des cahiers des charges des compagnies de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi, des Ardennes et du Dauphiné, le transport par chemin de fer des marchandises de transit, c'est-à-dire traversant

a France d'une frontière à une autre, sous plomb de douane, ainsi que des marchandises d'exportation, c'est-à-dire expédiées d'un point situé sur le territoire français en destination de l'étranger, sera réglé par les dispositions suivantes :

Tarifs de transit.

Art. 2. En ce qui concerne le transport des marchandises en transit, notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics pourra autoriser les compagnies qui en feront la demande à percevoir les prix et appliquer les conditions qu'elles jugeront les plus propres à combattre la concurrence qui leur est faite par les voies étrangères.

Elles ne seront astreintes, dans ce cas, à aucune formalité d'affichage préalable et à aucun délai, soit pour appliquer les taxes réduites, soit pour opérer, dans les limites fixées par leurs cahiers des charges, le relèvement des prix abaissés.

Art. 3. Les compagnies auxquelles cette autorisation aura été accordée communiqueront à notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics les prix et conditions applicables aux transports de transit la veille de leur mise en vigueur.

Chaque tarif de cette catégorie devra être produit sous forme de *prix faits*, c'est-à-dire présenter, pour chaque espèce de marchandises, un chiffre total unique par tonne, comprenant le péage, le transport et les frais accessoires de toute nature de la frontière d'entrée à la frontière de sortie.

Ce prix total devra être le même pour tous les ports de mer appartenant au même réseau et situés sur le même littoral.

Art. 4. Chaque tarif de transit sera porté à la connaissance du public, avant sa mise en vigueur, par des affiches apposées dans toutes les gares dénommées dans le tarif.

Art. 5. A toute époque notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics pourra interdire l'application des tarifs de transit.

Tarifs d'exportation.

Art. 6. Les compagnies seront dispensées, pour les tarifs d'exportation à prix réduits, des formalités d'affichage préalable prescrites par l'article 49 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

Elles seront, en outre, exonérées de l'obligation imposée par les cahiers des charges de ne pas relever les taxes avant le délai d'un an.

Elles devront, pour les tarifs de cette nature, se conformer aux dispositions suivantes.

Art. 7. Les compagnies soumettront à notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics toutes les propositions tendant, soit à abaisser les taxes des marchandises destinées à l'exportation, soit à modifier les conditions générales d'application relatives à ces transports.

Art. 8. Les propositions dont il s'agit devront indiquer les parties du réseau sur lesquelles les tarifs seront appliqués au départ, et la durée fixe pour l'application.

Cette durée ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à trois mois.

Art. 9. Si, dans un délai de cinq jours, à dater de l'enregistrement de ces propositions au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le ministre n'a pas notifié aux compagnies son opposition, les tarifs proposés pourront être appliqués à titre provisoire.

Ces tarifs seront portés immédiatement à la connaissance du public par des affiches apposées dans toutes les gares dénommées au tarif.

Art. 10. Toutes les fois qu'après le délai minimum de trois mois, fixé par l'article 8 du présent décret, ces compagnies voudront relever les tarifs d'exportation, par elle abaissés, elles seront tenues de se conformer à toutes les dispositions de leurs cahiers des charges et de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

Art. 11. A la fin de chaque exercice, chaque compagnie adressera à notre ministre un tableau général indiquant le tonnage, la nature, la provenance et la destination des marchandises transportées sur son réseau, aux termes des tarifs de transit et d'exportation, ainsi que les prix et conditions auxquels ces transports auront été effectués.

Art. 12. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 26 avril 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
E. Rouher.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics :

Vu les avant-projets relatifs à l'établissement d'un chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge dans la direction de Furnes ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur ces avant-projets, conformément à l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête en date des 9 et 21 mars 1861 ;

Vu l'avis, en forme d'arrêté, de notre préfet du département du Nord, en date du 30 juillet 1861 ;

Vu l'adhésion donnée le 11 septembre 1861, conformément à l'article 18 du décret du 16 août 1853, par le directeur des fortifications, à l'établissement du chemin de fer ci-dessus indiqué, sous toutes réserves de l'examen ultérieur des projets de détail, notamment en ce qui intéresse les abords de Dunkerque ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 8 août 1861 ;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Il sera procédé, par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, à l'adjudication, par voie de publicité et de concurrence, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret, de la concession d'un chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge, dans la direction de Furnes. Le rabais de l'adjudication portera sur la durée de la concession.

Art. 2. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics déterminera, par un arrêté, les conditions à remplir pour être admis à concourir à l'adjudication à passer en exécution du présent décret, ainsi que les formes de cette adjudication.

Art. 3. Ladite adjudication sera considérée comme nulle et non avenue, faute par l'adjudicataire de justifier, dans un délai de six mois, à partir de la date de cette adjudication, qu'il a obtenu du gouvernement belge la concession de la section comprise sur le territoire de cet Etat.

Art. 4. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 26 avril 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
E. Rouher.

ARRÊTÉ.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu le décret du 26 avril 1862 qui autorise la mise en adjudication de la concession d'un chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge, dans la direction de Furnes ;

Vu, notamment, l'article 2 dudit décret portant qu'un arrêté du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics déterminera les formes et conditions de l'adjudication ;

Vu l'arrêté en date du 10 avril 1852 réglant les formes générales de l'adjudication des concessions de chemins de fer,

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. Les personnes qui voudront concourir à l'adjudication de la concession du chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge, dans la direction de Furnes, seront tenues de déclarer leur intention avant le 25 mai 1862 ; elles devront déposer, avant l'expiration du même délai, au secrétariat général du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics : 1° tous les documents propres à justifier des ressources nécessaires pour l'exécution de leurs engagements envers l'Etat ; 2° les états justificatifs des souscriptions reçues.

Le montant de ces souscriptions est fixé à la somme de un million de francs.

Récépissé sera donné des pièces déposées.

Art. 2. La somme à verser par les soumissionnaires, comme dépôt de garantie, est fixée à 140,000 francs.

Art. 3. La concession sera faite sans garantie d'intérêt ni subvention de l'Etat, et pour une durée dont le maximum est fixé à quatre-vingt-dix-neuf ans.

Le rabais de l'adjudication portera sur la durée de la concession.

Art. 4. Il sera donné connaissance du cahier des charges annexé au décret du 19 avril 1862 dans les bureaux de la division des chemins de fer, au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, tous les jours, de onze à quatre heures, les dimanches et jours de fête exceptés.

Art. 5. Un avis ultérieur fera connaître les jour, lieu et heure de l'adjudication, ainsi que le modèle de soumission.

Paris, le 7 mai 1862.

E. Rouher.

PROJET DE LOI

Sur les Agents de change.

Le Corps législatif vient d'être saisi d'un projet de loi portant modification des articles 85, 75 et 90 du Code de commerce.

L'exposé des motifs de ce projet de loi est ainsi conçu :

Messieurs,

Tout le monde sait que les charges d'agents de change, depuis l'origine même de leur institution, qui remonte dans ses conditions actuelles à la loi du 28 ventôse an IX et au Code de commerce, sont acquises et exploitées au moyen de capitaux associés.

La valeur légale des associations formées à cette fin a été l'objet d'une jurisprudence incertaine et variable : elle a été diversement appréciée par les jurisconsultes.

Quelquefois ces associations ont été jugées régulières, quelquefois elles ont été considérées comme de simples sociétés de fait, et liquidées comme telles, indépendamment des conventions écrites ; quelquefois encore elles ont été déclarées nulles, en ce sens que les associés ont été traités comme de simples créanciers ; il est même arrivé que la nullité a été prononcée dans un sens plus radical encore, et que les bailleurs de fonds se sont vu dénier toute espèce d'action pour répéter leurs capitaux, comme si le versement en eût été effectué dans des conditions contraires aux bonnes mœurs et à l'ordre public.

Le Corps législatif comprendra que des intérêts aussi considérables ne peuvent rester plus longtemps dans cette situation d'incertitude et d'anarchie, et le gouvernement vous propose de mettre un terme aux difficultés que le silence de la loi a fait naître, en reconnaissant, sous certaines conditions, la légalité des associations formées pour acquérir et exploiter les charges d'agents de change.

Le motif de cette proposition est, nous ne craignons pas de le dire, une véritable nécessité.

La loi du 28 ventôse an IX et l'article 76 du Code de commerce ont constitué le privilége des agents de change. L'article 91 de la loi du 28 avril 1816 leur a reconnu le droit de présenter leur successeur. Ces dispositions ont donné une valeur vénale aux offices. Plus tard, la richesse mobilière a pris un immense développement ; le nombre et l'importance des transactions ont toujours été croissant, et la valeur des charges est de même considérable. Les capitaux nécessaires à l'exploitation se sont accrues par les mêmes causes et dans les mêmes proportions.

Aujourd'hui, pour acquérir et exploiter une charge d'agent de change à Paris, il faut au titulaire une somme de 1,500,000 francs à 2,000,000 de francs pour le prix d'achat ; 125,000 fr. pour le cautionnement ; 100,000 pour le fonds de garantie ; enfin, un fonds de roulement d'environ 300,000 francs. Il faut donc qu'un titulaire nouveau puisse disposer de deux millions à deux millions cinq cents mille francs.

Il est inutile de faire remarquer que quand un homme possède par lui-même une telle fortune, il est en général peu disposé à encourir la responsabilité, à subir les chances, à se soumettre au travail et aux exigences de la profession d'agent de change. Il est donc indispensable de trouver quelque moyen de rendre cette profession accessible à ceux qui peuvent avoir la volonté de l'exercer.

En dehors du moyen qu'a introduit la pratique, c'est

à-dire l'association, on a pu en imaginer et en proposer que trois : la liberté du marché, la division des charges, l'emprunt. Nous devons dire un mot de chacun de ces moyens.

La liberté du marché a des partisans éminents et convaincus. Particulièrement frappés du côté commercial des fonctions des agents de change, ils demandent que leur ministère soit replacé dans le droit commun, c'est-à-dire que chacun puisse l'exercer selon son gré ; que le nombre des charges soient illimité ; que l'exercice de la profession soit seulement assujetti à une réglementation sérieuse et à une discipline sévère. Dans ces conditions, suivant eux, les charges, si on pouvait encore leur donner ce nom, auraient une valeur moindre ou nulle ; moins de capitaux suffiraient aux titulaires, qui pourraient d'ailleurs se les procurer par telle voie qu'ils jugeraient convenable sans qu'aucun principe fût compromis ; le public trouverait sa garantie dans les règlements, dans la surveillance disciplinaire et judiciaire, dans l'importance de certaines maisons, dans le bon choix que chacun ferait de ses mandataires, dans les formes mêmes que pourraient affecter parfois les négociations. On cite, à l'appui de ce système, l'exemple de l'Angleterre et de quelques autres pays étrangers.

Sans méconnaître, Messieurs, ce qu'il y a de séduisant dans toute opinion qui se réclame du droit commun, il ne faut cependant pas perdre de vue qu'il y a dans le ministère de l'agent de change autre chose que l'intervention commerciale, qui consiste dans le courtage et la négociation des valeurs. Il y a aussi la certification de l'identité des personnes et de la sincérité des signatures pour le transfert des effets publics ; il y a encore la constatation officielle du cours des valeurs cotées. Le système de la liberté du marché ne tient pas compte de ce double élément.

Au point de vue même du courtage, il ne faut pas oublier que les agents de change sont forcément les dépositaires, pendant un temps donné, de capitaux importants et d'une grande quantité de titres. Dans le système actuel, la valeur des charges, mise en regard de la responsabilité de la corporation, représente, à Paris, une garantie de près de 150,000,000 francs. Pour chaque négociation, l'intéressé trouve chez le négociateur une valeur de charge de 1,500,000 francs à 2 millions, un cautionnement de 125,000 francs, un fonds de roulement considérable ; au delà, la caisse de garantie, dont le montant est de 6 millions, offre une solidarité qui, si elle n'est de droit que dans une certaine limite, ne fait guère défaut aux engagements sérieux et aux créanciers honnêtes. Dans les départements, les garanties sont proportionnellement analogues.

Les agents du marché libre donneront-ils au public des garanties équivalentes? Les capitaux en France sont ombrageux ; le fussent-ils à un moindre degré, est-il opportun que la loi diminue leurs garanties ? L'exemple de l'Angleterre n'est peut-être pas très-concluant. L'Angleterre est accoutumée au régime des corporations, et l'opinion publique y est habituée à considérer ces corporations riches et puissantes, gouvernées traditionnellement par les lois et par les coutumes, comme offrant à peu près les mêmes garanties que présentent chez nous les établissements publics.

A un autre point de vue, ceux qui se préoccupent surtout du désir de moraliser les opérations de la Bourse se sont demandé si, dans l'essor, encore nouveau chez nous, des grandes spéculations financières et industrielles, le moment était venu d'affranchir les intermédiaires des négociations des conditions de nombre, de choix, de surveillance qui sont corrélatives du privilége.

Enfin, messieurs, on peut encore se préoccuper des conséquences que pourrait avoir sur la Bourse, dans ses rapports avec le crédit public, l'influence d'une corporation nombreuse, riche, indépendante, recrutée sans contrôle, destituée de tout caractère public, et sur laquelle les suggestions des intérêts privés seraient désormais sans contre-poids. Il y aurait là tout au moins un inconnu qui ne saurait être légèrement affronté.

Une dernière considération d'une toute autre nature n'est pas non plus sans quelque importance pratique. L'équité, au moins, ne permettrait guère d'abroger l'article 76 du Code de commerce et l'article 91 de la loi du 28 avril 1816, sans allouer une indemnité aux titulaires actuels des charges privilégiées. La répartition de cette indemnité présenterait des difficultés assez considérables, et il serait difficile qu'elle ne pesât pas sur le Trésor ou sur le public.

Telles sont à peu près les raisons qui ont exclu ce premier moyen de régulariser l'exercice de la profession d'agent de change.

Le second, avons-nous dit, serait de conserver le privilége des charges actuelles, mais de les rendre plus nombreuses, d'en diminuer ainsi la valeur, et, par là, de les rendre accessibles aux fortunes individuelles.

Nous sommes les premiers, Messieurs, à reconnaître et à réserver le droit illimité du gouvernement de créer de nouvelles charges lorsqu'il le juge utile à l'expédition des affaires et à l'intérêt du public. Mais, pour apprécier la création de charges nouvelles comme moyen de mettre le prix des charges à la portée des facultés individuelles, il faut voir dans quelle mesure le moyen devrait être employé pour avoir une efficacité suffisante, et quelles conséquences en résulteraient.

Quelque nombreuses que fussent les charges, il y a dans le capital nécessaire pour les exploiter des éléments qui ne sauraient varier : le cautionnement, le fonds de garantie, le fonds de roulement ; chaque titulaire nouveau devrait donc, de ce chef, avoir déjà 4 ou 500,000 francs à sa disposition. La charge elle-même conservant une valeur vénale, on atteindrait vite l'extrême limite de la fortune personnelle qui peut être supposée aux candidats. Il faudrait donc, pour résoudre la difficulté de l'exploitation isolée, non pas créer quelques charges, mais en multiplier le nombre dans une proportion extrêmement considérable.

Les inconvénients apparaissent ici très-évidents et très-nombreux. Cette quantité de petites charges n'offrirait pas des garanties de solvabilité suffisantes pour les grandes négociations ; elle ne présenterait pas les garanties de moralité nécessaires aux petits capitalistes ; la surveillance de la chambre syndicale et de l'administration, éparpillée sur tant de têtes, perdrait de son efficacité. Il ne faut même pas penser que la division des charges serait suivie d'une division absolument proportionnelle de la clientèle, d'où l'existence d'un certain nombre de titulaires, sans emploi honnête, exposés à des tentations presque irrésistibles et à des nécessités démoralisatrices.

Enfin, ce moyen présentait, comme le précédent, l'inconvénient de porter une atteinte sérieuse à des situations acquises sous un régime légal antérieur et de provoquer des demandes d'indemnité qui, si elles étaient reconnues fondées, donneraient lieu à des difficultés de répartition.

Le troisième moyen suggéré pour l'acquisition et l'exploitation des charges serait d'exiger que les agents de change, s'ils n'étaient pas propriétaires du capital nécessaire, se procurassent ce qui pourrait leur manquer par voie d'emprunt.

Ce moyen paraît de tous le plus impraticable et non le moins dangereux. Lorsque des sommes considérables sont empruntées à long terme, elles réclament des sûretés hypothécaires ; faute de ces sûretés, elles se refusent ou ne se livrent qu'à des conditions très-onéreuses. L'agent de change qui voudra emprunter pour l'acquisition et l'exploitation de sa charge, ou ne trouvera pas de prêteurs, ou les trouvera fort exigeants. Obtint-il par exception des conditions raisonnables, quelle sera sa situation ? Des intérêts annuels à payer, un capital fixe à rembourser. Que les circonstances diminuent les bénéfices, que le prix de la charge menace de décroître, l'agent de change pourra se trouver dans une situation critique, à ce point d'exposer sa prudence et sa moralité à de redoutables tentations, placé qu'il pourra se voir entre une ruine probable et les plus extrêmes témérités.

D'un autre côté, on comprend qu'il est de l'essence du régime auquel sont soumises les charges d'agent de change que leur valeur vénale, le cautionnement de leur titulaire et les autres sommes affectées à leur exploitation constituent la garantie du public. Si l'on suppose que ce capital, en totalité ou en grande partie, est fourni par des prêteurs, la garantie n'existe plus ; car, en cas de perte, ces prêteurs viennent concurremment avec les autres créanciers et diminuent d'autant le gage apparent sur lequel le public avait dû compter.

Si donc, Messieurs, tous les moyens nouveaux indiqués pour l'exploitation des charges d'agents de change sont ou inopportuns, ou dangereux, ou inappliquable, il faut bien reconnaître que la pratique constante qui, à côté de la loi et malgré la jurisprudence, a introduit les associations de capitaux, n'a été que l'expression d'une impérieuse nécessité.

La loi doit-elle indéfiniment résister à cette nécessité constatée par cinquante ans d'expérience? Y aurait-il à sa résistance quelque raison péremptoire de principe ou de fait ? Le gouvernement ne l'a pas pensé.

La situation des agents de change est mixte ; elle se compose de deux éléments qu'il importe de ne pas confondre.

Comme certificateurs de l'identité des personnes et de la sincérité des signatures, comme chargés de la constatation officielle du cours des valeurs, les agents de change peuvent être qualifiés d'officiers publics.

Comme intermédiaires de la négociation des effets publics et autres valeurs cotées à la Bourse, ils ont en outre un caractère commercial. Ce caractère ressort de l'art. 632 du Code de commerce, qui déclare acte de commerce toute opération de courtage ; de l'art. 84 du même Code, qui leur impose l'obligation de tenir les livres exigés des commerçants ; de l'art. 89, d'où il résulte qu'ils peuvent tomber dans l'état de faillite ; enfin, de l'arrêté du gouvernement du 29 germinal an IX, qui les renvoie devant le tribunal de commerce pour les contestations qu'ils ont entre eux à raison de leurs fonctions.

Cette position mixte, dans laquelle le caractère d'officier public et celui de commerçant coexistent à des degrés dont on peut apprécier diversement l'importance relative, mais coexistent manifestement, présente-t-elle quelque chose qui soit incompatible avec une association de capitaux ? Une semblable association répugne-t-elle à quelque principe d'ordre public ou à la nature des choses ?

Il faut s'entendre : l'office public, le privilége qui en résulte, les fonctions qui en sont l'objet, les devoirs qu'il impose, rien de cela ne peut tomber dans le domaine d'une société ; tout cela doit rester exclusivement personnel au titulaire de la charge, dont aucune combinaison financière ne saurait altérer la situation officielle, soit vis-à-vis du public, soit vis-à-vis de l'autorité disciplinaire, soit vis-à-vis de l'administration publique.

Mais la finance de l'office, l'exploitation de l'élément commercial qu'il comporte, le profit des courtages, la valeur vénale résultant du droit de présentation, et réciproquement la formation du capital d'achat, de garantie et d'exploitation, toutes ces choses n'ont rien qui soit contradictoire avec les idées et le but qui président habituellement à l'association des capitaux.

Il n'y a donc pas d'obstacles sérieux dans les principes. Y a-t-il quelques inconvénients pratiques à redouter ?

Il ne suffirait pas, pour l'établir, de signaler les abus plus ou moins graves, plus ou moins nombreux qui ont pu se produire dans l'exploitation de certains offices d'agents de change, il faudrait encore établir la corrélation qu'il y aurait entre ces abus et la formation du capital par voie d'association.

Ces abus ne s'expliquent que trop aisément par les facilités mêmes que l'intermédiaire trouve dans ses fonctions lorsqu'il veut agir pour son compte, par les tentations qui naissent du maniement quotidien de valeurs et de capitaux considérables, par ce courant moderne des idées qui, en même temps qu'il pousse les nations aux grands progrès commerciaux et industriels, précipite trop souvent les individus dans les voies toujours périlleuses et quelquefois coupables des spéculations effrénées.

Mais ces incitations que crée l'appât des richesses facilement et rapidement acquises, croit-on sérieusement qu'elles seraient moins puissantes parce que les agents ne tenant leur mandat que d'eux-mêmes, seraient indépendants dans leur action et illimités dans leur nombre, parce qu'ils seraient plus nombreux, pourvus de charges moins importantes, et moins sérieusement responsables, parce qu'au lieu d'avoir à partager avec des associés des bénéfices dont ceux-ci sont obligés de se contenter, ils auraient à servir à des prêteurs des intérêts peut-être supérieurs aux bénéfices, à des termes inflexibles, et à rembourser à échéances fixes des capitaux irréductibles ?

Non, laisser aux charges toute leur importance, conserver, avec les sûretés matérielles du cautionnement et du fonds de garantie, la solidarité morale et la surveillance des compagnies, maintenir le contrôle de l'administration publique sur les nominations et la discipline, c'est encore, même en admettant par voie de conséquence nécessaire le concours des capitaux associés, le système qui, dans la pratique, peut présenter le plus de sécurité et aux intérêts des capitalistes et à ceux de la morale publique.

Pour reconnaître aux agents de change cette faculté qu'en l'absence de toute autorisation légale la jurisprudence leur conteste, le gouvernement et le conseil d'État n'ont pas pensé qu'il fût nécessaire d'ajouter à nos lois déjà si nombreuses une loi spéciale, et qu'il était plus expédient de se borner à introduire un article dans le Code de commerce. La réunion en un seul article des articles 74 et 75 rend facile cette combinaison, et les dispositions que nous avons l'honneur de vous proposer pourront prendre place sous le n° 75.

Le premier paragraphe dispose que les agents de change auront le droit de s'adjoindre des bailleurs de fonds intéressés, participant aux bénéfices et aux pertes résultant de l'exploitation de l'office et de la liquidation de sa valeur ; que ces bailleurs de fonds ne seront passibles des pertes que jusqu'à concurrence des capitaux qu'ils auront engagés.

Cette rédaction exclut soigneusement l'office lui-même de la mise en société. Il en résulte que l'agent de change, en tant qu'officier public, reste complétement indépendant vis-à-vis de ses associés, que ceux-ci ne peuvent exercer aucune action sur les actes officiels du titulaire, qu'ils ne sauraient le contraindre par aucune voie, soit à conserver son titre, soit à s'en démettre, ni élever aucune réclamation à raison des mesures disciplinaires

qui pourraient intervenir. Les bénéfices, le prix de la charge lorsqu'il y aura lieu à présentation d'un successeur, tel est l'objet unique et la limite de leur droit.

La disposition qui borne la responsabilité des associés aux capitaux par eux engagés est la conséquence nécessaire de l'indépendance de l'agent de change vis-à-vis d'eux ; on ne comprendrait pas qu'ils fussent indéfiniment responsables d'actes auxquels ils ne peuvent pas participer. Il n'a pas semblé qu'il y eût lieu de prévoir le cas où les bailleurs de fonds s'immisceraient dans la gestion des affaires de la société. En effet, lorsque les associés se bornent à remplir les fonctions de caissiers, de commis, de préposés, ils ne font que prêter à l'agent lui-même un concours utile, inoffensif pour les intérêts des tiers, et qui offre des garanties loin de présenter des inconvénients. Quant à l'immixtion proprement dite, elle n'est pas possible. Les opérations qui constituent la profession, les affaires de l'agent de change sont réservées par la loi ; elles sont interdites, sous des peines assez sévères, à tout individu, à l'associé comme à celui qui ne l'est pas ! si donc on suppose qu'un bailleur de fonds se livre à quelque opération de la nature de celles qui rentrent dans les fonctions de l'agent de change, il ne s'immisce pas dans les affaires de la société, il commet une usurpation de fonctions, un délit purement personnel, qui n'engage que lui, et qui l'engage, suivant les termes du droit commun, dans ses conséquences pénales et civiles.

Le second paragraphe impose aux titulaires des offices une obligation qui se lie étroitement à la faculté même que le projet de loi a pour but de leur accorder, et qui doit en être rapprochée si l'on veut apprécier le véritable caractère de ce projet.

Le gouvernement a voulu que les charges fussent accessibles, mais il n'a pas voulu qu'elles fussent accessibles au premier venu ; il ne veut pas que les titulaires puissent n'être que de simples prête-noms ; s'il juge impossible de leur demander des garanties personnelles de fortune ou de crédit égales à la totalité de la valeur des charges, il entend au moins que leur individualité présente une consistance raisonnable, et exige qu'ils acquittent, en leur propre nom et sans le concours de l'association, le quart au moins du prix de l'office et le quart du cautionnement.

Le troisième paragraphe se borne à poser le principe de la publicité par extrait, conformément au droit commun, des actes destinés à constituer ou à modifier les sociétés dont il s'agit ; il a paru que les formes de la publication rentraient plutôt dans le domaine du règlement que dans celui de la loi. Quant à la publication en elle-même, il est évident qu'elle est indépendante du droit qu'a toujours le ministre compétent de réclamer, s'il le juge convenable, la communication des actes mêmes, et qu'elle n'est prescrite ici qu'au point de vue des tiers et par analogie avec les règles du droit commun.

Il ne nous reste, Messieurs, que quelques mots à dire sur l'utilité qu'il y aurait à compléter la délégation résultant de l'article 90 du Code de commerce.

Déjà, l'article 11 de la loi du 28 ventôse an IX, relative aux bourses de commerce et à l'institution des agents de change et courtiers, contenait la disposition suivante : « Le gouvernement fera pour la police des bourses et en général pour l'exécution de la présente loi, les règlements qui seront nécessaires. » L'article 90 du Code de commerce y ajouta qu'il serait pourvu par des règlements d'administration publique à tout ce qui est relatif à la négociation et à la transmission de propriété des effets publics. Aujourd'hui, la situation nouvelle créée par le mouvement général des affaires donne lieu d'examiner la question de savoir si cette situation ne réclamerait pas des garanties plus considérables que celles anciennement exigées, et s'il n'y aurait pas opportunité à reviser le taux des cautionnements. Le nouvel article 90 a pour objet de conférer au gouvernement les pouvoirs nécessaires à cet effet, et de combiner les dispositions de l'article 11 de la loi du 28 ventôse an IX avec celles de l'article 90 actuel.

Tel est, Messieurs, l'ensemble des mesures dont se compose le projet de loi que nous venons soumettre à votre examen. Il est né des nécessités pratiques plus que de la théorie, et vous ne ferez, en l'adoptant, comme nous avons l'honneur de vous le proposer, que régulariser un régime que la force des choses a introduit dès l'origine et maintenu jusqu'à ce jour.

Signé à la minute :

Le conseiller d'État rapporteur,

VICTOR DE LAVENAY.

Ce projet de loi est ainsi conçu :

Article unique. Les articles 74, 75 et 90 du Code de commerce sont modifiés ainsi qu'il suit :

Art. 74. La loi reconnaît, pour les actes de commerce, des agents intermédiaires, savoir : les agents de change et les courtiers.

Il y en a dans toutes les villes qui ont une Bourse de commerce.

Ils sont nommés par l'Empereur.

Art. 75. Les agents de change pourront s'adjoindre des bailleurs de fonds intéressés, participant aux bénéfices et aux pertes résultant de l'exploitation de l'office et de la liquidation de sa valeur. Ces bailleurs de fonds ne seront passibles des pertes que jusqu'à concurrence des capitaux qu'ils auront engagés.

Le titulaire de l'office doit toujours être propriétaire en son nom personnel du quart au moins du prix de l'office et du quart du cautionnement.

L'extrait de l'acte et des modifications qui pourront intervenir seront publiés.

Art. 90. Il sera pourvu par des règlements d'administration publique à ce qui est relatif aux taux des cautionnements, à la négociation et transmission de la propriété des effets publics, et généralement à l'exécution des dispositions contenues au présent titre.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'État, dans sa séance du 30 avril 1862.

Le ministre, président du conseil d'État,

Signé : J. BAROCHE.

Le conseiller d'État, secrétaire général du conseil d'État,

Signé : P. BOILAY.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

Assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1862.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous venons, suivant l'usage, vous exposer la situation générale de notre Compagnie et soumettre à votre approbation nos comptes de l'exercice 1861.

Nous nous proposons de vous entretenir successivement de l'état d'avancement de nos lignes en construction, des résultats de notre exploitation pendant l'exercice écoulé, de la situation financière de la Compagnie, et enfin de diverses affaires générales.

Notre rapport sera divisé, comme celui de l'année dernière, en quatre chapitres principaux ; nous y joindrons en outre des notes et des tableaux statistiques relatifs aux opérations de l'exercice de 1861.

CHAPITRE Ier.

ÉTABLISSEMENT DES LIGNES.

État d'avancement des lignes.

Nous vous annoncions l'année dernière que nos lignes en voie d'exécution et celles qui restent à construire pour compléter l'achèvement de nos deux réseaux étaient les suivantes :

Prolongement de la ligne de Thann à Wesserling ;
Embranchement de Gretz à Coulommiers ;
Embranchement de Troyes à Bar-sur-Seine ;
Section d'Épinal à Vesoul et à Gray ;
Chemin de Méréres à Hirson.

Nous indiquerons sommairement les travaux effectués pendant la campagne dernière sur chacune de ces lignes, et leur état d'avancement à la fin de l'année 1861.

Prolongement de la ligne de Thann à Wesserling.

Les travaux de cette ligne sont peu avancés. Par suite des difficultés que nous avons rencontrées de la part d'un grand nombre de propriétaires du canton de Thann, la Compagnie n'a pu encore obtenir que la moitié des parcelles à acquérir. Les terrains occupés sont presque exclusivement situés sur les territoires des communes de Saint-Amarin et de Wesserling où, au contraire, nous n'avons eu qu'à nous louer de l'esprit conciliant des populations. Aussi nos travaux sont-ils arrivés à un certain degré d'avancement dans cette partie de la vallée, tandis qu'aucun chantier n'a été ouvert sur les communes de Thann, Bitschwiller, Moosch, et sur une partie de la commune de Ranspach.

Retardés, ainsi que nous venons de le dire, par le mauvais vouloir des propriétaires, nos travaux n'ont pu être commencés qu'au mois de juillet dernier. Cependant, dès la fin de l'année, nous avions exécuté un peu plus du sixième de tous les travaux de la ligne, dans les conditions les plus défavorables, et alors que, faute de terrains, nous ne pouvions attaquer certaines tranchées que d'un seul côté.

Le pont sur la Thurr et la plupart des autres travaux d'art pourront être terminés à la fin de la campagne actuelle.

Les terrassements, à raison des difficultés relatives aux terrains, ne seront continués avec quelque activité qu'après les formalités d'expropriation, c'est-à-dire au mois d'août, et nous ne prévoyons pas qu'ils puissent être achevés avant la fin de l'hiver 1862-1863.

Le ballastage de la voie, la construction des stations et des maisons de gardes, et tous les travaux complémentaires, seront terminés dans le courant de l'année 1863, et la ligne pourra être ouverte vers le mois d'octobre de la même année. Cette ouverture eût été certainement avancée d'une année, si nous avions trouvé de meilleures dispositions chez les propriétaires du sol.

Embranchement de Gretz à Coulommiers.

Nous avions espéré que la seconde partie de cette ligne, la section de Morteeef à Coulommiers, pourrait être exploitée dans les derniers mois de l'année dernière ; mais nos prévisions n'ont pu se réaliser, quoique nos efforts ne se soient point ralentis pendant toute la campagne de 1861.

L'extrême difficulté d'effectuer les terrassements au milieu des glaises nous a conduits à proposer à M. le ministre des travaux publics une modification du tracé primitif de cette ligne entre la Celle et Faremoutiers. Cette modification a été approuvée par décision du 10 juillet 1861. Nous avons acquis amiablement la plupart des terrains, et, dès la fin de septembre 1861, nos entrepreneurs attaquaient les terrassements qui sont actuellement en grande partie exécutés.

La tranchée de Morteeef est finie ; celles de la Touffe et de Dammartin sont très-avancées, de même que la partie de la ligne comprise entre le viaduc de l'Aubetin et Coulommiers.

Les ouvrages en maçonnerie peu importants qui restent à exécuter seront achevés à la fin de mai.

Les bâtiments des stations de Guérard, Mouroux et Coulommiers sont terminés, sauf la menuiserie et la peinture. Celui de la station de Faremoutiers, qui ne pouvait être commencé avant l'approbation du nouveau tracé, n'a pas dépassé le dessus des fondations ; mais tous les matériaux destinés à cette construction sont prêts.

Les remises de machines et de wagons et le réservoir placés à la station de Coulommiers sont construits ; il ne reste que la distribution d'eau à exécuter.

Les dispositions sont prises pour effectuer rapidement le ballastage et la pose de la voie. Nous espérons pouvoir livrer la ligne à l'exploitation dans le deuxième semestre de cette année, pourvu toutefois que les terrains si éboulieux dans lesquels le travail s'exécute n'apportent pas à nos terrassements de nouveaux obstacles.

Ligne d'Épinal à Vesoul et à Gray.

1° Section d'Épinal à Aillevillers.

Les travaux de cette section ont été entrepris au mois de mars 1861 et se poursuivent activement.

La moitié des déblais est effectuée. Les ouvrages d'art, et en particulier les cinq grands viaducs à construire entre Épinal et Aillevillers, sont, relativement, encore plus avancés que les terrassements. Les projets d'adjudication des bâtiments, clôtures, ballastage, etc., sont arrêtés, et des marchés vont être passés pour l'exécution de ces travaux.

La section d'Épinal à Aillevillers pourra être livrée à la circulation vers le milieu de l'année 1863.

2° Partie comprise entre le raccordement avec la ligne de Paris à Mulhouse et la limite des territoires de Fresnes et Velleron.

Quoique sur cette partie de la ligne les travaux aient été adjugés dès le mois de février de l'année dernière, le refus d'un grand nombre de propriétaires de laisser occuper leurs terrains avant le règlement des indemnités, ne nous a pas permis de nous mettre à l'œuvre qu'au mois d'août suivant. Il ne nous a pas été possible dès lors d'installer autant d'ateliers que nous l'eussions désiré. Les travaux ont pu cependant être commencés sur les points principaux de la ligne, et toutes les dispositions sont prises pour qu'ils reçoivent une impulsion vigoureuse pendant la campagne dans laquelle nous venons d'entrer.

Les tranchées les plus importantes et quelques ouvrages accessoires, tels que dérivation de rivières, fossés, etc., sont en bonne voie d'exécution. Le tiers des ouvrages en maçonnerie est terminé.

Les projets généraux des gares et stations sont soumis en ce moment à l'approbation de l'administration supérieure. Nous veillerons à ce que les travaux qui en sont l'objet soient terminés avant le 1er juillet 1863, époque à laquelle nous espérons que cette section de ligne pourra être, comme la précédente, livrée à l'exploitation.

3e Section de Fresnes à Gray.

La section de Fresnes à Gray, d'une longueur de 29 kilomètres, comprend 67 ouvrages d'art dont le plus important est le pont de Savoyeux sur la Saône, de 160 mètres de débouché en 8 arches.

Commencés vers la fin du mois d'avril de l'année dernière, les travaux présentaient à la fin de la campagne les résultats ci-après :

Les déblais exécutés aux deux cinquièmes ;

Les ponts de la Saône, de la Romaine et du Salon élevés dans toutes les parties à plus de 2 mètres au-dessus des basses eaux ;

Le pont d'Arc et les deux grands ponts biais terminés ;

Cinquante autres ouvrages sur cours d'eau secondaires et chemins, terminés ou arrêtés au dessus de leurs fondation ;

Le cube du ballast approvisionné au tiers.

Nous avons maintenant dépassé la moitié du cube des déblais; nos chantiers de maçonnerie sont rouverts et l'extraction du ballast se continue avec activité. Cette situation nous permet de compter l'entier achèvement de la plate-forme des terrassements et des ouvrages d'art pour le mois de novembre prochain, et sur la pose complète de la voie pour la fin du mois de mars 1863.

Quatre stations placées à Velleron, Seveux, Autet et Vereux, doivent desservir les nombreuses usines de la Saône, de la Romaine, du Vannon et du Salon. Tous les terrassements que nécessite l'établissement de ces stations sont déjà exécutés. Les bâtiments eux-mêmes vont être commencés et pourront être livrés à l'exploitation à la même époque que la voie.

Embranchement de Bar-sur-Seine.

Les travaux de l'embranchement de Bar-sur-Seine ont été attaqués, au mois de juin 1861, sur toute l'étendue de la ligne, et, dès la fin de l'année, les terrassements étaient faits aux neuf dixièmes, les bâtiments des stations en partie couverts, et les ouvrages d'art, y compris le pont de Feuchères, complétement terminés. Depuis cette époque, les terrassements ont été achevés, nous avons continué la construction des stations et commencé la pose de la voie. Le ballastage est aujourd'hui fort avancé, et la ligne pourra être ouverte à la fois au service des voyageurs et des marchandises dans les premiers jours de juin prochain.

Chemin de Mézières à Hirson.

Cette ligne, dont la concession peut être considérée comme définitive, ainsi que nous vous l'annoncions l'année dernière, n'a encore été l'objet d'aucune étude de notre part. Nous n'avons donc point à vous en entretenir aujourd'hui; huit années nous sont du reste accordées pour son exécution, à partir de la date du décret.

MATÉRIEL ROULANT.

Notre matériel roulant se composait, au 31 décembre 1861, de :

614 machines locomotives ;
501 tenders ordinaires, plus 25 tenders de machines Engerth ;
1,582 voitures à voyageurs de 1re, 2e et 3e classes ;
11 voitures de luxe (train impérial et salons) ;
11,190 wagons divers.

Les besoins du trafic ont exigé la construction de 400 nouveaux wagons à marchandises; nous les faisons fabriquer dans les ateliers de la Compagnie. Ils seront livrés au service de l'exploitation dans le premier semestre de l'année 1862.

Nous avons, depuis quelque temps, réalisé des améliorations d'une certaine importance dans diverses branches du service du matériel. Parmi les plus récentes nous citerons l'appareil fumivore inventé par l'un de nos ingénieurs, M. Timbrinck. Les essais que nous en avons faits donnent des résultats satisfaisants. Nous espérons que, grâce à cette invention, il nous sera possible de généraliser de plus en plus l'emploi de la houille dans les trains de voyageurs, et d'obtenir ainsi une nouvelle et notable économie sur les frais de traction.

DÉPENSES DE CONSTRUCTION EN 1861.

Les travaux effectués en 1861, sur les diverses sections dépendant de l'ancien réseau, ont motivé les dépenses dont le détail suit :

Ligne de Paris à Strasbourg. — Agrandissement de diverses gares et stations. — Établissement du dépôt de machines de Strasbourg, extra-muros,	1,371,635 92
Acquisition de terrains pour la gare de Pantin,	561,807 09
Ligne d'Epernay à Reims. — Établissement de la gare de Reims et de ses dépendances (y compris la liquidation des dépenses faites avec la participation de l'État),	886,395 13
Ligne de Chalons à Mourmelon. — Règlement d'indemnités de terrains. — Travaux divers,	22,776 99
Ligne de Frouard à la frontière prussienne. — Acquisition de terrains pour voies de garage, carrière à ballast, etc.— Travaux dans les gares et stations,	83,753 61
Ligne de Metz à la frontière luxembourgeoise.—Indemnités de terrains, travaux de consolidation des terrassements, règlement des travaux de l'entreprise chargée de la construction,	399,883 22
Ligne de Vendenheim à Wissembourg. — Travaux divers de parachèvement,	28,496 24
Ligne de Strasbourg à Bâle et à Thann. — Construction de maisons de gardes, réfection de l'ancienne voie en rails Vignole,	2,032,797 09
Ligne de Strasbourg à Kehl. — Achèvement du pont sur le Rhin et du raccordement de la ligne de Strasbourg à Kehl,	1,093,500 70
Ligne de Thann à Wesserling. — Établissement de la voie,	435,406 72
Ligne de Paris à Vincennes. — Indemnités de terrains, règlement de comptes des entrepreneurs, achèvement des gares et stations,	1,366,616 13
Matériel des gares et stations,	70,000 »
Dépenses relatives aux fours à coke,	46,989 45
Participation au chemin de Ceinture,	14,000 »
Frais généraux d'administration centrale,	29,517 63
Intérêts pendant la construction,	136,254 »
Total,	8,578,007 01
A déduire Produit de la vente de terrains appartenant à la ligne de Vendenheim à Wissembourg,	43,109 88
Reste,	8,534,897 13
Les dépenses antérieures arrêtées au 31 décembre 1860, s'élevaient à	312,497,761 25
Total général pour l'ancien réseau,	321,032,658 38

Les dépenses faites, en 1861, sur les lignes du nouveau réseau, se composent des sommes ci-après :

Ligne de Paris à Mulhouse. Indemnités de terrains, règlement de comptes de diverses entreprises, agrandissement de la gare de Mulhouse, construction du bâtiment définitif de la gare de Belfort, travaux divers dans d'autres gares et stations,	3,536,802 46
Ligne de Longueville à Provins. — Indemnités de terrains, règlement de comptes de diverses entreprises,	212,947 86
Ligne de Montereau à Troyes. — Remplacement sur le tronc commun de la ligne de Mulhouse, de l'ancienne voie en rails de 30 kilos par une voie conforme au type de la ligne de Paris à Mulhouse,	868,964 17
Ligne de Blesme à Gray.— Règlement de comptes de diverses entreprises, remplacement d'une partie de l'ancienne voie en bridgerails par une nouvelle voie du type Paris à Mulhouse,	918,281 49
Ligne de Gretz à Coulommiers. — Continuation des travaux d'établissement,	5,000,492 92
Ligne de Troyes à Bar-sur-Seine. — Travaux d'établissement de la voie,	1,038,442 42
Ligne de Nancy à Gray.— Construction des sections d'Epinal à Ailleviliers et de Vesoul à Gray,	5,660,032 57
Matériel roulant,	3,856,716 57
Matériel des gares et stations,	211,559 12
Fours à coke,	23,886 63
Frais généraux d'administration centrale et intérêts pendant la construction,	420,786 14
Insuffisance du nouveau réseau,	10,311,059 60
Total,	31,565,979 84
A déduire : Intérêts de placement de fonds,	359,485 58
Reste,	31,206,494 26
Les dépenses antérieures arrêtées au 31 décembre 1860, s'élevaient à	367,259,580 59
Total général pour le second réseau,	398,466,074 85

En résumé, la dépense faite jusqu'au 31 décembre 1861 est :

Pour l'ancien réseau, de	321,032,658 38
Pour le nouveau réseau, de	398,466,074 85
Total,	719,498,733 23

La répartition de cette dépense telle qu'elle vient d'être indiquée ne doit pas être considérée comme invariable. Nous nous proposons d'examiner minutieusement le détail des sommes imputées à chaque ligne avant d'arrêter d'une manière définitive le chiffre des dépenses applicables à l'ancien et au nouveau réseau.

CHAPITRE II.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

Longueur exploitée. — Ouverture de sections nouvelles.

Au 31 décembre 1861, la longueur exploitée des lignes du réseau de l'Est était de 1,706 kilom.
Elle était, au 31 décembre 1860, de 1,683 —

Différence, 23 kilom.

qui correspond à l'ouverture, pendant l'année 1861 : 1° de la section de Gretz à Mortcerf (15 kilomètres) livrée à l'exploitation le 2 février ; 2° du raccordement de Strasbourg à Kehl (8 kilomètres) exploité à partir du 11 mai.

La section de Gretz à Mortcerf, qui ne dessert que les trois stations de Tournau, Marles et Mortcerf, est restée sans importance jusqu'à ce jour. Il ne sera possible d'apprécier la valeur exacte de cette ligne que lorsqu'elle sera ouverte dans son entier, c'est-à-dire jusqu'à Coulommiers.

Nous vous avons entretenus à plusieurs reprises des avantages que notre Compagnie était appelée à recueillir de la mise en exploitation du raccordement de Strasbourg à Kehl. L'ouverture de ce tronçon a exercé, dès l'année dernière, une influence très-favorable sur l'ensemble de notre trafic avec l'Allemagne, bien que le développement de ses conséquences naturelles se soit trouvé retardé par des circonstances indépendantes de notre volonté.

Notre service direct de voyageurs par la voie de Kehl a commencé le 11 mai 1861 ; mais nous devons dire à regret qu'il n'en est résulté immédiatement aucune économie de temps pour les trains de grands parcours de Paris à Vienne, un intervalle de 2 h. 15 m. entre l'arrivée du train de Paris et le départ du train correspondant pour Munich et Vienne, ayant été maintenu à Brucksal, malgré toutes nos réclamations, en vue de desservir à la fois la correspondance de Paris, de Cologne et de Francfort. Cependant, cet arrêt vient enfin d'être supprimé, et un train partant de Paris le soir arrivera à Vienne le surlendemain au matin, de manière à permettre au commerce de répondre par le train en retour du soir aux lettres parvenues par le train du matin.

Quoi qu'il en soit, le mouvement des voyageurs de Paris en Allemagne s'est augmenté en 1861 dans une proportion considérable. Le nombre des voyageurs dans les deux sens, qui n'avait été en 1860 que de 9,500, s'est élevé en 1861 à 13,000, ce qui correspond à une recette de plus de 650,000 francs.

Entre Strasbourg et Kehl nous avons eu, dans une période de sept mois, près de 120,000 voyageurs locaux.

La direction des chemins de fer de Gallicie vient de nous proposer de délivrer des billets directs de Paris pour Lemberg, aux frontières de la Gallicie et de la Russie. Ce nouveau débouché ne pourra qu'augmenter encore l'importance de notre trafic international.

En ce qui touche le service des marchandises à petite vitesse par la voie de Kehl, il ne nous a pas été possible, jusqu'à ce jour, d'arriver à une organisation définitive et satisfaisante. Les conventions que nous sommes parvenus à conclure avec la direction générale des voies de communication de Bade, après de longs pourparlers, n'établissent encore de relations directes qu'entre les gares de notre réseau et celles du grand-duché de Bade jusqu'à Brucksal d'une part, et de l'autre jusqu'à Francfort.

Les administrations des lignes situées au delà de Brucksal et de Francfort élèvent, contre l'acceptation de nos conventions avec les chemins badois, des objections de détail très-nombreuses, portant sur des différences de classification, de réglementation, etc., et nous ne saurions prévoir l'époque à laquelle il sera possible de

nous mettre d'accord avec les représentants de ces chemins. Toutefois, afin que le public ne fût pas privé de moyens de réexpédition, nous avons créé à Strasbourg et à Kehl des agences en douane qui acceptent des consignations et se chargent, à des prix offerts à tout le monde sans distinction, de la réexpédition des marchandises pour toute l'Allemagne.

Malgré cette situation défavorable, notre trafic a pris, dès la fin de l'année 1861, une importance réelle à Kehl, et, pendant quelques semaines, les arrivages de grains de la Hongrie ont causé un véritable encombrement dans notre gare de Strasbourg.

Le tonnage des marchandises entrées en France par la voie de Kehl s'est élevé, en 1861, à.... 52,000 tonnes.
En 1860, il avait été de..... 31,000 —

Augmentation... 21.000 —

Les grains de Hongrie se sont présentés, en outre, sur deux autres points de notre réseau ; nous en avons reçu :

A Wissembourg et à Bâle... 17,170 tonnes.

Ces arrivages sont, il est vrai, tout à fait exceptionnels ; il y a pourtant entre le prix ordinaire des grains sur les marchés français et hongrois un écart assez grand pour qu'il puisse s'établir un courant régulier d'importations en France par les frontières de l'Est.

RECETTES DE L'EXPLOITATION.

Les produits effectifs totaux de l'exercice 1861, déduction faite de l'impôt du dixième et des dépenses d'ordre, ont atteint les chiffres suivants :

Ancien réseau, y compris le Luxembourg,	49,530,339 48
Nouveau réseau,	20,230,073 10
Total,	69,760,412 58

Les produits *spéciaux* de l'exploitation, que nous allons comparer avec les produits de même nature obtenus en 1860, se sont élevés en 1861, y compris les dépenses d'ordre, déduction faite de l'impôt du dixième, à 69,834,303 90

Savoir :

	Ancien réseau.	Nouveau réseau.
Voyageurs,	17,442,413 43	5,564,647 30
Bagages, finances, articles de messagerie,	3,027,387 26	1,514,927 78
Marchandises à petite vitesse,	28,961,871 15	13,383,057 08
Totaux,	49,451,671 83 (*)	20,382,632 16

Total pareil,	69,834,303 90
Les recettes de l'exercice 1860 s'étaient élevées à	63,723,630 80
Augmentation,	6,110,673 10 s'. 9.59 °/o

Cette augmentation générale se répartit de la manière suivante :

Voyageurs,	1,284,524 93
Marchandises à grande vitesse,	126,111 43
Marchandises à petite vitesse,	4,700,036 74
Somme égale,	6,110,673 10

Le produit kilométrique moyen, toujours déduction faite de l'impôt, s'est élevé à	41,030 73
Il était en 1860 de	37,953 32
Différence en plus pour 1861,	3,077 41

Soit, 8.11 0/0.

L'augmentation de 1860 sur 1859 n'était que de 4.16 0/0, c'est-à-dire environ moitié de la précédente. Comme en 1860, l'augmentation générale de 8.11 0/0 ne se répartit pas également sur les différentes natures de transports ; chacune d'elles a présenté les résultats suivants :

Voyageurs.	Augmentation,	4.50 0/0
Transports à grande vitesse.	—	1.49 0/0
Transports à petite vitesse.	—	10.96 0/0

(*) Cette somme se compose :

1° Des produits de l'ancien réseau proprement dit, soit,	48,149,760 91
2° Des produits de la ligne de Vincennes, soit,	1,301,910 92
Total,	49,451,671 83

Si l'on considère successivement et séparément les deux réseaux, l'augmentation se divise ainsi qu'il suit :

Ancien réseau.—	Produits en 1861,	49,451,671 83
—	Produits en 1860,	45,706,371 22
	Augmentation,	3,745,300 61
Soit,		8.19 0/0
De 1860 à 1859, l'augmentation était de		9.38 0/0
Nouveau réseau.—	Produits en 1861,	20,382,632 16
—	Produits en 1860,	18,017,259 67
	Augmentation,	2,365,372 49
Soit,		13.13 0/0
De 1860 à 1859, l'augmentation était de		2.55 0/0

L'augmentation des produits du nouveau réseau dépasse donc la moyenne générale de 9.59 0/0 obtenue sur l'ensemble des lignes exploitées.

Dans l'augmentation de 13.13 0/0 que présente le nouveau réseau en 1861, les marchandises sont encore l'élément prédominant. Cette augmentation se subdivise en effet de la manière suivante :

Voyageurs,	10.14 0/0
Transports à grande vitesse,	8.11 0/0
Transports à petite vitesse,	15.01 0/0

Au point de vue des recettes kilométriques moyennes, la comparaison des cinq derniers exercices donne les résultats ci-après, impôt déduit :

Années.	Longueur moyenne exploitée.	Ancien réseau.	Nouveau réseau.
1857	1,256	48,357 65	12,350 70
1858	1,352	46,103 45	18,832 81
1859	1,629	45,076 84	25,026 61
1860	1,679	47,860 97	24,585 72
1861	1,702	51,458 55	27,506 92

IMPORTANCE DES TRANSPORTS A GRANDE ET A PETITE VITESSE.

Le nombre des voyageurs transportés en 1861 sur le réseau entier s'élève à (*)	10,744,316
Il n'était, en 1860, que de (*)	9,576,986
Augmentation,	1,167,330

Cette augmentation est due, en grande partie, à la ligne de Vincennes. En retranchant les voyageurs de cette ligne, on obtient les chiffres suivants :

1861,	7,177,676
1860,	6,473,942
Augmentation,	703,536

En déduisant également la recette du chemin de Vincennes du produit des voyageurs, on a :

Recettes de 1861,	21,685,641 97
— de 1860,	20,606,680 89
Augmentation,	1,078,961 08

Le poids total des bagages transportés s'est élevé, en 1861, à	43,285,067 kil.
Il était, en 1860, de	39,874,280
Augmentation,	3,410,787 kil.

Le poids total des articles de messagerie transportés s'est élevé, en 1861, à	37,262,818 kil.
et en 1860, à	32,574,280
Augmentation,	4,688,538 kil.

Le nombre des expéditions des bagages et d'articles de messagerie a été, en 1861, de	2 871,691
En 1861, il était de	2,600,000
Augmentation,	271,693

Le nombre des tonnes transportées pendant l'année 1862 a été de	3,560,723

Les années précédentes avaient donné, savoir :

1860,	2,936,956 tonnes.
1859,	2,638,215 —
1858,	2,300,552 —

(*) Chaque voyageur avec billet d'aller et retour est compté comme deux voyageurs.

Ainsi que nous le faisions observer l'année dernière, notre réseau peut être considéré comme complet depuis trois ans ; l'augmentation de tonnage qui a été produite pendant cette période constitue donc une véritable augmentation de trafic.

De 1860 à 1861, l'accroissement a été de	633,767 tonnes.
De 1858 à 1861, il a été de	1,180,171 —

C'est une augmentation totale de 50 0/0 environ dans l'espace de trois années.

Le nombre de tonnes transportées par jour a été, en 1861, de 9,755 tonnes à une distance moyenne de 153 k.

En 1860, le tonnage journalier était de 8,019 tonnes portées à 160 kilomètres.

Les transports effectués pour le compte de la Compagnie s'élèvent à peu près au même chiffre dans les deux derniers exercices.

Ils sont, en 1861, de	360,983 tonnes.
Ils étaient, en 1860, de	358,892

C'est environ 1,000 tonnes par jour à ajouter au chiffre de 9,755 indiqué ci-dessus comme représentant le mouvement journalier des gares.

La division des expéditions est toujours aussi grande. Nous avons eu 1,926,224 expéditions en 1861. Le poids moyen d'une expédition a été de 1 k 848.

Malgré l'accroissement du tonnage, le nombre des réclamations et des litiges a diminué de 20 0/0 ; et si l'on compare le total des colis expédiés à celui des affaires contentieuses, on trouve 2.03 affaires contentieuses pour 10,000 colis expédiés.

Nous indiquons, dans un tableau joint à ce rapport, le tonnage des principales marchandises transportées sur notre réseau en 1861. Nous croyons devoir entrer ici, à l'égard de plusieurs groupes de ces marchandises, dans quelques détails qui, nous l'espérons, ne seront pas sans intérêt pour vous.

1° *Céréales.* — Nous comprenons sous cette désignation générale les grains, farines, fécules, graines fourragères et oléagineuses, légumes secs, pâtes alimentaires, pommes de terre, riz et sons.

Les transports de cette nature se sont élevés, en 1861, à	461,958 t. 5[illegible]
Ils n'avaient été en 1860 que de	333,271 t. 91
Augmentation	128,683 t. 0[illegible]

Soit environ 40 0/0.

Les tarifs que nous avons mis en vigueur au moment de la cherté des grains ont eu d'excellents résultats. Nous n'avons pas hésité à réduire nos taxes dès que le prix des grains a pu inspirer des inquiétudes ; mais il est regrettable que lorsque ces sacrifices deviennent inutiles, la législation actuelle ne nous permette pas de relever nos tarifs, de manière à leur donner une élasticité suffisante pour suivre toutes les fluctuations de valeur des marchandises.

2° *Houilles et cokes.* — Le tonnage transporté, 1861, a été de	916,961
Il était, en 1860, de	730,224
Augmentation	186,737

Soit environ 25 0/0.

Pendant l'année 1850, le tonnage des houilles avait été de 645,214 t. Ce trafic important s'est donc accru de 0/0 dans l'espace de deux ans.

La distance moyenne du transport des houilles ne va pour ainsi dire pas. Elle a été, en 1861, de 136 kil.
En 1860, de 140

Le réseau de l'Est reçoit des houilles par un grand nombre de points :

Les houilles du Nord lui arrivent par Reims et Pa[illegible]

Celles de la Sarre, par Forbach et Wissembourg ;

Celles de la Ruhr, par Wissembourg ;

Celles du Centre, par Montereau, Gray et Belfort.

Enfin, notre ligne de Mulhouse traverse le bassin houiller de Ronchamp, dont tout le trafic nous est assuré.

Ces diverses houillères se font, sur le marché que nous desservons, une concurrence favorable au développement de la consommation.

3° *Boissons fermentées ou distillées en fûts.* — Le tonnage de ces marchandises s'est élevé, en 1861, à	145,643 t.
Il était, en 1860, de	107,306
Augmentation	38,337 t.

Cette augmentation importante est due au transport des vins du Midi sur l'Est de la France et au transport des bières de l'Alsace sur Paris. La consommation de ces dernières tend à se développer tous les jours davantage ; elle n'est limitée que par la production des brasseries, lesquelles ne peuvent suffire aux demandes qu'ont fait naître les facilités de transport accordées à leurs produits.

Par contre, les boissons en caisse ou paniers ont subi une énorme diminution : 9,596' 837, soit environ 5 *millions de bouteilles*. Nous avons perdu de ce chef une recette de 292,699 fr. 20 c. Ce déficit peut être attribué exclusivement à la guerre d'Amérique, les exportations de vins de Champagne pour ce pays ayant cessé d'une manière presque absolue pendant plusieurs mois.

1° *Cotons, calicots et tissus.* — La guerre d'Amérique nous a également privé sur ces articles d'un trafic très-important en 1861, et notre perte s'augmente sensiblement encore en 1862.

Les cotons en balles transportés l'année dernière ont donné un chiffre de	43,856 t.
contre	50,781
en 1860, ce qui constitue une diminution de	6,925 t.

Le chiffre de 43,000 t. paraîtra certainement encore assez considérable, eu égard aux circonstances présentes; mais il faut se hâter de dire que ce tonnage comprend une assez grande quantité de transports à courte distance motivés par des mouvements locaux. Aussi, tandis que le tonnage n'a baissé que de 1/7e, le chiffre des recettes, réduit d'un tiers, est descendu à 1,763,063 à 1,202,252.

L'ensemble des diminutions de recettes, que nous avons éprouvées sur les transports de coton s'élève à 705,792 francs, savoir :

Cotons en balles,	550,821
Calicots,	41,679
Tissus divers,	103,292

Si à ces chiffres l'on ajoute la perte provenant des vins de Champagne, on peut affirmer sans hésitation que la crise américaine nous a occasionné une diminution de recettes, en 1861, d'un million de francs.

5° *Industrie métallurgique.* — Nous avons réuni sous cette dénomination les transports de fontes, de fers, de ferronnerie et de quincaillerie.

Ces transports ont été, en 1861, de	382,011 t.
et en 1860, de	340,662
Augmentation,	41,349 t.

Cette augmentation ne se répartit pas dans une égale proportion sur toutes les branches de l'industrie métallurgique. Ainsi les fontes brutes et moulées ont perdu 9,063 t.
La ferronnerie et la quincaillerie 3,620
Les fers et les machines ont au contraire gagné 54,032

6° *Sels.* — Nous indiquerons enfin, pour terminer, les chiffres relatifs au transport des sels.

En 1861, le tonnage de cette marchandise a été de	88,815 t.
Il n'était en 1860 que de	71,230
Augmentation,	17,585

soit environ 25 0/0.

Ce rapide aperçu vous donne la mesure de l'énorme trafic de nos lignes, en même temps qu'il fait ressortir l'importance des services que les chemins de fer ne cessent de rendre au pays.

LIGNE DE VINCENNES.

Nous allons, ainsi que nous l'avons déjà fait l'année dernière, vous présenter isolément les résultats spéciaux de l'exploitation de la ligne de Paris à Vincennes.

Le nombre de voyageurs transportés sur cette ligne a été, pendant l'année 1861, de	3,566,840
Il était, en 1860, de	3,102,544
Augmentation,	464,296
Soit en moyenne par jour, en 1861,	9,772 voyageurs.
— en 1860,	8,500 —
Différence en faveur de 1861,	1,272 voyageurs, ou 14.97 0/0.

Le tableau suivant donne la répartition par groupes du nombre total des voyageurs, ainsi que le prix moyen correspondant à chacun de ces groupes.

Voyageurs,	Nombre.	Recettes.	Prix moyen.
Ordinaires	2,502,709	961,507 05	0,379
Demi-places	103,674	21,353 38	0,206
Militaires	367,629	36,951 75	0,100
Voyageurs des trains à prix réduits	197,052	40,915 85	0,207
Voyageurs ayant des billets d'aller et retour (1)	335,786	140,408 71	0,418
Suppléments de parcours de classe, d'abonnement, etc.	»	20,243 02	0,348
Totaux	3,566,840	1,241,418 75	0,348

Il résulte des chiffres ci-dessus que la recette des voyageurs a été, en 1861, de 1,241,418 75
Elle n'était, en 1860, que de 1,035,854 80
L'augmentation, en 1861, est donc de 205,563 95
soit 19.84 0/0.

Le produit du transport des animaux, bagages et articles de messagerie a été, en 1861, de Fr. 31,326 75
Il était, en 1860, de 21,317 49
Différence au profit de 1861, 10,009 26
soit 46.95 0/0.

La recette totale de la grande vitesse est donc de 1,273,745 50
La même recette n'était l'année dernière que de 1.057,172 29
Augmentation en 1861 215,573 21
ou 20.39 0/0.

Le produit des transports de matériaux à bâtir a été de 29,165 42

En résumé la recette brute totale provenant des voyageurs, des accessoires de la grande vitesse et du transport des matériaux est, pour l'année 1861, de Fr. 1,301,910 92
La même recette était en 1860 de 1,105,499 25
Différence en plus pour 1861, 196,411 67

La recette kilométrique, qui était l'année précédente de 65.029 37
se trouve ainsi portée à 76,582 99
soit 17.77 0/0 de plus qu'en 1860.

Les dépenses d'exploitation se composent des sommes ci-après :

1° Exploitation proprement dite,	257,630 29
2° Matériel et traction	292,806 07
3° Entretien et surveillance de la voie	160,284 53
4° Indemnités pour pertes et avaries, contributions, assurances, contrôle et surveillance, etc.	12,179 06
Total	722,899 97

soit, par kilomètre : 42,523 fr. 52 c.

Nous avons dit que la recette brute totale, déduction faite seulement de l'impôt du dixième, était de 1,301,910 92
Il y a lieu d'en défalquer pour subventions aux omnibus 74,162 03
Reste pour le produit effectif 1,227,748 89

Le rapport des dépenses aux recettes était, en 1860, de 62.58 0/0
Il n'est, en 1861, que de 58.88 0/0

DÉPENSES D'EXPLOITATION DES DEUX RÉSEAUX.

Nos frais d'exploitation se montent, pour 1861, y compris Vincennes et les lignes du Guillaume-Luxembourg, à la somme totale de 30,088,143 76
Ils se divisent de la manière suivante :

	Ancien réseau.	Nouveau réseau.
Service de la voie,	4,107,017 96	2,136,156 77
Service du matériel et de la traction,	6,149,883 02	3,957,858 07
Service spécial de l'exploitation,	6,366,588 95	2,975,429 47
Administration centrale,	626,356 13	683,923 5
Charges de la Compagnie,	726 815 42	357,514 51
Totaux,	19,977,261 38	10,110,882 38
Somme égale,	30,088,143 76	

(1) Chaque voyageur avec billet d'aller et retour est compté comme deux voyageurs.

RAPPORT DES DÉPENSES AUX RECETTES.

Réseau total.

Le montant des recettes pour le réseau total, déduction faite des dépenses d'ordre et de l'impôt du dixième, étant, comme nous l'avons indiqué plus haut, de 69,766,412 56
Et les dépenses s'élevant à 30,088,143 76
Le rapport des dépenses aux recettes est de 43 0/0
Il était, en 1860, de 45 0/0
Différence, 2 0/0

Ancien réseau.

Recettes de l'ancien réseau, y compris les lignes de Vincennes et du Guillaume-Luxembourg, 49,530,339 48
Dépenses, 19,977,261 38
Excédant des recettes sur les dépenses, 29,553,078 10

En faisant abstraction des lignes du Guillaume-Luxembourg d'une part, et, de l'autre, de la ligne de Vincennes, dont l'exploitation doit être considérée à part l'ancien réseau donne les résultats suivants :

Recettes (moins Vincennes et Luxembourg), 47,775,283 45
Dépenses, 18,669,649 19
Excédant des recettes, 29,105,634 26
Rapport des dépenses aux recettes, 39,08 0/0
En 1860, ce rapport était de 40,01 0/0

Nouveau réseau.

Recettes du nouveau réseau, 20,236,073 10
Dépenses, 10,110,882 38
Excédant des recettes, 10,125,190 72
Rapport des dépenses aux recettes, 49.96 0/0
Ce rapport était, en 1860, de 56.98 0/0
Différence en faveur de 1861, 6.92 0/0

CHAPITRE III.

SITUATION FINANCIÈRE DE LA COMPAGNIE AU 31 MARS 1862.
(Clôture de l'exercice 1861.)

CAPITAL SOCIAL.

Le capital de la Compagnie se composait à la fin de l'exercice de 1860 de :

500,000 actions,	250,000,000 »
358,828 obligations 5 0/0,	179,551,500 »
802,655 obligations 3 0/0,	221,790,074 93
26,233 obligations des anciennes Compagnies,	16,510,500 »
Subventions et prêts de l'Etat,	15,600,000 »
Ensemble,	683,452,074 93
Nous avons émis dans le courant de l'exercice 1861 89,399 obligations 3 0/0,	26,132,221 60
Total au 31 décembre 1861,	709,584,296 04

La Banque de France s'est chargée, comme elle l'avait déjà fait antérieurement, du placement de la plus grande partie des obligations que nous avons émises en 1861. Le taux d'émission de nos titres a été en moyenne de 292 fr. 31 c., déduction faite des frais de négociation. Il avait été en 1860 de 291 fr. 73 c.; l'opération s'est donc accomplie en 1861 dans des conditions plus favorables que l'année précédente.

Le montant total de notre capital social se répartit ainsi qu'il suit entre nos deux réseaux :

Ancien réseau.

Actions,	250,000,000 »	
Obligations,	74,466,500 »	324,466,500 »

Nouveau réseau.

Obligations, prêts et subventions formant le complément du capital,			385,117,796 64
Total pareil,			700,584,206 64

EMPLOI DU CAPITAL.

Dépenses d'établissement antérieures à l'exercice 1861,			679,757,341 84
Dépenses de l'exercice 1861,			39,741,391 39
Ensemble,			719,498,733 23
A ajouter :			
Avances et fonds de roulement,		493,578 12	
Domaine privé,		2,477,121 34	
Approvisionnements généraux,		7,634,890 32	
Fonds disponibles :			
Caisse,	2,231,280 35		
Banque de France,	978,270 76		
Bons du Trésor et papier sur Paris,	440,653 96		
Société générale de Crédit mobilier,	7,912,300 57	11,562,595 64	
Cautionnement de la Compagnie,		100,000 »	
Valeurs diverses,		1,122,284 09	
Débiteurs divers,		1,207,620 01	21,658,089 52
Total,			744,156,822 75
A déduire :			
Réserve statutaire,		5,000,000 »	
Créanciers divers,		29,572,526 11	34,572,526 11
Somme égale au capital réalisé,			709,584,206 64

PRODUITS NETS DE L'EXPLOITATION.

Fixation du dividende.

Ainsi que le constatent les comptes qui vous ont été remis, les produits effectifs de l'ancien réseau s'élèvent au total à (1) 49,530,339 48

Nous avons à en retrancher :

1° Les dépenses spéciales d'exploitation (2).		19,977,201 38	
2° Les intérêts et l'amortissement d'actions et d'obligations afférents à l'ancien réseau, sous déduction de l'intérêt des capitaux dépensés sur les portions du réseau non encore exploitées,		4,066,158 50	
3° Les dépenses effectuées pour :			
Réfection des voies,	4,941,315 81		
Renouvellement du matériel,	600,000 »	5,541,315 81	29,584,735 69
Reste disponible,			19,945,603 79

La question de réfection des voies a été jusqu'ici très diversement envisagée par les différentes Compagnies de chemins de fer.

Tantôt on a attribué à cette dépense un caractère mixte et l'on en a appliqué une proportion variable au compte capital, tandis que le reste était soldé par des retenues successives faites sur les produits de l'exploitation.

Tantôt on a considéré que la réfection des voies était une charge de l'exploitation, mais que c'était là une dépense exceptionnelle qui devait être amortie par un prélèvement spécial à répartir sur plusieurs années.

Tantôt enfin on a retranché des bénéfices annuels le montant des dépenses faites dans l'année pour la réfection des voies, après en avoir défalqué la plus-value du nouveau matériel sur l'ancien.

En approfondissant la question, nous avons été amenés à conclure, en ce qui nous concerne, que cette dépense devait grever exclusivement le compte de l'exploitation.

En effet, lorsque les voies d'un grand réseau sont arrivées à un certain degré d'usure, leur réfection totale ou partielle donne lieu à un travail incessant qui ne peut plus s'arrêter, et l'on est conduit ainsi à renouveler toutes les voies par un roulement continu et sans fin. Ces réfections successives et les perfectionnements qui en résultent ne sont, à notre avis, que l'entretien d'un instrument qui doit toujours être maintenu en bon état de manière à répondre aux besoins du service courant : il nous semble donc impossible d'admettre qu'une dépense de cette nature puisse être portée indéfiniment au compte capital.

C'est d'après ce principe que nous avions déduit des produits de l'exercice 1860 une somme de 1,792,921 fr. 15 c. pour réfection des voies et renouvellement du matériel, et que nous retranchons celle de 5,541,315 fr. 81 c. des recettes de 1861 pour le même objet.

Nous espérons, Messieurs, que vous approuverez ces dispositions, qui nous permettent de ne point ajouter de nouvelles charges à notre capital déjà très-considérable et qu'il est si important de ne point accroître sans une nécessité absolue.

Le total des produits disponibles est, comme nous venons de le dire plus haut, de	19,945,603 79
Il a été payé au mois de novembre 1861 un premier à-compte de 20 francs par action non amortie,	9,944,320 »
Il reste donc à distribuer la différence, ou	10,001,283 79
Ce qui, pour 500,000 actions, à raison de 20 francs par action, donne	10,000,000 »
Plus une somme de que nous reportons à compte nouveau sur l'Exercice 1862.	1,283 79

Cette somme de 20 francs, jointe à celle que vous avez déjà touchée, porterait le dividende total à 40 francs pour l'exercice 1861.

Si ce dividende est adopté par l'assemblée, les 20 fr. qui en forment le complément seront payés à la caisse de la Compagnie à partir du 1er mai 1862.

Les dépenses du nouveau réseau, en y comprenant la somme destinée à couvrir les intérêts et l'amortissement des obligations, s'élèvent à	30,317,138 79
Les recettes sont de	20,236,073 10
L'excédant des dépenses sur les produits est de	11,311,065 69

Nous portons cette somme au compte d'établissement du nouveau réseau.

CHAPITRE IV.

OBJETS DIVERS.

En indiquant l'année dernière quelles étaient les lignes étrangères, ouvertes en 1860, dont la mise en exploitation intéressait la Compagnie de l'Est, nous avons fait ressortir la situation générale de notre réseau. Vous avez vu, Messieurs, que ce réseau, presque complétement achevé, peut désormais compter non-seulement sur le développement du trafic spécial des localités qu'il traverse, mais encore sur un trafic de transit qui est appelé à prendre par la suite une importance très-considérable.

Une loi votée en 1861 par le Corps législatif, autorise M. le ministre des travaux publics à entreprendre vingt-deux lignes nouvelles de chemins de fer déclarés d'utilité publique.

Parmi ces lignes qui constituent ce qu'on est convenu d'appeler le troisième réseau, quelques-unes se rélient au réseau de l'Est. Ce sont celles :

De Niederbronn à la ligne de Metz à Thionville, de 136 kilomètres ;

De Dijon à Langres, de 68 kilomètres ;

De Châtillon-sur-Seine à Chaumont, de 63 kilomètres;

De Chaumont à Toul, de 90 kilomètres;

De Dieuze à la ligne de Strasbourg, près Réchicourt, de 22 kilomètres ;

De Sainte-Marie-aux-Mines à Schelestadt, de 20 kilomètres ;

Déjà, dans le cours de l'année 1860, M. le ministre des travaux publics avait été autorisé à construire :

Un embranchement d'Epinal à Remiremont, de 24 kilomètres ;

Et un embranchement de Lunéville à Saint-Dié, de 48 kilomètres.

Nous n'avons pas à intervenir dans l'établissement de ces nouvelles voies de communication.

Nous devons vous entretenir d'une question qui est restée pour ainsi dire à l'ordre du jour d'une manière permanente depuis deux années : nous voulons parler de la question des tarifs.

Les réclamations les plus vives n'ont point cessé d'être élevées contre les prix de transport des Compagnies, et des abaissements sont surtout demandés avec instance depuis la conclusion des derniers traités de commerce.

Nous ne discuterons pas ici l'opinion d'après laquelle il appartiendrait aux Compagnies de chemins de fer de fournir à l'industrie française, par des diminutions de tarifs, les moyens de lutter contre la concurrence étrangère ; mais nous dirons que les Compagnies ont toujours spontanément accordé les réductions qu'il leur était possible de concéder et que, guidées par leur intérêt, elles sont allées d'elles-mêmes au-devant de toutes les mesures susceptibles de seconder le développement de la production, persuadées qu'en agissant ainsi elles ne faisaient que favoriser en même temps l'extension de leurs propres transports.

Par l'exposé que nous vous avons présenté il y a deux ans de la situation générale de vos tarifs, vous avez pu vous convaincre qu'à côté des prix légaux de 0,16 c., 0,14 c. et 0,10 c. inscrits au cahier des charges, nous avions opéré de nombreux déclassements ; vous avez pu voir qu'une quatrième série à 8, 7 et 6 centimes et un tarif général à 0,05 c. avaient été établis ainsi que des tarifs spéciaux dans lesquels, suivant la direction du transport, le prix élémentaire descend à 3 centimes. Donc, qu'on l'appelle classe ou série, notre quatrième classe existe depuis longtemps.

On a prétendu que les tarifs applicables aux marchandises encombrantes, et notamment à la houille et aux minerais de fer, étaient inférieurs en Angleterre à ce qu'ils sont en France. Nous pouvons affirmer qu'il n'en est rien. Ce qui caractérise le tarif anglais, c'est son système extrêmement différentiel, système consacré par les bills du Parlement, sanctionné par la loi, ayant en outre pour lui l'habitude, l'expérience et l'économie.

Pour les petits parcours compris entre 0 et 60 kilomètres et pour les parcours moyens de 50 à 150 ou 200 kilomètres, les prix de transport de la houille sont notablement plus élevés en Angleterre qu'en France.

Ainsi :

Pour une distance de 56 kilomètres, le tarif anglais varie de 4 fr. 40 c. à 5 fr. 65 c. par tonne, tandis qu'en France ce tarif descend à 3 fr. et ne dépasse pas 5 fr. 60 c.

Pour 100 kilomètres, il varie sur les chemins anglais de 8 fr. à 9 fr. 20, et sur les lignes françaises de 6 fr. 40 à 8 fr. 80 ; c'est-à-dire que les prix du tarif français présentent des différences de 10 à 30 0/0 au-dessous des prix anglais.

Pour les grandes distances, il y a à peu près égalité ; les tarifs anglais peuvent devenir inférieurs aux tarifs français ; mais c'est alors sous la réserve de l'accomplissement de conditions particulières aujourd'hui proscrites en France, telles que garantie de tonnage, minimum de recette (souvent ce minimum est de 1,000,000 de francs), choix de la saison pour le transport, etc., etc.

La taxe des minerais est de 13, 12 et 10 centimes pour les distances moyennes ; elle descend à 0,06 c. pour les grands parcours. Sur le réseau de l'Est, nous la portons à 0,06, à 0,05, à 0,04 c. et même à 0,03 pour des distances un peu considérables.

A l'égard des fers, les prix anglais changent avec les convenances et les nécessités locales. Une même gare expédie des fers dans trois directions différentes : l'une d'elles paiera 0,053 par tonne et kilomètre, l'autre 0,09, la troisième 0,159 pour des distances comprises entre 50 et 130 kilomètres. En définitive, les prix de transport des fers varient en Angleterre entre 5 et 15 centimes, et en France entre 5 et 16.

A ces tarifs viennent s'ajouter des frais fort élevés sous le nom de *raisonnable somme pour charger, couvrir, réunir et délivrer les marchandises, de droit terminal*, pour compenser les frais d'établissement des

(1) Ancien réseau, 47,775,283 45
Ligne de Vincennes, 1,227,748 89
Chemin du Luxembourg, 527,307 14
49,530,339 48

(2) Ancien réseau, 18,069,649 19
Ligne de Vincennes, 722,892 97
Ligne du Luxembourg, 584,712 22
19,977,201 38

gares extrêmes. C'est le droit de gare qui, en France, coûte 0 fr. 20 et qui a donné lieu à de si vives réclamations. En Angleterre, il est de 1 fr. 87, et il s'applique toujours, que l'expéditeur et le destinataire fassent ou non eux-mêmes les opérations.

Il est, en outre, une considération particulière qui, en Angleterre, exerce une grande influence sur la fixation de la taxe : c'est la destination spéciale ou l'emploi de la marchandise. S'il s'agit d'une forge, d'une usine, d'un établissement ayant une grande consommation de houille, les Compagnies concèdent le prix le plus bas possible ; mais elles se gardent bien d'accorder la même faveur s'il s'agit au contraire de transports destinés au chauffage domestique, aux brasseries, en un mot aux usines pour lesquelles le combustible ne représente qu'une dépense insignifiante. Et c'est parce qu'elles possèdent cette liberté d'action que les Compagnies peuvent s'imposer parfois des sacrifices qui sont si profitables à l'industrie anglaise.

La commission d'enquête, chargée par M. le ministre des travaux publics d'étudier les améliorations qu'il serait possible d'apporter au système actuel d'exploitation des chemins de fer, et les moyens les plus économiques à employer pour l'exécution des nouvelles lignes à construire, a entendu les représentants de toutes les Compagnies françaises. Indépendamment des explications verbales qui lui ont été fournies par le directeur de notre Compagnie, nous avons remis à la Commission une réponse écrite au *Questionnaire* général qu'elle nous avait fait parvenir.

Nous verrions avec une vive satisfaction que la Commission jugeât convenable de publier les réponses qu'elle a reçues des diverses Compagnies de chemins de fer, et nous ne redouterions pas qu'elle en fît autant pour les réclamations et les critiques dont ces réponses ont été l'objet. Nous croyons que la publicité de ces documents serait de nature à porter la lumière dans une foule de questions de service restées obscures pour le public jusqu'à ce jour.

Nous ne pouvons que nous féliciter, en tous cas, d'avoir trouvé cette occasion d'exposer les idées de la Compagnie sur les matières soumises en ce moment aux investigations de la commission d'enquête. Peut-être nous a-t-il été donné de rectifier ainsi certaines opinions erronées et de rétablir quelquefois l'exactitude de faits mal connus ou mal appréciés.

Vous avez approuvé, dans votre réunion du 28 septembre 1853, la proposition que nous vous avons faite de créer une caisse de retraites pour les employés de la Compagnie. Vous nous avez en même temps autorisés à prélever chaque année sur les bénéfices de l'exploitation une somme de 75,000 francs destinée à former progressivement le capital de cette caisse, et vous avez décidé, en outre, que ce prélèvement serait augmenté dans la proportion de l'accroissement du personnel, en prenant pour base l'allocation primitive de 75,000 francs.

Notre caisse de retraites, vous le savez, Messieurs, était instituée seulement en faveur des agents dont le traitement ne dépassait pas 3,000 francs par an. Pour obtenir sa retraite, un employé devait être âgé de cinquante-cinq ans au moins et avoir servi la Compagnie pendant vingt-cinq ans. La retraite était fixée à 300 francs par an pour les employés dont le traitement n'excédait pas 1,500 francs ; elle devait être égale au cinquième de la moyenne du traitement pour ceux dont les appointements auraient été supérieurs à 1,500 francs pendant les cinq dernières années de leur service.

Il nous a semblé que le bénéfice de cette institution ne pouvait rester le partage exclusif d'une certaine catégorie d'employés, et que le personnel de la Compagnie tout entier devait être appelé à jouir des avantages de la Caisse des retraites.

Nous avons en conséquence adopté, à partir du 1er janvier 1862, un nouveau règlement qui contient les dispositions suivantes :

Moyennant une cotisation égale à 2 0/0 du montant de son traitement, tout employé aura droit à une retraite à cinquante ans d'âge et après vingt-cinq ans de service.

Le montant de la retraite pour l'employé réunissant les conditions requises, sera, au maximum de 75 0/0 du traitement le plus élevé qu'aura obtenu cet employé, si ce traitement n'excède pas 1,000 francs. Au-dessus de 1,000 francs, le chiffre de 75 0/0 décroîtra pour s'arrêter à 50 0/0 du traitement de 6,000 francs et au-dessus.

La retraite ne pourra être supérieure à une somme annuelle de 6,000 francs.

En cas de décès, la retraite de l'employé sera liquidée, quel que soit son âge, dans des proportions indiquées, et la moitié en sera attribuée à sa veuve et à ses enfants mineurs.

En cas de décès ou de nouveau mariage de la veuve, la pension sera servie aux enfants de l'employé décédé, jusqu'à leur majorité respective, sans que la part d'un enfant décédé soit reversible sur le survivant.

De plus, nous avons rendu la souscription à la Caisse de prévoyance obligatoire pour tous les employés qui participent à la Caisse des retraites, et nous avons décidé que la Caisse de prévoyance verserait, chaque année à la Caisse des retraites, l'excédant de ses recettes de l'année sur ses dépenses de la même année.

Nous croyons que cette nouvelle marque de notre sollicitude pour le personnel ne pourra que contribuer à fortifier son dévouement et l'intéresser de plus en plus à la prospérité de notre entreprise.

Nous nous sommes attachés à rester dans les limites fixées par votre décision du 28 septembre 1853 en ce qui concerne l'allocation de la Compagnie. Nous n'avons donc pas eu à recourir à une nouvelle autorisation de votre part pour la mise en vigueur de notre règlement modifié.

M. le baron James de Rothschild nous a adressé, vers la fin de l'année dernière, sa démission de membre du Conseil d'administration de la Compagnie. Cette démission nous prive, à notre grand regret, de l'honorable collègue dont la puissante coopération avait été si utile à la fondation de la Compagnie. Nous avons cru devoir nommer provisoirement à la place de M. le baron de Rothschild, M. Salomon de Rothschild, son fils. Nous vous demandons de vouloir bien ratifier cette nomination.

Aux termes de l'article 19 de nos statuts, vous devez procéder cette année au renouvellement de cinq membres du Conseil d'administration.

Les membres sortants désignés par le sort sont :

MM. d'Eichthal,
duc de Galliera,
Eugène Pereire,
Chevandier de Valdrôme,
Roux.

Des raisons de santé ayant déterminé M. Roux à nous offrir sa démission, nous vous proposons de nommer à sa place M. Drouyn de Lhuys, ancien ministre des affaires étrangères. Nous ne saurions douter que ce choix n'obtienne votre approbation la plus complète.

Le même article 19 dispose que les administrateurs dont les pouvoirs sont expirés peuvent être réélus.

COMPAGNIE IMMOBILIÈRE DE PARIS.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans l'assemblée générale des actionnaires du 28 avril 1862.

Présidence de M. Emile Pereire.

Messieurs,

L'année 1861, dont nous allons vous faire connaître les résultats, et les premiers mois de l'année courante, ont été employés à mettre en valeur ceux de nos principaux immeubles restés improductifs ; nous avons à la fois élevé le grand hôtel de la Paix, terminé nos maisons du boulevard des Capucines, à peu près achevé la construction de la rue de Marignan, poussé avec activité celle de la rue de Mogador, et complété les déblais des terrains que nous possédons boulevard Malesherbes. L'importance de ces travaux et des capitaux que nous avons dû leur consacrer a replacé notre Compagnie dans une période de construction semblable à celle qui a marqué son origine alors que la plus grande partie de son capital était employée à la construction de nos immeubles de la rue de Rivoli.

Pendant ces périodes de formation et de développement, les dépenses sont considérables, les produits restreints ; mais ce qui peut manquer au présent, l'avenir pour lequel on sème des germes féconds le rend avec usure. Nous en avons fait, rue de Rivoli, l'expérience la plus concluante ; nous espérons obtenir des résultats plus considérables encore de nos opérations en voie d'achèvement.

En créant le grand hôtel du Louvre, nous avons donné à notre Société une base puissante qui a fécondé ses premières opérations.

En effet, cet établissement ne nous a pas seulement donné des produits importants, il a exercé l'influence la plus heureuse sur la valeur de nos maisons voisines, en fixant, dans le quartier, une clientèle riche, nombreuse et sans cesse renouvelée.

Nous en avons recueilli les fruits par le revenu élevé que nous ont donné nos maisons et par les bénéfices que nous avons réalisés en les vendant ; ces revenus et ces bénéfices ont ensemble atteint un chiffre de 6 millions de francs.

MAISONS RUE DE RIVOLI.

Aujourd'hui, nous ne sommes plus propriétaires, rue de Rivoli, que de deux maisons, les nos 172 et 158.

Elles figurent, dans nos inventaires, pour leur prix revient, soit 1,858,095 francs ; leur revenu représente, pour la partie de notre capital social employée à ces constructions, un produit d'environ 18 0/0, le surplus de la dépense ayant été payé sur les emprunts faits au Crédit foncier, qui ne reçoit, vous le savez, qu'un intérêt fixe de moins de 5 0/0.

HÔTEL DU LOUVRE.

L'hôtel du Louvre lui-même est dans une situation prospère.

La location des boutiques a produit, pendant l'année 1861,	299,850 »
Les recettes brutes de l'exploitation ont été de	2,546,911 07
Et les bénéfices nets, de	1,040,871 45

Le produit net total s'est donc élevé à 1,340,721 fr. 45 c., à plus de 19 0/0 de la partie de notre capital social affectée à cette opération, par suite de la combinaison d'emprunt qui vient d'être indiquée.

Le produit réalisé de la location des boutiques suit une marche constamment croissante :

En 1857, il avait été de	Fr. 284 025 »
1858	289,125 »
1859	295,675 »
1860	296,400 »
1861	299,850 »

Ce dernier chiffre 299,850 francs, rapproché de 304,000 francs, montant des baux aujourd'hui en cours d'exécution, montre le peu d'importance des non-valeurs ; elles atteignent seulement 2 1/2 0/0.

La comparaison des résultats obtenus par l'exploitation en 1861, avec ceux réalisés pendant les années précédentes, montre que la moyenne générale a été largement dépassée dans l'exercice dernier ; cela ressort du tableau suivant :

	Recettes brutes.	Bénéfices nets.
Moyenne des années 1856 à 1860	2,335,024 12	933,550 23
Année 1861	2,546,911 07	1,040,871 45
Différence en faveur de 1861	211,886 95	107,321 22

Les résultats de 1861 ont été, il est vrai, inférieurs à ceux de 1860 ; mais pour apprécier à sa juste valeur cette infériorité, il faut se rendre compte des circonstances dans lesquelles elle s'est produite.

L'année 1860, pendant laquelle nous avons réalisé des bénéfices plus élevés que dans aucune autre, sans être exceptionnellement favorable, avait présenté les conditions d'une exploitation normale ; l'année 1861 a été, au contraire, marquée par un événement considérable et qui était de nature à réduire la clientèle de l'hôtel du Louvre ; nous voulons parler de la guerre civile des États-Unis. Cette guerre a eu d'abord pour conséquence immédiate et directe le départ des Américains du nord et du sud ; elle a produit ensuite un trouble général dans les affaires, qui devait avoir pour résultat de diminuer le nombre des voyageurs d'Europe.

Vous verez de voir comment notre hôtel a traversé cette épreuve ; les bénéfice nets qu'il a donnés, comparés à ceux de la meilleure année de son exploitation, présentent seulement une diminution de 60,000 francs, soit 5 1/8 0/0.

A un autre point de vue, le maintien des produits de l'hôtel du Louvre, presque à leur chiffre le plus élevé, en présence d'une énorme diminution dans le nombre des voyageurs, dissipe toutes les craintes que peut inspirer, pour l'avenir de cet établissement, la concurrence de l'hôtel de la Paix, que nous allons prochainement ouvrir.

Telle est, Messieurs, la situation de notre opération des immeubles de la rue de Rivoli et de l'hôtel du Louvre ; elle a tenu tout ce qu'on pouvait attendre d'elle ; ses éléments se sont complétés l'un l'autre, et si, d'une part, la vente des immeubles nous a donné des bénéfices considérables, ai ceux qui nous restent forment un placement de premier ordre, d'autre part, l'hôtel du Louvre, auquel on doit en grande partie attribuer ces résultats, ne constitue pas, de son côté, une opération moins avantageuse.

L'examen que nous allons faire de nos nouvelles opérations vous montrera qu'elles renferment les germes d'une situation semblable et les éléments d'un avenir non moins prospère.

IMMEUBLES DU BOULEVARD DES CAPUCINES.

La plus importante de ces opérations est celle du boulevard des Capucines.

Nous sommes propriétaires sur ce point, ainsi que

notre dernier rapport vous l'a fait connaître, en dehors des portions absorbées par les voies publiques qui forment les abords du nouvel Opéra, d'une surface de 17,600 mètres, ayant coûté 14,700,000 francs.

Nous avons donné à ces terrains une affectation semblable à celle que nous avions adoptée pour la rue de Rivoli; sur une grande portion nous élevons l'hôtel de la Paix, sur le surplus nous construisons des maisons ordinaires.

L'Hôtel de la Paix occupe le triangle formé par le boulevard, la rue de Rouen et la rue Mogador; sa superficie est de 8,500 mètres, 500 mètres environ de plus que celle de l'hôtel du Louvre.

Le plan a été conçu sur les mêmes données générales que celui de cet hôtel, et nous y avons introduit toutes les améliorations qu'une expérience qui compte déjà six années a pu nous indiquer.

La construction des bâtiments a été commencée au mois d'avril dernier; mais ce n'est que plus tard, dans le courant de mai seulement, que nous avons été mis en possession de la totalité de leur emplacement.

En moins de onze mois, les immenses constructions que vous pouvez voir ont été amenées à un point de presque complet achèvement; cette rapidité sans précédent est due aux énergiques et incessants efforts de M. Armand, notre architecte, qui s'est consacré exclusivement à cette œuvre.

Pendant que les travaux de construction sont poussés avec activité, l'ameublement se confectionne dans des ateliers spéciaux, le personnel se réunit, et, le jour très-prochain où le bâtiment sera achevé, rien ne retardera la mise en exploitation de l'hôtel.

Comme l'hôtel du Louvre, le grand hôtel de la Paix comprendra deux sortes de produits :

Le loyer des boutiques,

Les bénéfices de l'exploitation.

La location de nos boutiques donnera un revenu important; quatre sont déjà louées à des conditions très-avantageuses; les autres ne tarderont pas à l'être dès que l'ouverture de l'hôtel, et surtout l'achèvement des voies publiques qui l'entourent, leur aura donné toute leur valeur. Quant à l'exploitation elle-même, elle commencera assez tôt pour profiter de l'affluence des étrangers qu'amènera à Paris l'Exposition de Londres, et ses produits pourront commencer à figurer dans les bénéfices de cet exercice.

Nous n'aurions pas certainement obtenu un résultat aussi prompt si, au lieu d'un hôtel, nous avions bâti des maisons ordinaires; en effet, avant qu'elles eussent été en plein rapport, nous aurions eu à supporter des pertes d'intérêts considérables.

La création de l'hôtel de la Paix ne présentera pas seulement cet avantage de nous donner des revenus immédiats; elle produira les mêmes effets que l'hôtel du Louvre a promptement réalisés sur nos autres immeubles de la rue de Rivoli; elle rendra plus faciles les locations des boutiques et des appartements de nos maisons du boulevard des Capucines et de la rue Mogador.

Les quatre maisons que nous avons bâties, boulevard des Capucines, sur l'emplacement de l'ancien hôtel d'Osmond, sont complétement achevées, mais l'état d'impraticabilité dans lequel ont été laissées depuis près d'un an la rue Lafayette prolongée et la place de l'Opéra contribue incontestablement à retarder la location de ces immeubles; cependant les locations en petit nombre déjà faites produisent en totalité un chiffre de 244,000 francs.

Les appartements de cette maison conviennent parfaitement, tant à raison de leur situation au centre de Paris que de leurs grandes proportions, au commerce, à l'industrie et à la finance. Aujourd'hui que l'hôtel de la Paix va être prochainement ouvert et que l'on s'occupe d'achever le pavage des voies publiques, rien ne pourra retarder leur mise en valeur. Déjà nous comptons parmi nos locataires des maisons de banque importantes; l'exemple qu'elles ont donné sera suivi et nous procurera d'excellents locataires.

Le retard apporté à l'adoption de l'alignement définitif de la rue Mogador et à la prise de possession des terrains nous a empêché de commencer nos constructions sur ce point, en même temps qu'à l'hôtel de la Paix, et ce n'est guère qu'au mois de décembre dernier qu'elles ont pu être entreprises. Leur degré d'avancement actuel témoigne d'une activité très-satisfaisante, et là, comme dans toutes nos affaires, nous avons tenu à ne laisser que le moins longtemps possible, sans emploi, des terrains d'une valeur considérable.

Ces constructions comprennent quatre maisons : l'une, très-importante, à l'angle du boulevard ; les autres, de dimensions ordinaires, à la suite sur la rue Mogador.

Le premier étage de la maison d'angle a été loué sur un plan arrêté d'avance, à la Société d'encouragement pour les races de chevaux en France (*Jockey-Club*).

Cette Société est devenue locataire, pour trente ans, du premier étage et de diverses dépendances à un prix largement rémunérateur, mais qui, en raison de la situation exceptionnelle, de l'étendue, de l'importance des locaux et des dispositions spéciales qu'il a fallu adopter, peut être considéré comme modéré. Cette location ajoutera à la concentration dans ce quartier d'une clientèle nombreuse d'hommes riches, et y fournira l'aliment d'un grand nombre d'industries de luxe.

En résumé, notre opération du boulevard des Capucines a fait, depuis notre dernière réunion, de grands progrès vers une complète mise en valeur.

La riche clientèle de l'hôtel de la Paix aura, comme celle de l'hôtel du Louvre, le double résultat de nous procurer par sa propre exploitation des revenus importants qui ne sont douteux pour personne, et de procurer à tous ceux de nos immeubles qui l'entourent des revenus et une plus-value dont vous ne pourrez bien apprécier les effets que vers la fin du présent exercice, mais qui nous semblent parfaitement assurés.

L'hôtel de la Paix, les maisons du boulevard des Capucines, de la rue Lafayette, de la rue Mogador et l'hôtel du Louvre sont des immeubles exceptionnels, et par leur situation, et par leur genre d'exploitation, et par leur importance, ils ne sont de nature à être exploités que par une grande association ; si leur revenu est et doit être proportionnellement supérieur à celui d'immeubles ordinaires, c'est qu'ils exigent une mise de fonds considérable qu'une Société seule peut fournir et permettre de conserver.

RUE DE MARIGNAN.

L'année dernière, notre opération de la rue de Marignan présentait la situation suivante :

Deux maisons portant les numéros 17 et 19, et un hôtel portant le numéro 12, complétement construits, étaient loués en partie.

Deux maisons, numéros 21 et 23, et deux hôtels, numéros 6 et 8 étaient en construction.

Sur quatre des six lots de terrains restant à utiliser pour que notre opération tout entière fût en rapport, nous nous préparions à élever trois maisons, numéros 14, 16 et 18, dont les plans étaient arrêtés.

Les travaux d'achèvement des maisons commencées, la construction des maisons nouvelles, ont été poussés avec une grande activité, et aujourd'hui les maisons numéros 21 et 22, les hôtels 6 et 8 sont complétement achevés ; les maisons numéros 14, 16 et 18 sont fort avancées.

La location de ces immeubles n'a pas suivi une marche moins prompte ; elle se résume ainsi qu'il suit :

Les maisons numéros 17, 19, 21 et 23 comprennent ensemble trente-six appartements, dont la valeur locative est de 149,150 fr.

Sur ces trente-six appartements, vingt-neuf sont loués pour un prix de 109,150 francs. Il reste à louer sept appartements représentant ensemble une valeur locative de 40,000 francs.

Les deux maisons, numéros 21 et 23 ont été achevées dans les derniers mois de 1861, et ce n'est que dans le commencement de cette année qu'elles ont pu être réellement et utilement mises en location.

Les résultats que nous venons de mettre sous vos yeux sont donc très-satisfaisants. Il eût été difficile, dans les quartiers les plus anciens, les plus recherchés, d'en obtenir de plus rapides ; il y a lieu de se féliciter doublement de les avoir réalisés dans une rue nouvelle dont toutes les maisons, mises à la fois en location, se faisaient concurrence, et qui avaient encore à souffrir du voisinage des constructions en voie d'exécution.

Cette dernière cause de défaveur sur la rue de Marignan va disparaître par l'achèvement des maisons numéros 14, 16 et 18. Nous poursuivons avec toute l'activité possible les derniers travaux d'intérieur, et si quelques mois doivent encore s'écouler avant que nous puissions les mettre en location, nous avons la presque certitude que, dès que le moment sera arrivé, les locataires ne se feront pas attendre. La distribution de ces maisons en appartements d'une étendue relativement peu importante les mettra à la portée d'une clientèle plus nombreuse ; déjà, malgré leur état d'inachèvement, on commence à les rechercher.

Des trois hôtels numéros 12, 6 et 8, l'un, le numéro 12, le plus important, est loué moyennant le prix de 23,000 francs net de toutes charges, même de l'impôt foncier. Les autres seront, nous en avons l'espoir, utilisés dans des conditions non moins avantageuses.

En résumé, les produits que donne cette opération, représentés par des locations parfaitement sûres, sont, dès aujourd'hui, de plus de 132,000 francs. Nous avons tout lieu d'espérer qu'à notre prochaine réunion, ils seront beaucoup plus considérables.

Cette partie de notre actif cesse donc d'être improductive, après nous avoir donné, par des réalisations successives, des bénéfices qui ont atteint la somme de 1,430,000 francs.

TERRAINS ET IMMEUBLES DU BOULEVARD MALESHERBES.

Les opérations dont nous vous avons exposé la situation, la rue de Rivoli, l'hôtel du Louvre, le boulevard des Capucines, l'hotel de la Paix, constituent des placements fixes ; en les entreprenant, nous avons eu surtout en vue les produits que nous pourrons en retirer. Les terrains du boulevard Malesherbes, dont nous allons vous entretenir, sont, au contraire, destinés à être réalisés, et, pour compléter la comparaison que nous avons faite de nos nouvelles affaires avec les anciennes, ces terrains recevront le même emploi que ceux des Champs-Elysées et du boulevard de Sébastopol, que nous avons en partie revendus avant qu'ils fussent bâtis.

Nous avons acheté à la ville de Paris les terrains traversés par le boulevard Malesherbes, qu'elle-même avait acquis de MM. Riant et des héritiers Mignon, et, quoiqu'elle eût prélevé sur son acquisition 9,400 mètres, nécessaires à l'exécution des voies publiques projetées par elle, nous lui avons pris le surplus, 32,400 mètres, au prix total de 5,500,000 francs, qu'elle devait et que nous avons payé pour elle à ses vendeurs. La ville de Paris a dû au concours de notre Compagnie, en cette circonstance, de sortir absolument indemne de presque la moitié des terrains nécessaires pour le percement du boulevard Malesherbes.

Pour mettre nos terrains en valeur, il fallait exécuter des travaux de déblaiement très-considérables. Les terrassements ont été exécutés avec assez de rapidité pour que, dès le mois d'août dernier, neuf mois seulement après le commencement des travaux, l'Empereur ait pu inaugurer solennellement le boulevard Malesherbes, faveur que Sa Majesté n'avait précédemment accordée qu'aux travaux les plus importants.

Le percement de cette nouvelle voie a été une sorte de révélation de la valeur du quartier qu'elle a transformé, tant il était difficile, avant qu'elle fût exécutée, d'apprécier les avantages exceptionnels qu'elle présenterait, en mettant à quelques pas du centre de Paris des terrains placés dans d'admirables conditions, qui en avaient été séparés par les rues étroites, inaccessibles et malsaines qui constituaient ce qu'on appelait au siècle dernier la Petite-Pologne.

Aussi, avant même que l'inauguration solennelle eût eu lieu, avant que les énormes élévations, aujourd'hui debloyées, qui, de chaque côté, dominaient le boulevard, eussent été aplanies, de nombreuses propositions d'achat de nos terrains nous ont été faites et se sont continuées depuis, et les ventes que nous avons réalisées, soit pendant l'exercice dernier, soit pendant celui-ci, nous ont donné des bénéfices très-satisfaisants.

En même temps que ces aliénations réduisaient nos opérations dans ce quartier, nous les avons augmentées et améliorées par des acquisitions nouvelles faites dans d'excellentes conditions.

Ces acquisitions comprennent trois terrains sur ce boulevard, entre la Madeleine et l'église Saint-Augustin. Nous avons affecté ces terrains à la construction de maisons divisées en appartements d'une importance ordinaire, et qui sont assez avancées pour que leurs produits puissent commencer à figurer au compte de l'exercice courant.

Ces opérations partielles n'ont pas eu pour but seulement de faire un placement de premier ordre, nous nous sommes surtout préoccupés d'imprimer par notre exemple une rapide impulsion aux travaux de construction de la Madeleine à la nouvelle église, et d'accélérer le mouvement qui porte le nouveau Paris dans cette direction. Notre but a été complétement atteint, et nous n'avons pas besoin de faire ressortir la plus-value qui doit résulter pour nos terrains de la rapide construction de cette partie du boulevard.

TERRAINS DE MONCEAUX.

Nous avons, pendant l'année 1861, acheté 53,577 mètres de terrains sur les trois grands boulevards ouverts dans le quartier nouveau qui s'étend entre le parc Monceaux et le chemin de fer d'Auteuil.

Sur ces 53,577 mètres, nous en avons acheté 47,156 au moyen d'un échange contre deux maisons, l'une rue de Marengo, l'autre rue du Caire, et d'une soulte de 1,040,000 francs payable en plusieurs années, avec intérêt à 3 0/0 seulement.

L'aliénation de la maison rue du Caire, comprise dans cet échange, a terminé la liquidation de nos terrains boulevard Sébastopol ; ces terrains ne figurent donc plus dans nos comptes.

L'acquisition des terrains de Monceaux sera certainement très-fructueuse.

Le déplacement de Paris vers l'Ouest, qu'a rendu si manifeste la faveur qui, dès son ouverture, s'est attachée

au boulevard Malesherbes, donnera à tous ces terrains une très-grande valeur.

Déjà les voies publiques qui traversent ce quartier nouveau se couvrent de constructions, et trois places principales à l'intersection des boulevards Malesherbes, de Neuilly et de l'Étoile, peuvent rivaliser avec les plus renommées de Paris, à raison, tant de leurs vastes proportions, qui égalent presque celles de la place Vendôme, que de leur beauté architecturale.

Notre pensée n'est pas de vendre immédiatement ces terrains, nous croyons qu'il est préférable d'attendre que le quartier ait pris tout son développement ; jusque-là ils constitueront une véritable réserve immobilière dont la valeur ira toujours croissant jusqu'à ce que le moment soit arrivé de la réaliser.

SITUATION FINANCIÈRE.

Pour compléter cet exposé de la situation de notre Société, il nous reste à mettre sous vos yeux notre situation financière au 31 décembre.

Elle s'établit ainsi qu'il suit :

SITUATION AU 31 DÉCEMBRE 1861.

Actif.

Grand hôtel du Louvre. Acquisions et constructions,	11,496,328 80
Grand hôtel du Louvre. Ameublement,	2,467,912 88
Immeubles de la rue de Rivoli,	1,858,995 20
Immeubles du boulevard des Capucines,	23,335,159 44
Ameublement de l'hôtel de la Paix,	586,438 »
Immeubles des Champs-Elysées,	4,648,170 01
Immeubles du boulevard Malesherbes,	0,359,112 02
Terrains de Monceaux,	2,685,910 93
Divers débiteurs,	6,878,627 01
Produit des locations,	367,670 75
Compte de premier établissement,	730,601 01
Valeurs et obligations en portefeuille,	21,052,267 95
Différence sur la réalisation des obligations foncières à amortir,	1,602,487 82
	84 539,682 81

Passif.

Capital social. Actions,	24,000,000 »
Capital social. Obligations de la Société,	17,000,000 »
Capital social des emprunts amortis,	241,879 35
Réserve statutaire,	1,523,618 22
Réserve extraordinaire,	461,384 43
Emprunts,	31,661,990 30
Société générale de Crédit mobilier s/c courants,	4,805,931 50
Immeubles restant à payer,	2,111,099 60
Loyers reçus par anticipation,	140,125 »
Intérêts à payer,	1,003,634 42
Dividende à distribuer,	600,000 »
	84,539,682 81

Le capital social de notre Compagnie comprend deux éléments bien distincts :

Les 24 millions de francs d'actions depuis longtemps réalisées ;

Les 17 millions d'obligations que nous avons émises au mois de juin dernier et qui sont aujourd'hui toutes placées.

Nos actions et nos obligations constituent un placement de premier ordre parfaitement solide; leur situation est néanmoins différente :

Les actions constituent la partie fondamentale de notre opération, c'est sur elles que portent les éventualités bonnes ou mauvaises de notre entreprise; leur cours indique que ces éventualités sont aujourd'hui devenues des certitudes éminemment favorables par suite de la direction imprimée à nos affaires.

Les obligations sont garanties par notre capital actions de 24 millions de francs, dont les titres se négocient avec une prime de 50 0/0, et par une réserve statutaire s'élevant déjà à 1,800,000 francs, et qui, aux termes des statuts, doit s'accroître chaque année d'une somme de 240,000 francs.

Notre capital-actions, représenté par des immeubles d'une grande valeur, est primé par nos obligations et leur sert de capital de garantie; mais il jouit de revenus très-élevés, car, sur les produits réalisés par notre Compagnie, nos obligations n'ont droit qu'à un prélèvement fixe qui, pour l'intérêt et l'amortissement, ne dépasse pas 6 0/0 ; le surplus appartient tout entier à nos actions. Il en résulte qu'avec des placements qui, en moyenne, donneraient 8 0/0, la part afférente à nos actions serait de 10 0/0.

Le fonds social, créé avec ces deux valeurs, a une importance que vous avez pu apprécier par l'exposé qui précède. Il devient à son tour l'élément d'une combinaison nouvelle, à l'aide de laquelle nous pouvons donner à nos opérations toute l'extension qu'elles réclament et entreprendre toutes celles qui se présentent dans de favorables conditions.

Cette combinaison est l'affectation de nos immeubles sociaux à la garantie des emprunts que nous contractons avec le Crédit foncier.

Nous avons, les années précédentes, fait ressortir l'avantage qui résulte pour notre Société, comme pour cet établissement, du cours qu'il donne, au moyen de ses prêts, au développement de nos opérations.

Le Crédit foncier, en traitant avec nous, trouve les conditions de sécurité exceptionnelle qu'offre à ses prêts la garantie d'un capital social réalisé qui, avec la réserve, atteint déjà 42,800,000 francs.

Nous-mêmes, nous bénéficions de toute la différence qui existe entre le taux modéré auquel nous empruntons et celui auquel nous faisons nos placements, et nous n'empruntons jamais que pour des placements étudiés à l'avance, dont les produits sont beaucoup plus élevés que l'intérêt à payer.

L'extension de nos entreprises à l'aide des prêts du Crédit foncier a donc pour résultat immédiat de grossir le chiffre des revenus afférents à nos actions. Celles-ci y gagnent en valeur par l'élévation de leurs dividendes, et nos obligations garanties par un capital plus considérable, présentent, s'il est possible, les conditions d'une sécurité plus complète.

Notre réserve, dont l'existence rend ces résultats encore plus certains, se compose de trois éléments et s'élève à ce jour à une somme totale de 2,220,282 fr., qui se décompose comme suit, savoir :

1° Réserve statutaire, ci, 1,523,618 22

A laquelle nous devons ajouter chaque année 1 0/0 de notre capital, soit 240,000 francs.

2° Capital de nos emprunts amortis.

Nous vous avons déjà fait connaître, dans nos précédents rapports, le mécanisme de nos emprunts au Crédit foncier; nous ne reviendrons donc pas sur une combinaison que vous avez bien comprise, qui n'est peut-être pas étrangère à la faveur que les actions de notre Compagnie trouvent dans le public ; nous nous bornons seulement à vous faire remarquer que cette recomposition du capital par l'amortissement des emprunts au Crédit foncier a augmenté notre actif d'une somme de 241,879 35

Or, les emprunts contractés au Crédit foncier devant être remboursés en quarante-cinq ans, il doit résulter du système que nous avons adopté que, sans comprendre les bénéfices que la Société peut réaliser dans cette période, sans tenir compte de la plus-value certaine de ses immeubles, et par le seul fait de l'application des intérêts de notre réserve au remboursement du capital de nos emprunts, notre actif social doit s'augmenter de la totalité du capital que nous sommes dans le cas d'emprunter au Crédit foncier.

3° Réserve extraordinaire.

Nous avions prudemment, en 1858 et 1860, prélevé à une réserve extraordinaire une partie de nos bénéfices réalisés ; cette réserve nous permet de traverser toute la nouvelle période de construction dans laquelle nous sommes, en maintenant à nos actions un revenu de 10 0/0 que vous avez voté l'année dernière, déduction faite des prélèvements que nous avons opérés; cette réserve s'élève encore à la somme de 461,384 43

Total égal, 2,226,882 »

Telle est, Messieurs, la situation générale de notre Compagnie; elle peut se résumer ainsi : nos opérations les plus anciennes, en plein rapport, sont prospères ; nos nouvelles, basées sur les mêmes principes que les anciennes, nous donneront bientôt des résultats dont l'expérience du passé permet de prévoir l'importance.

Notre capital social, augmenté par l'émission de nos obligations, nous rend facile l'extension de nos entreprises ; leur développement sera une source de produits pour nos actions, un gage de sécurité pour nos obligations.

Le compte de profits et pertes, pour l'année 1861, se compose ainsi qu'il suit :

COMPTE DE PROFITS ET PERTES.

Débit.

Intérêts sur comptes courants, compensation faite de la somme prélevée sur la réserve extraordinaire,	754,151 38
Frais généraux,	1e5,077 93
Amortissements divers,	80,000 »
Divers,	33,065 35
Réserve statutaire,	240,000 »
Intérêts et dividende,	2,400,000 »
	3,672,294 86

Crédit.

Locations,	686,475 »
Bénéfices sur ventes d'immeubles et autres,	1,944,048 41
Hôtel du Louvre. Exploitation,	1,040,871 45
	3,672,294 86

Vous voyez, Messieurs, qu'après avoir prélevé sur nos bénéfices, conformément aux statuts, 240,000 francs pour la réserve statutaire, nous avons porté 80,000 francs pour amortissement du compte de premier établissement et de la différence sur la réalisation des obligations foncières.

Après le prélèvement de ces charges, il reste un solde de 2,400,000 francs, représentant le dividende de 10 francs par action ou de 10 0/0, que nous vous proposons de distribuer.

Si vous adoptez cette résolution, l'exercice de 1861 aura donné à nos actions un dividende de 10 francs, dont 2 fr. 50 c. ont été payés en juillet 1861, 5 francs le 1er janvier de cette année, et 2 fr. 50 c. seront payés le 1er juillet prochain ; vous aurez, en outre, à recevoir à cette époque 2 fr. 50 c. pour intérêts du premier semestre 1862, ce qui portera la valeur du coupon de juillet à 5 francs.

Ce résultat vous paraîtra d'autant plus satisfaisant, qu'il se rapporte à une année pendant laquelle la majeure partie de nos valeurs sociales en voie de construction a été improductive.

Il est dû en grande partie aux bénéfices que nous avons réalisés dans la vente de nos terrains. Quant aux terrains que nous avons conservés et à nos autres immeubles, ils ne figurent dans nos inventaires que pour leur prix exact de revient.

Nous avons, sur la réserve extraordinaire, prélevé une somme de 527,054 francs pour la porter en déduction du compte d'intérêts sur comptes courants.

Cet emploi de la réserve extraordinaire était un fait que nous avions prévu d'avance en y portant, l'année dernière, une somme presque égale à celle que nous en retirons cette année, et notre dernier rapport contient l'observation suivante :

« Le capital auquel s'élèvera cette réserve extraordinaire nous assure au besoin, pour l'exercice 1861, la distribution d'un dividende égale à celui de 1860, quoique, pendant l'année 1861, la grande masse de nos immeubles, ceux qui ont la valeur la plus considérable, doive se trouver en voie de construction, comme les maisons élevées sur l'emplacement de l'hôtel d'Osmond et celles de la rue de Marignan, comme l'hôtel de la Paix, dont la construction est commencée depuis dix jours; enfin, comme les terrains de la rue Mogador sur lesquels les travaux ne sont pas encore entrepris. Il y a là un ensemble d'immeubles qui représentent une valeur de 35 à 40 millions, qui va rester improductif pendant cet exercice et une partie du suivant. »

Après le prélèvement prévu, la réserve extraordinaire conserve une somme de 461,384 fr. 43 c., qui nous donne pour l'année courante la certitude de vous distribuer un dividende égal à celui de cette année.

Il n'est pas probable que nous soyons obligés de faire cet emprunt aux résultats d'un autre exercice; mais, si on cas se réalisait, ce serait la dernière fois.

Dès cette année, nos immeubles seront complétement achevés; l'année prochaine, ils seront tous en plein rapport, et nous donneront des produits suffisants pour pourvoir à toutes nos charges et accroître nos dividendes.

La période de transition pendant laquelle le développement de nos opérations rendait improductive une grande partie de notre capital social sera passée. Nous recueillerons les fruits de nos efforts et de notre travail, et la prospérité de notre Compagnie, désormais assise sur la plus large base, sera assurée pour l'avenir.

La pensée qui a présidé à la formation de notre Société se trouvera remplie par le développement et l'achèvement des grandes opérations qui touchent à leur terme; vous le reconnaîtrez, notre concours n'aura pas

été sans influence sur la transformation rapide et complète de Paris, œuvre immense que pouvait seul entreprendre et terminer un règne glorieux, bienfaisant à l'intérieur et puissant au dehors.

Les grands travaux à l'aide desquels une ville ancienne comme Paris se transforme entièrement, substitue à des ruelles étroites, tracées alors que la population était peu nombreuse et le commerce naissant, des voies spacieuses pouvant suffire à l'active circulation de deux millions d'hommes et au mouvement d'affaires que les chemins de fer concentrent sur un seul point, ces grands travaux ne peuvent être exécutés, de quelques ménagements, de quelques études qu'on s'entoure, sans que des intérêts particuliers soient froissés, sans que bien des critiques se produisent, et les critiques sont même d'autant plus vives, les intérêts lésés se plaignent d'autant plus que l'esprit des projets arrêtés, devançant l'époque où ils sont conçus, prévoit mieux les besoins de l'avenir et leur fait une plus large part.

Il faut savoir résister aux plaintes, ne pas s'arrêter aux critiques souvent aveugles, parfois intéressées ; car l'hésitation, les demi-mesures qui ont leur source dans ces critiques, lèguent souvent à l'avenir les plus grands embarras ; nous en avons dans les anciens travaux de Paris un exemple manifeste : au moment où on a entouré la capitale de fortifications, il eût été facile de donner à la ville de Paris tout l'espace enceint par elles ; on a cru tout ménager en ajournant cet acte dont la nécessité pourtant était prévue. Qu'en est-il résulté ? Dix villes se sont juxtaposées à la ville principale, ont eu leur administration à part, ont conçu sur des données différentes le réseau de leur viabilité, et quand, vingt ans après, le développement de la métropole a obligé d'agrandir son enceinte jusqu'à la limite indiquée des fortifications, l'administration municipale s'est trouvée en présence de grandes industries à déplacer, d'immenses travaux à faire pour raccorder les voies qui traversent la zone annexée soit entre elles-mêmes, soit avec celles de l'ancien Paris.

Le retard qui fut mis à incorporer dans Paris les communes suburbaines, au lieu de les annexer immédiatement, s'est converti en une charge de 200 millions au moins qui seront nécessaires pour réparer les mauvais effets de cette temporisation imprévoyante. Au lieu de se mettre ainsi dans l'obligation d'avoir à dépenser plus tard d'énormes capitaux simplement pour réparer le mal qu'on a laissé se produire, n'eût-il pas été plus sage de les consacrer directement à exécuter des améliorations positives ?

Quelles attaques, quelles plaintes ne se sont pas produites contre presque tous les grands percements dans Paris ? Que sont devenues cependant ces attaques et ces plaintes ? On reprochait surtout aux grands travaux de l'administration municipale de causer la hausse des loyers ; n'est-il pas aujourd'hui reconnu que si Paris a pu loger sa population nouvelle et empêché une crise des loyers, c'est grâce à la prévoyance qui avait inspiré ces grands travaux ?

Quelle est la personne qui, en présence des résultats acquis, voudrait remettre les choses en leur ancien état, et faire, si cela était possible, qu'un seul de ces grands travaux n'eût pas été exécuté ?

Pourrait-on aujourd'hui comprendre Paris sans cette magnifique rue de Rivoli, qui a relié les Champs-Élysées à l'Hôtel de ville et à la place de la Bastille ; sans le boulevard de Sébastopol, qui a substitué une voie de communication grandiose à des rues étroites et malsaines ; sans ces grandes entreprises qui nous ont donné le Louvre achevé, qui ont fait couvrir le canal Saint-Martin et créé sur ses voûtes une magnifique promenade ; sans ces squares, qui font circuler l'air et la santé dans les plus populeux quartiers ; sans l'annexion de la zone suburbaine, à la suite de laquelle des communes mal pavées, mal éclairées et mal percées deviennent chaque jour des quartiers dignes de la plus belle des capitales ? Et, pour ne parler que des travaux sur lesquels l'action de notre Compagnie s'est plus particulièrement exercée, voudrait-on revoir la Petite-Pologne à la place de ce magnifique boulevard Malesherbes qui, avant peu de mois, sera couvert des habitations les plus somptueuses et les plus confortables ; et quand l'hôtel de la Paix sera achevé, pourra-t-on regretter la suppression de la rue Basse-du-Rempart et du passage Sandrié ?

Quand on voit ces grandes choses et qu'on constate que dix années ont suffi pour les concevoir et les réaliser, on éprouve une profonde satisfaction à avoir pris part à une pareille œuvre.

Vous avez à pourvoir au remplacement de cinq administrateurs dont, aux termes des statuts, les fonctions sont expirées.

Ces cinq administrateurs sont :

MM. Darblay,
Lebey,
Émile Pereire,
Édouard Rodrigues,
Thurneyssen.

Nous vous rappelons que les administrateurs sortants sont toujours rééligibles.

Après la lecture du rapport, l'assemblée générale, statuant à l'unanimité, approuve les comptes de l'exercice 1861 et fixe à 10 francs, intérêts compris, le dividende afférent à cet exercice.

Le coupon du 1er juillet prochain sera payé à raison de 5 francs par action, savoir : 2 fr. 50 solde de 1861 et 2 fr. 50 intérêts du 1er septembre 1862.

Les cinq administrateurs sortants sont réélus à l'unanimité.

JURISPRUDENCE.

La 6e chambre de police correctionnelle vient de faire application de la loi en nature de contravention sur la police des chemins de fer.

Elle a condamné à 16 francs d'amende deux voyageurs qui se tenaient debout sur l'impériale d'un wagon.

Elle a condamné à 25 francs d'amende un voyageur qui s'était présenté sans billet, sur le quai de départ.

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (4e chambre).

Présidence de M. Hély-d'Oissel.

Audience du 27 décembre.

ACTIONS AU PORTEUR. — PAIEMENTS A FAIRE POUR LEUR LIBÉRATION. — OBLIGATION DU PORTEUR ACTUEL. — OBLIGATION D'ÉTABLIR LA PROPRIÉTÉ A LA CHARGE DU GÉRANT OU DU LIQUIDATEUR.

Les versements à faire pour la libération des actions au porteur, émises par une société, ne peuvent être exigés que des souscripteurs de ces actions ou de leurs cessionnaires.

Ils ne peuvent être exigés de ceux qui, antérieurement aux poursuites, auraient été porteurs de ces actions non libérées, s'il n'est établi contre eux qu'ils en sont encore détenteurs.

En d'autres termes, ces versements ne peuvent être poursuivis que contre les détenteurs actuels, l'action au porteur seule étant débitrice de sa libération, et c'est à celui qui réclame ces versements à prouver la détention actuelle de ceux auxquels il s'est adressé. (*Article* 1315 *du Code Napoléon.*)

Ces solutions, intéressantes dans la pratique des affaires qui se rattachent aux sociétés de commerce par actions, sont intervenues dans les circonstances suivantes :

La société des Ponts Vergnais a été créée à un capital de plusieurs millions, subdivisé en actions au porteur de 500 fr. chacune. M. Vergnais, inventeur d'un certain genre de ponts suspendus, avait pensé sans doute que son invention était destinée à un immense succès.

Les faits n'ont pas répondu à son attente : la Société s'est péniblement traînée vers une liquidation ; mais, avant d'en arriver là, il était arrivé aux actionnaires de se réunir, et comme ils avaient payé les deux cinquièmes de leurs actions, de décider qu'ils n'en paieraient pas davantage ; puis, dans une assemblée ultérieure, à la date du 27 février 1856, à l'occasion de la nomination d'un gérant nouveau, ils avaient décidé, au contraire, qu'ils constitueraient le capital entier de la Société et verseraient les trois cinquièmes restant dus ; puis la Société s'était éteinte malgré cette tentative de galvanisation, et M. Deville en avait été nommé liquidateur.

M. Deville a cru devoir alors demander aux actionnaires le montant des trois cinquièmes restant dus sur leurs actions, et il a réclamé à M. Jacqueau notamment une somme de 15,000 fr. pour la portion afférente à cinquante actions dont celui-ci était porteur lors de l'assemblée générale des actionnaires du 27 février 1856, et pour lesquelles il avait figuré à la délibération ; il a prétendu qu'alors il était propriétaire desdites actions, et que, s'il ne l'était plus aujourd'hui, il en devait justifier ou payer.

M. Jacqueau a résisté à cette demande ; il a soutenu que s'il avait pu assister le 27 février 1856 à l'assemblée générale des actionnaires, il ne s'ensuivait nullement qu'il fût encore porteur aujourd'hui des cinquante actions dont alors il aurait été détenteur, actions qu'il n'avait jamais souscrites d'ailleurs, qu'il ne possédait plus, et dont il n'avait jamais été propriétaire ; qu'il avait sans doute agi alors comme mandataire du propriétaire, mandat établi par le fait seul de la possession desdites actions elles-mêmes ; mais qu'à ce titre il n'était pas tenu. Comment prouver d'ailleurs qu'on n'est plus propriétaire d'actions qui se peuvent vendre de la main à la main et dont la transmission ne laisse aucune trace ? Mais si ce fait de la détention prouvait la propriété, au moins faudrait-il que M. Deville établît par leurs numéros quelles sont ces actions et qu'elles ne sont pas libérées, sans cela il pourrait arriver qu'elles fussent libérées deux fois, une fois par le détenteur actuel, une fois par lui, le détenteur de 1856, ce qui est inadmissible.

Malgré ces raisons, la demande de M. Deville a été accueillie par jugement du tribunal civil de la Seine, du 5 septembre 1860, ainsi conçu :

« Le tribunal,

» Attendu qu'aux termes des statuts de la Société des Ponts Vergnais, des actions au porteur ont été délivrées aux souscripteurs après versement des deux premiers cinquièmes, que les termes d'exigibilité des trois autres cinquièmes sont depuis longtemps expirés ;

» Attendu que Jacqueau ne justifie pas qu'il n'ait pris part, comme porteur de cinquante actions libérées de deux cinquièmes, à l'assemblée générale du 27 février 1856, dans laquelle tous les actionnaires présents et votants ont confirmé leurs obligations primitives en garantissant à l'unanimité le paiement de leurs actions en échange des obligations auxquelles s'engageait E. Martin, gérant nommé ;

» Attendu que Jacqueau, pour repousser l'action dont il est l'objet, argue de la prétendue irrégularité de la demande qui, ne spécifiant pas le numéro des actions dont il était porteur, ne lui permet pas d'établir leur libération éventuelle par les tiers qui en ont été depuis possesseurs ;

» Attendu que Jacqueau, soit qu'il prétende avoir voté dans l'assemblée générale du 27 février 1856, en qualité de mandataire, de souscripteur, ou en qualité de propriétaire, ne justifie ni du mandat qu'il aurait reçu, ni de l'aliénation qu'il aurait postérieurement faite de ses actions ; que, quoi qu'il en puisse être d'ailleurs, il lui incombe de faire la preuve de sa libération de cinquante actions ; qu'en l'absence de cette preuve il ne saurait se refuser au paiement qui lui est réclamé.

» Par ces motifs,

» Le tribunal,

» Condamne Jacqueau par les voies de droit, et même par corps, à payer à Deville ès noms la somme de 15,000 francs, avec les intérêts, dans les termes de l'article 12 des statuts sociaux ;

» Condamne Jacqueau aux dépens. »

M. Jacqueau a interjeté appel de ce jugement.

Me Nicolet, son avocat, a soutenu cet appel, et développé la doctrine consacrée par l'arrêt de la Cour.

Me de Chégoin, avocat de M. Deville, a défendu le jugement.

Conformément aux conclusions de M. l'avocat général Sallé, la Cour a rendu l'arrêt suivant :

« La Cour,

» Considérant que la demande de Deville a pour objet le paiement d'une somme de 15,000 francs formant le montant des trois derniers cinquièmes de cinquante actions de la Société des Ponts Vergnais dont Jacqueau était propriétaire ;

» Considérant qu'aux termes de l'article 1315 du Code Napoléon, celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver ;

» Considérant que Jacqueau ne peut être tenu d'effectuer les versements réclamés qu'autant qu'il serait souscripteur de cinquante actions de la Société des Ponts Vergnais, ou cessionnaire desdites actions ;

» Considérant qu'il n'est pas articulé que Jacqueau ait jamais été souscripteur desdites actions ;

» Considérant que Deville établit seulement que Jacqueau a été admis à l'assemblée générale des actionnaires du 27 février 1856, sur la représentation de cinquante actions au porteur de la Société ;

» Considérant que la propriété des actions au porteur s'opérant par la simple tradition du titre, il en résulte virtuellement que l'obligation d'en compléter les versements est inhérente au titre même, et que les versements en retard ne peuvent être utilement réclamés que de celui qui est le détenteur actuel des actions ;

» Considérant que c'est donc vainement que Deville établit qu'à une époque antérieure, cinquante actions de la Société des Ponts Vergnais se sont trouvées en la possession de Jacqueau, celui-ci ayant pu légitimement s'en dessaisir par leur simple remise à un tiers, devenu ainsi le successeur *in universum jus* du cédant, et régulièrement substitué à ses droits et obligations vis-à-vis de la société ;

» Infirme :

» Au principal ;

» Déclare Deville mal fondé dans sa demande, l'en déboute, et le condamne aux dépens de première instance et d'appel. »

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

20e tirage de l'amortissement de l'emprunt municipal de 50 millions.

Le 20e tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions de la ville de Paris a été effectué le jeudi 1er mai 1862, à 11 heures du matin, en séance publique, à l'Hôtel de ville, conformément au cahier des charges de l'adjudication dudit emprunt et aux annonces qui ont été faites.

60 OBLIGATIONS GAGNANT DES LOTS.

Ordre de sortie	NUMÉROS SORTIS.	MONTANT DES LOTS.	Ordre de sortie	NUMÉROS SORTIS.	MONTANT DES LOTS.
1	20.419	50.000	31	40.145	1.000
2	27.024	20.000	32	32.548	1.000
3	6.988	15.000	33	825	1.000
4	10.039	10.000	34	36.804	1.000
5	36.928	5.000	35	39.629	500
6	1.751	5.000	36	3.846	500
7	29.683	3.000	37	36.956	500
8	8.781	3.000	38	4.420	500
9	4.208	3.000	39	48.3 8	500
10	12.919	3.000	40	39.365	500
11	48.523	3.000	41	7.513	500
12	26.542	3.000	42	2.865	500
13	18.957	2.000	43	29.140	500
14	32.841	2.000	44	1.620	500
15	28.241	2.000	45	37.103	500
16	41.363	2.000	46	25.792	500
17	33.312	2.000	47	2.907	500
18	2.256	2.000	48	16.612	500
19	18.213	2.000	49	44.897	500
20	25.582	2.000	50	16.133	500
21	48.807	1.000	51	8.621	500
22	20.458	1.000	52	27.212	500
23	7.358	1.000	53	40.994	500
24	22.293	1.000	54	24.290	500
25	30.096	1.000	55	41.092	500
26	18.802	1.000	56	12.485	500
27	36.697	1.000	57	1.194	500
28	6.419	1.000	58	9.636	500
29	23.057	1.000	59	10.018	500
30	48.589	1.000	60	7.687	2.550

LISTE DES 1,765 OBLIGATIONS A REMBOURSER AU PAIR (1,000 FR.).

6	984	2036	2822	3646	4733
29	1012	2047	2838	3657	4742
77	1040	2061	2858	3682	4771
150	1098	2084	2865	3717	4777
168	1101	2085	2869	3768	4785
169	1135	2088	2899	3780	4815
203	1171	2096	2907	3821	4821
211	1190	2116	2982	3840	4857
249	1194	2151	2999	3846	4859
250	1238	2154	3021	3960	4877
254	1277	2239	3055	3989	4890
271	1318	2243	3059	4109	4899
306	1353	2254	3066	4139	4923
309	1362	2256	3092	4220	4953
400	1381	2296	3121	4239	4961
411	1384	2330	3124	4240	5026
437	1472	2361	3144	4288	5034
556	1484	2365	3148	4292	5037
570	1489	2386	3158	4302	5045
584	1515	2406	3160	4338	5056
608	1528	2414	3171	4355	5075
622	1601	2469	3193	4416	5101
627	1620	2473	3224	4420	5118
630	1680	2478	3227	4427	5134
675	1686	2482	3279	4432	5180
731	1691	2498	3306	4458	5189
740	1713	2510	3322	4470	5207
772	1734	2529	3338	4480	5209
779	1751	2569	3348	4494	5243
793	1811	2588	3349	4551	5252
825	1814	2591	3424	4559	5258
842	1855	2659	3438	4569	5281
850	1861	2720	3455	4589	5368
894	1883	2731	3496	4608	5432
905	1885	2735	3572	4649	5495
946	1909	2753	3591	4664	5543
966	1922	2765	3607	4705	5578
970	2028	2809	3638	4723	5662

5744	8599	11092	13507	16023	18339
5749	8621	11111	13528	16031	18351
5757	8649	11118	13530	16052	18370
5789	8708	11200	13557	16053	18466
5807	8711	11203	13598	16063	18569
5809	8733	11210	13599	16113	18604
5933	8741	11215	13640	16119	18682
5966	8747	11217	13645	16120	18700
6009	8765	11236	13651	16133	18711
6021	8776	11274	13656	16136	18736
6025	8781	11409	13680	16147	18737
6067	8787	11416	13706	16152	18794
6082	8813	11453	13778	16218	18799
6098	8838	11498	13815	16224	18844
6112	8846	11528	13868	16233	18850
6135	8858	11594	13889	16275	18859
6150	8890	11607	13933	16305	18862
6235	8898	11619	13954	16315	18868
6246	8919	11633	13956	16352	18917
6319	8929	11645	14010	16361	18957
6367	8993	11653	14011	16391	18986
6410	9103	11676	14017	16392	18995
6428	9104	11704	14025	16405	19022
6444	9156	11724	14045	16461	19030
6486	9212	11735	14051	16497	19010
6501	9249	11706	14109	16523	19078
6529	9251	11778	14128	16538	19119
6541	9262	11184	14154	16587	19122
6557	9266	11793	14236	16604	19131
6606	9273	11803	14260	16612	19179
6632	9275	11812	14275	16629	19191
6640	9277	11848	14324	16634	19274
6657	9283	11893	14336	16643	19290
6663	9294	11918	14347	16680	19291
6719	9304	11922	14377	16706	19347
6784	9319	11926	14388	16715	19400
6803	9341	11951	14410	16747	19404
6836	9123	11960	14485	16779	19405
6845	9436	11990	14489	16867	19458
6890	9439	11996	14492	16977	19492
6894	9565	12030	14507	16983	19621
6915	9581	12074	14550	17036	19544
6969	9609	12103	14627	17060	19554
6988	9636	12179	14631	17062	19608
7029	9668	12203	14635	17076	19620
7121	9675	12205	14660	17162	19676
7266	9732	12242	14672	17206	19682
7277	9805	12250	14695	17222	19692
7287	9808	12263	14717	17249	19808
7315	9879	12272	14733	17251	19917
7324	9893	12304	14752	17255	19922
7332	9933	12361	14762	17260	19984
7358	9955	12365	14768	17350	20029
7378	9984	12372	14769	17360	20036
7513	10005	12406	14770	17385	20082
7522	10018	12408	14884	17419	20086
7527	10034	12418	14883	17461	20109
7568	10039	12451	14896	17472	20110
7590	10092	12447	14917	17510	20116
7660	10103	12464	14939	17531	20137
7663	10144	12479	14990	17545	20158
7687	10195	12485	15141	17557	20172
7688	10206	12506	15151	17605	20181
7709	10227	12535	15169	17659	20214
7728	10280	12555	15185	17663	20222
7737	10293	12615	15213	17669	20233
7716	10295	12630	15241	17716	20250
7749	10330	12659	15316	17738	20267
7760	10368	12666	15323	17740	20322
7803	10102	12688	15327	17746	20329
7872	10431	12708	15334	17753	20419
7886	10436	12710	15368	17774	20442
7887	10456	12738	15408	17485	20448
7902	10481	12791	15488	17794	20512
7934	10494	12792	15497	17847	20530
7957	10496	12824	15516	17857	20575
7989	10498	12878	15520	17892	20577
8004	10501	12919	15532	17897	20690
8013	10516	12953	15541	17948	20714
8077	10527	12955	15551	17959	20731
8092	10531	13102	15589	17961	20764
8130	10541	13143	15602	17973	20798
8171	10578	13150	15603	17993	20825
8192	10700	13168	15609	18040	20829
8199	10701	13180	15648	18055	20911
8218	10742	13203	15649	18082	20920
8238	10753	13212	15665	18110	20933
8271	10771	13227	15681	18125	20945
8333	10773	13237	15721	18135	20948
8376	10806	13251	15738	18168	20981
8386	10827	13259	15756	18172	21004
8399	10883	13341	15782	18213	21007
8462	10946	13372	15819	18223	21008
8502	10974	13367	15842	18227	21112
8547	10986	13384	15869	18234	21113
8560	10994	13401	15937	18253	21207
8571	11003	13422	15959	18259	21227
8580	11043	13433	16003	18334	21233

21297	24460	27631	30749	33833	36746
21379	24551	27637	30751	33835	36765
21381	24527	27641	30800	33852	36804
21402	24548	27730	30813	33872	36836
21436	24597	27732	30827	33911	36851
21459	24642	27746	30894	33917	36898
21496	24689	27789	30898	34015	36907
21643	24727	27815	30940	34024	36921
21652	24772	27865	30975	34050	36928
21713	24775	27953	31029	34060	36942
21730	24781	27968	31046	34119	36955
21745	24795	27987	31074	34141	36956
21760	24801	27991	31089	34167	37016
21821	24819	28086	31097	34234	37018
21836	24868	28139	31130	34274	37046
21849	24901	28164	31189	34292	37070
21855	24904	28189	31213	34294	37100
21857	24908	28191	31221	34304	37103
21872	24945	28241	31233	34342	37123
21885	25021	28248	31238	34350	37187
21892	25025	28252	31266	34363	37225
21894	25046	28258	31342	34425	37236
21944	25115	28293	31423	34446	37270
21960	25176	28296	31463	34505	37283
21989	25199	28320	31477	34627	37284
22025	25204	28364	31522	34628	37321
22040	25271	28368	31550	34703	37346
22085	25282	28384	31577	34710	37403
22089	25307	28389	31579	34712	37448
22103	25344	28495	31635	34748	37478
22119	25417	28503	31641	34780	37479
22133	25428	28544	31646	34831	37482
22176	25476	28558	31696	34869	37508
22184	25477	28577	31722	34882	37539
22195	25544	28670	31750	35050	37548
22199	25582	28793	31762	35053	37604
22207	25583	28799	31813	35129	37605
22221	25589	28886	31816	35136	37612
22228	25 93	28899	31818	35189	37616
22245	25996	28927	31837	35255	37668
22248	25678	28987	31860	35276	37687
22257	25689	28999	31877	35291	37793
22267	25727	29002	31879	35320	37829
22293	25753	29035	31890	35367	37846
22297	25772	29037	31911	35397	37884
22379	25784	29082	31916	35399	37927
22385	25785	29091	32005	35411	37948
22390	25790	29096	32031	35438	37959
22405	25792	29099	32039	35474	37974
22637	25819	29139	32052	35476	38006
22653	25876	29140	32053	35549	38021
22678	25914	29176	32061	35577	38045
22774	25921	29180	32083	35581	38066
22778	25953	29268	32087	35596	38104
22838	25990	29296	32102	35604	38106
22868	25969	29335	32182	35629	38133
23057	25985	29347	32193	35655	38171
23086	26011	29366	32226	35669	38189
23103	26038	29413	32228	35721	38232
23184	26056	29453	32274	35755	38275
23193	26148	29488	32278	35761	38309
23247	26251	29498	32287	35827	38324
23266	26303	29566	32312	35833	38335
23280	26323	29593	32396	35844	38352
23290	26415	29605	32412	35856	38356
23317	26423	29685	32548	35867	38367
23322	26470	29683	32598	35889	38402
23365	26538	29708	32618	35910	38412
23404	26542	29709	32626	35911	38421
23444	26561	29750	32710	35995	38449
23518	26575	29761	32721	36005	38456
23554	26590	29778	32737	36069	38465
23570	26603	29786	32739	36096	38497
23636	26741	29801	32786	36158	38514
23678	26840	29806	32816	36185	38560
23716	26925	29816	32841	36247	38583
23744	26931	29853	32862	36255	38594
23764	26943	29902	32955	36288	38606
23866	27012	29908	32969	36301	38650
23907	27024	29956	33002	36313	38656
23912	27059	29968	33090	36323	38677
23980	27094	30028	33156	36362	38689
23985	27100	30034	33176	36370	38712
23997	27161	30065	33187	36176	38873
24017	27212	30096	33235	36395	38 42
24057	27235	30106	33273	36420	38968
24066	27257	30186	33296	36423	38989
24072	27274	30302	33312	36425	39003
24079	27285	30213	33329	36444	39095
24102	27311	30233	33394	36542	39135
24122	27336	30238	33438	36547	39156
24124	27339	30252	33520	36562	39160
24127	27383	30413	33608	36570	39202
24176	27479	30478	33675	36607	39223
24247	27492	30626	33728	36612	39321
24275	27540	30660	33743	36624	39336
24290	27574	30670	33759	36626	39347
24343	27592	30699	33816	36697	39365

39380	41001	42798	44518	46437	48375
39426	41012	42803	44620	46466	48401
39460	41042	42894	44648	46502	48415
39526	41054	42902	44700	46597	48434
39584	41092	42918	44715	46598	48514
39592	41113	42931	44725	46622	48523
39603	41182	42937	44735	46637	48549
39613	41207	42963	44748	46646	48573
39629	41212	42977	44780	46719	48589
39631	41237	42985	44816	46766	48595
39700	41272	43020	44820	46778	48631
39715	41273	43039	44822	46792	48634
39725	41331	43070	44831	46802	48642
39754	41363	43083	44864	46838	48713
39764	41380	43104	44865	46841	48727
39792	41392	43126	44897	46889	48735
39811	41410	43137	44899	46898	48740
39840	41564	43150	44924	46911	48793
39854	41577	43178	44943	46915	48809
39860	41580	43189	44945	46944	48863
39873	41590	43211	44954	47045	48867
39902	41641	43219	45060	47047	48900
39937	41708	43224	45079	47099	48950
39963	41752	43304	45092	47143	48965
39969	41818	43414	45119	47183	48977
39976	41819	43445	45120	47193	48993
40070	41843	43453	45136	47198	49002
40145	41849	43471	45137	47209	49115
40156	41858	43496	45199	47213	49120
40160	41884	43498	45333	47269	49147
40190	41917	43510	45356	47331	49164
40273	41942	43595	45390	47332	49198
40309	42052	43640	45432	47349	49257
40316	42069	43679	45512	47427	49277
40325	42091	43733	45586	47434	49320
40328	42117	43752	45646	47451	49325
40333	42136	43761	45665	47485	49338
40344	42139	43768	45669	47503	49373
40388	42163	43848	45670	47510	49398
40411	42194	43852	45672	47549	49445
40425	42232	43947	45711	47554	49458
40527	42236	43953	45713	47557	49483
40536	42239	43982	45778	47596	49518
40557	42245	44005	45812	47624	49533
40567	42276	44067	45820	47651	49566
40580	42298	44072	45852	47657	49698
40582	42365	44106	45882	47745	49786
40612	42381	44115	45928	47789	49809
40639	42425	44117	45945	47813	49854
40701	42426	44148	45967	47841	49856
40705	42506	44180	46018	47966	49862
40802	42577	44191	46021	48007	49865
40809	42625	44192	46098	48050	49914
40851	42658	44216	46101	48065	49918
40852	42678	44286	46246	48088	49995
40889	42697	44338	46266	48172	
40917	42724	44354	46317	48191	
40926	42725	44424	46332	48220	
40938	42735	44441	46370	48255	
40961	42738	44481	46386	48301	
40994	42742	44499	46429	48338	

Le remboursement en capital des 1765 obligations désignées au tableau ci-dessus, et le paiement des lots gagnés, auront lieu à présentation à la caisse municipale, à l'Hôtel de ville, à partir du 1er juillet prochain, en même temps que s'opérera le paiement des intérêts.

Pour extrait du procès-verbal de tirage.

Le Secrétaire général de la préfecture de la Seine,

G. Ségaud,

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Amortissement de l'emprunt départemental de 50 millions, contracté en vertu de la loi du 17 juillet 1836.

10e tirage.

Le dixième tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions contracté par le département de la Seine, en 1836, s'est fait à l'Hôtel de ville, le jeudi 1er mai 1862, à 10 heures du matin.

A ce tirage il a été extrait de la roue 2,565 numéros indiquant les obligations à rembourser, savoir :

8 OBLIGATIONS GAGNANT DES LOTS.

Le n° 99,203, sorti le 1er, gagne la prime de 100,000 fr.
Le n° 182,074, sorti le 2e, gagne la prime de 10,000
Le n° 132,800, sorti le 3e, gagne celle de 10,000
Les nos 180,483, 116,020, 122,490, 249,198 et 25,646, sortis les 4e, 5e, 6e, 7e et 8e, gagnent chacun une prime de 1,000 fr.

2,565 OBLIGATIONS A REMBOURSER AU PRIX DE 225 FRANCS.

ORDRE NUMÉRIQUE.

					45161	53208	61677	71006	81230
					45231	53265	61811	71145	81330
					45118	53690	61958	71367	81438
					45494	53722	62132	71375	81469
					45514	53968	62231	71433	81473
					45554	54066	62298	71444	81565
72	8551	17471	26552	35338	45609	54136	62339	71446	81637
132	8597	17479	26657	35419	45920	54205	62430	71467	81730
160	8631	17603	26732	35501	45950	54294	62520	71468	81773
173	8644	17616	26883	35605	45987	54350	62550	71722	81933
550	8722	17635	27059	35949	46044	54385	62919	71748	81967
752	8772	17716	27146	36204	46100	54428	63272	71752	82229
901	8865	17871	27155	36232	46107	54510	63324	71761	82254
951	9250	17882	27238	36327	46143	54511	63632	71794	82381
977	9315	17888	27343	36386	46312	54825	63708	71829	82408
1057	9334	17895	27376	36388	46358	54878	63888	72067	82472
1077	9387	17897	27406	36531	46361	54987	64184	72105	82481
1272	9422	17906	27476	36533	46376	55179	64201	72213	82714
1299	9438	17918	27671	36572	46446	55229	64306	72222	82844
1615	9512	17992	27706	36880	46568	55618	64385	72537	82869
1823	9688	18236	27718	37009	47020	55682	64737	72717	83080
1907	9783	18276	27843	37011	47058	55784	64878	72775	83229
1909	9811	18325	27922	37200	47128	55798	64949	72790	83368
1986	10020	18382	28105	37206	47177	55929	64994	72814	83460
2046	10298	18441	28113	37607	47316	56225	65013	73147	83693
2109	10330	18508	28188	37788	47384	56250	65045	73292	83901
2210	10387	18514	28280	37883	47450	56324	65056	73311	84027
2281	10389	18525	28329	37918	47612	56335	65340	73453	84050
2435	10518	18702	28352	37964	47653	56368	65398	73654	84214
2613	10553	18930	28556	37972	47703	56572	65482	73832	84342
2700	10802	19013	28617	37981	47709	56598	65485	73914	84674
2802	10850	19129	28821	38072	47714	56601	65538	74135	84685
2811	10904	19163	28827	38158	47786	56615	65544	74195	84784
2824	11008	19189	28877	38314	47802	56672	65780	74335	84862
2825	11042	19214	28953	38348	47846	56808	65838	74378	84907
2828	11061	19272	29001	38388	48030	56901	65896	74554	84957
2881	11241	19385	29042	38511	48123	56915	65932	74609	84796
2885	11327	19523	29105	38779	48134	56972	65957	74730	84904
3030	11342	19703	29116	39115	48155	56977	66068	74744	85096
3284	11345	19749	29687	39189	48315	56989	66069	75081	85100
3360	11387	19864	29777	39670	48318	56994	66219	75095	85287
3381	11680	19902	29840	39774	48330	57132	66335	75196	85417
3913	11725	20074	30000	39793	48412	57254	66356	75421	85473
3957	11776	20212	30040	39803	48491	57281	66380	75484	85701
4033	11865	20450	30121	39828	48613	57288	66514	75612	85794
4079	12012	20565	30201	40020	48616	57444	66729	75651	85848
4090	12017	20682	30307	40079	49119	57445	66775	75813	85870
4147	12115	20901	30328	40103	49228	57644	67001	75845	85900
4212	12189	20960	30448	40556	49357	57741	67075	75852	85906
4275	12278	21016	30555	40622	49403	57845	67128	75887	85931
4526	12562	21278	30581	40625	49548	57867	67179	76118	86062
4686	12583	21480	30758	40809	49638	58011	67277	76222	86303
4687	12651	21513	30857	40910	49682	58045	67350	76255	86508
4830	12662	21655	30918	40968	49683	58113	67368	76511	86557
4857	12679	21776	31060	41112	49728	58265	67390	76522	86695
4888	12684	21909	31078	41250	49770	58311	67833	76729	86710
5038	12824	22014	31111	41341	49885	58357	67940	76784	86798
5184	12831	22050	31372	41568	49969	58395	68100	76820	86880
5249	12917	22110	31461	41674	50000	58431	68223	76870	87138
5378	13009	22236	31476	41682	50018	58447	68241	77043	87231
5485	13073	22242	31478	41719	50027	58635	68316	77053	87590
5545	13579	22761	31627	41903	50130	58780	68387	77210	87724
5594	13745	22811	31837	41926	50222	58883	68523	77253	87812
5829	13931	22846	31915	41982	50335	58902	68550	77333	87912
5834	13983	23253	31918	42125	50565	58996	68559	77371	87964
5977	14067	23287	32075	42332	50583	59011	68584	77433	88001
6019	14074	23403	32092	42342	50673	59038	68728	77441	88500
6033	14236	23451	32185	42416	50838	59108	68733	77606	88605
6043	14379	23452	32192	42493	50854	59119	68849	77655	88855
6049	14498	23615	32323	42536	50901	59134	68912	77691	89052
6080	14533	23655	32324	42620	50945	59193	68930	78103	89270
6081	14590	23663	32351	42637	50988	59220	68940	78115	89278
6125	14659	23686	32438	42643	51080	59318	69076	78131	89371
6198	14695	23882	32500	42810	51202	59452	69099	78136	89481
6252	14715	23907	32516	42857	51346	59520	69179	78145	89528
6280	14815	24145	32582	42886	51395	59571	69352	78185	89614
6306	15006	24155	32718	42900	51400	59728	69466	78401	89652
6350	15124	24193	32730	43012	51721	59868	69530	78654	89697
6354	15158	24394	32871	43074	51745	60045	69544	79033	89723
6371	15246	24403	32936	43102	51783	60085	69772	79283	89889
6741	15307	24561	33135	43121	51838	60088	69840	79294	90211
6843	15371	24865	33176	43152	51924	60118	69910	79303	90250
6874	15460	25086	33342	43159	52001	60134	69987	79354	90282
6924	15522	25138	33352	43174	52018	60283	70151	79537	90358
7161	15525	25221	33409	43590	52230	60454	70184	79654	90400
7175	15569	25252	33605	43900	52275	60482	70213	79690	90471
7183	15682	25401	33702	43902	52276	60601	70257	79801	90620
7252	15751	25412	33731	43743	52340	60643	70258	79843	90720
7427	15831	25444	33795	43878	52361	60672	70390	80035	90821
7527	15941	25631	33856	44221	52407	60704	70438	80162	91165
7588	16076	25646	34023	44239	52454	60858	70462	80266	91179
7675	16180	25805	34095	44251	52511	60904	70588	80319	91306
7772	16218	25816	34177	44292	52803	61050	70626	80486	91383
7814	16298	25823	34483	44404	52841	61064	70718	80581	91406
7883	16329	25885	34506	44492	52848	61100	70729	80671	91727
7943	16626	25969	34694	44570	53035	61139	70732	80810	91759
7966	17101	26001	35020	44729	53048	61321	70833	80852	91965
8235	17192	26130	35069	44969	53151	61329	70905	81041	91972
8332	17310	26460	35162	45144	53225	61405	71035	81047	92113

92134	101856	110797	119905	128873	136551	145651	156188	168289	180083
92608	101871	110800	120121	128995	136586	145701	156293	168556	180567
92711	101916	111000	120146	129025	136686	145711	156903	168604	180637
92722	101935	111076	120187	129138	136756	145797	156920	168773	180780
92812	101983	111236	120251	129160	136778	145823	156930	168865	180831
92882	101989	111253	120350	129787	136823	145965	157032	169000	180848
92943	102011	111271	120406	129791	136880	146108	157158	169065	180992
92994	102020	111309	120560	129917	137016	146161	157178	169248	181020
93015	102101	111426	120738	129995	137044	146163	157291	169468	181270
93059	102377	111500	120767	130053	137048	146578	157410	169524	181609
93077	102506	111505	120819	130214	137050	146830	157492	169613	181913
93111	102621	111601	120853	130314	137220	146698	157513	169721	181951
93154	102715	111721	120891	130383	137398	146723	157684	169740	182074
93203	102879	111745	121214	130450	137460	146868	157918	169760	182152
93302	103091	111835	121509	130698	137634	147017	158061	169779	182967
93364	103126	111865	121558	130881	137671	147121	158168	169844	182982
93398	103167	112012	121574	130952	137720	147140	158315	170031	183031
93491	103213	112056	121701	131130	137850	147225	158490	170057	183034
93553	103220	112151	121918	131242	137902	147315	158588	170230	183127
93657	103368	112491	121953	131270	138025	147600	158598	170510	183236
93814	103413	112503	122218	131422	138059	147615	158722	170670	183404
93906	103433	112546	122240	131444	138102	147872	158831	170763	183484
94051	103564	112619	122408	131492	138132	148011	158854	170882	183491
94127	103938	112745	122173	131509	138154	148065	158934	171124	183517
94465	103831	112748	122400	131542	138206	148132	159080	171526	183519
94471	103855	112790	122572	131590	138364	148285	159218	171549	183543
94565	104000	112887	122578	131600	138579	148354	159278	171742	183592
94703	104084	113085	122774	131643	138606	148469	159350	171775	183746
94821	104119	113070	122836	131652	138641	148475	159726	172013	183811
94868	104211	113146	123215	131670	138701	148484	159746	172040	183865
95079	104232	113156	123288	131676	138705	148536	160025	172103	183868
95291	104233	113440	123381	131865	138780	148765	160324	172136	183898
95389	104289	113489	123511	131961	138847	148982	160421	172217	184057
95428	104525	113524	123544	131987	138904	149030	160709	172271	184097
95491	104653	113646	123711	132071	138913	149068	160881	172311	184147
95528	104672	113681	123728	132141	138965	149050	161043	172586	184261
95612	104764	114139	123808	132143	139025	149112	161271	172731	184652
95643	104827	114141	124011	132584	139132	149185	161307	172877	184757
95697	104885	114142	124257	132594	139146	149655	161115	173137	184781
95701	104920	114149	124271	132806	139167	149735	161659	173159	184793
95917	104931	114176	124329	132821	139341	149776	161908	173311	184820
96019	104949	114336	124474	132861	139416	150067	161917	173403	184917
96243	105000	114431	124534	132863	139716	150090	162079	173522	184927
96308	105125	114462	124618	132881	139887	150152	162103	173528	184936
96497	105208	114512	124648	132921	139964	150174	162105	173632	185157
96588	105254	114595	124659	132980	140122	150311	162106	173599	185218
96718	105334	114571	124686	133058	140130	150372	162295	173931	185222
96841	105477	114692	124801	133062	140276	150404	162405	173784	185279
96853	105506	114731	124883	133119	140318	150472	162432	173785	185180
96979	105549	114767	124936	133165	140558	150517	162483	173874	185594
97081	105589	114846	124971	133269	140704	150551	162594	173958	185958
97070	105619	114963	125285	133353	140810	150646	162807	174213	185965
97223	105628	115079	125350	133346	140814	150728	162848	174377	186120
97427	106040	115279	125317	133421	141050	150755	163023	174552	186136
97459	106157	115294	125352	133424	141059	150962	163254	174556	186202
97610	106212	115382	125458	133451	141251	151000	163334	174572	186203
97691	106481	115416	125652	133515	141272	151001	163375	174708	186757
97712	106505	115808	125705	133684	141318	151011	163431	175017	186770
97807	106529	116282	125711	133700	141571	151090	163453	175335	186816
98138	106623	116396	125768	133777	141781	151244	163723	175438	186857
98221	106628	116409	125781	133790	141808	151292	163734	175504	187008
98243	106708	116617	125858	133894	141890	151333	163815	175941	187120
98300	106875	116693	125902	133906	142051	151344	163978	176258	187275
98365	107058	116615	125963	134103	142062	151505	164034	176378	187307
98471	107106	116928	126051	134192	142174	151684	164120	176535	187412
98469	107249	116939	126235	134336	142292	151840	164476	176575	187433
98527	107258	117070	126325	134957	142313	151936	164562	176815	187583
99044	107320	117135	126397	134980	142359	152008	164576	176858	187850
99101	107416	117153	126419	134740	142467	152052	164610	177084	187869
99207	107636	117155	126470	134787	142508	152119	164616	177130	187980
99297	107663	117196	126577	134868	142533	152209	164725	177311	188074
99325	107689	117456	126611	135128	142610	152393	164886	177390	188274
99393	107701	117603	126634	135195	142806	152951	164883	177408	188304
99573	107737	117677	126661	135250	142823	153028	165112	177480	188425
99640	107841	117693	126748	135299	142871	153161	165506	177562	188451
99690	107911	117711	126761	135340	142874	153176	165541	177647	188557
99750	107998	117903	126782	135345	143056	153330	165683	178081	188785
99788	108080	117935	126809	135390	143073	153376	165851	178251	188805
99851	108143	118027	126818	135516	143106	153572	165892	178353	188811
99886	108518	118029	126906	135588	143167	153625	165916	178426	188850
99891	108803	118118	127049	135638	143186	153683	166180	178495	188556
100030	109248	118200	127231	135687	143329	153703	166121	178779	188612
100150	109265	118291	127282	135690	143411	153845	166138	178858	188853
100171	109298	118131	127323	135718	143998	153946	166182	178857	188709
100228	109365	118519	127386	135745	144068	154198	166425	179029	188720
100342	109421	118529	127429	135763	144091	154231	166451	179186	188869
100349	109551	118623	127517	135792	144204	154425	166865	179408	188856
100459	109558	118681	127700	135897	144205	154667	167120	179625	189009
100532	109663	118788	127908	135982	144320	155046	167255	179602	189008
100613	110061	118891	127876	136073	144152	155103	167328	179118	190121
100629	110110	118952	128161	136111	144550	155198	167470	179990	190125
100691	110131	118987	128553	136135	144953	155383	167519	179977	190170
100778	110148	118934	128160	136150	145067	155517	167606	179872	190190
100843	110196	118946	128549	136181	145191	155601	167703	180002	190231
100939	110212	119086	128552	136256	145412	155917	167737	180125	190239
101068	110417	119188	128575	136277	145496	155625	167818	180204	190409
101102	110621	119373	128591	136422	145551	155791	167920	180212	190482
101231	110671	119538	128631	136436	145552	156093	167975	180234	190552
101423	110670	119826	128836	136471	145583	156332	168141	180373	190558

190675	195251	201545	208124	212403
190817	195290	201698	208161	212630
190701	195731	202103	208186	212716
190788	195932	202377	208228	212731
190829	196037	202421	208312	212742
190992	196042	202695	208319	213217
191723	196100	202711	208424	213246
191736	196170	202808	208441	213276
191873	196246	202884	208590	213281
192117	196506	203118	208596	213331
192228	196745	203144	208598	213357
192283	196790	203554	208617	213552
192314	197019	203622	208737	213757
192405	197073	203846	208837	213865
192505	197096	203716	209168	214072
192517	197103	203758	209505	214118
192707	197185	203896	209512	214164
192821	197250	204075	209586	214272
192858	197252	204316	209655	214273
192892	197256	204350	209707	214309
192920	197480	204608	209830	214436
192973	197577	204841	209832	214555
192987	197828	205053	209892	214655
193133	197812	205125	209978	214689
193136	198346	205180	209981	214728
193170	198617	205210	210106	214865
193180	198883	205283	210306	214867
193194	198949	205479	210397	215065
193306	198928	205540	210425	215061
193458	199078	205654	210557	215105
193497	199206	205819	210581	215163
193579	199412	205821	210624	215208
193671	199450	206074	210650	215238
193984	199654	206081	210659	215291
193990	199734	206182	210753	215320
194208	199865	206283	210826	215500
194223	200000	206515	210925	215517
194413	200032	206537	210981	215514
194416	200250	206741	210983	215656
194457	200501	206822	211057	215784
194492	200594	206848	211063	215912
194575	200510	206853	211212	216080
194674	200592	207054	211232	216092
194721	200752	207146	211300	216371
194755	200857	207168	211444	216628
194780	200986	207203	211448	216641
194788	201129	207241	211518	216706
194831	201218	207263	211771	216861
194868	201272	207353	211947	216900
194988	201306	207775	212112	217006
195023	201317	207839	212321	
195106	201528	207877	212453	

(*La suite au prochain numéro.*)

Le remboursement au pair des 2,565 obligations sorties à ce tirage, ainsi que le paiement des lots gagnés, auront lieu à présentation à la caisse centrale du Trésor public, à partir du 1er juillet prochain.

Pour extrait du procès-verbal de tirage,

Le secrétaire général de la préfecture de la Seine,

G. SEGAUD.

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse.*

Principaux rédacteurs : A. BONNEAU, LAURENT (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, BARRAL, E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, PAUCHET, PAUL FÉVAL, Vte PONSON DU TERRAIL, E. FEYDEAU, GUSTAVE AYMARD, etc., etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

PRIME GRATUITE.

Ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé *gratuitement* et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr.; un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

39380	41001	42798	44518	46437	48375
39426	41012	42803	44620	46466	48401
39460	41042	42894	44648	46502	48415
39526	41044	42902	44700	46597	48434
39584	41092	42918	44715	46598	48514
39592	41113	42931	44725	46622	48523
39603	41182	42937	44735	46637	48549
39613	41207	42963	44758	46646	48573
39629	41212	42977	44780	46719	48589
39631	41237	42985	44816	46766	48595
39700	41272	43020	44820	46778	48631
39745	41273	43039	44822	46792	48634
39748	41331	43070	44831	46802	48642
39754	41363	43083	44864	46838	48713
39764	41380	43104	44865	46841	48727
39792	41392	43126	44897	46889	48735
39811	41410	43137	44899	46898	48740
39840	41564	43150	44924	46911	48793
39854	41577	43178	44943	46915	48809
39860	41580	43189	44945	46944	48863
39873	41590	43211	44954	47045	48867
39902	41641	43219	45060	47047	48900
39937	41708	43224	45079	47099	48950
39963	41752	43304	45092	47153	48965
39969	41818	43414	45119	47183	48977
39976	41819	43445	45120	47193	48993
40070	41843	43453	45136	47198	49002
40145	41849	43471	45137	47209	49115
40156	41858	43486	45199	47213	49120
40160	41884	43498	45333	47269	49147
40190	41917	43510	45356	47331	49164
40273	41942	43595	45390	47332	49198
40309	42052	43640	45432	47349	49257
40316	42069	43679	45512	47427	49277
40325	42091	43733	45586	47434	49320
40328	42117	43752	45646	47451	49325
40333	42136	43761	45665	47485	49338
40344	42139	43768	45669	47503	49373
40368	42163	43848	45670	47510	49398
40411	42194	43852	45672	47549	49445
40425	42232	43907	45711	47554	49458
40527	42236	43943	45713	47557	49483
40536	42239	43982	45778	47596	49518
40547	42255	44005	45812	47624	49533
40557	42276	44067	45820	47651	49566
40580	42288	44072	45852	47657	49698
40583	42365	44106	45882	47745	49786
40612	42381	44115	45928	47789	49809
40639	42425	44117	45935	47813	49854
40701	42526	44148	45967	47841	49856
40705	42566	44180	46018	47966	49862
40802	42577	44191	46021	48007	49865
40809	42625	44192	46098	48060	49914
40851	42628	44216	46101	48065	49918
40852	42678	44286	46246	48088	49995
40889	42697	44348	46266	48172	
40917	42724	44354	46317	48191	
40926	42725	44424	46432	48220	
40938	42735	44441	46470	48255	
40961	42738	44481	46496	48301	
40994	42742	44499	46528	48338	

Le remboursement en capital des 1765 obligations désignées au tableau ci-dessus, et le paiement des lots gagnés, auront lieu à présentation à la caisse municipale, à l'Hôtel de ville, à partir du 1er juillet prochain, en même temps que s'opérera le paiement des intérêts.

Pour extrait du procès-verbal de tirage.

Le Secrétaire général de la préfecture de la Seine,

G. Ségaud,

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Amortissement de l'emprunt départemental de 50 millions, contracté en vertu de la loi du 17 juillet 1856.

10e tirage.

Le dixième tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions contracté par le département de la Seine, en 1856, s'est fait à l'Hôtel de ville, le jeudi 1er mai 1862, à 10 heures du matin.

A ce tirage il a été extrait de la roue 2,565 numéros indiquant les obligations à rembourser, savoir :

8 OBLIGATIONS GAGNANT DES LOTS.

Le n° 99,207, sorti le 1er, gagne la prime de 100,000 fr.
Le n° 182,074, sorti le 2e, gagne la prime de 10,000
Le n° 132,800, sorti le 3e, gagne celle de 10,000
Les nos 180,483, 116,026, 122,490, 259,198 et 25,646, sortis les 4e, 5e, 6e, 7e et 8e, gagnent chacun une prime de 1,000 fr.

2,565 OBLIGATIONS A REMBOURSER AU PRIX DE 225 FRANCS.

ORDRE NUMÉRIQUE.

72	8551	17471	26552	35388
132	8627	17479	26557	35419
160	8631	17593	26732	35501
173	8644	17616	26853	35695
550	8722	17665	27059	35949
752	8772	17716	27105	36201
901	8865	17871	27155	36212
951	9250	17882	27298	36327
1017	9315	17888	27343	36386
1067	9364	17895	27376	36388
1077	9387	17897	27446	36531
1272	9422	17906	27476	36633
1290	9438	17918	27571	36672
1615	9512	17962	27706	36880
1823	9538	18236	27718	37009
1847	9783	18276	27843	37041
1849	9811	18295	27922	37290
1866	10020	18382	28105	37296
2046	10286	18441	28143	37317
2108	10339	18508	28168	37388
2210	10387	18514	28180	37583
2281	10389	18525	28428	37618
2435	10503	18602	28452	37664
2543	10553	18650	28556	37672
2700	10802	18813	28617	37681
2802	10890	18959	28821	38072
2811	10904	19058	28827	38158
2824	11008	19089	28877	38344
2925	11042	19214	28883	38448
2928	11061	19272	28904	38488
2953	11211	19485	29012	38511
2965	11327	19523	29105	38779
3090	11342	19703	29516	38845
3284	11345	19749	29587	39080
3290	11387	19864	29777	39770
3381	11390	19902	29840	39774
3513	11735	20174	30000	39793
3657	11756	20212	30040	39843
4033	11865	20459	30121	39928
4079	12012	20565	30201	40020
4090	12047	20802	30307	40079
4147	12115	20904	30328	40103
4212	12189	20909	30418	40556
4275	12278	20916	30555	40622
4526	12352	21278	30581	40625
4586	12353	21480	30758	40889
4687	12354	21543	30857	40910
4830	12362	21655	30918	40968
4857	12679	21776	31050	41112
4888	12851	21909	31058	41250
5038	12921	22014	31111	41341
5184	12931	22070	31372	41598
5249	12947	22140	31464	41674
5378	13020	22256	31476	41682
5485	13073	22272	31478	41719
5545	13179	22761	31627	41903
5591	13345	22811	31857	41935
5829	13834	22846	31915	41982
5834	13863	23253	31918	42125
5897	14007	23257	32075	42233
6019	14074	23403	32092	42312
6053	14226	23451	32185	42416
6063	14379	23452	32192	42493
6069	14498	23615	32323	42536
6080	14533	23655	32324	42620
6081	14600	23963	32351	42637
6125	14639	23986	32438	42643
6198	14695	23992	32500	42810
6252	14806	23997	32516	42857
6290	14815	24145	32592	42888
6306	15006	24155	32718	42900
6350	15124	24193	32730	43012
6354	15158	24284	32871	43074
6371	15240	24403	32906	43103
6741	15307	24504	33135	43121
6843	15371	24865	33176	43152
6874	15400	25086	33342	43159
6924	15522	25138	33352	43374
7161	15525	25221	33469	43530
7175	15529	25252	33585	43600
7183	15582	25401	33602	43602
7252	15751	25412	33631	43743
7427	15861	25444	33795	43878
7527	15911	25531	33856	44221
7588	16076	25546	34023	44229
7675	16189	25603	34095	44251
7772	16218	25816	34177	44292
7814	16288	25823	34183	44401
7833	16329	25853	34506	44492
7843	16926	25869	34694	44570
7856	17101	26001	35020	44720
8265	17192	26030	35039	44809
8832	17310	26460	35162	45142

45161	53298	61677	71006	81230
45231	53365	61811	71145	81330
45418	53900	61858	71307	81438
45491	53922	62132	71375	81450
45514	53968	62234	71433	81473
45551	54068	62258	71444	81565
45609	54136	62339	71446	81657
45620	54225	62430	71467	81770
45680	54301	62520	71468	81778
45687	54350	62710	71722	81933
46044	54385	62849	71748	81967
46100	54428	63272	71752	82229
46107	54510	63424	71761	82254
46143	54511	63832	71794	82281
46192	54825	63908	71829	82408
46358	54878	63968	72047	82472
46361	54987	64184	72105	82481
46376	55179	64201	72213	82714
46446	55229	64306	72222	82844
46548	55618	64365	72337	82860
47029	55682	64737	72407	83080
47068	55684	64878	72775	83229
47128	55738	64949	72789	83368
47177	55929	64964	72814	83369
47346	56225	65013	73147	83635
47384	56250	65045	73292	83901
47459	56324	65066	73311	84027
47612	56335	65340	73453	84060
47623	56338	65366	73551	84211
47703	56572	65482	73802	84342
47709	56908	65485	73814	84374
47714	56941	65538	74135	84395
47766	56945	65544	74195	84481
47862	56972	65789	74335	84582
47886	56978	65836	74378	84606
48090	56981	65866	74554	84727
48123	57015	65932	74609	84767
48134	57072	65957	74730	84904
48155	57077	66058	74744	85093
48315	57089	66069	75061	85100
48383	57094	66219	75095	85287
48390	57132	66335	75196	85417
48412	57254	66356	75421	85473
48494	57281	66380	75484	85701
48613	57308	66514	75612	85794
48916	57414	66728	75658	85818
49119	57525	66775	75813	85849
49228	57644	67001	75845	86000
49357	57741	67065	75852	86046
49403	57845	67128	75867	86061
49548	57897	67179	76118	86062
49628	58041	67277	76222	86108
49692	58055	67350	76255	86508
49693	58113	67368	76511	86557
49729	58265	67400	76522	86616
49770	58341	67483	76729	86710
49885	58357	67640	76784	86798
49970	58395	68100	76820	87000
50000	58484	68213	76870	87138
50018	58517	68241	77013	87231
50027	58625	68316	77053	87380
50190	58760	68387	77210	87421
50223	58863	68533	77253	87813
50235	58882	68550	77353	87842
50565	58896	68559	77371	87964
50585	59011	68582	77433	88001
50673	59046	68728	77441	88399
50838	59108	68753	77606	88465
50851	59119	68889	77655	88535
50901	59134	68912	77691	88552
50945	59193	68930	78106	88570
50988	59220	68940	78115	88578
51060	59318	69076	78391	88671
51202	59452	69090	78436	88684
51316	59659	69179	78445	88698
51385	59671	69352	78465	88714
51400	59698	69463	78801	88729
51421	59699	69500	79054	88737
51745	60025	69514	79058	88823
51793	60045	69772	79263	88868
51808	60088	69880	79291	89214
51924	60118	69910	79303	89230
52001	60138	69987	79354	89283
52048	60223	70151	79537	89358
52230	60351	70184	79554	89400
52275	60382	70213	79590	89471
52276	60401	70257	79601	89550
52340	60443	70258	79803	89570
52391	60472	70300	80045	89821
52407	60704	70426	80162	91065
52454	60858	70462	80236	91179
52511	60904	70588	80319	91306
52583	61000	70596	80486	91383
52841	61064	70718	80681	91406
52848	61100	70729	80871	91727
53035	61139	70732	80930	91739
53048	61321	70883	80952	91935
53151	61329	70985	81041	91972
53225	61405	71035	81047	93113

92131	101495	110707	119905	129073	136551	145654	156188	168289	180083
92278	101571	110880	120121	129095	136597	145704	156203	168556	180567
92291	101816	111040	120146	129125	136796	145711	156303	168584	180637
92522	101835	111076	120187	129168	136756	145797	156390	168773	180680
92612	101880	111208	120251	129509	136778	145843	156730	168805	180831
92692	101969	111253	120359	129787	136823	145945	157032	169000	180848
92743	102011	111271	120406	129791	136830	146008	157158	169085	180902
92794	102020	111309	120570	129917	136916	146061	157178	169128	180920
92815	102101	111428	120738	129995	136941	146163	157291	169466	181270
92889	102377	111500	120767	130053	137018	146578	157410	169524	181609
93077	102506	111505	120819	130214	137050	146930	157492	169643	181913
93111	102621	111601	120853	130341	137270	146698	157513	169721	181951
93154	102715	111724	120881	130393	137388	146728	157684	169740	182074
93293	102879	111745	121214	130450	137400	146868	157918	169760	182152
93301	103001	111865	121569	130596	137644	147017	158051	169779	182317
93364	103123	111895	121656	130681	137671	147121	158108	169844	182382
93398	103167	112012	121674	130852	137707	147140	158315	170031	183031
93491	103213	112056	121701	131130	137859	147245	158490	170057	183034
93553	103220	112151	121918	131232	137892	147315	158588	170243	183127
93557	103298	112191	121953	131270	138025	147500	158628	170510	183236
93814	103113	112503	122218	131422	138050	147615	158722	170570	183401
94036	103433	112546	122240	131444	138102	147872	158834	170763	183481
94061	103564	112549	122408	131492	138132	148011	158854	170882	183491
94127	103728	112745	122473	131509	138154	148065	158934	171124	183617
94165	103831	112746	122490	131522	138296	148182	159040	171536	183619
94171	103855	112790	122572	131560	138364	148295	159248	171549	183643
94545	104000	112897	122578	131600	138379	148452	159278	171742	183692
94593	104084	113005	122774	131643	138406	148499	159550	171775	183746
94821	104119	113070	122886	131652	138441	148575	159725	172013	183811
94868	104211	113146	123215	131670	138504	148584	159746	172040	183835
95072	104232	113156	123268	131676	138595	148596	160095	172103	183868
95091	104283	113410	123381	131805	138790	148765	160024	172136	183886
95329	104289	113483	123411	131961	138847	148862	160121	172217	184057
95428	104525	113624	123414	131987	138894	149000	160769	172271	184097
95491	104573	113636	123521	132071	138913	149058	160981	172311	184147
95528	104672	113681	123728	132141	138965	149069	161043	172486	184231
95612	104764	114139	123868	132153	139025	149112	161271	172731	184652
95643	104827	114141	124044	132581	139132	149185	161307	172857	184757
95667	104885	114142	124227	132591	139146	149255	161415	173137	184781
95704	104920	114149	124251	132606	139167	149755	161679	173139	184783
95917	104931	114176	124329	132621	139241	149776	161908	173311	184820
95919	104949	114356	124474	132761	139416	150067	161947	173403	184917
95943	105000	114431	124534	132783	139716	150100	162079	173522	184927
95968	105125	114462	124618	132801	139887	150152	162103	173528	184966
96197	105208	114512	124643	132821	139944	150174	162105	173532	185157
96283	105254	114565	124659	132840	140122	150311	162106	173569	185218
96293	105334	114571	124686	133068	140130	150372	162236	173961	185222
96341	105477	114692	124894	133082	140276	150404	162405	173781	185279
96353	105506	114733	124983	133149	140318	150472	162432	173785	185480
96379	105549	114767	124996	133165	140558	150517	162488	173871	185504
96381	105589	114816	124971	133179	140701	150551	162801	173958	185558
97070	105619	114993	125285	133383	140810	150586	162877	174123	185865
97223	105698	115079	125359	133416	140844	150728	162948	174377	186120
97427	106010	115279	125347	133421	141050	150755	163123	174552	186135
97459	106157	115364	125352	133424	141150	150962	163254	174556	186202
97610	106242	115382	125458	133451	141251	151000	163331	174572	186703
97691	106481	115416	125652	133515	141272	151001	163375	174768	186757
97712	106505	115686	125705	133684	141318	151011	163431	175017	186770
97807	106520	116292	125711	133709	141571	151090	163453	175085	186816
98038	106522	116326	125768	133777	141581	151244	163723	175198	186857
98221	106623	116389	125781	133790	141696	151292	163731	175404	187088
98243	106798	116637	125858	133804	141860	151333	163815	175411	187120
98500	106875	116693	125862	133806	141954	151344	163849	176278	187275
98565	107058	116615	125908	134103	141962	151505	164031	176378	187307
98671	107106	116095	126061	134192	142174	151684	164120	176385	187412
98909	107249	116269	126235	134336	142202	151940	164176	176575	187431
98927	107258	117070	126325	134937	142213	151998	164562	176815	187633
99044	107320	117135	126397	134989	142250	152003	164576	176868	187850
99101	107416	117153	126419	134740	142467	152052	164610	177064	187869
99107	107596	117155	126470	134787	142518	152419	164646	177139	187980
99207	107683	117196	126577	134868	142533	152549	164725	177311	188074
99225	107688	117456	126611	135128	142540	152603	164885	177380	188274
99293	107701	117603	126634	135195	142866	152951	164893	177386	188301
99373	107737	117677	126661	135250	142823	153028	165112	177460	188425
99480	107844	117683	126748	135299	142871	153161	165506	177562	188551
99600	107911	117711	126761	135340	142974	153170	165544	177647	188657
99630	107998	117903	126762	135345	143056	153220	165683	178081	188785
99682	108080	117965	126809	135530	143078	153276	165854	178251	188886
99671	108443	118027	126818	135546	143106	153572	165892	178353	188911
99695	108518	118029	126906	135588	143167	153605	165946	178436	188950
99861	108803	118118	127049	135598	143186	153683	166080	178685	188956
100130	109218	118200	127231	135687	143329	153703	166121	178779	189012
100150	109265	118291	127282	135700	143411	153815	166138	178858	189053
100171	109298	118431	127323	135718	143868	153946	166182	178957	189609
100226	109365	118519	127386	135745	144068	154198	166225	179028	189720
100342	109421	118529	127429	135783	144091	154231	166451	179186	189809
100379	109551	118623	127517	135794	144201	154425	166895	179153	189856
100456	109558	118681	127700	135877	144205	154667	167120	179425	190009
100582	109993	118788	127798	135882	144320	155046	167255	179502	190068
100613	110061	118801	127876	135973	144452	155103	167328	179418	190121
100629	110110	118812	128161	136041	144550	155188	167470	179690	190125
100691	110131	118977	128353	136085	144653	155283	167519	179857	190170
100778	110148	118994	128469	136050	145077	155517	167606	179872	190190
100843	110195	119046	128549	136061	145191	155591	167703	180002	190231
101030	110212	119068	128552	136258	145412	155607	167737	180125	190239
101098	110447	119188	128575	136277	145498	155625	167818	180201	190400
101102	110621	119373	128591	136122	145551	155791	167929	180212	190492
101231	110671	119538	128631	136436	145552	156026	167975	180234	190552
101423	110970	119836	128846	136471	145583	156332	168141	180373	190558

190575	195254	201545	208124	212463
190617	195290	201998	208161	212530
190701	195731	202103	208186	212716
190788	196032	202117	208228	212731
190929	196037	202121	208312	212742
191092	196042	202585	208319	213217
191728	196090	202711	208424	213246
191798	196179	202808	208441	213276
191873	196246	202884	208570	213281
192117	196506	203148	208595	213331
192228	196745	203444	208598	213357
192253	196790	203551	208617	213552
192344	197049	203622	208737	213757
192405	197073	203646	208837	213865
192505	197086	203716	209168	214072
192617	197103	203758	209505	214118
192767	197135	203998	209512	214164
192821	197250	204075	209586	214272
192848	197252	204316	209625	214273
192892	197256	204350	209707	214309
192920	197480	204608	209830	214436
192973	197577	204841	209882	214455
192987	197626	205063	209892	214655
193133	197812	205125	209978	214698
193136	198346	205160	209981	214728
193170	198617	205210	210106	214855
193186	198883	205333	210306	214897
193194	198909	205479	210307	215035
193326	198928	205510	210325	215061
193458	199076	205654	210557	215105
193497	199206	205819	210581	215163
193579	199412	205924	210624	215208
193571	199450	206074	210650	215238
193681	199651	206084	210659	215291
193890	199734	206182	210753	215330
194208	199865	206283	210826	215509
194223	200010	206515	210925	215517
194413	200032	206587	210981	215544
194416	200220	206741	210983	215658
194457	200501	206822	211057	215781
194492	200604	206848	211063	215912
194575	200640	206953	211212	216080
194674	200692	207054	211232	216292
194721	200752	207146	211390	216371
194755	200957	207168	211444	216528
194780	201098	207236	211448	216641
194788	201129	207294	211548	216726
194831	201218	207396	211771	216861
194958	201272	207553	211947	216900
194988	201306	207775	212112	217006
195023	201317	207839	212321	
195108	201528	207877	212453	

(*La suite au prochain numéro.*)

Le remboursement au pair des 2,365 obligations sorties à ce tirage, ainsi que le paiement des lots gagnés, auront lieu à présentation à la caisse centrale du Trésor public, à partir du 1er juillet prochain.

Pour extrait du procès-verbal de tirage,

Le secrétaire général de la préfecture de la Seine,

G. SEGAUD.

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. BONNEAU, LAURENT (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, BARRAL, E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, PAUCHET, PAUL FÉVAL, Ve PONSON DU TERRAIL, E. FEYDEAU, GUSTAVE AYMARD, etc., etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

PRIME GRATUITE.

Ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé *gratuitement* et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr.; un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1790 kilomètres.
1861. — 1686 —

14e année. — 17me semaine.

Du 23 au 29 avril 1862.

196.691 Voyageurs	468 718 33
Bagages, Marchandises, etc.	851.130 66
Total	1.319.848 99
Recettes antérieures	19.120.746 61
Total général	20.440.595 60
17e semaine de 1862	1 319.848 99
Semaine correspondante de 1861.	1.247.573 05
Différence	72 275 94
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	20 440 595 60
— — 1861.	20.640.976 63
Différence	200.381 03

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er au 28 février 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 28 févr. 1862	6.924.085 43
Du 1er janvier au 28 févr. 1861	6.840.516 26
Différence en faveur de 1861.	83.569 17

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 28 févr. 1862	2.868.760 85
Du 1er janvier au 28 févr. 1861	3.039.974 87
Différence en faveur de 1861.	171.214 02
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861… 1475 kil. — 1862… 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861… 1475 kil. — 1862… 1475 kil.

Du 23 au 29 avril 1864.

104.048 Voyageurs	452.336 59
Bagages, Marchandises, etc.	771.102 45
Total	1.223.439 04
Semaine correspondante de 1861.	1.371.513 11
Différence	148.074 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	20.010.315 47
— — 1861.	21.869.950 45
Différence	1.849.634 98

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861… 482 kil. — 1862… 602 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861… 482 kil. — 1862… 602 kil.

29 075 Voyageurs	61 398 52
Bagages, Marchandises, etc.	118.899 74
Total	180.398 26
Semaine correspondante de 1861	114.813 19
Différence	65.585 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.878.344 10
— — 1861.	1.723.488 67
Différence	1 154.855 43

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 23 au 29 avril 1862.

203.567 Voyageurs	758.358 16
Bagages et marchandises	1.543.193 04
Total	2.301.551 14
Semaine correspondante de 1861.	2 205.260 20
Différence	96 291 94
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	39.015.430 11
— — 1861.	35.594.546 13
Différence	3.420.884 46

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée ; 231 kilomètres
1861. — 231 —

20.607 Voyageurs	55.289 »
Bagages, Marchandises, etc.	71.952 79
Total	127 242 79
Période correspondante de 1861.	132.294 09
Différence	5.052 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.930.640 40
— — 1861.	1.947.916 38
Différence	17.275 98

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 580 —

58.232 Voyageurs	154.278 35
Bagages et Marchandises	371.369 14
Total	525 647 49
Semaine correspondante de 1861.	399.878 »
Différence	125.769 49
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	8.537 313 84
— — 1861.	5.893.752 65
Différence	2.644.561 19

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 23 au 29 avril 1862.

318.415 Voyageurs	478.229 10
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	82.064 10
— — Pet. vitesse	425.330 85
Total	985.622 05
Semaine correspondante de 1861.	983.865 10
Différence	1.763 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	15.115.448 70
— — 1861.	15.359.199 75
Différence	243.751 05

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 28 février 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

2 mois 1862, 900 kilomètres	6.550.611 03
— 1861, 900 —	6.664.382 62
Différence	113.771 59

RÉSEAU MIXTE.

2 mois 1862, 295 kilomètres	599.653 73
— 1861, 295 —	595.443 99
Différence. » —	4.209 74

NOUVEAU RÉSEAU.

2 mois 1862 18 kilomètres	18.573 45
— 1861 18 —	17.949 84
Différence	623 61
Différence totale : » kilom.	108.938 24

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 23 au 29 avril 1862.

183.583 Voyageurs	487.798 87
Bagages, Marchandises, etc.	742.683 45
Total	1.230 482 32
Semaine correspondante de 1861.	1.131.449 49
Différence	99.032 83
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	19 588 638 11
— — 1861.	19.112.306 76
Différence	476.331 35

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 100 kilomètres

8.935 Voyageurs	20.545 55
Bagages, Marchandises, etc.	30.717 95
Total de la semaine	51.263 50
Semaine correspondante de 1861.	3 413 88
Différence	47.849 62
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	626 917 06
— — 1861.	62.044 26
Différence	564 872 80

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 23 au 29 avril 1862.

54.145 Voyageurs	163.413 17
Bagages, Marchandises, etc.	453.229 76
Total	616 642 93
Canaux	40.130 26
Totaux réunis	656.773 19
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	507.564 96
Semaine correspondante de 1861. Canaux	41.039 68
Total	548.604 64
Différence	108.168 55

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	10.620.549 25
— — 1861.	9.214.300 11
Différence	1.406.249 14

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 464 kilomètres
Mars 1862.

29.454 Voyageurs	44.893 22
Bagages, Marchandises, etc.	52.734 52
Total	97.627 74
Mois correspondant de 1861.	49.948 11
Différence	47.679 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	257.743 16
— — 1861.	134.978 67
Différence	122.764 49

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 212 kilomètres.
1861. — 144 —

Du 23 au 29 avril 1862.

29.279 Voyageurs	44.575 35
Bagages, Marchandises, etc.	53.317 51
Total	97 812 86
Semaine correspondante de 1861.	70.684 64
Différence	27.148 22
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.396.138 67
— — 1861.	1.168.373 86
Différence	227.764 81

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.
Du 23 au 29 avril 1862.

Voyageurs	3.018 40
Bagages, Marchandises, etc.	27.319 35
Total	30.337 75
Semaine correspondante de 1861.	29.697 75
Différence	640 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	500 825 45
— — 1861.	491.708 55
Différence	18.116 90

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 23 au 29 avril 1862.

17.983 Voyageurs	32.401 75
Bagages, Marchandises, etc.	34.289 25
Total	66 691 »
Semaine correspondante de 1861.	61.001 67
Différence	5.689 33
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	929.515 48
— — 1861.	919.302 69
Différence	10.212 79

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

n° … Voyageurs	2.398 »
Bagages, Marchandises, etc.	1.453 »
Total	3.851 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862	57.984 »

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1614 —

Du 23 au 29 avril 1862.

69.196 Voyageurs	294.455 »
Bagages, Marchandises, etc.	754.853 28
Transports militaires	63.999 16
Total	1.113.307 44
Semaine correspondante de 1861.	1.074.293 41
Différence	39.014 03

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 290 kilomètres.
1861. — 251 —

43.687 Voyageurs	97.634 60
Bagages, Marchandises, etc.	61.300 20
Transports militaires	5.665 41
Total	164.599 01
Semaine correspondante de 1861.	113.941 64
Différence	50.657 39

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1906 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1.277 906 45
En 1861	1.188 235 05
Différence	89.671 40

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	20.104 602 01
En 1861	16 866.510 30
Différence	3.238.091 71

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Piacenza à Bologne.

1862. Longueur exploitée 160 kilomètres.
1861. — 147 —

19.353 Voyageurs	48 281 25
Bagages, Marchandises, etc.	36 904 70
Transports militaires	9 233 33
Total	94 419 28
Semaine correspondante de 1861.	81.330 28
Différence	13 119 00
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.311 401 73
— — 1861.	1.122.798 58
Différence	188.603 15

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 23 au 29 avril 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 452 kilomètres.
1861. — 452 —

16.619 Voyageurs	101 123 72
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	13 442 12
— (Petite vit.).	178.335 07
Total de la semaine	292.900 91

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres.
1861. — 104 —

11 595 Voyageurs.	26.691 32	35.812 52
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.793 24	
Marchandises. (Petite vitesse)	7.327 96	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862 Longueur exploitée : 114 kilomètres.

5.165 Voyageurs.	14.630 98	28.535 51
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	864 46	
Marchandises. (Petite vitesse)	13.110 07	

Total des trois lignes réunies.	357.339 94
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	5.186 534 01
Total général des recet. en 1862.	5.543.873 95
— — 1861.	5.703.949 6
Différence	160.076 74

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1234 kilomètres.
1861. — 1234 —

Du 23 au 29 avril 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

...,... Voyageurs	320 350 —
...,... quintaux Marchandises	544.750 —
Total	865 100 —
Semaine correspondante de 1861.	905 617 50
Différence	40.517 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	13.689 940 —
— — 1861.	15.577.532 50
Différence	1.887 592 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862 Longueur exploitée : 304 kilomètres.
1861. — 308 —

Du 23 au 29 avril 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	42 846 36
Marchandises	72.958 61
Total	115.804 97
Produit annuel par kilomètre.	19 8[illegible] —

Ligne de l'Escurial

Voyageurs	17.153 74
Marchandises	9.734 64
Total	26 887 38
Produit annuel par kilomètre	24.040 —
Total de la semaine	142.704 33
Semaine correspondante de 1861	110.665 65
Différence	32 038 68
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.883.451 43
— — 1861.	1.726.794 06
Différence	156.657 37

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1861. — 211 —

Du 23 au 29 avril 1862.

31.287 Voyageurs	71.252 10
Bagages, marchandises, etc	43.626 63
Recettes diverses	2.375 46
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	31.459 10
Total	148.713 39
Semaine correspondante de 1861.	136.756 75
Différence	11.956 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.136.447 10
— — 1861.	2.083.243 57
Différence	53.203 53

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni-Novogorod.

Longueur exploitée totale, 985 kilomètres.

Du 19 au 25 mars 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

15.323 Voyageurs	113.690 48
Marchandises	192.028 08
Total	305.718 56
Recettes antérieures en 1862	2.980.717 —

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 206 kilomètres.

Du 23 au 29 avril 1862.

17.150 Voyageurs	67 036 64
Marchand., cargaison, équipages	69.371 30
Total	136.407 94
Semaine correspondante de 1861	57.869 49
Différence	78.538 45
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	1.884.675 38

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 27 avril au 3 mai 1862.

30.450 Voyageurs	40 860 —
Bagages, Marchandises, etc	30.110 —
Total	70.970 —
Semaine correspondante de 1861.	68.059 —
Différence	2.911 —
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	1.039 020 —
— — 1860.	990.233 —
Différence	48.787 —

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée: 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 23 au 29 avril 1862.

Voyageurs	15.557 75
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.627 —
— — (pet. vit.)	7.174 70
Total	26.359 45

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 203 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	37.706 30
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.980 89
— — (pet. vit.)	8.408 35
Total	50.095 54
Total pour les deux sections.	76.454 99

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	305.669 45
Section de Bologne	718.011 04
Total	1.023.680 49

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 263 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 23 au 29 avril 1862.

40.429 Voyageurs	66 255 20
Bagages, Marchandises, etc	69.400 99
Total	135 656 19
Semaine correspondante de 1861.	122.684 07
Différence	12 972 12
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.795 651 01
— — 1861.	1.726.800 40
Différence	68.850 61

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 9 au 15 avril 1862.

14e semaine	48.205 80
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	60.021 60
Semaine correspondante de 1861.	40.340 85
Différence	19 680 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	641 590 35
— — 1861.	540.766 —
Différence	101.824 35

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 23 au 29 avril 1862.

30.130 Voyageurs	25.736 25
4.235 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	36.328 69
Total	62.064 94
Semaine correspondante de 1861.	55.766 75
Différence	6.318 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	833 604 30
— — 1861.	637.414 12
Différence	196.192 18

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 23 au 29 avril 1862.

Voyageurs	26.443 08
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	3 101 29
Marchandises (petite vitesse)	20.045 29
Total	49 590 46

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 16 au 23 avril 1862.

Voyageurs	8.709 17
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	449 33
— (Petite vit.).	1.706 25
Total	10.864 75

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 100 kilomètres.

Du 9 au 15 avril 1862.

21.324 Voyag., Bagag. et March.	81.492 04
Semaine correspondante de 1861.	78 073 01
Différence	3.419 03
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.010 720 78
— — 1861.	897.988 71
Différence	112.732 07
Différence kilométrique	4.51 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 89 kilomètres.
1861. — 32 —

Du 16 au 22 avril 1862.

4.965 Voyageurs	5.766 20
Bagages, articles de messagerie.	528 15
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	19 356 24
Total de la semaine	25 650 59
Recettes antérieures	388 620 66
Total	414 271 25
Recettes de la semaine en 1862.	25 650 59
Période correspondante de 1861.	12 175 37
Différence	13.475 22
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	414.271 25
— — 1861.	152.309 16
Différence	261.962 09

ANVERS A GAND

Avril 1862	86.013 37	4 mois 1862		245.218 15
Id. 1861	86.395 12	Id. 1861		236.123 52
Différence	381 75			9.095 63

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de mars 1862	1.941.480 26
Id. id. 1861	1.627.240 42
Différence, 19.31 0/0, soit	314.239 84
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6.523.876 92
— — 1861.	5.714 905 95
Différence, 14.15 0/0, soit	808.970 97

OMNIBUS DE PARIS

Du 30 avril au 6 mai 1862.

		Par journée d'omnibus au Paris.	Banlieue.
Recettes	300.129 95	93 35	52 56
Semaine correspondante de 1861	298.941 30	81 85	46 56
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	5.302.891 —	79 26	49 77
Période correspondante de 1861	4.906.624 60	76 51	43 81
Différence	396.266 40	2 75	1 04

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le Conseil d'administration des chemins de fer du Dauphiné a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que les actions déposées pour l'assemblée générale convoquée pour le samedi 26 avril, n'ayant pas atteint le nombre voulu par l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire a été prorogée au 17 mai, aux termes de l'art. 33 des statuts.

L'assemblée aura donc lieu le susdit jour, samedi 17 mai courant, à 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Les cartes d'admission qui ont été délivrées en vertu de la dernière convocation, seront valables pour l'assemblée du 17 mai.

Il est également rappelé à MM. les actionnaires ou porteurs de procuration qui ne se seraient pas fait inscrire pour l'assemblée convoquée pour le 26 avril, qu'ils devront, s'ils veulent assister à l'assemblée du 17 mai, déposer leurs titres à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, trois jours avant l'époque fixée pour la réunion.

GRANDE SOCIÉTÉ

DES CHEMINS DE FER RUSSES.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le mardi 15/27 mai courant, à 1 heure précise, à Saint-Pétersbourg, dans le local qui sera indiqué sur les cartes d'admission.

Aux termes des statuts nouveaux, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires possédant au moins 40 actions. Les actionnaires, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée, doivent déposer leurs titres avant le 5/17 mai, à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier.

Un modèle de pouvoir sera mis à la disposition des actionnaires qui désireront se faire représenter à l'assemblée générale.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Tirage au sort des obligations des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon.

Le conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon qu'il sera procédé, le mardi 27 mai 1862, à midi et demi, en séance publique du conseil, 44, rue Neuve-des-Mathurins, au tirage au sort de 143 obligations des emprunts réunis à amortir au 1er juillet 1862.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

PORTS DE MARSEILLE.

AVIS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de cette Société que le coupon n° 5 sera payé, à raison de 25 francs par titre, à partir du 5 mai courant, au siége social, à Paris, rue de la Ferme-des-Mathurins, 5, et à Marseille, au syndicat des agents de change.

Par autorisation du Conseil d'administration et par ordre.

Le secrétaire général de la Société,

LE TELLIER.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI

Et du Canal latéral à la Garonne.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie sont prévenus que les obligations dont les numéros suivent sont sorties au tirage qui a eu lieu le 26 avril 1862 :

278 obligations de l'emprunt du 10 février 1856 :

N°s 129,401 à 129,500 — 94,801 à 94,900 — 40,401 à 40,478;

486 obligations de l'emprunt du 26 juillet 1857 :

N°s 175,101 à 175,200 — 213,101 à 213,186 ;

486 obligations de l'emprunt du 25 novembre 1857 :

N°s 322,101 à 322,200 — 343,601 à 343,686;

486 obligations de l'emprunt du 28 décembre 1858 :

N°s 431,401 à 431,500 — 387,901 à 387,986;

486 obligations de l'emprunt du 2 janvier 1860 :

N°s 460,101 à 460,200 — 529,901 à 529,986 ;

487 obligations de l'emprunt du 25 avril 1861 :

N°s 591,101 à 591,200 — 645,301 à 645,387;

487 obligations de l'emprunt du 6 janvier 1862 :

N°s 650,801 à 650,900 — 740,201 à 740,287.

Ces obligations seront remboursées à raison de 500 francs, à partir du 1er juillet prochain.

12 obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à la Teste :

153—877—900—299—907—308—921—13—503—412—259—649.

Ces obligations seront remboursées, à raison de 1,250 francs, à dater du 1er juillet prochain.

Les remboursements seront effectués :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 40, allée d'Orléans.

CHEMIN DE FER

I. R. P. IMPÉRATRICE ELISABETH.

Sixième assemblée générale ordinaire.

MM. les actionnaires du chemin de f. I. R. P. Impératrice Elisabeth sont invités, conformément aux articles 37 et 38 des statuts, à assister à l'assemblée générale ordinaire qui aura lieu à Vienne le vendredi 30 mai 1862, à 9 heures du matin, au local des séances de la chambre de commerce et de l'industrie en cette ville (Strauchgasse, 245).

Cette assemblée aura pour objet :

1° L'élection du comité de révision pour la vérification des comptes et en dresser procès-verbal ;

2° D'entendre le rapport sur l'exercice 1861;

3° Le rapport et la décision à prendre relativement aux propositions faites dans la dernière assemblée générale extraordinaire, pour procurer à la Société les fonds qui lui sont nécessaires.

Ceux de MM. les actionnaires qui ont l'intention de prendre part à ladite assemblée devront déposer au plus tard, de ce jour au 16 mai courant, d'après l'article 39 des statuts, le nombre de quarante actions au moins.

Savoir :

A Vienne, à la caisse de la Société, local de la gare;

A Berlin, chez M. S. Bleichröder;

A Breslau, chez MM. R.-T. Lobbecke et C° ;

A Cologne, chez MM. Sal. Oppenheim, Jun. et C° ;

A Francfort-sur-Mein, chez MM. M.-A. de Rothschild et fils ;

A Francfort-sur-Mein, chez MM. de Bethemann frères ;

A Hambourg, chez MM. H.-J. Merck et C° ;

A Londres, chez MM. N.-M. de Rothschild et fils ;

A Munich, chez MM. Rob. de Froelich et C° ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères.

Des cartes personnelles d'admission à l'assemblée seront aussi délivrées dans lesdites maisons.

Pour le dépôt des actions, il est nécessaire qu'indépendamment des titres MM. les déposants en remettent encore deux listes à Vienne et trois listes à l'étranger, portant chacune les numéros des actions désignées par eux dans l'ordre arithmétique. L'une de ces listes, munie du récépissé, leur sera immédiatement rendue.

Toutes les actions déposées pourront être retirées aussitôt après l'assemblée générale, contre la remise du récépissé.

On fait encore observer que, suivant les dispositions des statuts, quarante actions donnent droit à une voix, mais qu'un actionnaire ne peut pour lui-même avoir plus de dix voix ; que, comme porteur de pouvoirs, il ne peut réunir que vingt voix : que les actionnaires ayant droit au vote ne peuvent se faire représenter que par d'autres actionnaires ayant le même droit, et que, dans ce cas, ils auront à mettre et signer le pouvoir au dos de leur carte d'admission qui devra être présentée à la susdite caisse, à Vienne, au plus tard, le 26 mai courant.

Vienne, le 2 mai 1862.

Le Conseil d'administration.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

Liste des obligations nouvelles sorties au tirage du 22 avril 1862.

1re série. — 99 obligations.

11,351 à 11,359	25,341 à 25,350
14,591 à 14,600	28,981 à 28,990
15,351 à 15,360	35,311 à 35,320
18,101 à 18,110	36,561 à 36,570
22,781 à 22,790	44,341 à 44,350

2e série. — 99 obligations.

56,981 à 56,990	65,061 à 65,070
56,991 à 57,000	68,091 à 68,100
58,311 à 58 319	73,981 à 73,990
60,021 à 60,030	91,541 à 91,550
62,931 à 62,940	97,631 à 97,640

Ces obligations sont remboursables à 500 francs, à partir du 1er mai prochain :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50, de 10 à 2 h.;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Par décision du conseil d'administration,

Il est fait un appel de 100 francs par action de la Compagnie du Canal de Suez. Le versement est exigible du 1er au 15 juillet prochain.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer leurs versements dans le délai ci-dessus indiqué à l'administration centrale, 12, place Vendôme, à Paris, et chez les correspondants de la Compagnie en France et à l'étranger.

Le 7e coupon d'intérêt échéant le 1er juillet, viendra en déduction du versement.

A défaut de versement dans le délai fixé, l'intérêt est dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire général de la Compagnie,
Paul MERRUAU.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende de l'exercice 1861 a été fixé à 20 francs par dixième d'action.

La première moitié de ce dividende, soit 10 francs, sera payée, à partir du 10 mai courant, sur la présentation des coupons :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15;

A Bruxelles, à la Société générale;

A Liége, chez MM. J. Nagelmackers et fils;

A Angleur, à la caisse de la direction centrale de la Société.

Le conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires qu'ils peuvent déposer à la caisse de la Vieille-Montagne, 19, rue Richer, à Paris, les actions qu'ils possèdent contre un certificat nominatif de dépôt.

Tous renseignements leur seront donnés à la direction, rue Richer, n° 19.

Par ordre du Conseil d'administration.

Le directeur général de la Société,
St-Paul de Sinçay.

COMPAGNIE

D'ARMEMENTS MARITIMES

L.-T. BARBEY et C°.

Les porteurs des obligations de la Compagnie, dont le remboursement devait avoir lieu du 1er juin 1862 au 1er juin 1869, sont informés que la *totalité* de ces obligations sera remboursée *par anticipation*, à partir du 1er juin prochain, avec les intérêts échus, au siége de la Compagnie, 46, rue de Provence, Paris.

SOCIÉTÉ ANONYME DE LA

NOUVELLE-MONTAGNE

Dans la dernière assemblée tenue à Engis le 28 avril dernier, il a été décidé que le dividende pour l'exercice 1861 serait de cinquante francs par action entière, payables :

25 fr., à partir du 1er juillet prochain, à titre de premier dividende, sur la présentation du coupon n° 10, qui, frappé d'une estampille indiquant ce paiement, sera remis au porteur pour toucher ;

25 fr., le 31 décembre même année, comme second dividende ;

Et de dix francs par cinquième d'action, payables :

5 fr., le 1er juillet prochain, en échange du coupon portant cette échéance ;

Et 5 fr., le 31 décembre prochain, en échange du coupon portant cette échéance.

A dater du 1er juillet prochain, aura lieu également le remboursement *du solde* des obligations de l'emprunt de ladite Société et des coupons d'intérêt échéant à cette époque sur ces obligations ; cet emprunt se trouvera ainsi complétement remboursé.

Le paiement des dividendes, de même que des obligations et coupons d'intérêt précités, se feront :

A Verviers, au siége de la Société;

A Londres, chez MM. C. Devaux et C° ;

A Paris, chez M. Rougemont & Lowenberg ;

A Bruxelles, chez MM. J.-P. Matthieu et fils ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et fils.

Verviers, le 30 avril 1862.

Pour le conseil d'administration.

Le directeur général de la Société,
Victor SIMON.

4,000 FR. DE RÉCOMPENSE

23,479 fr. 45 c. ont été perdus le 15 avril, du Comptoir d'escompte à la rue Drouot en passant par le boulevard. La récompense ci-dessus sera remise rue de la Ville-l'Evêque, n° 40, à la personne qui rapportera la somme perdue ou désignera le possesseur de cette somme.

Les numéros des billets perdus sont connus.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,

80 0/0 de la valeur des obligations.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époque jouissance.	Dénomination.	Samedi 2 Comptant.	Samedi 2 Terme.	Lundi 5 Comptant.	Lundi 5 Terme.	Mardi 6 Comptant.	Mardi 6 Terme.	Mercredi 7 Comptant.	Mercredi 7 Terme.	Jeudi 8 Comptant.	Jeudi 8 Terme.	Vendredi 9 Comptant.	Vendredi 9 Terme.
192.500	1000	libérés	160 »	Janv.-juillet	Banque de France	3150 »	» »	» »	» »	3150 »	» »	3150 »	» »	3150 »	» »	3145 »	» »
90 000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	645 »	» »	645 »	» »	645 »	» »	645 »	» »	645 »	» »	650 »	» »
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1530 »	1530 »	1530 »	1530 »	1525 »	1530 »	1530 »	1530 »	1545 »	1550 »	1565 »	1550 »
400.000	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	487 50	» »	490 75	» »	477 50	» »	480 »	» »	490 »	» »	490 »	» »
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	462 50	» »	462 50	» »	456 25	» »	455 »	» »	455 »	» »	452 50	» »
	100	Id.	4 »	Id.	— 10es d'obligations, 4 0/0	100 »	» »	100 »	» »	98 25	» »	97 50	» »	98 75	» »	97 50	» »
	100	Id.	3 »	Id.	— Id., 3 0/0	90 »	» »	91 25	» »	91 25	» »	90 »	» »	90 »	» »	» »	» »
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	» »	» »	» »	» »	1017 50	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
75 000	500	330	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	431 25	» »	431 25	» »	423 75	» »	422 50	» »	420 »	» »	417 50	» »
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 250 fr. payés	431 25	» »	431 25	» »	423 75	» »	422 50	» »	413 »	» »	421 25	» »
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5es d'obligations communales	90 »	» »	90 »	» »	87 50	» »	87 50	» »	87 50	» »	87 50	» »
80.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	590 »	» »	597 50	595 »	605 »	600 »	610 »	610 »	617 50	617 50	622 50	625 »
120 000	500	libérés	60 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	848 75	855 »	850 »	852 50	851 25	857 50	845 »	845 »	842 50	848 25	838 75	843 75
»	»	»	»	».	Crédit agricole	625 »	» »	625 »	» »	625 »	» »	610 »	» »	610 »	» »	610 »	» »
120 000	500	150	20 »	Id	Crédit mobilier espagnol	557 50	557 50	553 75	552 50	547 50	551 25	550 »	546 25	547 50	544 25	547 50	545 »
» 000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
100 000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	140 »	» »	145 75	» »	148 75	» »	145 75	» »	150 »	» »	155 »	» »
50 000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	97 50	» »	100 »	» »	105 »	» »	105 »	» »	112 50	» »	113 75	» »
40.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
						» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Au comptant ou à terme	Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	» »	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	» »	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	» »	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	» »	600	500	»		»
C	Comptoir Bonnard	39 75	300.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lécuyer	500 »	24.000	500	»		35 »
C	Caisse Béchet	400 »	20.000	500	»	janvier juillet	25 00
C	Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	875 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	900 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	200 »	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	65 »	60 000	100	10		néant.
A	Omnibus de Londres	63 50	250 000	100	»		néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	70 »	600.000	100	»	avril octobre.	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	890 »	60 000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	500 »	32 000	500	250		5 0/0
A	Compagnie générale maritime	415 »	80 000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	262 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	425 »	»	»	»		»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar	470 »	20.000	1/20000	»		»
A	Touage Basse Seine et Oise	510 »	»	500	»		»
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1330 »	60 120	1 000	»	avril octobre.	50 »
A	— actions de jouissance	95 »	60 120	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	990 »	27 300	1 000	»	avril octobre.	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27 300	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	980 »	4.000	1 000	»	avril octobre.	24 »
A	Trois canaux	» »	10.000	1.000	»	avril octobre	24 »
A	Aire à la Bassée	7500 »	600	5 000	»	février août.	611 25
A	Sambre à l'Oise	750 »	11.550	1 000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1500 »	6.000	1/6000	»	janvier juillet	95 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	145 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	435 »	»	»	»	août octobre.	»
A	Rue impériale de Lyon	445 »	21.500	1/21500	»		18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	510 »	25 000	1/25000	150		»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	545 »	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	» »	»	»	»		»
	GAZ.						
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1250 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1195 »	»	»	»		»
A	Union des gaz	615 »	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille et mines de Portes	335 »	30 000	1/30000	»	avril octobre.	18 30
C	Nord (Batignolles)	» »	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	» »	4 000	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	» »	2000	1 000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2300 »	7 000	1/7000	»	janvier juillet	120 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1225 »	2.400	1/2400	»		77 50
»	Gaz général de Paris	» »	»	»	»		»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	667 »	14.000	500	»	octobre avril.	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	610 »	30.000	1/30000	»		30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	3 000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »	18.100	1/18100	»	juin décembre	15 »
C	Creuzot (Saône-et-Loire)	675 »	28.000	500	»	juin décembre	10 »
C	Basse-Indre	» »	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Chatillon et Commentry	175 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	675 »	10.000	1/10000	»		»
A	Maubeuge (Nord)	» »	6.000	1/6000	»		20 »
C	Fourchambault	325 »	50.000	1/50000	»	avril octobre	24 »
C	Marine et chemins de fer	837 50	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »
C	Côte-d'Or	» »	»	500	»		néant.
C	Franche-Comté	» »	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	840 »	16.000	1/16000	»		60 »
C	Firminy	280 »	»	250	»		23 »
C	Pont-l'Évêque	210 »	»	500	»		»
A	Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre.	45 »
A	Providence (Belgique)	1100 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	» »	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

Au comptant ou à terme	Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1900 »	2 400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30 000	500	»		32 »
A	Grand'Combe	962 50	24 000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	190 »	80 000	1/80000	»	avril octobre.	12 »
A	Montrambert	145 50	80 000	1/80000	»	avril octobre.	9 »
A	Saint-Étienne	162 50	80 000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	216 25	80 000	1/80000	»	avril octobre	19 »
A	Carmaux	297 »	23 300	1/23300	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1175 »	1 000	1/1000	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.500	1/3500	»		20 »
A	Layon-et-Loire	400 »	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	677 50	»	500	»		20 »
A	Quarégnon	150 »	6.720	250	»		10 »
A	Charbonnages belges	415 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»		»
Civ.	Centre-du-Flénu	350 »	3.600	1.000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul id	225 »	9.000	1/9000	»		»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	» »	10.000	1/10000	»		néant.
C	Santander zinc	» »	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id	277 50	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60 »
A	Stolberg privilégiée id	» »	40 000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id	» »	10 000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie id	190 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin id	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière id	» »	1.400	500	»		»
A	Pont-Rémy id	380 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle journal	» »	2.500	1/2500	»		125 »
C	Journaux réunis id	» »	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit id	5400 »	106	2.500	»		»
A	Saint-Gobain glaces	12500 »	3 000	1/3000	»		750 »
C	Montluçon id	440 »	24.000	500	»		néant.
A	Oignies (Belgique) id	440 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id	140 »	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	» »	24.403	500	»		20 »
C	Caoutchouc souple	» »	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»		néant.
A	Compagnie générale des Eaux	321 50	80.000	250	»		10 »
C	Deux cirques E. Dejean et Ce	210 »	8 7500	500	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	» »	»	»	»		»
»	Eaux de Seine purifiées	» »	»	»	»		»

Prix d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	Dernier cours coté.	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	271 50	»	»	»		»
60	Cie impériale des Voitures de Paris	» »	27.600	125	50		5 »
500	Ports de Marseille	495 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12 000	500	187	avril octobre.	30 »
»	Loire, anciennes	1165 »	4.538	1.250	»	février août.	50 »
»	— nouvelles	982 50	11 095	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1065 »	8.000	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1014 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	290 25	8.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.600	500	15	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	» »	8.600	600	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	300 »	20.000	500	90	avril octobre	15 »
250	Chatillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	480 »	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
285	— nouvelles	276 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	409 »	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	483 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	16 »
»	Docks de Marseille	283 75	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	291 25	»	»	»		»
»	Omnibus de Paris	475 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 3 au 9 mai

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 3 Compt.	SAMEDI 3 Terme	LUNDI 5 Compt.	LUNDI 5 Terme	MARDI 6 Compt.	MARDI 6 Terme	MERCREDI 7 Compt.	MERCREDI 7 Terme	JEUDI 8 Compt.	JEUDI 8 Terme	VENDREDI 9 Compt.	VENDREDI 9 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1345 —	1310 75	1326 25	1320 —	1322 50	1323 75	1317 50	1320 —	1316 25	1317 50	1315 —	1312 50
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	— —	— —	— —	— —	980 —	— —	— —	— —	960 —	— —	— —	— —
441.767	400	»	65 fr. — pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1067 50	1061 25	1067 50	1065 —	1070 —	1067 50	1072 50	1067 50	1070 —	1067 50	1071 25	1066 75
41.000	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	985 —	985 —	985 —	1000 —	— —	— —	985 —	1000 —	985 —	— —	985 —	— —
41.067	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	1020 —	— —	1025 —	— —	1030 —	— —	1025 —	— —	— —	— —	1025 —	— —
500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	582 50	581 50	583 75	582 50	580 —	585 —	586 25	583 75	587 50	586 25	570 —	585 75
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
603.000	500	»	63 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1100 —	1105 —	1167 50	1170 —	1111 75	1121 25	1118 25	1115 —	1115 —	1118 25	1118 25	1116 25
250.000	500	»	25 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	840 —	840 —	845 —	843 75	840 —	843 75	841 25	836 25	840 —	843 75	841 50	843 75
300.000	500	»	30 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	552 50	554 50	552 50	550 —	552 50	551 25	550 —	551 25	552 50	550 —	552 50	550 —
60.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	370 —	372 50	375 —	372 50	375 —	375 —	370 —	382 50	375 —	375 —	375 —	377 50
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	505 —	505 —	510 —	510 —	515 —	510 —	515 —	512 50	510 —	510 —	510 —	507 50
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	— —	— —	— —	— —	447 50	445 —	— —	446 25	447 50	446 25	447 50	445 —
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	— —	445 —	447 50	— —	447 50	446 25	— —	447 50	— —	447 50	445 —	— —
12.000	500	»	11 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
36.000	500	»	»	»	Bézière à Graissessac	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
»	»	»	»	»	Algériens	430 —	— —	— —	— —	432 50	— —	430 —	430 —	— —	— —	— —	— —
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	395 —	398 75	392 50	390 —	396 25	395 —	390 —	396 —	395 —	397 50	395 —	392 50
»	»	»	» » 0/0		Lyon-Croix-Rousse	— —	— —	392 50	— —	370 —	— —	— —	— —	385 —	— —	385 —	— —
400.000	500	»	35 fr. — pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	532 50	533 75	532 50	532 50	531 25	531 25	531 25	530 —	530 —	530 —	530 —	530 —
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	607 50	606 75	605 —	605 —	606 75	610 —	610 —	607 50	606 75	606 75	605 —	606 25
60.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	190 —	— —	195 —	— —	195 —	— —	197 50	— —	192 50	— —	192 50	— —
72.500	500	»	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	— —	— —	198 25	— —	— —	— —	195 —	— —	— —	— —	190 25	— —
55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	402 50	— —	405 —	— —	405 —	402 50	400 —	— —	400 —	— —	397 50	— —
240.000	500	50	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	560 —	565 —	565 —	566 25	560 —	565 —	565 —	566 25	563 —	566 25	565 —	563 75
90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	370 —	367 50	390 —	377 50	382 50	380 —	393 75	387 50	377 50	377 50	375 —	382 50
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	492 50	496 —	490 —	490 —	490 —	492 50	492 50	487 50	490 —	493 75	495 —	490 —
86.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	— —	437 50	437 50	440 —	440 —	— —	437 50	440 —	435 —	440 —	435 —	435 —
»	»	»			Grao de Valencia	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
»	»	»			Montblanch à Reus	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	420 —	421 25	420 —	420 —	420 —	418 75	414 75	417 50	418 75	420 —	415 —	417 50
170.000	500	»	5 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	340 25	340 —	347 50	342 50	337 50	335 —	336 25	330 —	330 —	328 75	330 —	337 50
50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	295 —	— —	— —	— —	270 —	— —	280 —	— —	285 —	— —	295 —	— —
»	»	»			Hainaut et Flandres	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
»	500	»		janvier, juillet	Portugais	408 75	407 50	410 —	407 50	408 75	— —	407 50	— —	408 25	— —	408 25	406 75
»	—	»			Ligne d'Italie	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES des tirages.	PRIX de remboursement.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	3	5	6	7	8	9
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1839—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	— —	— —	1012 50	— —	— —	— —
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	— —	— —	— —	1100 —	— —	1100 —
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	— 5 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	1100 —
1847—1849	20.750	»	»	novembre	1.250	50 —	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	1015 —	1012 —	— —	— —	— —	1105 —
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 —	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	— —	— —	— —	— —	1015 —	— —
1852	90.000	»	»	septembre	1.250	50 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1160 —	1000 —	— —	1160 —	1160 —	— —
1850—1854	31.536	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	— —	— —	— —	— —	1190 —	— —
1852—1856	300.000	»	»	mai	650	25 —	juin, décembre	Est, 5 0/0	513 75	513 75	511 25	510 —	511 25	511 25
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 —	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	1002 50	— —	— —	— —	— —	— —
1852	24.400	»	»	mai	625	25 —	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	510 —	512 50	— —	— —	— —	515 —
1852	120.000	»	»	mars	625	25 —	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	— —	525 —	522 50	522 50	— —	525 —
1854	102.614	»	»	décembre	625	25 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1845	5.000	»	»	décembre	1.250	60 —	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 —	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1855	235.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	308 75	310 —	— —	308 75	310 —	308 75
1852	45.643	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	— —	— —	— —	307 50	— —	— —
1855	267.990	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	317 50	— —	— —	317 50	317 50	317 —
1852—1861	1.190.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	315 —	315 —	315 —	313 75	315 —	315 —
1854—1856	800.000	»	»	mai	500	15 —	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	315 —	315 —	316 25	313 75	313 75	313 —
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	— —	310 —	310 —	— —	308 75	— —
1857—1860	137.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	— (nouvelles)	— —	310 —	— —	— —	308 75	— —
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	313 75	313 75	316 25	316 25	316 25	313 75
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	310 —	310 —	308 75	308 75	308 75	310 —
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	312 50	312 50	312 50	313 75	— —	311 —
1860—1861	419.700	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	308 75	308 75	308 75	307 50	308 75	308 —
1858	22.010	»	»	décembre	500	15 —	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	292 50	292 50	292 50	285 —	285 —	287 —
1857—1861	900.000	»	»	mai	500	15 —	juin, décembre	Est, 3 0/0	308 75	308 75	308 75	310 —	308 75	308 —
1859	150.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	307 50	308 75	308 75	308 75	308 75	308 —
1859	148.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	310 —	310 —	308 75	307 50	— —	307 —
1855—1861	1.300.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	311 25	311 25	310 —	311 25	311 25	311 —
1856—1861	648.375	»	»	»	500	15 —	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 gar. par le gouv. autrich.	271 25	271 25	271 25	270 —	270 —	272 50
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	268 75	267 50	267 50	267 50	267 50	268 —
1858	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien.	235 —	235 —	237 50	242 50	243 75	245 —
1860	»	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	217 50	265 75	— —	— —	240 25	— —
1856—1861	100.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	230 —	270 —	270 —	270 —	270 —	270 —
1859	34.576	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	252 50	— —	252 50	— —	— —	257 —
1859	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	278 75	278 75	— —	278 75	278 75	278 —
1861	»	»	»	»	500	15 —	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	250 —	250 —	250 —	250 —	250 —	250 —
1859—1861	900.000	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	253 50	253 75	253 75	253 75	253 —	253 —
1860	62.500	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	— —	215 —	215 —	215 —	216 25	215 —
»	»	»	»	»	»	— —	avril, octobre	Montblanch à Reus	— —	222 50	— —	222 50	222 50	222 50
1858—1860	32.000	»	»	octobre	500	15 —	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1861	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Chemins portugais	235 —	237 50	237 50	245 —	248 75	245 —
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 3 Comptant.	SAMEDI 3 Terme.	LUNDI 5 Comptant.	LUNDI 5 Terme.	MARDI 6 Comptant.	MARDI 6 Terme.	MERCREDI 7 Comptant.	MERCREDI 7 Terme.	JEUDI 8 Comptant.	JEUDI 8 Terme.	VENDREDI 9 Comptant.	VENDREDI 9 Terme.
RENTES 3 0/0, jouissance 22 décembre 1861	70 85	71 10	70 75	71 —	70 85	71 —	70 70	70 80	70 70	70 80	70 70	70 90
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	69 90	70 10	69 90	70 05	70 —	70 05	69 65	69 95	69 80	69 90	69 75	69 90
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 80	— —	98 10	98 25	97 95	— —	97 70	— —	98 —	— —	98 —	98 25
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
RENTES 4 0/0 id. id.	— —	— —	95 25	— —	95 25	— —	— —	— —	— —	— —	95 —	— —
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	467 50	— —	471 25	— —	476 25	— —	470 —	— —	470 —	— —	470 —	— —
Ville de Paris, Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	— —	— —	1110 —	— —	1110 —	— —	1107 50	— —	1107 50	— —	1107 50	— —
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	462 50	— —	462 50	— —	457 50	— —	460 —	— —	460 —	— —	460 —	— —
Id. id. id. 1860, id.	450 —	— —	452 50	— —	452 50	— —	452 50	— —	452 50	— —	452 50	— —
Département de la Seine. id. 1857, jouissance juillet 1861	227 50	— —	227 50	— —	227 50	— —	227 50	— —	226 25	— —	227 50	— —
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Ville de Lille	— —	— —	— —	— —	96 25	— —	96 25	— —	96 —	— —	96 —	— —
Ville de Tourcoing et Roubaix	— —	— —	40 —	— —	40 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 7/8	— —	93 7/8	— —	94 »/»	— —	93 »/»	— —	94 1/8	— »/»	93 1/8	— —
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	78 »/»	— »/»	78 »/»	— —	78 »/»	— —	78 »/»	— —	75 3/4	— —	75 3/4	— —
Id. 3 0/0 1852 id.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 50	71 35	71 60	71 60	72 —	71 65	72 —	71 65	72 10	71 65	72 20	— —
Id. 3 0/0, id.	— —	— —	— —	— —	80 25	— —	67 —	— —	— —	— —	— —	— —
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 30	71 25	71 50	71 30	71 60	71 75	71 60	71 60	71 75	71 75	72 —	71 65
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	73 1/8	— —	— »/»	— —	73 »/»	— —	74 »/»	— —	74 »/»	— —	74 »/»	— —
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	— »/»	— »/»	44 1/8	— —	43 7/8	— —	43 3/4	— »/»	43 3/4	— »/»	44 »/»	— »/»
Id. 3 0/0 intérieur	49 5/8	— »/»	49 5/8	— »/»	49 1/2	— »/»	49 7/8	— »/»	49 1/2	— »/»	49 »/»	49 1/8
Id. 3 0/0 extérieure 1841	— —	— —	— »/»	— —	— »/»	— —	— »/»	— —	— »/»	— —	53 1/4	— —
Id. 3 0/0 id. 1852-56	— »/»	— »/»	52 1/2	— »/»	52 1/4	— —	52 1/4	— »/»	52 3/8	— »/»	52 1/8	— »/»
Id. passive extérieure (sans intérêt)	19 »/»	— »/»	— »/»	— »/»	— »/»	20 »/»	20 »/»	20 »/»	— »/»	— »/»	— »/»	— —
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	— »/»	— —	— »/»	— —	— »/»	— —	— »/»	— —	— »/»	— —	— —	— —
Turquie, 4 1/2 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	345 —	— —	346 25	— —	345 —	— —	345 —	— —	345 —	— —	343 75	— —
Haïti, annuités	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

N° 1132. — 31e ANNÉE. — N° 20. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 17 MAI 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

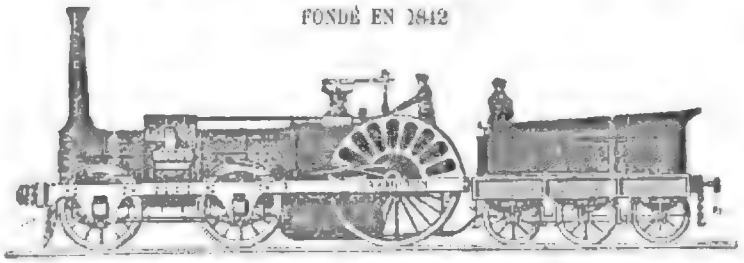
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	16 fr.	8 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	1 fr. 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

NOUVELLES
PRIMES GRATUITES
DU
Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer*, ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — *L'Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

RECOUVREMENTS
ET
OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

AVIS AUX ABONNÉS

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 mai 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 386. — Les chemins de fer en 1861, 387. — Chemins de l'Est, 387. — Chemins du sud de l'Autriche, de la Lombardie et de l'Italie centrale, 388. — Chemins de la ligne d'Italie, 389. — Société des Ports de Marseille, 389. — Chronique, 390. — Marché industriel, 390. — Bourses étrangères, 390. — Bourse de Londres, 390. — Bulletin commercial, 390. — Avis aux actionnaires, 390. — Bulletin des recettes de la semaine, 391. — Chemins du sud de l'Autriche, de la Lombardie et de l'Italie centrale, rapport, 392. — Chemins de la ligne d'Italie, rapport, 396. — Crédit foncier de France, rapport, 399. — Sous-comptoir du commerce et de l'industrie, rapport, 400. — Compagnie générale des eaux, rapport, 401. — Société de la Vieille-Montagne, rapport, 404. — Exposé de la situation de l'Empire (suite et fin), 408. — Revue scientifique, 409. — Société des ingénieurs civils, 409. — Préfecture du département de la Seine, numéros des obligations sorties le 1er mai, 411. — Recettes des chemins de fer, 412-413. — Annonces, 414. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 415 Cours des actions et obligations industrielles, 415. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 416.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Bien que la hausse ne se soit pas dessinée cette semaine, il est impossible de n'être pas frappé de la solidité du marché, du mouvement d'affaires dont il est le théâtre, et de la confiance générale qui se manifeste dans les esprits.

Nous faisions remarquer il y a huit jours qu'au lendemain des liquidations il se produit comme une halte pendant laquelle la spéculation reprend haleine, et qui facilite singulièrement la consolidation des cours. C'est ce qui s'est produit encore cette fois ; et depuis hier 15 mai les tendances ascensionnelles se manifestent plus distinctement. Il est d'ailleurs indiscutable que l'approche du coupon, dans les prix actuels, lorsque la rente est à 70 75, présage une hausse presque certaine, puisque le 3 0/0 ne ressort qu'à 69 25, c'est-à-dire à un prix très-inférieur à la situation réelle des affaires et du marché.

Le paiement du semestre, les paiements des dividendes des Compagnies de chemins de fer tant sur les actions que sur les obligations, vont rendre à la circulation des capitaux importants dont une partie viendra se placer dans les bonnes valeurs.

Un autre indice favorable, c'est que depuis la publication du dernier bilan de la Banque de France, le compte d'avances sur rentes a été allégé de la plus forte partie de l'augmentation qu'il avait subie à l'époque de la liquidation. Quatre jours après le bilan, ce compte avait déjà diminué de 12 millions, ce qui prouve l'abondance des capitaux et les bonnes dispositions des capitalistes.

Les affaires du Mexique avaient tenu leur place dans des préoccupations d'un moment ; on avait aussi craint une élévation du taux de l'escompte à Londres ; mais ces deux nuages semblent dissipés, d'une part, l'accord paraissant conservé entre la France et ses alliés ; de l'autre, les directeurs de la Banque d'Angleterre n'ayant pris aucune décision nouvelle.

Voici le mouvement des valeurs depuis samedi dernier.

Si le 3 0/0 a un peu faibli, le cours de 70 60 a opposé une résistance invincible à la baisse. Malheureusement le découvert n'est pas assez important pour déterminer un mouvement de reprise important. Il faut donc que la hausse se fasse, surtout par les achats du comptant ou par la présentation du projet de loi d'unification complète de la dette. Les achats du comptant sont importants ; mais ceux qui ont vendu leur 4 1/2 0/0 ne se sont pas encore déterminés à rentrer dans la rente ; ils achètent des obligations, des actions des chemins de fer français et étrangers. Il n'est pas contestable que la conversion volontaire a singulièrement favorisé nombre d'entreprises en y attirant les capitaux. Il ne faut pas s'en plaindre, et le moment n'est pas éloigné où, en recherchant sur la cote en quelles valeurs on peut employer ses capitaux, il faudra bien s'avouer que la rente est le placement le plus avantageux.

Le 3 0/0 ancien ferme aujourd'hui à 70 65 au comptant et à 70 75 à terme. Nous persistons à croire qu'il est impossible qu'on détache le coupon dans des cours relativement aussi bas.

Le 3 0/0 nouveau ferme à 69 70 au comptant et à 69 75 à terme. Cependant, il faut remarquer que la différence entre le comptant et le terme est moindre que pour le 3 0/0 ancien. C'est la preuve que les capitalistes achètent de préférence du 3 0/0 nouveau, et que la hausse sera bien plus facile le jour où il y aura une rente unique. Nous regrettons que la mesure de l'unification soit plus longtemps ajournée.

Le 4 1/2 0/0 clôture à 98 » au comptant et à 98 25 à terme. Ce cours ne correspond pas à la valeur de ce fonds, en présence d'une conversion forcée prochaine. Évidemment, les capitaux ne vont pas à une rente condamnée à être transformée, mais le jour où le projet de conversion sera porté au Corps législatif, la spéculation enlèvera le 4 1/2 0/0 d'un bond au-dessus de 100 fr.

Les obligations trentenaires sont dans la position du 4 1/2 0/0. Les petits capitalistes n'en achètent pas ; elles sont devenues la proie de spéculateurs bien avisés qui les raréfient sur la place en achetant sournoisement tout ce qui se présente. Elles sont à 468 75.

Les actions des institutions de crédit sont toujours vivement recherchées.

La Banque de France a été cotée à 3,140 ».

Les actions du Crédit foncier profitent des calculs que provoque l'émission des nouvelles actions. Le désir d'en souscrire fait acheter les anciennes aux cours actuels. Elles sont à 1,550 ».

Les actions du Crédit agricole montent toujours ; elles sont aujourd'hui à 700 », malgré le dédoublement. Nous devons confesser que cette hausse constante nous surprend, parce qu'elle n'est pas en rapport avec les produits du titre. On fait bien espérer pour le Crédit agricole une indépendance complète, mais en admettant la réalisation d'une pareille idée, il faut compter avec les frais généraux qui augmenteraient singulièrement. Nous ajouterons que nous n'aimons pas voir les résultats d'une entreprise d'avenir, comme le Crédit agricole, être escomptés prématurément.

Les actions du Crédit industriel ont monté à 630 » ; la réaction les a ramenées à 610. Elles sont aujourd'hui à 620 ». Cette hausse ne nous surprend pas. Cet établissement de crédit a un très-grand avenir, à la condition que les administrateurs en développent hardiment les rouages.

Le Sous-Comptoir de l'Industrie, après avoir atteint le cours de 550, est redescendu à 540 » par l'effet des réalisations. Mais les titres disparaîtront bientôt du marché pour rentrer dans des portefeuilles qui ne les laisseront échapper que dans les hauts cours.

Les actions du Crédit mobilier, sur la hausse desquelles on avait paru compter, ont rencontré un obstacle invincible dans d'énormes ventes. Il n'a été possible que de vendre des primes dans les plus hauts cours. Ces actions ferment aujourd'hui à 841 25.

Le Comptoir d'escompte persiste dans le cours de 650 ».

Les principaux chemins profitent toujours des placements sérieux, et les hésitations du marché ne les empêchent pas de progresser insensiblement.

Ainsi, l'Orléans ferme aujourd'hui à 1,325 »,

Aujourd'hui, la hausse sur cette valeur, que nous avions prédite depuis longtemps, ne paraît plus contestée.

Il est vrai de dire que les organes financiers qui prêchaient la baisse sur le cours de 1,250 sont maintenant de notre avis.

Nous croyons toujours que ce chemin devra monter aux environs de 1,400 fr. ; car, si à ce dernier chiffre on ajoute les 500 fr. à verser par action nouvelle, on trouve une somme de 1,900 fr., soit moins de 1,000 fr. pour une action d'Orléans.

Les nouvelles actions ont fait leur apparition sur la cote au cours de 790.

Les actions de Lyon, sous l'influence de la progression constante des recettes, ont une grande tendance à la hausse. Elles ferment à 1,110. Cette semaine donne encore 270,000 fr. d'augmentation de recettes.

Les actions du Nord sont à 1,061 25, l'Est ferme à 563 75 et l'Ouest à 560.

Les actions du Midi restent à 848 75. Cette valeur est vivement discutée dans ces cours. S'il y a beaucoup d'achats, il y a aussi des ventes importantes.

Les actions du Genève sont toujours à 370.

Les actions du Dauphiné ont éprouvé une nouvelle dépréciation ; elles ferment à 480 fr. Il faut bien s'expliquer que l'incertitude sur l'avenir de ce chemin empêche les achats, et qu'ainsi les quelques offres, résultant des mutations ordinaires, entraînent aussitôt une baisse sensible.

La rente italienne a été plus vivement frappée que notre 3 0/0 par le mouvement de réaction ; elle n'était tenue aujourd'hui qu'à 71 40.

Le 5 0/0 nouveau russe est demandé à 94 1/4.

Les fonds espagnols éprouvent depuis quelques jours une faiblesse qu'explique l'incertitude où l'on est sur la décision des Cortès relative à la passive. Le gouvernement espagnol joue en ce moment la question de son crédit. Un accomplissement large et loyal de ses obligations vis-à-vis des détenteurs de la passive élèverait singulièrement le niveau de son fonds, car alors les capitalistes peureux n'hésiteraient plus à acheter cette valeur. Toute hésitation, au contraire, toute mesure à demi-réparatrice amènerait une défiance qui ne s'effacerait par facilement. On le regretterait vivement au premier emprunt.

Les actions des chemins lombards ont profité des bonnes nouvelles transmises à la dernière assemblée générale. Elles sont à 586 25 coupon détaché.

Les chemins autrichiens ont donné lieu à moins d'affaires. Ils ferment à 527 50.

Les chemins russes sont faibles à 412 50.

Les chemins romains ferment à 330 fr.

Le Crédit Mobilier espagnol donne encore lieu à des affaires importantes dans les cours de 546 25.

Le Saragosse est toujours bien tenu à 563 75 et le Portugais à 422 50.

Le Barcelone est toujours le sujet d'un vif débat entre vendeurs et acheteurs. Il ferme à 371 25.

Le 3 0/0, qui avait fermé samedi à 70 70, ferme à 70 75.

Le 4 1/2 0/0, qui avait fermé samedi à 97 80, ferme à 98.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	47.25 0/0
Guillaume-Luxembourg	25.62 0/0
Bessèges à Alais	23.92 0/0
Midi	20.30 0/0
Barcelone à Saragosse	18.74 0/0
Central Suisse	16.80 0/0
Cordoue à Séville	15.47 0/0
Victor-Emmanuel	12.72 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	12 65 0/0
Ouest suisse	11.32 0/0
Séville-Xérès-Cadix	11.» 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	7.60 0/0
Ouest	6 65 0/0
Union-Suisse	6.60 0/0

Nord	5.18 0/0
Nord de l'Espagne	».57 0/0
Autrichiens	».07 0/0
DIMINUTION KILOMÉTRIQUE	
Est	» 59 0/0
Lyon-Genève	2 03 0/0
Dauphiné	4.59 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	5.18 0/0
Orléans	8.81 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	14.27 0/0
Ardennes	46.83 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

DERNIER COURS.

NOMS DES VALEURS.	9 mai.	16 mai.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 80	70 75	» »	» 05
Rente à 1/2 0/0	98 25	98 »	» »	» 25
Banque de France	3145 »	3140 »	» »	5 »
Consolidés	92 4/8	92 2/8	» »	» 2/8
Crédit foncier	1550 »	1550 »	» »	» »
Crédit agricole	640 »	700 »	60 »	» »
Crédit industr. et com	632 50	620 »	» »	12 50
Crédit mobilier	843 75	841 25	» »	2 50
Comptoir d'Escomp^te	650 »	650 »	» »	» »
Orléans	1312 50	1325 »	12 50	» »
Nord	1068 75	1061 25	» »	7 50
Nord nouveau	995 »	990 »	» »	5 »
Est	366 25	363 75	» »	2 50
Paris-Méditerranée	1116 25	1110 »	» »	6 25
Midi	843 75	868 75	5 »	» »
Ouest	550 »	560 »	10 »	» »
Genève	377 50	371 25	» »	6 25
Dauphiné	507 50	480 »	» »	27 50
Ardennes ancien	445 »	445 »	» »	» »
Ardennes nouveau	447 50	445 »	» »	2 50
Ch. Autrichiens	530 »	527 50	» »	2 50
Victor-Emmanuel	382 50	390 »	7 50	» »
Russes	417 50	412 50	» »	5 »
Romains	327 50	330 »	2 50	» »
Sud-Autr.-Lombard	608 25	586 25	2 25	» »
Saragosse Pampelune	402 50	402 50	» »	» »
Saragosse-Alicante	563 75	563 75	» »	» »
Saragosse-Barcelone	362 50	371 25	8 75	» »
Nord-Espagne	490 »	495 »	5 »	» »
Séville-Xérès-Cadix	455 »	455 »	» »	» »

LES CHEMINS DE FER EN 1861.

IV. — Chemins de fer de l'Est.

L'exploitation de l'ancien réseau de l'Est a donné en 1861, y compris les recettes d'ordre autres que l'impôt du dixième, 49,451,671 83

Le produit brut de 1860 l'avait été que de..... 45,706,371 22

Augmentation brute en 1861.....Fr. 3,745,300 61

En faisant abstraction de toutes dépenses d'ordre, les recettes se sont élevées à.....Fr. 49,003,032 34

Et les dépenses spéciales d'exploitation à..... 19,392,549 16

Reste....Fr. 29,610,483 18

qui, pour 973 kil. exploités, donnent une recette brute de 50, 363 fr. et une recette nette de 36,598 fr. Les dépenses d'exploitation sont par conséquent dans la proportion de 39 57 0/0.

Aux recettes nettes, soit ... 49,003,032 34

Il faut ajouter les recettes du Luxembourg..... 527,307 14

Ensemble..... 49,530,339 48

Les dépenses autres que celles de l'exploitation proprement dite de l'ancien réseau sont :

1° Exploitation du Luxembourg..... 584,712 22

2° Service des emprunts.... 4,066,158 50

4,650,870 72

Les dépenses d'exploitation étant de..... 19,392,549 16

Ensemble..... 24,043,419 88

Et les recettes de..... 49,530,339 48

Il en résulte un excédant de 25,486,919 60

qui, s'il eût été réparti aux 500,000 actions, aurait donné 50 fr. 97 c. par action.

Mais on sait que le Conseil d'administration de la Compagnie, voulant ménager l'avenir et faciliter autant que possible la transition des années 1864 et 1865, a entrepris la réfection des voies sur une large échelle aux dépens du compte d'exploitation. L'année dernière, une somme de 1,792,000 fr. avait été prélevée à cet effet sur les recettes de l'exercice, et une autre somme de 1,210,000 francs avait été mise en réserve pour recevoir la même destination pendant l'exercice 1861.

Si l'on n'avait fait supporter aux produits nets de 1861 qu'une charge égale, soit 3,002,000 francs, la somme à partager serait ressortie à 22,484,919 fr. 60 c., ce qui aurait fourni un dividende de 45 francs par action. Mais l'augmentation même des recettes de l'exercice a déterminé le Conseil d'administration à effectuer d'un seul coup une grosse dépense qui dégrève d'autant l'avenir, et sur la somme indiquée ci-dessus de .....Fr. 25,486,919 60

Il a été prélevé pour réfection de voie et renouvellement du matériel..... 5,541,315 81

Ce qui n'a laissé disponible que.....Fr. 19,945,603 79

Qui représentent un dividende de 40 francs par action non amortie.

Il résulte de là que le montant des réfections a prélevé sur les recettes de ces deux dernières années, 1,792,000 fr., plus 1,210,000, plus 5,541,315 fr. 81 c., ensemble 8,543,315 fr. 81 c.

Ici, qu'on nous permettre de jeter un coup d'œil en arrière. Lorsqu'il y a six mois nous établissions par des calculs mûrement déduits que les recettes de l'Est donneraient un produit net équivalent à plus de 45 francs par action, quelque journaux financiers dirigèrent contre nous les critiques extrêmement acerbes. Le moment est venu de prouver à nos lecteurs, par une démonstration irréfragable, la minutieuse exactitude de nos études en pareille matière. Nous mettons en regard nos prévisions du mois de septembre dernier et les chiffres au vrai constatés dans le rapport :

	Prévisions.	*Réalité.*
Recettes brutes ..	48,500,000	49,003,032
Dépenses d'exploitation.....	19,400,000	19,392,549
Net.....	29,100,000	29,610,483
Dépenses de construction, A. R.	320,500,000	321,032,658
Intérêt et amortissement.....	3,632,550	3,586,159

Seulement, pour les raisons exposées dans nos précédents articles, nous avions pensé que la Compagnie n'appliquerait aux dépenses de réfection que 2,910,000 francs en 1861 ; elle a jugé convenable d'y employer extraordinairement 5,541,315 fr. 81 c.; il en résulte une différence dans le montant à répartir de 3,775 000 francs en nombres ronds, représentant précisément 7 fr. 50 c. par action. C'est ce qui prouve que le dividende de l'Est eût été de 47 fr. 50 c. par action au lieu de 40 francs, si un prélèvement extraordinaire, analogue à celui qu'ont décidé les Compagnies du Lyon-Méditerranée et de l'Orléans, n'avait eu lieu sur les produits nets de la Compagnie de l'Est.

Nous examinerons dans notre prochain numéro la situation financière de la Compagnie au point de vue des éventualités prévues, qui pour elle commencent en 1864 et non en 1865, comme pour les autres Compagnies.

Auguste Vitu.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

L'ouverture des lignes de Munich à Linz et de Strasbourg à Kehl ayant établi la communication directe avec l'Autriche et la Hongrie jusqu'à la frontière des provinces du Danube, on a dû se préoccuper d'utiliser cette communication, en ce qui concerne les objets et les denrées dont la production ne répond pas d'une manière assez rapide aux besoins de la consommation en France.

On a remarqué tout d'abord que la Hongrie, la Servie et les pays du bas Danube nourrissaient des quantités immenses de bétail et que le prix en était bien inférieur à celui qu'on paie en France. On savait d'ailleurs que l'Angleterre tirait depuis longtemps de ces contrées des quantités très-considérables de porcs qui étaient dirigées par la voie de fer sur Hambourg et sur Brême.

A l'aide de ces renseignements, la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui se préoccupe avec une louable persévérance à développer le trafic avec l'Allemagne, est arrivée, après de longs efforts, à organiser, d'accord avec les chemins de fer allemands de Kehl à Vienne, des trains de bestiaux dont le commerce et les éleveurs peuvent retirer des avantages considérables.

Nous sommes en mesure d'indiquer sommairement les prix et les délais de ces transports spéciaux qui peuvent exercer la plus grande influence non-seulement sur la consommation en France, mais encore sur la production, par

l'arrivée régulière et suffisamment rapide d'animaux maigres propres à l'élevage.

Par expéditions de cent têtes au moins (bœufs et vaches), le prix du transport ressort par tête, de Vienne (gare de la Westbahn), à Paris (la Villette), à 61 fr. 97 c., soit par wagons de huit têtes, 495 fr. 76 c.

Par expéditions inférieures à cent têtes, le prix est de 67 fr. 54 c., soit, par wagons de huit têtes, 540 fr. 32 c.

Si le transport a lieu de Pesth, et en y comprenant le parcours sur le chemin de ceinture, à Vienne, le prix augmente de 11 fr. 50 c. environ par tête, soit, par wagon, 92 francs pour toute expédition supérieure à vingt têtes.

En ce qui concerne le petit bétail (par wagon complet), le prix du transport de Vienne à Paris ressort, pour les porcs, à 568 fr. 09 c., et pour les moutons, à 521 fr. 24 c.

Ces chargements, comprenant au moins seize wagons, auront lieu par trains spéciaux, et le trajet de Vienne à Strasbourg s'effectuera dans un délai de 51 heures 15 minutes.

Pour les expéditions isolées par wagon complet, le trajet s'effectuera en 74 heures, sur lesquelles 17 heures d'arrêt aux gares principales de Salzbourg, Munich, Ulm et Bruchsal.

De Strasbourg à la Villette, sur le parcours de la Compagnie de l'Est, le trajet aura lieu en 19 heures, 20 heures 10 minutes et 22 heures 40 minutes, suivant que les expéditions s'effectueront par train spécial ou par trains facultatifs.

En ce qui concerne les toucheurs accompagnant les bestiaux, ils paieront, de Vienne à Strasbourg, la moitié du prix de la deuxième classe ; sur le parcours de Strasbourg à Paris, il sera délivré deux permis par expédition de seize wagons et un permis pour les expéditions inférieures. Les autres paieront le prix de la troisième classe.

Des dispositions complémentaires ont été prises pour l'affranchissement, qui pourra avoir lieu, au gré des expéditeurs, à Vienne ou à Salzbourg, pour Kehl et Paris.

On voit, par les renseignements qui précèdent que rien n'a été négligé pour assurer à cette branche de trafic appelée à un rapide développement, toutes les conditions de prix et de détail de nature à satisfaire le commerce. Amener de Pesth et de Vienne à Paris un animal de haute taille, bœuf, vache ou taureau, pour 73 fr. 42 c., dans le premier cas, et pour 61 fr. 92 c. dans le second, c'est un résultat qui sera apprécié et qui ne saurait manquer d'exercer une influence décisive sur le prix de la viande de boucherie. Nous sommes convaincus que la solution du problème de la vie à bon marché appartient en grande partie aux chemins de fer.

F. Graimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE, ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Assemblée générale annuelle du 12 mai 1862.

Pour la première fois depuis la création de la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche, de la Lombardie et de l'Italie centrale, et conformément à une décision prise à la dernière réunion tenue à Vienne, l'assemblée générale des actionnaires a eu lieu à Paris, lundi dernier, salle Herz, sous la présidence de M. le baron James de Rothschild, le fondateur de cette grande entreprise.

Le bureau a été constitué, aux termes des statuts, par l'adjonction des deux plus forts actionnaires présents et par un secrétaire désigné par les membres du bureau.

L'un des administrateurs de la Compagnie, M. le baron de Langsdorff, a donné lecture du rapport présenté au nom du Conseil d'administration qui assistait presque en entier à la séance.

Les principaux membres de ce Conseil étaient venus de Vienne, de Londres et de Turin pour se joindre à leurs collègues de Paris, et pour donner une marque de sympathie aux actionnaires français dont les capitaux ont si puissamment concouru à créer l'un des plus beaux réseaux de l'Europe.

Nous ne voulons pas affaiblir, en le résumant, l'exposé que nous avons entendu de la situation générale de la Compagnie, tant au point de vue des travaux, de la situation financière que de l'exploitation. Nous renvoyons nos lecteurs à cet important document que nous publions *in extenso* dans notre supplément de ce jour, en nous bornant à en faire ressortir les points les plus saillants.

L'importance des concessions faites à la Compagnie représente une longueur de 3,052 kilomètres, dont 2,122 sont déjà en exploitation. Dans le courant de l'année 1862, on espère en livrer à l'exploitation 288, ce qui élevera à 2,410 le nombre de kilomètres exploités au 1er janvier 1863. On calcule que vers la fin de l'année 1863 l'exploitation dépassera 2,700 kilomètres. C'est donc un cinquième tout au plus qui restera à construire, à partir du 1er janvier 1864.

D'après ces données, on peut espérer, pour les premiers mois de 1865, la mise en exploitation complète de cette grande artère ferrée qui dessert les plus riches contrées de l'Europe centrale, et qui paraît destinée à un avenir aussi brillant que celui du réseau de Paris à la Méditerranée.

L'exploitation a donné en 1861 les résultats suivants :

Produits bruts.....	63,516,556 49	
Dépenses	24,598,351 17	
Excédant des produits sur les dépenses	38,918,205 32	
A déduire, solde des comptes de l'exercice clos.....	178,162 65	
	38,740,042 67	
Produits des placements de fonds.....	1,707,385 60	
Total des sommes disponibles	40,447,428 27	
Les charges afférentes à l'exercice sont les suivantes ;		
Intérêts et amortissement des emprunts	11,361,077 50	
Sur cette somme il faut déduire : Produits des sections exploitées sur les lignes en construction.....	2,271,469 15	
Complément des intérêts des fonds engagés dans les lignes en construction	4,336,607 15	
Soit.....	6,608.076 30	
Reste à porter au compte de l'exploitation.....	4,753,001 20	
Frais généraux et impôts divers.....	1,213,734 93	5,966,736 13
Reste disponible.....		34,480,692 15

D'où il faut déduire les intérêts à 5 0/0 de 750,000 actions. Ces intérêts étant calculés pour toute l'année sur les cinq premiers versements, pour huit mois sur le sixième versement et pour deux mois sur le septième versement, soit par action 19.58, ci..... 14,685,000

Reste pour bénéfice net..		19,795,692 15
Sur cette somme il faut prélever, conformément à l'article 43 des statuts pour attributions diverses...	989,784 61	
Conformément à l'article 52 pour réserve statutaire.....	989,784 60	
Soit.....	1,979,569 21	1,979,569 21
Reste disponible.....		18,716,122 95

Ce qui représente 23.75 par action qui, s'ils étaient distribués, porteraient le revenu de l'exercice, en y ajoutant les 19.58 ci-dessus comptés, à 43.33.

Mais le Conseil, guidé par les mêmes motifs qui l'ont décidé dans les assemblées précédentes à élargir le compte des réserves extraordinaires, a proposé aux actionnaires de capitaliser le reliquat de 1.75 et de le porter à la réserve spéciale prise sur les dividendes, soit la somme de..... 2,501,122

Qui laisse à distribuer net 15,315,000

L'assemblée a ratifié cette proposition, et fixe à l'unanimité le solde du dividende à 22 francs, soit 40 francs avec l'à-compte de 18 francs payé en novembre dernier. Ce solde de dividende est en

...ers de paiement depuis le 15 mai.

Les réserves extraordinaires de 1861 ajoutées aux réserves des exercices précédents forment à ce jour un capital de.....	9,510.672 92
Si on ajoute à ce chiffre la réserve statutaire qui est de.....	3,400,000 »
Les profits du compte agio qui est de.....	9,200,000 »
On trouve que la réserve atteint la somme totale de.....	22,610,672 92

Une telle situation, secondée par une exploitation dont la prospérité ne peut que s'augmenter à mesure que se développeront les diverses branches de son vaste réseau, est un gage certain de l'avenir réservé à cette belle entreprise, vers laquelle se portent de préférence les placements des capitalistes sérieux.

Les réservations générales qui terminent ce rapport font pressentir comme très-prochaine la conclusion des négociations entamées avec le gouvernement italien pour la concession du réseau napolitain qui amènerait tôt ou tard la fusion de toutes les lignes de la Péninsule en une Compagnie homogène et puissante pour desservir le nouveau royaume d'Italie.

Si, comme tout le fait espérer, ces négociations aboutissent, une assemblée extraordinaire sera convoquée dans un délai prochain pour en recevoir communication.

Avant de lever la séance, M. le baron de Rothschild a fait connaître la situation des recettes au 1er mai. L'exercice 1862 présente déjà une augmentation de 3,100,000 sur l'exercice précédent.

L'assemblée, qui avait écouté avec un vif intérêt la lecture du rapport, et qui avait manifesté à diverses reprises sa satisfaction par des applaudissements, a voté par acclamation des remercîments à M. le baron de Rothschild, ainsi qu'au Conseil d'administration de la Compagnie.

F. Garnier.

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE.

Assemblée générale extraordinaire du 10 mai 1862.

Les actionnaires de la ligne d'Italie se sont réunis extraordinairement samedi dernier, à la salle Herz.

Après la lecture du rapport fait au nom du Conseil d'administration sur la situation de la Compagnie, on a fait connaître à l'assemblée les stipulations de la convention conclue à Berne, le 16 février dernier, entre le gouvernement du roi et les délégués de la Compagnie, sous l'autorité du conseil fédéral. Cette convention, qui met un terme aux fâcheux débats dont nous avons entretenu nos lecteurs, dans ces derniers temps, a été soumise à l'approbation de l'assemblée qui l'a ratifiée à la presque unanimité de ses membres.

Une ère de calme et de réparation doit être la conséquence de la transaction dont il s'agit, des modifications qu'elle introduit dans les statuts et des délais qu'elle accorde pour la construction du chemin.

L'assemblée a procédé ensuite à la nomination de huit membres du Conseil d'administration. Ont été élus : MM. de Joguet, P. Bacque, E. Chevalier, comte de la Guéronnière, Wm Austin, Courpon, Leconte, Lenglet.

F. Garnier.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

Le Conseil d'administration de la Société des Ports de Marseille nous demande par huissier l'insertion de la pièce qu'on trouvera ci-jointe, en réponse à la lettre que M. Mirès avait adressée aux journaux financiers. Nous pourrions nous refuser d'accueillir cette réplique, qui ne répond ni directement ni indirectement aux faits articulés par M. Mirès.

Du reste, ces faits sont l'objet de graves débats judiciaires; et dans cette situation, qui nous commande une grande réserve, nous voyons peu d'inconvénients à l'insertion que l'on requiert de nous, et qui ne nous paraît, d'ailleurs, d'aucun intérêt dans la question.

F. Garnier.

L'an mil huit cent soixante-deux, le dix mai avant midi ;

A la requête de la Société anonyme des ports de Marseille, poursuites et diligences de son Comité de direction, ses à Paris, rue de la Ferme-des-Mathurins, n° 5 ;

J'ai, Nicolas-Benjamin Cabet, huissier au Conseil d'Etat, à la Cour de cassation et au tribunal civil de première instance de la Seine, séant à Paris, y demeurant, rue Serpente, n° 37, soussigné, fait sommation à M. le directeur-gérant du *Journal des chemins de fer*, dont les bureaux sont à Paris, rue Richelieu, n° 60, où étant et parlant à la personne ainsi déclarée de la portière de la maison ;

Attendu que ledit *Journal des chemins de fer*, dans son numéro du 3 mai courant a publié une lettre qui rend un compte inexact des faits qui se sont produits aux assemblées générales de la Société, les vingt-neuf avril, vingt-sept juin 1861 et vingt-neuf avril 1862 ;

Et attendu le refus fait hier d'insérer et publier la réponse ci-après, amiablement présentée, d'avoir à insérer dans le plus prochain numéro dudit journal la réponse suivante :

Paris, le 9 mai 1862.

Monsieur le rédacteur,

Vous avez publié dans votre numéro du 3 mai courant une lettre qui rend un compte inexact des faits qui se sont produits aux assemblées générales de notre Société des 29 avril, 26 juin 1861, 29 avril 1862.

Je viens au nom du Comité de direction vous inviter à vouloir bien insérer dans votre plus prochain numéro l'extrait suivant de notre dernière assemblée générale des actionnaires de la Société anonyme des ports de Marseille.

Veuillez agréer, je vous prie, Monsieur le rédacteur, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Pour le Conseil de direction et par son ordre :

Le Secrétaire général de la Société

A. Letellier.

« A l'assemblée générale des actionnaires de la Société anonyme des ports de Marseille, après lecture du rapport et avant de passer au vote de la deuxième résolution, ainsi conçue : Conformément à l'article 14 des statuts sociaux, l'assemblée procède à la nomination de trois membres du Conseil d'administration en remplacement des trois membres sortants, désignés par le sort, et qui sont MM. de Chaumont-Quitry, Crochard et le vicomte de Peyronnet ; ces trois membres sont rééligibles ; le président expose qu'il croit devoir informer l'assemblée que plusieurs administrateurs ont reçu de M. Mirès une signification et déclaration renfermant contre lui des allégations personnelles et calomnieuses, que, en outre, M. Mirès proteste contre le vote des assemblées précédentes qui l'ont nommé du Conseil d'administration, et que, de plus, il ne reconnaît pas la validité des décisions prises par ces assemblées pour toutes les affaires concernant la Société, et notamment le traité passé avec M. Hardon.

« Le président rappelle à l'assemblée que c'est conformément aux articles 13 et 29 des statuts de la Société, ainsi conçu :

« Art. 13. — La Société est administrée par un conseil composé de neuf membres nommés par l'assemblée générale des actionnaires, au scrutin secret.

« Chaque administrateur est, et doit être propriétaire de cent actions qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions. Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la Compagnie.

« Les fonctions des administrateurs sont gratuites. Toutefois il peut leur être alloué des jetons de présence, dont la valeur est déterminée par l'assemblée générale.

« Art. 29. — L'assemblée générale nomme les membres du Conseil d'administration; elle pourvoit au remplacement partiel de ce Conseil et aux vacances par suite de démission ou autre cause.

« Elle entend, discute et approuve, s'il y a lieu, les comptes de la Société, et fixe, en se conformant aux présents statuts, le chiffre du dividende annuel à répartir.

« Elle prononce, en se renfermant dans la limite des statuts, sur les intérêts de la Société. »

« Que les actionnaires ont usé de leurs droits en remplaçant M. Mirès comme administrateur; il ajoute que du reste, l'assemblée générale du mois de juin dernier a déclaré ne pouvoir considérer comme administrateur aucun des membres du Conseil d'administration, ayant pris part au partage des compétences indûment prélevées par les fondateurs sur le capital social, lors de l'émission des titres de la Société, et qui sont l'objet d'une poursuite toute spéciale en restitution; que M. Mirès, plus que tout autre, est dans ce cas, puisque d'autres poursuites sont exercées contre lui en restitution de sommes importantes.

« L'assemblée consultée, décide qu'il n'y a lieu de tenir compte des énonciations de cette signification qui, en ce qui concerne l'un des membres du Conseil soumis à la réélection, sont contraires à la vérité; elle déclare maintenir purement et simplement en ce qui concerne le sieur Mirès, les résolutions souveraines qui ont été prises à son égard et qui sont suffisamment justifiées par l'application des articles 13 et 29 des statuts sociaux, et par les faits imputables audit Mirès, et dont mission a été donnée au Conseil d'administration de poursuivre le remboursement en justice.

« Elle passe à l'ordre du jour.

« Le dépouillement du scrutin donne le résultat suivant :

« 9,172 actions étaient représentées par 152 actionnaires présents;

« 150 personnes ont pris part au vote.

« M. de Chaumont-Quitry a été réélu administrateur par 153 voix, représentant..... 1,026 voix.

« M. Crochard a été réélu administrateur par 152 voix, représentant ..... 1,043 voix.

« M. le comte de Ferrari a été nommé administrateur en remplacement de M. le vicomte de Peyronnet, par 125 voix, représentant..... 670 voix.

« Pour le comité de direction et par son ordre.

« *Le secrétaire général de la Société*,

« Signé A. Letellier. »

Déclarant audit directeur-gérant que la présente sommation lui est faite en conformité des articles 11 de la loi du 25 mars 1822 et 17 de la loi du 9 septembre 1835, sous toutes réserves de fait et de droit, en offrant, pour le cas où l'article ci-dessus dépasserait de plus de moitié celui auquel ladite société répond, de tenir compte du surplus de ce qui pourra être dû.

A ce que le sus-nommé n'en ignore.

Et je lui ai à domicile et parlant comme dessus laissé cette copie.

Coût : 12 fr. 20 c.

Cabet.

Digitized by Google

CHRONIQUE

BELGIQUE. — M. le ministre des travaux publics a accordé, par une convention signée le 5 mai dernier, à M. Emile Du Pré, ingénieur, la concession d'un chemin de fer de Frameries à Chimay avec prolongement sur Mézières.

Cette concession, faite aux conditions ordinaires, va être soumise à la ratification des Chambres.

NEUTRALISATION DE DIVERS PORTS. — Il est grandement question, à Paris, de l'intention manifestée par les plus célèbres économistes de l'Europe de provoquer une agitation pacifique ayant pour but de neutraliser les ports de mer exclusivement commerciaux, tels que Liverpool, Bordeaux, le Havre, Nantes, Rotterdam, Hambourg. Cette idée vraiment digne de notre temps fait son chemin. Elle mérite d'être consacrée par le droit des gens du XIXe siècle. Nos lecteurs n'apprendront pas sans intérêt qu'il est question d'organiser un congrès, véritable congrès de la paix, celui-là, qui se tiendrait à Bruxelles ou à Paris après l'Exposition universelle de Londres.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Le marché industriel a été très-animé cette semaine; toutes les affaires trouvaient aisément leurs contre-parties.

Nous ne pouvons nous empêcher de signaler un fait qui, selon nous, nuit considérablement aux affaires du comptant.

Depuis cinq ou six jours il n'est plus permis aux courtiers d'entrer dans le petit parquet où se réunissent les assesseurs du comptant; on n'y admet, même, qu'un commis par agent de change; il faut faire parvenir les ordres par des gardes postés à cet effet.

Si les valeurs se négociaient par quantité limitée au comptant comme à terme, nous ne trouverions pas d'inconvénients à la nouvelle mesure; mais c'est dix, cinq, le plus souvent une action qu'on fait acheter ou vendre, il s'ensuit que le commis qui est chargé de remplacer l'agent dans ces négociations se trouve débordé par les ordres qui lui arrivent de tous côtés; quant aux réponses, on les obtient une heure après, et quelquefois pas du tout.

Nous regrettons vivement que la compagnie des agents de change entre dans une pareille voie; car c'est restreindre les affaires du comptant qui ont une importance très-grande.

Nous comptons donc sur l'intelligence bien connue de la chambre syndicale pour espérer qu'une pareille mesure qui ne peut que nuire aux transactions du marché au comptant, ne soit pas maintenue.

Un mouvement de baisse considérable s'est produit sur les actions de la Caisse générale des chemins de fer, qui étaient montées à 175 fr., dès qu'on a su que la souscription qui avait déterminé la hausse était arrêtée. Cette valeur reste à 115 fr., en baisse de 75 fr.

Les actions des Petites-Voitures continuent leur mouvement ascensionnel. On a coté au plus haut, 73 fr.; on ferme à 71 35.

Les glaces d'Aix-la-Chapelle sont très-recherchées à 120 francs.

Les Omnibus de Londres sont demandés à 62 50. Nous parlons des actions au porteur. Les nominatives sont cotées 48 fr.

On s'est peu occupé du chemin de fer de Nassau, dont les actions sont cotées 100 francs environ.

La Compagnie immobilière de Paris est demandée à 146 25.

Les actions des Docks de Marseille sont recherchées à 580. La situation de cette Société fait espérer encore des cours plus élevés.

Les Gaz de Marseille sont cotés 335 fr.

Les Gaz de la Compagnie parisienne se sont négociés à 1,215, soit une hausse de 20 fr. sur la semaine dernière. Les actions nouvelles ont monté à 1,250 fr.

Les Messageries impériales restent fermes à 660 fr.

Le Comptoir Bonnard a été coté 40 francs.

La canalisation de l'Ebre 145 fr.

L'Union des gaz 100 francs.

N. DESTRIBAUD.

BOURSES ÉTRANGÈRES.

La bourse de Londres est un peu faible en raison de la multiplicité d'emprunts auxquels a dû satisfaire cette place.

Les bourses d'Allemagne sont meilleures, surtout celle de Vienne.

A Berlin il y a cependant hésitation en raison de la crise politique.

La bourse de Turin est bonne, mais elle attend son élan de Paris.

La bourse de Madrid est inquiétée. On voudrait voir M. Salavrria plus disposé à donner satisfaction aux justes réclamations des créanciers de l'État.

E. BONNAUD.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — Les affaires en farines de commerce ont été assez calmes; les vendeurs étaient nombreux sur le courant de mois de 63 fr. 35 à 63 francs.

Sur juin, à 64 francs.

Trois mois de juin, à 65 francs.

Juillet et août, à 65 fr. 50.

On se rend bien compte que la pluie ne peut faire de mal nulle part, à la condition toutefois qu'elle ne se prolonge pas trop; aussi la cessation de la pluie a-t-elle rendu la confiance aux vendeurs et amené de nouveau le découragement chez les acheteurs ou les détenteurs actuels de marchandises.

La farine de consommation n'a aucune facilité à se vendre autrement que par petites parties en disponible. Les marques hors lignes valent 65 francs; les premières marques du rayon 63 à 64 francs; les farines de tous pays 60 à 63 francs le sac de 159 kilogrammes, selon la qualité.

Blés. — Jusqu'à présent, les offres de la culture sont restreintes.

Les prix demandés, s'ils étaient acceptés, feraient de la hausse sur les cours de la semaine dernière. Mais la meunerie agit toujours avec la même réserve, et ne prend que quelques lots de qualité convenable aux cours précédents.

Nous coterons donc, comme il y a huit jours: les blés de choix, qui sont fort rares, de 39 francs à 40 francs; les premières qualités trouvent aussi facilement de 37 fr. 50 à 38 fr. 50; les bonnes sortes de 36 francs à 37 francs; tout ce qui est inférieur est délaissé.

En blés du commerce, les échantillons sont des plus rares.

On a payé quelques lots de Montereau 37 fr.; de blés de la même ligne, environs de Saint-Florentin, tenus le même prix, n'auraient trouvé d'acheteurs qu'à 36 fr., le tout par 120 kil.

Nous ne connaissons pas d'affaires traitées.

En blés exotiques, on voyait des bigarrés de la Baltique, tenus 40 fr. 50 et 41 fr.; des Hongrie de 34 fr. à 35 50 et quelques lots d'Amérique dont la qualité laisse beaucoup à désirer et qui sont délaissés.

Le commerce reste tout à fait étranger aux transactions qui sont limitées aux affaires traitées entre la culture et la meunerie.

Avoines. — Les offres d'avoine sont plus abondantes que la semaine dernière, avec désir de vendre de la part des porteurs d'échantillons.

On peut coter 50 c. de baisse par 150 kil. sur toutes les qualités.

Avoines de choix, par petits lots, 31 fr.; premières qualités de Beauce et de Brie de 30 à 30 50; avoines de Champagne, 29 à 29 50, et les avoines légères de 28 50 à 29 fr.

Et encore, à ces prix, la vente est difficile.

Issues (les 100 kil.)

Issues sans changement.

Son seul, 15 50 à 16; id. par petits lots, 17. Recoupettes fines, 14 50 à 15; id. ordinaires, 14 50. Remoulage ordinaire, 16; id. blanc, 16 50 à 17; id. id. extra, 18 50 à 20 50. Son seul à la mesure (les 325 litres), 12 à 12 50; id. par petits lots, 13 50.

Issues de riz, 13 fr.

Seigles. — Les seigles sont de vente très-difficile de 22 à 22 50, les acheteurs exigent pour payer ce dernier prix, des sortes de première qualité.

Orges. — Les orges ne varient pas de 13 50 à 15 fr. les 100 kil.

LAINES. — Nous avons eu le tort de ne pas entretenir nos lecteurs du nouveau règlement concernant les ficelles devant servir à lier les toisons et laines.

Dans les centres manufacturiers, on a accepté avec empressement le nouveau mode de ligature, qui consiste à n'employer que des liens ne dépassant pas le poids de 3 kil. par 100 de toisons pour les laines en suint, et 1 kil. 500 gr. pour les laines lavées à dos. L'adoption de ces ficelles ne laisse plus l'occasion d'une contestation lors de la conclusion des marchés, soit entre les cultivateurs et leurs acheteurs, soit entre les marchands et les fabricants.

EAUX-DE-VIE. — Cognac, 11 mai. — Une lettre du 15 avril dernier vous annonçait qu'une portion de nos vignes avaient cruellement souffert de la gelée de la veille; grâce aux beaux jours qui ont suivi ce fléau, nos vignes se sont rétablies du mal qui les avait atteintes, et aujourd'hui si le beau temps se continue, on peut présager que nous aurons une bonne demi-récolte pour les eaux-de-vie des bois, et un tiers pour celles de Champagne. Aussi en présence de cet état de choses et du calme général des affaires, on s'abstient de tous achats d'une manière complète. Les cours sont donc absolument nuls sur notre place.

VINS. — Le vin du Midi vaut de 180 à 300 francs suivant qualité.

Les apparences de la vigne sont belles et on vendrait volontiers. (*Echo de l'Agriculture.*)

MÉTAUX. — *Cuivre.* — Le marché du cuivre est en déroute. Certain événement d'une portée immense dont on s'entretient beaucoup, les arrivages de cuivres accordus, la faiblesse des besoins, tout contribue à peser sur une situation depuis longtemps déjà fort tendue. On cite des offres très-basses auxquelles la consommation répond à peine; quelques petites parties ont été vendues en Chili à 220 fr. et en cuivre des Lacs à 240 fr. L'attitude est à peu près la même sur les autres places, mais la baisse moins accentuée. On croit que les fondeurs anglais vont baisser de 12 à 15 francs.

Etain. — Les avis des marchés régulateurs sont généralement à la baisse; on parle de 71 fl. à Amsterdam; la réduction de 7 fr. 50 en Angleterre sera, dit-on, bientôt suivie d'une autre. A Paris on a pu traiter la Banca à 320 fr., les Détroits à 295, l'anglais à 295 fr.

Plomb. — Cet article n'offre aucun intérêt et son prix reste à 52 fr. pour le plomb brut, 57 et 58 pour le plomb laminé et en tuyaux.

Zinc. — Transactions nulles, prix stationnaires.

Bois. — La situation reste telle que nous l'avons dépeinte. Nous avons appris toutefois deux petites ventes d'entrevous, l'une à 205 fr. et l'autre à 210 fr. en bois ordinaire.

(*Ancre de Saint-Dizier.*)

N. DESTRIBAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

19 mai. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — A midi, au palais Salamanca, à Madrid.

23 mai. — **Manufacture de glaces d'Aix-la-Chapelle.** — A 11 heures, au bureau de la Société, à Aix-la-Chapelle.

24 mai. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — A midi, assemblée générale annuelle et assemblée générale extraordinaire, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, à Madrid.

25 mai. — **Chemins du nord de l'Espagne.** — A 1 heure, assemblée ordinaire; à 3 heures, assemblée extraordinaire, à Madrid, 2, calle Fuencarral.

25 mai. — **Chemin de Hainaut et Flandres.** — A midi, salle Kevers, rue du Parchemin, à Bruxelles.

26 mai. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — A 1 heure, au siége social, calle Fuencarral, 2, à Madrid.

26 mai. — **Mines et fonderies de cuivre de**

Rhin. — A 11 heures, chez M. Eglinger, notaire, à Cologne.

26 mai. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — A 11 heures, à l'hôtel de la Société générale, à Bruxelles.

15/27 mai. — **Chemins russes.** — A 1 heure, à Saint-Pétersbourg.

27 mai. — **Chemins autrichiens.** — Au siége de la Société, à Vienne, Minoritenplatz, 42.

28 mai. — **Chemin franco-suisse.** — A 9 heures, à l'hôtel de ville de Neufchâtel (Suisse).

29 mai. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — A midi, au siége social, à Madrid.

30 mai. — **Chemin impératrice Elisabeth.** — A 9 heures, dans la salle des séances de la chambre de commerce et de l'industrie, à Vienne.

30 mai. — **Mines de la Grand'Combe.** — A 3 heures, rue de la Chaussée-d'Antin, 59.

31 mai. — **Union des chemins suisses.** — A 10 heures, à Saint-Gall, dans la salle du grand-conseil.

31 mai. — **Crédit en Espagne.** — A 1 heure, à Madrid, au siége de la Compagnie.

2 juin. — **Messageries impériales.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er mai. — **Société de Crédit industriel et commercial.** — 6 francs par action libérée de 125 fr.

1er mai. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — 35 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déduire, 62 c.

1er mai. — **Chemins de l'Est.** — 20 francs par action, solde du dividende 1861. Impôt à déduire, 50 c.

1er mai. — **Sous-comptoir du commerce et de l'industrie.** — 5 francs par action, solde du dividende 1861.

1er mai. — **Forges et chantiers de la Méditerranée.** — 45 francs par action, solde du dividende 1861.

2 mai. — **Société des mines et chemin de Carmaux.** — 8 fr. par action, solde du dividende de 1861. Impôt à déduire, 25 c.

5 mai. — **Ports de Marseille.** — 25 francs par action, coupon n° 5.

10 mai. — **Vieille-Montagne.** — 20 francs par action, dividende 1861 ; paiement de la première moitié, soit 10 francs par action.

15 mai. — **Chemins du sud de l'Autriche, de la Lombardie et de l'Italie centrale.** — 22 francs par action, solde du dividende 1861.

1er juillet. — **Nouvelle-Montagne.** — 50 francs par action, dividende 1861. Paiement de la première moitié, soit 25 francs, le 1er juillet.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

A partir du 10 juin. — **Chemin d'Orléans.** — Emission de 300,000 actions nouvelles ; souscription réservée aux porteurs d'actions anciennes.

TIRAGES.

27 mai. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Tirage de 143 obligations des emprunts réunis de Saint-Etienne à Lyon.

REMBOURSEMENTS.

1er mai. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations foncières et communales sorties au tirage du 12 mars.

1er mai. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 22 avril.

1er juillet. — **Chemin d'Orléans.** — Remboursement des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril.

1er juillet. — **Chemins du Midi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 avril.

1er juillet. — **Préfecture du département de la Seine.** — Remboursement des obligations de l'emprunt de 50 millions de 1852 sorties au tirage du 1er mai, à la caisse municipale, à l'hôtel de ville.

1er juillet. — **Préfecture du département de la Seine.** — Remboursement des obligations de l'emprunt de 50 millions de 1856 sorties au tirage du 1er mai, à la caisse centrale du Trésor public.

1er juin, 1er juillet, 1er octobre. — **Chemin de l'Est.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 30 janvier. (Voir la liste des numéros sortis que nous publions dans notre numéro de ce jour.)

1er juillet. — **Emprunts anglo-autrichien 1852 et 1850.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 2 janvier.

P. G.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 30 avril au 6 mai	1706	1.295.383 33	759 26	1698	1.206.874 32	703 76	»,»»	»,59	11.840 85	565 »»
Orléans*	30 — 6 —	1475	1.280.144 72	871 96	1475	1.410.404 12	956 21	»,»»	8.81	14.827 00	1323 75
Paris-Lyon-Méditerranée*	29 — 6	1411	2.452.734 51	1.738 29	1411	2.181.235 65	1.545 87	12.45	»,»»	20.273 16	1121 25
Ouest*	30 — 6 —	1213	1.130.449 20	931 95	1213	1.059.954 50	873 85	6.65	»,»»	13.393 15	851 25
Nord*	30 — 6 —	967	1.187.532 85	1.228 63	967	1.129.024 53	1.167 55	5.18	»,»»	21.485 12	1007 50
Midi*	30 — 6 —	798	623.035 40	780 75	798	517.892 15	648 99	20.30	»,»»	18.195 79	843 75
Lyon a Genève*	30 — 6 —	231	132.096 »»	571 85	231	134.845 01	583 71	»,»»	2.03	8.876 03	375 »»
Ardennes*	30 — 6 —	226	100.592 49	308 56	184	74.305 88	453 98	»,»»	46.83	7.504 10	445 »»
Dauphiné*	30 — 6 —	134	61.913 57	462 35	134	64.754 39	483 25	»,»»	4.59	7.307 10	510 »»
Bességes a Alais*	30 — 6 —	33	30.554 75	925 90	33	24.636 45	746 86	23.92	»,»»	16.375 11	517 50
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	30 — 6 —	1937	1.284.864 54	684 33	1967	1.189.540 29	637 13	7.40	»,»»	11.068 68	610 »»
Autrichiens	30 — 6 —	1324	886.912 50	669 96	1324	886.327 50	669 52	»,07	»,»»	11.066 76	531 25
Ramal a Madrid a Alicante	30 — 6 —	482	311.883 76	647 06	482	328.010 99	682 40	»,»»	5.18	10.387 04	360 »»
Sirasoue et Alcazar a Ciudad	30 — 6 —	150	28.913 51	192 75	114	14.922 27	130 90	47.25	»,»»	»	»
a Alicante Madrid a Jadraque	30 — 6 —	104	32.283 41	310 41	104	37.653 78	362 05	»,»»	14.27	»	»
Barcelone a Saragosse	30 — 6 —	366	128.712 33	351 67	183	53.200 64	290 17	18.74	»,»»	5.501 70	380 »»
Nord de l'Espagne	30 — 6 —	358	135.064 18	377 27	308	115.537 83	375 12	»,57	»,»»	2.716 16	492 50
Union suisse	1 an 18 —	275	71.560 »	263 »	275	68.105 »	247 »	6.60	»	»	»
Central suisse	30 avril 6 —	262	134.503 20	913 70	262	115.234 35	439 82	16.80	»,»»	7.371 66	484 25
Victor-Emmanuel	30 — 6 —	214	148.825 94	695 45	214	132 021 98	616 93	12.72	»,»»	10.670 40	393 »»
Romains Bologne a Ancone	30 — 6 —	73	26.865 50	368 02	»	»	»	»	»	»	»
Romains Rome a Civita-Vecchia	30 — 6 —	200	58.725 81	285 07	»	»	»	»	»	»	»
Saragosse a Pampelune	30 — 6 —	179	45.870 91	256 26	»	»	»	»	»	4.290 18	402 50
Séville-Xérès-Cadix	15 — 22 avril	160	113.099 28	706 86	160	101.793 19	636 20	11.»»	»,»»	»	435 »»
Ouest suisse	30 — 6 mai	150	66.256 64	441 71	150	60.860 78	408 40	11.32	»,»»	6.010 82	193 »»
Cordoue a Séville	16 — 22 avril	131	58.814 »»	448 96	131	50.935 65	388 82	15.47	»,»»	5.357 81	»
Guillaume-Luxembourg	23 — 29 —	89	29.934 10	336 56	52	14.017 34	269 56	24.82	»	4.090 27	90. »
Portugais	23 — 29 —	75	11.359 39	157 46	»	»	»	»	»	»	80. »

* Remboursement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

P. Lamairesse.

CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE ET DE L'ITALIE CENTRALE.

RAPPORT

A l'assemblée générale du 12 mai 1862.

Messieurs,

Aux termes des statuts qui la régissent aujourd'hui, notre entreprise est, comme vous le savez, répartie entre deux Sociétés, en résidence l'une en Autriche, l'autre en Italie, et gérées par des Conseils d'administration indépendants. Un comité établi à Paris sert de lien entre les deux Conseils, et une assemblée générale unique représente les deux Sociétés.

C'est par suite de ces dispositions et pour leur exécution, que l'assemblée générale a, pour la première fois, été convoquée à Paris.

Nous nous en félicitons, puisqu'un très-grand nombre d'actionnaires de notre entreprise, qui résident en France et en Angleterre, sont ainsi mis en position d'y assister.

Le compte que nous avons à vous rendre de la situation de notre entreprise et des résultats de l'exercice écoulé, sera, suivant l'usage adopté dans nos rapports précédents, divisé en deux chapitres principaux. Le premier comprendra le compte rendu des travaux exécutés sur les lignes de chacun des groupes qui constituent notre réseau; l'état des dépenses faites par chaque groupe et la situation financière; le second chapitre présentera un résumé des résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1861.

CHAPITRE PREMIER.

TRAVAUX ET DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

Les six groupes entre lesquels se divise l'ensemble des concessions faites à la Compagnie représentaient, d'après notre rapport de l'année dernière, une longueur totale de 3,060 kilom.
dont en exploitation 2,014

En construction ou à construire 1,046 kilom.

D'après le tableau ci-après, cette situation se trouve, aujourd'hui 12 mai, modifiée comme suit :

Longueur totale du réseau (par suite de quelques variantes apportées au tracé des lignes en construction), 3,052 kilom.
En exploitation, 2,122

En construction ou à construire, 930 kilom.

		En exploitation.	En construction ou à construire.	Total.
1er groupe.	Ligne de Trieste et embranchements divers,	614	337	951
2e groupe.	Lignes de Hongrie,	411	164	575
3e —	Lignes du Tyrol,	220	140	360
4e —	Lignes de Vénétie,	371	43	414
5e —	Lignes de Lombardie,	307	152	459
6e —	Lignes de l'Italie centrale,	199	94	293
		2,122	930	3,052

I. — *Premier groupe.*

	Longueur.	
En exploitation :		
Ligne de Trieste,	578	
Embranchements de Laxenburg et d'Oedenburg,	36	614 kilom.
En construction :		
Ligne de Marburg à Villach,	166	
Ligne de Steinbrück à Sisseck,	125	291 kilom.
A construire :		
Agram-Karlstadt,		46
Total,		951 kilom.

Ligne de Trieste.

Les travaux d'achèvement, de reconstruction et de mise en état de cette ligne ont été continués activement en 1861; les ouvrages exécutés dans le courant de l'exercice comprennent :

1° La reconstruction entière ou partielle de 98 ponts ou viaducs;

2° Le renouvellement de la voie sur 107 kilomètres;

3° La prolongation de la deuxième voie sur 62 kilomètres;

4° L'achèvement et le remaniement des stations de Meidling, Hetzendorf, Liesing, Brunn, Modling et Voslau, et la continuation des travaux analogues pour les stations de Gloggnitz, Murzzuschlag et Nabresina.

Des travaux considérables ont encore été préparés ou entamés dans les stations de Vienne et de Trieste.

Le bâtiment d'administration a été remanié de manière à y installer convenablement tous nos services; dans ce but une construction spéciale a été faite pour y établir le restaurant et des logements pour divers employés.

Une grande remise, avec mise en feu, pouvant contenir quarante locomotives, a été achevée et livrée à l'exploitation en même temps que la machine hydraulique et les conduites nécessaires pour approvisionner d'eau du Danube la gare et les ateliers.

Ces constructions diverses sont ou entièrement achevées ou près de l'être.

L'atelier central, à Marburg, est en cours d'exécution et pourra être livré à l'exploitation en 1862.

Les projets pour la reconstruction et l'agrandissement de la gare des voyageurs, et pour l'établissement d'une gare de marchandises contiguë à la gare des voyageurs, sont depuis longtemps admis en principe par le gouvernement; mais l'exécution de ces projets, si favorables à l'intérêt du commerce et au bien-être des voyageurs, a rencontré, dans le conseil municipal de Vienne, une opposition qui, nous l'espérons, tombera devant l'évidence des avantages qu'ils présentent pour la ville.

La gare de Trieste, dont l'insuffisance et la mauvaise disposition appellent un prompt remède, a été l'objet d'études et de négociations qui se poursuivent en ce moment, et qui bientôt doivent amener une solution des difficultés que l'état actuel des choses crée au commerce de l'empire.

Afin de parer aux besoins les plus pressants, nous avons pris le parti d'établir pour les céréales un magasin spécial qui pourra être achevé dans le courant de l'année 1862.

La dépense faite en 1861 sur la ligne de Trieste s'élève à 12,190,020 68
Dépenses faites au 31 décembre 1860, 11,735,337 02

Dépense totale au 31 décembre 1861, 23,925,357 70

Ligne de Marburg à Villach.

Longueur : 166 kilomètres.

Les travaux de la ligne de Marburg à Villach ont été poursuivis, sans interruption, pendant l'exercice 1861. L'achèvement de toute cette ligne et sa mise en exploitation auront lieu avant l'époque fixée par le cahier des charges.

La dépense faite en 1861 s'élève à 5,165,033 76
Dépenses au 31 décembre 1860, 11,361,879 08

Dépense totale au 31 décembre 1861, 16,527,812 84

Ligne de Steinbrück à Sisseck.

Longueur : 125 kilomètres.

Les travaux de cette ligne si importante pour le développement de notre trafic ont été continués, pendant l'exercice 1861, avec toute l'activité possible; tout a été disposé pour qu'elle puisse être livrée à l'exploitation dans la seconde moitié de l'année 1862.

La dépense faite en 1861 s'élève à 8,760,423 44
Dépenses au 31 décembre 1860, 910,169 98

Dépense totale au 31 décembre 1861, 9,670,593 42

II. — *Deuxième Groupe.*

Ligne de Hongrie.

Pragerhof à Ofen,	320	
Uj-Szeny à Stuhlweissenburg,	85	
		411 kil. en exploitation.
Oedenburg à Kanisza,		164 kil. à construire.
Total,		575 kilomètres.

Le progrès rapide du trafic qui s'est manifesté sur les lignes de Hongrie, à partir de l'ouverture de la section de Kanisza à Ofen, a entraîné divers travaux supplémentaires pour agrandissement des stations, additions de bâtiments dans les gares de marchandises, pose de voies, de garage, etc., etc.

Nous avons pris, vis-à-vis de la Compagnie de la navigation à vapeur du Danube, l'engagement de construire, aussi promptement que possible, un embranchement d'une longueur de 5 kilomètres destiné à rattacher notre station de Kottori à un point qui sera desservi incessamment par les bateaux à vapeur qui remontent la Drave et la Mulir. Cet embranchement, qui sera d'une très-grande utilité pour le commerce des contrées riveraines du bas Danube, et qui n'exigera qu'une dépense d'environ 1,200,000 francs, serait déjà en construction si l'approbation du projet, qui ne rencontre d'ailleurs aucune opposition, n'avait subi des retards regrettables.

La dépense faite en 1861, sur les lignes de Hongrie, s'élève à 9,356,884 10
Dépenses au 31 décembre 1860, 63 246,972 02

Dépense totale au 31 décembre 1861, 72,603,860 12

II. — *Troisième groupe.*

Lignes du Tyrol.

Innsbruck à Kufstein,	73	
Vérone à Botzen,	147	
		220 kil. en exploitation.
Botzen à Innsbruck,		140 kil. à construire.
Total,		360 kilomètres.

Les travaux nécessaires pour l'achèvement des lignes en exploitation et indiqués dans nos précédents rapports, ont été terminés en 1861.

Les études de la section d'Innsbruck à Botzen, qui comprend la traversée du Brenner, se sont continuées activement; on s'occupe des projets de détail qui pourront être complétés en 1862, de sorte que nous serons en mesure d'attaquer énergiquement, en 1863, et sur tous les points, les travaux de cette ligne difficile sans doute, mais qui, ainsi que nous l'avons expliqué dans nos précédents rapport, présente la seule traversée des Alpes centrales vraiment accessible à une ligne de chemin de fer, dans des conditions ordinaires d'exploitation, et qui est destinée à jouer, comme ligne commerciale, un rôle des plus importants.

La dépense faite en 1861 s'élève à 652,550 21
Dépenses faites au 31 décembre 1860, 3,738,215 91

Dépense totale au 31 décembre 1861, 4,390,766 22

IV. — *Quatrième groupe.*

Lignes de la Vénétie.

Nabresina-Casarsa,	103	
Casarsa à la frontière lombarde,	234	
Embranchement de Mantoue,	34	
		371 kil. en exploitation.
Padoue-Rovigo,		43 kil. à construire.
Total,		414 kil.

Les dépenses faites en 1861 sur les lignes de la Vénétie ont eu principalement pour objet le règlement des comptes de la ligne de Casarsa à Nabresina, le remaniement des stations de Venise et de Mestre, l'achèvement de quelques ponts, principalement celui sur la Brenta, le remaniement de l'ancienne voie et la pose de la deuxième. Pour compléter l'exécution des lignes de ce groupe, il nous reste à achever la station de Venise, à exécuter un pont en pierre sur la Piave, en remplacement du pont actuel qui est en bois, et à compléter le remaniement de la voie de l'embranchement de Mantoue; le seul embranchement à construire dans ce groupe est celui de Padoue à Rovigo, de 43 kilomètres de longueur, dont le délai d'exécution est fixé à 1864.

La dépense faite en 1861 sur les lignes de la Vénétie s'élève à 3,916,268 66
Dépenses au 31 décembre 1860, 40,489,422 12

Dépense totale au 31 décembre 1861, 44,405,631 »

§ V. — *Cinquième groupe.*

Lignes de Lombardie.

Peschiera-Milan-Buffalora,	171	
Milan-Côme,	44	
Rho-Gallarate,	26	
Milan-Plaisance,	66	
		307 kil. en exploitation.

Milan-Pavie,	31
Gallarate-Sesto-Calende,	24
Bergame-Lecco,	32
Treviglio-Cremone,	65
	152 kil. en construction.
Total,	459 kil.

Les travaux de la station centrale de Milan ont été continués activement en 1861; ils seront achevés dans le courant de 1862.

La ligne de Milan à Plaisance, dont les travaux ont été commencés en 1860, a été livrée à l'exploitation le 14 novembre 1861, et la communication avec la ligne de Plaisance à Bologne a été établie au moyen d'un pont provisoire sur le Pô. Le pont définitif est en construction; ce grand ouvrage pourra être achevé à la fin de 1863 ou au commencement de 1864.

La ligne de Milan à Pavie vient également d'être livrée à la circulation, y compris le pont sur le Tessin qui lie cette ligne au réseau de l'Etat par l'embranchement de Torreberetti.

Les travaux des lignes de Bergame-Lecco et de Treviglio-Cremone ont été commencés et seront achevés à la fin de 1862.

En sorte qu'à l'exception du prolongement de la ligne de Rho à Gallarate vers le lac Majeur, sur le tracé duquel le gouvernement ne s'est pas encore prononcé, toutes les lignes de ce groupe seront livrées à l'exploitation au commencement de 1863.

La dépense en 1861 s'élève à	11,118,855 74
Dépenses faites au 31 décembre 1860,	39,420,986 08
Dépense totale au 31 décembre 1861,	50,539,841 82

§ VI. — *Sixième groupe.*

Lignes de l'Italie centrale.

Plaisance-Bologne,	147
Bologne-Ferraro-Ponte-Lagoscuro,	52
	199 kil. en exploit.
Bologne-Pistoja,	94 kil. en constr.
Total,	293 kil.

Conformément aux prévisions énoncées dans notre précédent rapport, la ligne de Bologne à Ferrare a été ouverte à l'exploitation le 27 janvier 1862. Le prolongement de cette ligne jusqu'au Pô vient d'être achevé.

Les travaux de la section de Bologne à Pistoja, qui présentent des difficultés sérieuses d'exécution, ont été poussés avec toute l'activité qu'ils comportent. La première section de cette ligne, de Bologne à Vergato, de 34,400 mètres de longueur, sera prochainement livrée à l'exploitation.

La seconde section, de Vergato à Pracchia, de 35 kilomètres de longueur, comprend des ouvrages nombreux, et entre autres deux souterrains qui ne peuvent être achevés qu'en 1863 : nous comptons qu'elle pourra être livrée à l'exploitation dans le courant de l'année prochaine.

Les travaux du souterrain du faîte, qui se trouvent compris dans la troisième section, rencontrent des difficultés particulières dues à l'abondance de l'eau dans deux des puits principaux. Ce souterrain, dont la longueur totale est de 2,725 mètres, est déjà ouvert sur environ 1,700 mètres. Des mesures énergiques ont été prises pour accélérer la mise à fond des deux puits en retard, et nous espérons que ce grand ouvrage pourra être achevé dans l'automne de 1863. Les travaux de la descente du souterrain à Pistoja sont fort avancés et seront achevés bien avant le souterrain.

Les dépenses faites en 1861 s'élèvent à		20,168,999 73
Les intérêts du capital engagé dans ce groupe s'élèvent à	3,703,777 28	
Mais il faut en déduire les produits nets de l'exploitation	2,127,195 90	
Reste à porter en compte		1,636,581 38
Dépense totale en 1861		27,805,581 13
Dépenses antérieures		43,149,889 50
Dépense totale au 31 décembre 1861		70,955,470 63

VII. — *Matériel roulant et outillage des ateliers.*

Nous avons poursuivi activement, pendant l'année qui vient de finir, la mise en état de l'ancien matériel repris de l'Etat.

Ce travail et la livraison du nouveau matériel nous ont permis de retirer du service celles des anciennes locomotives qui, par leur faible puissance ou leur mauvais état, ne pouvaient plus être utilisées sur nos lignes.

Ces locomotives ont été vendues et leur produit porté au crédit de notre inventaire.

Nous avons pu également procéder à la démolition d'une partie des voitures et wagons de l'ancien matériel, dont l'usage ne nous présentait plus les garanties de sécurité nécessaire.

Les livraisons du matériel neuf faites en 1861 se composent de :

62 machines à marchandises ;
125 voitures à voyageurs ;
1,375 wagons à marchandises.

Au 1er janvier 1862, nous avions encore à recevoir sur nouvelles commandes :

72 machines à marchandises ;
14 voitures ;
1,251 wagons.

Ces livraisons opérées, notre parc de matériel roulant se composera de :

508 machines ;
1,183 voitures ;
9,052 wagons.

Il nous restera encore quelques machines et des wagons à commander pour l'année prochaine, mais les commandes ne seront faites que lorsque le développement du trafic en aura démontré la nécessité.

A l'exception de quelques voitures à voyageurs, toutes ces commandes, destinées aux lignes du réseau autrichien, ont été exécutées par l'industrie du pays.

Nous avons complété en 1861 l'installation de l'outillage des ateliers de Vienne, et nous prenons nos dispositions pour l'installation de l'outillage de nos ateliers de Marburg.

Les dépenses faites en 1861 s'élèvent, pour le matériel roulant et l'outillage, à	16,243,696 34
Les dépenses faites au 31 décembre 1860 étaient (y compris la valeur du matériel existant sur les lignes cédées par l'Etat) de	53,949,587 96
Total de la dépense au 31 décembre 1861	70,193,284 30

VIII. — *Récapitulation des dépenses d'établissement.*

	Dépenses faites au 31 décembre 1860.	Dépenses faites en 1861.	Totaux.
Ligne de Trieste et embranchements,	11,735,337 02	12,190,020 68	23,925,357 70
Ligne de Marburg à Villach,	11,361,679 97	5,165,933 77	16,527,612 84
Ligne de Sissek,	910,169 97	8,760,423 45	9,670,593 42
Ligne de Hongrie,	63,246,972 03	9,356,888 19	72,603,860 12
Ligne du Tyrol nord et sud,	3,738,215 98	652,550 24	4,390,766 22
Ligne de la Vénétie,	40,489,422 12	3,916,208 89	44,405,631 »
Ligne de la Lombardie,	39,420,986 08	11,118,855 74	50,539,841 82
Ligne de l'Italie centrale,	43,149,889 50	27,805,581 13	70,955,470 63
Matériel roulant,	53,949,587 96	16,243,696 34	70,193,284 30
Totaux,	266,002,459 73	95,210,158 32	303,212,618 05
Approvisionnements, usines à chaux, immeubles,	30,790,079 50	1,467,116 57	32,257,196 07
Prix d'acquisition des lignes Lombardo-Vénitiennes, déduction faite de la valeur du matériel et des approvisionnements au moment de la prise de possession; (4,709,096 fr. 27 c.),	47,791,903 32	8,750,000 »	56,541,903 72
A-compte payé sur les 175 millions, prix d'acquisition de la ligne de Trieste, déduction faite de la valeur du matériel et des approvisionnements au moment de la prise de possession (15,776,417 francs),	68,097,581 10	18,941,284 95	87,038,866 05
Total général de la dépense au 31 décembre,	414,682,024 03	124,368,559 84	539,050,583 90

CHAPITRE II.

IX. — *Situation financière.*

Les ressources réalisées par la Compagnie, au 31 décembre 1861, s'élèvent en totalité à la somme de		533,928,133 75
Savoir :		
Versement de 450 francs sur 750,000 actions,		337,500,000 »
Emprunts divers,		196,428,133 75
Total égal,		533,928,133 75
La dépense faite ou portée en compte est de		539,050,583 90
Excédant les ressources d'une somme de		5,122,450 15

A laquelle il a été provisoirement pourvu au moyen des produits nets de l'exploitation.

Les dépenses auxquelles nous avons à faire face en 1862 comprennent :

1° Le paiement en novembre prochain, au gouvernement, d'un nouvel à-compte de 15 millions, sur le prix d'acquisition du réseau du sud de l'Autriche ;

2° L'achèvement des lignes de Sissek, de Milan à Pavie et à Plaisance, et de Bologne à Ferrare ;

3° La continuation des travaux sur les lignes de la Carinthie, de Bologne à Pistoja, de Bergame à Lecco et de Treviglio à Cremone ;

4° La continuation des travaux de mise en état de la ligne de Trieste.

Bien que l'ensemble des dépenses mises ainsi à la charge de l'exercice 1862 soit considérable, notre situation financière nous a permis d'ajourner encore le versement du dernier dixième sur les actions. Un grand nombre d'actionnaires auraient préféré la libération immédiate des actions, et nous ne contestons pas la valeur des motifs sur lesquels cette opinion est fondée ; mais, nous avons dû prendre en considération la charge qu'aurait entraînée pour la Compagnie l'intérêt à servir à un capital dont elle n'a pas l'emploi immédiat ou très-prochain. Il faut d'ailleurs remarquer que les actionnaires qui tiennent à libérer leurs titres peuvent le faire, sans aucun sacrifice, puisque la libération anticipée des actions est autorisée, et que l'intérêt des sommes versées courra, à dater du jour du versement, à raison de 5 0/0.

A partir de l'exercice 1863, l'avancement de notre œuvre nous permettra de restreindre beaucoup le chiffre de nos budgets actuels, et, sous ce rapport, notre tâche deviendra plus facile.

Le compte qui, ainsi que nous l'avons expliqué dans nos précédents rapports, et spécialement dans celui du 30 avril 1860, a pour objet de présenter les résultats de

l'influence du change sur notre entreprise, et qui a été grevé dans l'origine d'une perte considérable, par suite de la faculté qu'ont eue les actionnaires de faire les deux premiers versements en papier, se trouve, au 31 décembre, en bénéfice de 0,199,055 fr. 45 c.

CHAPITRE III.

EXPLOITATION.

I. — *Recettes.*

Les produits bruts de l'exploitation se sont élevés, en 1861, à 63,516,556 fr. 49 c., qui se divisent et se répartissent ainsi :

	Ligne de Trieste. fr. c.	0/0	Lignes de la Hongrie (9 mois). fr. c.	0/0
Voyageurs,	8,503,161 05	22	1,229,448 83	16.5
Militaires,	1,404,953 52	4	162,680 87	2
Transports à grande vitesse,	1,030,818 05	3	93,614 77	1
Transports à petite vitesse,	26,705,492 52	70	5,902,053 20	80
Recettes diverses,	224,736 78	1	19,701 73	0.5
Totaux,	37,869,161 92	100	7,407,579 40	100

	Lignes du Tyrol. fr. c.	0/0	Lignes Vénitiennes. fr. c.	0/0
Voyageurs,	1,153,282 35	42	3,738,354 05	41
Militaires,	80,835 52	3	673,518 »	8
Transports à grande vitesse,	111,077 85	4	516,931 37	5
Transports à petite vitesse,	1,368,278 15	49	4,048,774 62	45
Recettes diverses,	38,832 »	2	25,134 40	1
Totaux,	2,752,325 87	100	9,002,712 44	100

	Lignes Lombardes. fr. c.	0/0	Total général. fr. c.	0/0
Voyageurs,	3,923,654 91	60	18,547,901 19	29
Militaires,	224,482 20	4	2,566,470 11	4
Transports à grande vitesse,	547,780 95	8	2,300,242 00	4
Transports à petite vitesse,	1,788,858 80	28	30,813,447 20	62
Recettes diverses,	»	»	308,404 91	1
Totaux,	6,484,776 86	100	63,516,556 49	100

La comparaison avec les recettes de l'exercice précédent présente les résultats suivants :

Ligne de Trieste et embranchements.

	1860. fr. c.	1861. fr. c.
Voyageurs,	7,613,307 38	8,503,161 05
Militaires,	1,900,798 12	1,404,953 52
Transports à grande vitesse,	978,317 50	1,030,818 05
Transports à petite vitesse,	21,875,027 77	26,705,492 52
Recettes diverses,	138,322 55	224,736 78
Totaux,	32,505,773 52	37,869,161 92

	Augmentation. fr. c.	0/0	Diminution. fr. c.	0/0
Voyageurs,	889,853 67	12	»	»
Militaires,	»	»	495,845 60	26
Transports à grande vitesse,	52,500 55	5	»	»
Transports à petite vitesse,	4,830,464 75	22	»	»
Recettes diverses,	86,414 23	62	»	»
Totaux,	5,363,388 40	17	»	»

Lignes du Tyrol.

	1860.	1861.
Voyageurs,	1,153,085 10	1,153,282 35
Militaires,	110,076 97	80,835 52
Transports à grande vitesse,	94,064 92	111,077 85
Transports à petite vitesse,	1,150,841 06	1,368,278 15
Recettes diverses,	»	38,832 »
Totaux,	2,508,068 06	2,752,325 87

	Augmentation. fr. c.	0/0	Diminution. fr. c.	0/0
Voyageurs,	197 25	»	»	
Militaires,	»		29,251 45	27
Transports à grande vitesse,	16,433 83	17	»	»
Transports à petite vitesse,	217,436 80	19	»	»
Recettes diverses,	38,832 »	»	»	»
Totaux,	243,057 83	0	»	»

Lignes de la Vénétie.

	1860.	1861.
Voyageurs,	3,086,691 40	3,738,354 05
Militaires,	585,291 92	673,518 »
Transports à grande vitesse,	549,459 37	516,931 37
Transports à petite vitesse,	2,533,446 90	4,048,774 62
Recettes diverses,	»	25,134 40
Totaux,	6,754,888 69	9,002,712 44

	Augmentation. fr. c.	0/0	Diminution. fr. c.	0/0
Voyageurs,	651,662 65	21	»	
Militaires,	88,226 98	15	»	»
Transports à grande vitesse,	»	»	32,528 »	6
Transports à petite vitesse,	1,515,327 72	60	»	»
Recettes diverses,	25,134 40	»	»	»
Totaux,	2,247,823 75	33	»	»

Lignes de la Lombardie.

	1860.	1861.
Voyageurs,	3,351,660 45	3,923,654 91
Militaires,	229,644 05	224,482 20
Transports à grande vitesse,	491,285 35	547,780 95
Transports à petite vitesse,	1,486,482 05	1,788,858 80
Recettes diverses	»	»
Totaux,	5,559,230 90	6,484,776 86

	Augmentation. fr. c.	0/0	Diminution. fr. c.	0/0
Voyageurs,	571,985 40	17	»	»
Militaires,	»	»	5,161 85	2
Transports à grande vitesse,	56,545 60	12	»	»
Transports à petite vitesse,	302,376 75	20	»	»
Recettes diverses,	»	»	»	»
Totaux.	925,585 85	16	»	»

Il résulte de ces tableaux que l'augmentation des recettes qui est, en totalité, de 16,750,971 fr. 24 c., se répartit comme il suit entre les diverses lignes :

Vienne à Trieste,	5,859,233 »	
Tyrol,	272,990 28	
Vénétie,	2,280,331 75	
Lombardie,	930,907 81	
Le produit des lignes de la Hongrie, ouvertes à l'exploitation à dater du 1er avril 1861, s'est élevé à	7,407,570 40	
Total pareil,		16,750,971 24
Par contre, les diminutions de recettes, qui portent à peu près exclusivement sur les transports militaires, s'élèvent, en totalité, à		563,975 00

De sorte qu'en définitive les recettes présentent, en 1861, par rapport à 1860, une augmentation de 16,187,995 31

Si vous examinez avec plus de détails les chiffres qui précèdent, vous reconnaîtrez que, sur la ligne la plus importante, celle de Vienne à Trieste, toutes les natures de transport ont leur part de développement ; mais tandis que l'augmentation par rapport à 1860 n'est que de 12 0/0 sur le service des voyageurs, elle atteint le chiffre de 22 0/0 sur les transports à petite vitesse.

Les apports de la ligne de Hongrie et le développement du mouvement commercial de Trieste sont les causes principales de cet accroissement.

Sur les lignes de la Vénétie, les recettes des voyageurs se sont accrues de 21 0/0, et celles des marchandises de 60 0/0. Ces résultats sont la conséquence de l'ouverture de la ligne de Nabresina-Casarsa, qui a créé un mouvement d'échanges considérables entre la Vénétie et les provinces les plus productives de l'empire.

La ligne d'Ofen à Kanizsa a été ouverte le 1er avril 1861, et dès ce moment la grande ligne Ofen-Kanizsa-Pragerhorf et l'embranchement de Uj-Szony-Stuhlweissemburg sont entrés dans le domaine de l'exploitation.

Les résultats de la période écoulée du 1er avril à la fin de 1861, ont dépassé nos prévisions.

La recette totale du groupe des lignes de Hongrie s'est élevée, pour les trois trimestres, à la somme de 7,407,570 fr. 40 c., ce qui, pour la longueur totale exploitée de 411 kilomètres, correspond à une recette annuelle kilométrique de 23,895 fr. 41 c. Mais si l'on tient compte de ce fait que l'embranchement de Uj-Szony à Stuhlweissemburg, dont la longueur est de 85 kilomètres, n'a réalisé qu'une recette de 462,916 fr. 48 c., correspondant au chiffre de 7,233 fr. 07 c. comme recette kilométrique annuelle, on voit que la grande ligne Pesth-Ofen à Pragerhof a réellement atteint, dès le début, un chiffre de recette kilométrique annuelle de 28,230 fr. 33 c.

Les conditions exceptionnelles faites en 1861 au commerce des céréales en Europe, par l'insuffisance de la récolte en France et en Angleterre, ont sans doute contribué à ce résultat ; mais on peut dire qu'elles n'ont fait que le rapprocher de quelques mois seulement. L'importance du rôle que la Hongrie est appelée à remplir dans l'alimentation générale de l'Europe est aujourd'hui manifeste ; l'exportation des bois prend un développement remarquable, et le trafic que nos lignes de Hongrie et de Croatie sont destinées à desservir s'ouvre sous les plus heureux auspices.

Nous insérons, suivant notre usage, à la suite de ce rapport, un état présentant, pour la ligne de Vienne à Trieste, un tableau comparé du mouvement, par nature de marchandises, pendant les deux exercices 1860 et 1861 ; et duquel il résulte que le tonnage transporté, qui avait été en 1860 de 876,972 tonnes, s'est élevé en 1861 à 1,211,000 tonnes.

Nous y joignons des tableaux du même genre pour l'année 1861, pour les lignes de Hongrie et de Vénétie. Ces tableaux résument la nature du mouvement commercial sur chacune des parties distinctes du réseau.

II. — *Dépenses.*

Les dépenses totales de l'exploitation s'élèvent à 24,596,806 francs, qui se divisent et se répartissent ainsi :

	Ligne de Trieste. fr.	0/0.	Lignes de la Hongrie (9 mois) fr.	0/0.
Dépenses générales,	426,297	3	91,684	3
Entretien,	2,808,738	21	394,440	15
Locomotion,	6,129,674	45	1,180,477	44
Trafic et mouvement	4,171,510	31	750,051	28
Totaux,	13,536,019	100	2,716,652	100

	Lignes du Tyrol. fr.	0/0.	Lignes de la Vénétie. fr.	0/0.
Dépenses générales,	147,399	7	293,914	8
Entretien,	415,885	28	736,369	20
Locomotion,	506,050	34	1,407,205	37
Trafic et mouvement,	453,894	31	1,321,122	35
Totaux,	1,482,287	100	3,758,610	100

	Lignes de la Lombardie. fr.	0/0.	Total général. fr.	0/0.
Dépenses générales,	237,784	8	1,157,078	5
Entretien,	634,278	20	4,989,710	20
Locomotion,	1,006,511	33	10,329,656	43
Trafic et mouvement,	1,225,330	39	7,921,907	32
Totaux,	3,104,833	100	24,598,351	100

La comparaison avec les dépenses de l'exercice 1860 donne les résultats suivants :

Ligne de Trieste et ses embranchements.

	1860. fr.		1861. fr.	
Services administratifs et dépenses générales,	426,708	»	426,297	»
Entretien,	2,810,842	»	2,808,738	»
Locomotion,	7,282,312	»	6,129,476	»
Trafic et mouvement,	3,911,767	»	4,171,510	»
Totaux,	14,431,630	»	13,536,019	»

	Augmentation. fr.	0/0.	Diminution. fr.	0/0.
Services administratifs et dépenses générales,	»	»	411	»
Entretien,	»	»	2,104	»
Locomotion,	»	»	1,152,868	16
Trafic et mouvement.	259,743	6	»	»
Totaux,			895,640	6

Lignes du Tyrol.

	1860. fr.		1861. fr.	
Services administratifs et dépenses générales,	160,930	»	167,399	»
Entretien,	560,553	»	514,685	»
Locomotion,	442,518	»	366,059	»
Trafic et mouvement,	459,670	»	453,894	»
Totaux,	1,523,671	»	1,482,237	»

	Augmentation. fr.	0/0.	Diminution. fr.	0/0.
Services administratifs et dépenses générales,	»	»	53,331	33
Entretien,	»	»	31,668	11
Locomotion,	63,841	14	»	»
Trafic et mouvement,	»	»	776	»
Totaux,			41,434	3

Lignes de la Vénétie.

	1860. fr.		1861. fr.	
Services administratifs et dépenses générales,	328,304	»	293,914	»
Entretien,	830,105	»	736,369	»
Locomotion,	1,139,821	»	1,007,205	»
Trafic et mouvement,	1,212,573	»	1,321,122	»
Totaux,	3,511,004	»	3,788,610	»

	Augmentation. fr.	0/0.	Diminution. fr.	0/0.
Services administratifs et dépenses générales,	»	»	34,390	10
Entretien,	»	»	93,737	11
Locomotion,	267,384	23	»	»
Trafic et mouvement,	108,549	9	»	»
Totaux,	247,606	7		

Lignes de la Lombardie.

	1860. fr.		1861. fr.	
Services administratifs et dépenses générales,	220,880	»	237,784	»
Entretien,	510,901	»	635,278	»
Locomotion,	821,503	»	1,006,441	»
Trafic et mouvement,	1,174,559	»	1,225,330	»
Totaux,	2,727,862	»	3,104,833	»

	Augmentation. fr.	0/0.	Diminution. fr.	0/0.
Services administratifs et dépenses générales,	17,175	8	»	»
Entretien,	124,377	24	»	»
Locomotion,	184,938	23	»	»
Trafic et mouvement,	50,881	4	»	»
Totaux,	377,371	14		

L'espoir annoncé dans notre dernier rapport de voir s'abaisser encore le chiffre proportionnel des frais d'exploitation s'est complétement vérifié.

Le rapport de la dépense à la recette brute sur la ligne de Vienne à Trieste qui, après avoir été de 53.4 0/0 en 1859, s'était abaissé, en 1860, à 44.4 0/0, est descendu, en 1861, au chiffre de 35.7 0/0.

L'économie réalisée d'une année à l'autre sur cette ligne a donc été de 9 0/0.

Elle a été, de 1860 à 1861 :

Sur les lignes de la Vénétie, de	9 0/0
— de la Lombardie, de	1.1 0/0
— du Tyrol, de	7 0/0

En résumé, sur l'ensemble des lignes, le rapport de la dépense à la recette, qui s'élevait, en 1860, à 47 0/0
Est descendu, en 1861, à 38.7 0/0

Différence en faveur de 1861, 8.3 0/0

XII. — *Produit net.*

D'après ce qui précède, le chiffre du produit net de 1861 est, déduction faite des recettes de la Hongrie, de 34,227,278 23
Il était, en 1860, de 25,133,764 65

Augmentation, 9,093,513 58

Le tableau suivant présente la comparaison des produits nets en 1860 et 1861.

	1860.	1861.	Augment.
Ligne de Trieste et embranchements,	18,076,115	24,333,143	6,230,028
Lignes de la Vénétie,	3,243,834	5,244,102	2,000,218
Lignes de la Lombardie,	2,831,160	3,379,944	548,175
Lignes du Tyrol,	983,097	1,270,089	286,092
Totaux,	25,133,765	34,227,278	9,093,513

XIII. — *Sections en exploitation sur les lignes en construction.*

1° Lignes de Hongrie.

L'ouverture complète des lignes de Hongrie n'ayant eu lieu qu'à partir du 1er avril 1861, les produits de l'exploitation de la section de Kanizsa à Pragerhof et de la section de Stuhlweissenburg à Uj-Szonj (Comoru), ont continué, aux termes de l'acte de concession, à être portés au compte Construction, jusqu'au 1er avril 1861.

Les produits de ces deux sections se sont élevés, pendant le premier trimestre 1861, à 365,365 97
Les dépenses ont été de 221,092 72

Reste pour le produit net, 144,273 25

2° Réseau de l'Italie centrale.

La section de Plaisance à Bologne a donné, pour l'exercice 1861, les résultats suivants :

Voyageurs,	2,217,456 00
Transports à grande vitesse,	360,221 07
Transports à petite vitesse,	1,082,656 44
Total,	3,660,333 51
Les dépenses de l'exploitation ont été de	1,833,138 30
Reste pour le produit net,	2,127,195 21

Aux termes du cahier des charges, l'État garantit sur cette section, pendant l'exploitation partielle, 14,000 francs par kilomètre, soit, pour l'exercice 1861, 2,058,000 »
en sorte que la garantie se trouve couverte par les produits de la ligne.

Les produits nets des lignes en construction ont été portés au compte Capital d'établissement, en déduction des intérêts supportés par ce compte.

CHAPITRE IV.

Liquidation de l'exercice 1861.

XIV.

Le produit net de l'exploitation est, d'après ce qui précède, de 38,918,205 32
A déduire le solde du compte exercice clos, 178,162 65

Reste 38,740,042 67
Le produit des placements de fonds s'élève à 1,707,385 60

Total des sommes disponibles, 40,447,428 27
Les charges afférentes à l'exercice sont les suivantes :

Intérêts et amortissements des emprunts,	11,301,077 50
D'où à déduire :	
1° Les produits des sections exploitées sur les lignes en construction,	2,271,469 15
2° Le complément des intérêts des fonds engagés dans les lignes en construction,	4,336,607 15
	6,608,076 30
Reste à porter au compte de l'exploitation,	4,753,001 20
Frais généraux et impôts divers,	1,213,744 93
	5,966,786 13
Reste disponible,	34,480,692 14

D'où il faut déduire les intérêts à 5 0/0 de 750,000 actions, lesdits intérêts calculés pour toute l'année sur les cinq premiers versements, pour huit mois sur le sixième versement, et pour deux mois sur le septième versement, soit par action 19 fr. 58 c., ci, 14,685,000 »

Reste pour le bénéfice net, 19,795,692

A prélever pour la réserve et pour attributions diverses, conformément aux articles 43 et 52 des statuts, 1,979,569 21

Reste disponible, 17,816,122 93

Soit 23 fr. 75 c. par action qui, s'ils étaient distribués en entier et ajoutés aux 19 fr. 58 c. d'intérêts comptés ci-dessus, représenteraient, pour l'exercice, un dividende de 43 fr. 33 c.

Mais les motifs qui ont décidé les assemblées générales des années précédentes à approuver les propositions que nous leur avons présentées en faveur d'une large réserve subsistent toujours, et nous ne croyons pas que le moment soit encore venu de nous écarter des règles de sage prévoyance qui nous ont dirigés jusqu'à ce jour.

Nous vous proposons donc de fixer le dividende de l'exercice à 40 francs par action, y compris l'à-compte de 18 francs déjà distribué, ce qui, eu égard au chiffre moyen du capital engagé en 1861 (391 fr. 66 c.), représente un peu plus de 10 0/0 de ce capital.

Si vous adoptez cette disposition, il y aura lieu de déduire du chiffre établi ci-dessus, soit 17,816,122 93
la somme nécessaire pour représenter le complément du divende, c'est-à-dire 20 fr. 42 c. par action, soit en totalité 15,315,000 »

Ce qui laissera une somme disponible de 2,501,122 93
à porter au compte profits et pertes de l'exercice 1862, en sorte que le chiffre de la réserve spéciale prise sur les dividendes, qui était au 31 décembre 1860, de 6,909,549 99

se trouvera porté à la somme de 9,410,672 92

L'à-compte déjà distribué sur les actions étant de 18 francs et le dividende étant fixé à 40 francs, il restera à distribuer 22 francs par action, qui seront payés à partir du 15 mai.

RÉSUMÉ ET CONCLUSION.

Il résulte de l'exposé qui vient de vous être présenté que la grande œuvre que nous avons entreprise marche régulièrement et rapidement vers sa conclusion. Sur les 3,052 kilomètres qui composent notre réseau, les lignes en exploitation représentaient :

Au 1er mai 1860,	1,473	kilomètres.
Au 1er mai 1861,	2,014	—
Au 1er janvier 1862,	2,117	—
Les lignes ouvertes ou à ouvrir en 1862, comprennent ensemble	293	—
La longueur du réseau exploité sera donc au 1er janvier prochain, de	2,410	—
et au 1er janvier suivant, de plus de	2,700	—

en sorte que la portion inachevée sera à peine du cinquième de la longueur totale, au 1er janvier 1863, et du dixième, à la fin de l'année prochaine. Ajoutons que plus nous avançons, et plus se confirme pour nous l'assurance que nos dépenses d'établissement resteront dans les limites de nos évaluations primitives.

Ainsi, malgré les circonstances difficiles qu'elle a rencontrées à ses débuts, la réalisation de notre entreprise se poursuit sans retard et sans mécompte, et nous pou-

vons, dès aujourd'hui, envisager comme prochain le terme de nos efforts.

Les progrès de l'exploitation ont réalisé et dépassé les prévisions de notre dernier rapport, et cependant, il faut bien le reconnaître, il s'en faut encore beaucoup que la situation politique des contrées que dessert notre réseau permette à notre trafic de prendre tout l'essor qu'on peut en attendre. D'ailleurs les lignes de Hongrie qui doivent jouer un grand rôle dans l'amélioration de nos produits, viennent à peine d'être livrées à la circulation, et la ligne de Croatie, dont l'influence ne sera pas moins favorable, n'est pas encore achevée. Les ressources immenses que la Hongrie et l'Autriche offrent à l'exportation sont à peine entamées, et personne assurément n'oserait aujourd'hui poser une limite au développement commercial et industriel que peut atteindre ce grand empire, sous l'influence de la paix et d'une sage liberté. Une des principales entraves que rencontre en ce moment le développement du commerce de l'Autriche, résulte de l'insuffisance du port et de la gare de Trieste. Une négociation a été engagée avec le gouvernement pour faire concorder ses efforts et ceux de la Compagnie, afin de résoudre cette grave difficulté. Nous espérons qu'elle arrivera bientôt à une conclusion favorable, et, dans ce cas, nous nous empresserons de soumettre à votre ratification la convention qui en sera le résultat.

En ce qui concerne les parties de notre réseau situées en Vénétie et en Lombardie, les progrès du trafic sont moins satisfaisants, ce qu'il faut attribuer à deux causes différentes, savoir : en premier lieu, aux difficultés qu'entraîne la communication entre les deux sections de ce réseau, et ensuite au développement insuffisant des chemins de fer en Italie.

Heureusement le gouvernement italien s'occupe très-sérieusement et très-activement de compléter ce réseau, et, si les négociations qui se poursuivent dans ce but viennent à conclusion, nous serons probablement amenés à vous convoquer très-prochainement en assemblée extraordinaire, à l'effet de soumettre à votre approbation les mesures qui, dans l'intérêt de notre Compagnie, pourraient résulter des combinaisons adoptées par le gouvernement pour assurer le prompt achèvement des principales lignes d'Italie.

Le produit net de l'exercice 1861 nous a permis de distribuer pour cet exercice, comme pour les précédents, un dividende de plus de 10 0/0 du capital versé, tout en portant à la réserve une somme importante. Il n'est pas inutile de rappeler que les sommes portées à la réserve à divers titres représentent un chiffre très-considérable, savoir :

Réserve statutaire,	3,400,000
Réserve extraordinaire,	9,400,000
Profits du compte agio (après compensation des pertes faites sur les premiers versements),	9,200,000
Total des sommes en réserve.	22,000,000

Nous aborderons donc l'exercice 1862 avec des réserves assez puissantes pour faire face à tous les événements.

Ajoutons, et c'est un point important, que le change s'est sensiblement amélioré, et que les efforts du gouvernement pour relever la situation financière et monétaire de l'Autriche promettent une solution, sinon très-prochaine, au moins très-probable des difficultés qui résultent pour nous de l'état des choses actuel.

Avec des réserves si prudemment et si largement amassées, avec des recettes croissantes et un réseau qui s'achève, nous pouvons envisager l'avenir avec confiance et attendre du temps et du progrès naturel des choses, un succès que rien ne saurait désormais compromettre.

Mais en nous félicitant de ces résultats, il nous est impossible de ne pas reporter notre pensée et la vôtre sur la perte de l'homme qui a tant contribué à les réaliser et à qui nous devons en grande partie d'avoir traversé, sans graves conséquences, la période redoutable qui a suivi de si près la formation de notre Société.

Le Conseil d'administration, qui a pu apprécier les qualités de M. de Lapeyrière et le dévouement qu'il apportait dans l'accomplissement des fonctions si importantes et si difficiles qui lui étaient confiées, se fait un devoir (et c'est pour lui une triste satisfaction), de rendre ici hautement justice à tout ce qu'il a fait pour notre Société, et d'exprimer publiquement les regrets unanimes qu'a inspirés à tous ses membres sa perte si imprévue et si prématurée.

COMPAGNIE
DES
CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE
PAR LA VALLÉE DU RHONE ET LE SIMPLON.

RAPPORT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale extraordinaire du 10 mai 1862

A MESSIEURS LES ACTIONNAIRES DE LA LIGNE D'ITALIE.

Convention de Berne.

Messieurs,

La réunion de ce jour est le résultat d'une transaction sur laquelle vous êtes appelés à décider, comme pouvoir souverain de notre Société.

Nos délégués ont conclu, le 9 février, à Berne, avec M. le président du Conseil d'État du Valais, et sous l'autorité du conseil fédéral, la convention qui règle les conditions de cette transaction, et votre Conseil d'administration s'y est associé en la ratifiant.

Vous pourrez apprécier cet acte par les effets qu'il a déjà produits, et, pour cela, il vous suffira d'interroger les faits.

Situation au moment de la dernière assemblée.

Quelle était la situation de la Compagnie au moment de votre dernière assemblée générale ?

Vous vous la rappelez, Messieurs, nous ne l'avions pas faite, mais nous devions la subir. Vous savez combien elle était tourmentée et menacée ; quels périls la dominaient, et comment, ici même, nous faisions appel à votre concours qui ne nous a jamais fait défaut pour surmonter des obstacles qui pouvaient arrêter la marche de la Société.

Exposé des faits.

En Italie, le ministre des travaux publics nous demandait par acte extrajudiciaire, des études et des travaux immédiats, sous peine de la saisie de nos concessions au delà des Alpes.

Dans le Valais, nous étions sous le coup d'un séquestre qui nous enlevait l'administration de notre chemin, et à la veille d'une déchéance qui nous empêchait de le continuer.

En France, nous voyions la réserve de l'Administration à notre égard succéder à sa bienveillance, et les perspectives encourageantes faire place à un état de choses qui éveillait trop justement notre inquiète sollicitude pour nos intérêts.

Que pouvaient vos mandataires en face de ces dangers ?

En Italie, on leur enlevait les plans qu'ils avaient à produire pour sauver votre cautionnement et votre concession.

En Valais, on trompait le gouvernement avec des documents controuvés et altérés.

En France, on employait toutes les formes et tous les moyens de publicité pour attaquer votre Conseil et faire peser sur lui d'odieuses accusations, dans un langage que nous ne voulons pas reproduire ici, pour ne pas abaisser le niveau auquel notre parole doit se maintenir devant vous.

Ne sont-ce pas là, Messieurs, comme nous vous le disions au mois de septembre dernier, les circonstances douloureuses où nous nous trouvions placés et dont la gravité ne nous était pas même complétement connue alors ?

Avons-nous pu en dégager la Société, et faire sortir son salut des éléments mêmes qui devaient préparer sa ruine ?

C'est vous, Messieurs, qui êtes appelés à en juger et à prononcer.

Exposé des faits.

En Italie, les nouveaux agents de votre Compagnie ont, avec un zèle et un dévouement que nous nous plaisons à constater, accompli la tâche difficile de faire en moins d'un mois 28 kilomètres d'études, et, au 12 décembre 1861, jour indiqué par le gouvernement italien, qui n'avait pas cru devoir nous accorder un délai quelconque, malgré les événements dont il nous savait victimes, nos plans étaient déposés à Turin, au ministère, et, le 7 janvier suivant, ils recevaient l'approbation du département des Travaux publics.

L'étude d'un nouveau tracé a été faite sur la rive gauche de la Toce, que nos ingénieurs croient préférable dans certaines parties de son parcours. Entre Domo et Piédimulera, les travaux sont fort avancés et on les poursuit activement.

Les ordres sont donnés et les fonds prêts pour l'acquisition des terrains nécessaires à la gare de Domo d'Ossola, dont les plans viennent d'être terminés.

Enfin, un chantier a été établi à Ornovasso, seconde section de notre chemin dans l'Ossola, et un crédit important lui a été ouvert.

En Valais, nous avons laissé faire au temps et attendu, confiants dans l'équité du gouvernement, le jour où la lumière se serait faite sur les hommes et sur les choses, et où le spectacle de nos travaux sérieusement entrepris et activement poursuivis au dehors, lui montrerait que nous n'avions qu'une pensée et qu'un but : achever la grande voie ferrée dont le premier tronçon, concédé par lui même, restait entre ses mains pour nous revenir, tôt ou tard, nous l'espérions, dans des conditions plus favorables.

Ces conditions nouvelles sont au nombre des principales stipulations de la convention conclue à Berne. Nous croyons que vous les apprécierez comme nous, et que vous y trouverez une garantie pour l'avenir de la Société.

En France, où sans doute on nous attendait à l'œuvre, nous avons organisé d'abord un service technique peu nombreux, mais solide et agissant ; nous avons dû recommencer encore, et pour les mêmes causes, les études de notre tracé ; elles ont été faites avec toute la célérité et le soin désirables, et achevées dans des conditions qui nous permettent de les déposer aujourd'hui.

L'administration nous a tenu compte de ces efforts, son bienveillant appui est venu les seconder, et les meilleurs rapports se sont établis entre nos ingénieurs et les autorités locales.

A Genève, où nous avons notre siége social, un établissement commercial important et un service actif de bateaux à vapeur, de remorqueurs, de barques et de gabarres, nous avons amélioré et développé notre exploitation, au point d'équilibrer ses dépenses avec ses recettes, malgré la solution de continuité de nos moyens de transport, et nous croyons y avoir préparé les éléments d'un trafic considérable pour nos bateaux et pour le chemin de fer qui nous est rendu.

En même temps, Messieurs, nous obtenions du gouvernement de cette république deux arrêtés : le premier contenant l'homologation de nos statuts, et le deuxième consacrant officiellement le domicile de notre Compagnie à Genève.

Proposition relative à l'élection de domicile.

Les procès que nous avons dû soutenir nous ont montré de quelle importance est pour la Compagnie cette question de son domicile, et nous aurons à soumettre à votre approbation un article qui la règlera d'une manière définitive dans nos statuts modifiés.

Proposition relative à la concession de l'embranchement d'un chemin de fer de Genève à Moillesulaz.

Nous avons suivi auprès du même gouvernement, et nous suivons encore des négociations tendant à obtenir, avec une garantie d'intérêt, la concession d'un embranchement de chemin de fer de 9 kilomètres, ayant son point de départ à Genève et venant se relier à la ligne de la Savoie que nous espérons nous voir rendre avec le bénéfice de l'application des conditions de la loi de 1862.

Cet embranchement créerait une nouvelle tête de ligne à notre réseau sur un point qui est déjà le centre d'un grand mouvement de voyageurs et de marchandises, et qui s'accroîtrait rapidement suivant la loi de transformation qui se produit dans toutes les contrées desservies par des voies de fer.

Les avant-projets, les plans et les devis estimatifs en ont été faits et déposés à Genève.

Procès.

Pendant que nous activions autant qu'il nous était donné de le faire, l'organisation de notre personnel, les études et les travaux de notre tracé sur tous les points principaux, il nous fallait soutenir des luttes incessantes pour maintenir vos droits attaqués devant les tribunaux, en France comme à l'étranger, et à tous les degrés de juridiction.

Partout votre cause, quelles qu'aient été les attaques persistantes de nos adversaires et leurs habiletés de procédure, partout où elle a pu être défendue, votre cause a triomphé.

C'est ainsi que nous avions répondu aux accusations dont nous étions l'objet, et dans lesquelles on a été jusqu'à nous reprocher la suspension des travaux.

Suspension des travaux.

Pour répondre à ce reproche, il suffirait d'ouvrir le registre de nos délibérations : on y verrait que, dès le 26 mai 1860, le Conseil approuvait le plan général proposé par l'ingénieur en chef, et ordonnait que, dans la campagne de 1861, trois sections seraient entreprises : l'une dans

le Valais, l'autre dans l'Ossola et la troisième dans le Chablais, formant ensemble 54 kilomètres, et évaluées à 13,550,000 francs.

Le 28 juin 1861, il déléguait un de ses membres à Turin pour y remettre au gouvernement les plans définitifs de la voie ferrée dans le Chablais et l'Ossola, versait dans la caisse du Trésor 1,500,000 francs et sollicitait l'autorisation de commencer immédiatement les travaux.

Le 15 août, ordre était donné d'acheter les terrains dans l'Ossola et de passer un marché pour l'exécution de la section de Domo à Piedimulera.

Pour le Chablais, le 28 août, un administrateur délégué avait mission d'adjuger, avec le concours et sur le rapport de l'ingénieur en chef, les travaux à exécuter de Saint-Gingolph à Evian.

Le 1er septembre, douze entrepreneurs étaient accourus à Thonon pour soumissionner les travaux.

Nous croyons être généreux en nous arrêtant ici et en ne cherchant pas quelle a pu être la cause de cette suspension; on arriverait bien vite à se demander si ce n'est pas du côté même où se formule cette étrange accusation de ne pas avoir travaillé, qu'est venu l'obstacle à tout travail.

Quant aux autres assertions erronées que nous avons laissées s'accumuler sans réfutation, le temps et les événements en ont déjà fait ou en feront promptement justice.

A ce rapide exposé nous voudrions pouvoir joindre le compte rendu de nos derniers exercices.

Vous comprendrez, Messieurs, que dans les circonstances où s'est trouvé placé votre Conseil, lorsque toute la partie exploitée de votre chemin de fer était dans des mains étrangères à son administration, il y a eu impossibilité complète à se procurer les documents nécessaires pour établir des comptes que nous pensions soumettre à votre approbation : leur examen exigera beaucoup de soin, et sûrement un assez long temps.

Proposition relative au changement des périodes de l'exercice financier.

L'assemblée générale ordinaire, dont les statuts fixent la réunion au mois de juin, ne pourra donc pas avoir lieu à cette époque. Nous pensons qu'on pourrait profiter de la situation que ces circonstances font à notre Compagnie pour établir une modification fort désirable dans les périodes de notre année financière, telles qu'elles ont été établies jusqu'à ce jour.

Aujourd'hui, nos exercices commencent le 1er juin et finissent au 31 mai; il en résulte que pour vous présenter toute la comptabilité de l'année écoulée, on doit retarder périodiquement l'époque de vos réunions statutaires.

On remédie à ce grave inconvénient en adoptant, à l'exemple de toutes les Compagnies de chemins de fer, le cadre de l'année du 1er janvier au 31 décembre pour notre exercice financier; alors votre assemblée peut avoir lieu régulièrement tous les ans, à l'époque où se tiennent celles de la plupart des administrations importantes du pays, au mois de mars ou au mois d'avril, ce qui reporterait à onze mois la prochaine assemblée générale.

Une proposition va vous être soumise à cet effet.

En vous exposant, Messieurs, ces propositions nouvelles, nous sommes naturellement amenés à vous parler de quelques-unes de celles que vous aviez votées dans votre dernière assemblée.

Deux d'entre elles se rapportaient à des questions qui avaient surtout troublé et divisé les esprits.

Remplacement du comité de direction par un directeur général.

La première, relative au comité de direction, va recevoir la solution que l'expérience a consacrée après avoir condamné l'institution d'un second pouvoir délibérant.

Comme vous l'avez demandé, un directeur général, en dehors et sous l'autorité du Conseil, centralisera les services et leur imprimera ce mouvement d'ensemble, cette impulsion unitaire qui sont indispensables pour la bonne et prompte gestion des affaires.

Le directeur, nous l'eussions déjà nommé, conformément à votre décision, si les circonstances l'eussent permis. Mais un directeur remplissant les conditions que nous nommes en droit d'attendre pour de telles fonctions eût-il pu les accepter alors? Vous ne le pensez pas. Aujourd'hui nous sommes en mesure de vous assurer que nous pouvons le choisir, et que ce choix sera fait dans un bref délai.

Grâce à l'heureuse transaction de Berne, à laquelle nous devons de rentrer dans l'exploitation complète de notre chemin, le nouveau pouvoir exécutif trouvera une importante administration à diriger, mais il la trouvera plus facile et dégagée des obstacles nombreux qui l'ont souvent embarrassée.

Actions non libérées.

La seconde question qui a soulevé tant de débats et dont ont retenti les tribunaux, celle des actions non libérées, n'a pu être décidée dans le sens que nous indiquait l'une des résolutions de votre dernière assemblée. Un arrêté du pouvoir souverain de la Confédération helvétique nous a enjoint de surseoir à toute mesure ayant pour but la vente ou l'exécution des titres en retard de leurs versements.

Nous croyons que la convention de Berne, tout en sauvegardant complétement vos droits et vos intérêts, a résolu cette question de la façon la plus favorable pour les porteurs mêmes de ces titres.

Elle décide qu'un versement de 50 francs par action sera appelé chaque fois que la Compagnie aura dépensé en achats de terrain, de matériel ou en constructions, une somme de 2 millions de francs.

Ce mode de libération, qui ne nous cause pas le moindre dommage, enlèverait aux actionnaires retardataires tout prétexte à récrimination le jour où, faute par eux d'en avoir rempli les obligations, ils tomberaient sous le coup d'une expropriation. En effet, le paiement qu'on leur demande vient solder une dépense à peu près égale faite pour le compte de la Compagnie, et dont le premier résultat est de fortifier son crédit.

Proposition relative à l'approbation de la convention.

Ils ont le bénéfice du nouvel état de choses, qui va permettre de reprendre et de poursuivre partout les travaux. Ils profitent enfin de tous les avantages de la convention que nous allons avoir l'honneur de soumettre à votre approbation, et que vous ratifierez, nous l'espérons, parce qu'elle est à la fois, comme nous l'avons démontré, la garantie du présent et la sauvegarde de l'avenir.

Dès lors, Messieurs, nous entrons dans une ère plus calme qui fera promptement oublier les agitations que nous venons de subir.

Le moment actuel doit marquer la séparation entre un passé tourmenté et un avenir réparateur.

Il faut que déjà même, de l'état présent de votre Société, il ressorte quelque chose qui inspire et commande la confiance, car nous la voyons se manifester depuis quelque temps de divers côtés, et l'amélioration constante de celles de nos valeurs qui sont officiellement cotées en est un heureux symptôme.

Cela est dû, nous n'en doutons pas, en grande partie, au rétablissement de nos bons rapports avec le gouvernement valaisan, rapports dont l'interruption si regrettable pouvait entraîner des conséquences dont se préoccupaient tous nos cointéressés.

Aujourd'hui ils vont être convaincus, comme nous le sommes nous-mêmes, que la Compagnie peut compter sur le concours efficace de ce gouvernement.

Au lieu de la déchéance qu'elle pouvait encourir le 27 octobre dernier, et que nous n'avions aucun moyen de conjurer pour les deux sections de Saint-Gingolph-Bouveret et Sion-Simplon, elle obtient par la convention de Berne de pouvoir terminer la ligne dans les délais suivants :

1° La section de Sion à Louesche, au 1er juin 1864.
2° La section de Louesche à Viége, au 1er juin 1867.
3° La section de Viége à Brigg, au 1er juin 1868.

Ce sont là, Messieurs, des modifications avantageuses aux stipulations des actes de nos concessions, d'utiles délais accordés à la construction de notre chemin, de grandes facilités pour l'exécution de l'ensemble de nos travaux.

Avenir de la Compagnie.

A côté de ces questions d'organisation apparaissent celles des relations commerciales et industrielles que nous sommes appelés à desservir et à développer; il y a là une sérieuse raison de crédit, et l'avenir de notre Compagnie y trouve de brillantes perspectives. De tous les côtés et en dehors de nous-mêmes, l'attention du public et des hommes spéciaux se porte sur cet avenir; on songe à la transformation que produira au nord et au sud des Alpes le premier chemin de fer qui les traversera, et le sentiment général est en faveur du nôtre; il accorde la priorité au Simplon. Ce que produira cette voie nouvelle ouverte au commerce et à l'industrie, entraînant et déplaçant un tel mouvement d'hommes et d'affaires, nul ne peut évidemment l'apprécier; et, en ce qui nous concerne, l'exploitation isolée d'une section de notre chemin ne saurait faire comprendre ce qu'il doit produire lorsqu'il sera entièrement terminé.

Quand on pourra aller en chemin de fer, sans solution de continuité, de Paris à Milan, et développer ainsi par la facilité et la rapidité des communications, l'échange des productions de ces fertiles contrées, qui peut prévoir quelle circulation résultera de ce double courant commercial, trouvant tout à coup un débouché où jusqu'alors il avait rencontré deux impasses?

Nous ne voulons ni faire naître des illusions ni établir des comparaisons, mais nous croyons devoir appeler votre attention sur un fait que vient de signaler le rapport de l'une de nos grandes Compagnies de chemins de fer. Il vous prouvera ce qu'un tronçon isolé et de l'avenir duquel on désespère, peut produire lorsqu'il se soude à une grande ligne non interrompue qui aboutit à deux centres importants.

Une section du chemin de fer de Paris à Marseille, avant de faire partie de la magnifique voie ferrée qui unit ces deux villes, a trompé l'espoir de ses premiers actionnaires, et la Compagnie qui l'avait entreprise est tombée en liquidation. Aujourd'hui cette même section, dans ses nouvelles conditions d'exploitation, ne peut suffire au mouvement de sa circulation, et on parle déjà de quatre voies pour desservir une région qui n'en pouvait alimenter une seule.

Pour nous, dans les conditions incomplètes où nous nous trouvons, nous verrons s'accroître de plus en plus, comme cela a eu lieu jusqu'à ce jour, la progression croissante du mouvement des voyageurs et du trafic des marchandises; favorisées et excitées par l'écoulement facile et rapide de leurs produits, les industries locales se multiplieront au grand avantage du chemin lui-même, car telle est la loi de ces communications internationales, qu'en faisant naître la prospérité autour d'elles, elles sont les premières à en recueillir les bénéfices.

Mais cette situation, lors même qu'en se développant elle alimenterait facilement ces routes, ne répondrait point au but que nous nous sommes proposé. Même avec vos chemins de fer terminés jusqu'à Brigg, au nord des Alpes, et jusqu'à Domo d'Ossola au sud se reliant aux grandes lignes de France et d'Italie, et vous donnant un prix rémunérateur, l'œuvre n'est point achevée. Tant que des deux côtés des Alpes la marche est entravée, il faut que l'obstacle disparaisse quel qu'il puisse être : ce n'est point pour s'arrêter au pied d'une muraille de granit que de toutes les directions la vapeur fait arriver là ses locomotives.

Passage des Alpes par le Simplon.

Nous voici en face de cette grande question, la traversée des Alpes par un chemin de fer.

Cette question a fait un grand pas, Messieurs, depuis le jour où elle a été traitée pour la première fois dans nos assemblées générales.

Aujourd'hui, la supériorité de ce passage est admise, et voici ce qu'écrit à ce sujet un homme dont la compétence ne sera mise en doute par personne, M. l'ingénieur Flachat.

« Dans l'esprit de tous ceux qui ont examiné le passage du Simplon et qui l'ont comparé avec les autres, soit que ses faits généraux les eussent guidés, soit que la connaissance des conditions à remplir les eussent éclairés, toujours est-il qu'une conviction profonde et unanime existait en faveur du Simplon au point de vue de ses conditions naturelles.

« Que l'exploitation du passage dût être faite sur la route actuelle par un service de relais fortement organisé, ou que le col dût être accédé par un chemin de fer à rampes de 35 mètres et franchi par un souterrain, les deux solutions étaient plus faciles et moins dispendieuses dans l'opinion des partisans du Simplon que des solutions semblables appliquées aux passages du mont Cénis et du Saint-Gothard.

» Cette appréciation était juste; nul doute n'est admissible sur ce point. »

Voilà ce que constate M. Eugène Flachat avec l'indiscutable autorité de la science, de l'expérience, et il ajoute :

« Dans la comparaison du passage des Alpes suisses par un chemin de fer, la part des facilités apportées par la nature pèse sans contre-poids.

» Aujourd'hui les sympathies du gouvernement français sont acquises au prolongement du chemin de fer de Lyon à Genève sur Saint-Gingolph, à travers le Chablais. Celles d'Italie sont acquises au prolongement du chemin de fer d'Arona à Iselle. Les deux nations ont un égal intérêt à résoudre d'une manière favorable les difficultés du passage du Simplon. »

En entendant le jugement éclairé d'un tel homme, n'avons-nous pas le droit de répéter que cette question a fait un grand pas?

L'ouvrage même de M. Flachat a pour but de prouver que le Simplon peut être franchi par un chemin de fer à ciel ouvert et que les produits de ce chemin, dans conditions, doivent suffire à rémunérer le capital nécessaire à sa construction.

Pour nous, qui depuis si longtemps déjà étu

tracé, connaissons les ressources qu'il offre et cherchons avec ardeur la meilleure solution de cette question, le passage des Alpes par notre chemin, nous voulons, et, dans l'état actuel de la science, nous sommes certains que ce résultat peut être obtenu, nous voulons une route facile, rapide, qui permette à la locomotive venant du Nord ou du Sud de franchir sans suspendre, sans ralentir sa marche, la montagne qui se dresse aujourd'hui devant elle.

Dès lors, Messieurs, votre chemin est bien la ligne centrale du midi de l'Europe vers laquelle rayonnent de France, de Suisse, d'Allemagne, les principales voies ferrées ouvertes au commerce et à l'industrie de l'Occident ; c'est vous qui transporterez leurs produits au delà des Alpes, et qui leur apporterez en retour toutes les richesses agricoles et industrielles du pays ; et vous avez le transit de toute l'Italie, car la voie ferrée qui traversera la Péninsule viendra s'unir à votre réseau aussi bien que les chemins lombard-vénitiens et piémontais.

Démission du Conseil.

C'est là l'avenir, Messieurs, c'est-à-dire l'espérance, mais l'espérance fondée sur des bases positives ; il nous faut revenir au présent, c'est-à-dire aux voies et aux moyens qui doivent préparer et amener cet état si désirable, et qui peut être si prochain.

Nous croyons avoir conduit les choses au point précis qui doit permettre d'accomplir régulièrement l'œuvre entreprise.

Quels seront les artisans de cette œuvre ? c'est vous qui allez le décider, Messieurs.

Quant à nous, forts du concours que vous nous aviez donné avec une si entière confiance dans votre dernière assemblée générale, en approuvant la marche suivie par le Conseil, nous avons accompli, nous le croyons, la tâche que nous nous étions imposée : celle de sauver la chose sociale.

En ce moment, nous pouvons résigner le mandat que nous avons reçu de vous et de vos statuts ; il est rempli.

En vue de l'importance des résultats à obtenir pour la Compagnie, nous eussions volontiers accepté un sacrifice qu'on eût cru devoir nous imposer ; mais, dans notre pensée, ce n'en est pas un de venir vous soumettre nos actes et de retremper nos forces dans un vote et dans une réélection, si notre conduite reçoit votre approbation.

Les soussignés ont l'honneur de remettre leurs démissions entre vos mains.

Pour M. E. CHEVALIER, en mission,

DE JOGUET. P. BLACQUE.

W. AUSTIN, comte DE LA GUÉRONNIÈRE, DE BOURMONT.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Après la lecture du rapport qui précède, les diverses propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix et adoptées par l'assemblée générale.

1re RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE.

Sur la proposition du Conseil d'administration,

L'assemblée générale approuve et ratifie la convention passée à Berne, le 9 février dernier, sous la présidence de M. Pioda, chef du département de l'intérieur, et de M. Dubs, chef du département de justice et de police de la Confédération suisse, entre M. Allet, président du conseil d'État du canton du Valais, et MM. de Joguet et Paul Blacque, membres délégués du Conseil d'administration de la Compagnie.

2e RÉSOLUTION.

Modifications aux statuts.

Sur la proposition du Conseil d'administration, conformément aux résolutions déjà prises dans l'assemblée générale du 28 septembre 1861,

Vu l'article 2 de la convention du 9 février dernier, précédemment ratifiée,

L'assemblée générale arrête que les modifications suivantes seront apportées aux statuts :

1° L'article 2, au lieu de commencer par ces mots : « à défaut de versements aux époques déterminées, » commencera ainsi qu'il suit :

« Il est accordé aux porteurs d'actions non libérées terme pour libérer leurs titres par versements de 50 fr. par action chaque fois que la Compagnie aura dépensé en achats de terrains, de matériel ou en construction, une somme de 2 millions de francs.

» Cette dépense sera constatée par des états dressés par les ingénieurs de la Compagnie, et reconnue par les agents du contrôle des gouvernements où ces travaux et dépenses auront été faits.

» Entre chaque versement, il devra s'écouler un intervalle de quatre mois au moins.

» Ces paiements successifs auront lieu dans le mois qui suivra la constatation de la dépense, et devront se réitérer jusqu'à entière libération. »

(Ces dispositions sont transitoires ; la suite comme à l'article 2 des statuts.)

2° L'article 14 des statuts est remplacé ainsi qu'il suit :

« Le Conseil d'administration sera, pendant la durée des travaux, composé de neuf à quinze membres ; trois au moins devront être Suisses et deux d'entre eux seront désignés par le gouvernement du Valais ; les autres membres seront, sans distinction de nationalités, nommés par l'assemblée générale, sauf, pour ces derniers, les conventions intervenues avec le gouvernement des autres pays qui ont accordé ou accorderont des concessions. »

3° L'article 17, § 2, sera ainsi modifié :

Au lieu de : « Dans le cas où un membre dissident, » il sera dit : « Dans le cas où trois membres dissidents. »

4° Les art. 21, 22, 23, 24 et 25 des statuts relatifs au Comité de direction sont supprimés.

Le Comité de direction sera remplacé par un directeur général nommé par le Conseil d'administration, qui aura à définir les droits et les attributions de ce fonctionnaire par un arrêté soumis à l'approbation de l'assemblée générale.

Les fonctions d'administrateur seront incompatibles avec celle de directeur général, lequel devra d'ailleurs être ingénieur.

5° L'art. 47, § 3, est ainsi modifié :

« Tout actionnaire, en cas de contestation, doit faire élection de domicile à Genève, et toute notification ou assignation sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de sa demeure réelle.

» A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires, à Genève, au siége social.

» Le domicile élu formellement ou implicitement, comme il vient d'être dit, entraîne attribution de juridiction aux tribunaux compétents de Genève. »

3e RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE.

Sur la proposition du Conseil d'administration,

L'assemblée générale arrête que l'exercice financier, ouvert jusqu'à présent le 1er juin, et fermé le 31 mai, commencera, à partir de la présente année 1862, le 1er janvier, et sera clos le 31 décembre de chaque année.

4e RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE.

Sur la proposition du Conseil d'administration,

L'assemblée générale approuve les négociations entamées entre le Conseil d'État du canton de Genève et la Compagnie, relativement à l'embranchement Genève-Mollesulaz (Annemasse), et autorise le Conseil d'administration à poursuivre ces négociations.

Élection des membres composant le nouveau Conseil.

Après l'adoption des propositions qui précèdent, on passe au scrutin secret pour la nomination de huit membres du Conseil d'administration. — Sont élus successivement :

MM. de Joguet (Max) ; P. Blacque ; E. Chevalier ; comte de la Guéronnière ; W. Austin ; Courpon ; Leconte, Lengiet.

Protocole des conférences qui ont eu lieu à Berne, le 26 décembre 1861 et les 7, 8 et 9 février 1862, sous la présidence de M. Pioda, chef du département de l'intérieur, et de M. Dubs, chef du département de Justice et Police de la Confédération suisse,

ENTRE M. Allet, président du Conseil d'État du canton du Valais,

Et MM. de Joguet et Paul Blaque, tous deux membres délégués du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibérations dudit Conseil d'administration en date des 20 décembre 1861 et 3 janvier 1862,

Pour mettre un terme au conflit existant entre le gouvernement du canton du Valais et la Compagnie des chemins de fer de la ligne d'Italie,

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1er. — Il sera convoqué à Paris, pour le 31 mars prochain, une assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

Les actionnaires qui voudront y prendre part devront, conformément à l'article 31 des statuts, déposer leurs titres quinze jours à l'avance.

Ont droit de prendre part à cette assemblée générale extraordinaire les porteurs d'actions complétement libérées, conformément aux statuts.

Quant à l'admission des porteurs d'actions non libérées, qui auront déposé leurs titres dans le délai ci-dessus indiqué, le litige y relatif sera tranché par jugement d'un tribunal arbitral, nommé conformément aux articles 2 et 17 des statuts.

Dans le cas où des porteurs d'actions non libérées réclameraient le droit de prendre part à l'assemblée générale extraordinaire, celle-ci sera ajournée au 10 mai, pour donner à ces porteurs la possibilité de faire juger, dans l'intervalle, leur demande contre le Conseil d'administration de la Compagnie, et faire vider les contestations y relatives.

Le Conseil d'administration reconnaît d'avance le tribunal de commerce de Genève comme compétent pour nommer le tribunal arbitral prévu par l'article 47 des statuts.

Il n'y aura pas de nouvelle convocation pour l'assemblée générale extraordinaire ajournée au 10 mai, mais les dépôts effectués avant le 15 mars seront seuls valables.

Cette assemblée générale extraordinaire a pour but la ratification de la présente convention et des modifications aux statuts qui en résultent.

Art. 2. — Les modifications aux statuts que l'État du Valais s'engage dès à présent à consentir sont les suivantes :

A. L'article 14 des statuts est remplacé ainsi qu'il suit :

« Le Conseil d'administration sera, pendant la durée des travaux, composé de neuf à quinze membres. Trois au moins devront être Suisses, et deux d'entre eux seront désignés par le gouvernement du Valais. Les autres membres seront, sans distinction de nationalité, nommés par l'assemblée générale, sauf, pour ces derniers, les conventions intervenues avec les gouvernements des autres pays qui ont accordé ou accorderont des concessions.

» Le nombre des membres du Conseil d'administration pourra être réduit après l'achèvement des travaux. »

B. Les articles 21, 22, 23, 24 et 25 des statuts seront remplacés par l'article suivant :

« Le Comité de direction sera remplacé par un directeur général nommé par le Conseil d'administration, qui aura à définir les droits et les attributions de ce fonctionnaire par un arrêté soumis à l'approbation de l'assemblée générale.

» Les fonctions d'administrateur sont incompatibles avec celles de directeur général, lequel devra d'ailleurs être ingénieur. »

Dans tous les autres articles, les dispositions concernant le Comité de direction sont supprimées.

C. A l'article 17, au lieu de : « *Dans le cas où un membre,* » il sera dit : « *Dans le cas où trois membres.* »

D. L'article 11 sera rédigé comme suit :

« Il est accordé aux porteurs d'actions non libérées un terme pour libérer leurs titres par versements de 50 francs par action, chaque fois que la Compagnie aura dépensé en achats de terrains, de matériel, ou en construction, une somme de 2 millions de francs.

» Cette dépense sera constatée par des états dressés par les ingénieurs de la Compagnie, et reconnue par les agents du contrôle des gouvernements où ces travaux et dépenses auront été faits.

» Entre chaque versement, il devra s'écouler un intervalle de quatre mois au moins.

» Ces paiements successifs auront lieu dans le mois qui suivra la constatation de la dépense, et devront se réitérer jusqu'à entière libération.

» A défaut de versement aux époques, etc. » (*La suite comme à l'article 11 des statuts.*)

Art. 3. — La présente convention une fois ratifiée par l'assemblée générale extraordinaire, celle-ci procédera de suite à l'élection d'un nouveau Conseil d'administration, conformément à l'article 2, § A.

Art. 4. — L'État du Valais fera remettre, immédiatement après l'élection du nouveau Conseil, le chemin de fer du Valais et ses dépendances, soit au directeur général, s'il est nommé à cette époque, soit à un délégué du nouveau Conseil d'administration. Le séquestre cessera dès ce moment, et il sera rendu compte à la Compagnie des recettes et des dépenses.

La Compagnie remboursera immédiatement les dépenses et loyaux coûts occasionnés par le séquestre.

En cas de désaccord, toute contestation sera tranchée par trois arbitres nommés, un par le Valais, le second par la Compagnie, et le troisième par le président du tribunal fédéral.

Art. 5. — La Compagnie s'engage à terminer la ligne et à commencer son exploitation :

1° La section de Sion à Louèche au 1er juin 1864 ;
2° — de Louèche à Viége, au 1er juin 1867 ;
3° — Viége à Brigg, au 1er juin 1868.

L'État du Valais accorde à la Compagnie ces prolongations de termes.

Art. 6. — Au moment de la remise du chemin au directeur général ou au délégué du Conseil d'administration, la Compagnie déposera à la Banque cantonale du Valais, en compte courant et sous la garantie de l'État, une somme de 800,000 francs, qui, jointe à celle de 200,000 fr. déjà déposée, formera la somme de 1 millions de francs, laquelle sera affectée spécialement, et néanmoins aux conditions suivantes de remboursement, à l'exécution de la section de Sion à Louèche.

Cette somme portera intérêt à 4 0/0 l'an.

Elle sera remboursée à la Compagnie au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sous avis donné quatre mois à l'avance ainsi qu'il suit :

150,000 fr.	après dépense sur ladite section de	1,000,000 fr.	
150,000	id.	id.	1,500,000
150,000	id.	id.	2,000,000
150,000	id.	id.	2,500,000
150,000	id.	id.	3,000,000
150,000	id.	id.	3,500,000

Les derniers 100,000 francs seront appliqués à l'achèvement de cette section.

Les dépenses successives de 500,000 francs en 500,000 francs seront constatées par des états des ingénieurs de la Compagnie visés par le contrôle du gouvernement.

Dans le cas d'inexécution de ces travaux, la somme déposée sera appliquée à la construction de la section Sion-Louèche par le gouvernement du Valais après deux mises en demeure faites au Conseil d'administration à six semaines d'intervalle, tout cas de force majeure ou indépendant du fait de la Compagnie étant réservé, et en particulier le cas où le gouvernement du Valais ne livrerait pas l'endiguement du Rhône en temps utile et dans des conditions techniques telles que la Compagnie puisse y établir ses travaux et son matériel.

L'application de cette disposition, en cas de contestation, n'aura lieu que sur un jugement du tribunal fédéral.

Art. 7. — L'Etat du Valais et la Compagnie ratifient la convention contenue dans le protocole des conférences présidées par M. le conseiller fédéral Lieda, les 14 et 16 juillet 1861, laquelle aura la même force que si elle était contenue au présent traité.

Art. 8. — Le compte des bois livrés par l'Etat à la Compagnie sera remis à celle-ci pour être vérifié dans un délai de quinze jours, et payé immédiatement après cette vérification, conformément aux prix et aux conditions de livraison stipulés dans la convention du 24 mai 1857.

La Compagnie renonce à toute réclamation pour la substitution des traverses aux longrines.

Les intérêts de ce compte seront compensés à due concurrence avec ceux dus par l'Etat pour le cautionnement.

Le paiement aura lieu partie actions, partie argent, ainsi qu'il est dit dans la convention.

Art. 9. — L'article 1er de la Convention du 24 mai 1857 est interprété dans ce sens, que les mots : « *La zone ferrée et ses dépendances* » comprennent les terrains occupés par la voie, soit la plate-forme du chemin de fer, les talus, banquettes et contrefossés attenants, les maisons de gardes, les gares et stations.

Le terrain employé pour les fossés d'emprunt ne fait pas partie de la subvention de l'Etat, et la Compagnie est obligée de tenir compte à qui de droit de la valeur des terrains qu'elle a requis ou requerra à cet effet.

Art. 10. — La Compagnie terminera dans le plus bref délai possible toutes les gares et stations du Bouveret à Sion, et consacrera à cette destination une somme de 350,000 francs.

La gare de Martigny (*bâtiments*) sera rapprochée autant que possible de la ville, et l'emplacement à déterminer sera soumis à l'approbation du gouvernement.

Art. 11. — La Compagnie reconnaît que la proportion du nombre d'employés valaisans déterminée par l'art. 28 de l'acte de concession doit s'appliquer aussi aux employés à appointements fixes.

Art. 12. — Le gouvernement du Valais s'engage à donner avant le 1er mars au Conseil d'administration les explications nécessaires sur les traités qui auraient été passés par la Commission de séquestre en dehors des traités provisoires nécessaires à l'exploitation du chemin de fer.

Le Conseil d'administration fait toutes réserves dans le cas où ces explications ne lui paraîtraient pas suffisantes.

Art. 13. — Par dérogation à l'article 33 de la concession, le tribunal arbitral prévu par cet article est remplacé par le tribunal fédéral pour connaître des difficultés auxquelles pourrait donner lieu l'exécution de la présente convention.

Art. 14. — La présente convention termine toutes les contestations survenues entre l'Etat du Valais et la Compagnie ; en conséquence, les mémoires et recours présentés au Conseil fédéral sont retirés.

Art. 15. — Les obligations résultant pour les deux parties contractantes de conventions antérieures sont maintenues en tant qu'elles ne sont pas modifiées par les dispositions du présent traité.

Le cautionnement primitif des 250,000 francs restera dans les mains de l'État pour être appliqué à la section de Viége à Brigg.

Fait à Berne, en triple expédition, le 5 février 1862, sous réserve de ratifications ;

Pour le Valais : du Conseil d'Etat et du Grand Conseil ;

Pour la Compagnie : du Conseil d'administration et de l'assemblée générale des actionnaires.

Signé : ALLET,
DE JOGUET,
P. BLANCHE,
J.-B. PIODA, conseiller fédéral,
Dr J. DUBS, id.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1862.

COMPTE RENDU

AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Par M. L. Fremy, gouverneur.

Messieurs,

Nous venons, conformément à l'article 47 des statuts, vous rendre compte des opérations du Crédit foncier pendant l'année 1861.

Nous suivrons dans ce rapport nos divisions et notre méthode ordinaires : nous vous entretiendrons d'abord des prêts, de l'émission des obligations, et, après vous avoir parlé de nos dépôts en compte courant et de nos dépôts de titres, nous rappellerons nos relations avec le Crédit agricole et le Sous-Comptoir des entrepreneurs. L'examen du compte de profits et pertes sera ensuite une introduction naturelle à l'exposé de la résolution que le développement de vos affaires a dictée à votre Conseil d'administration et qui concerne l'émission de la seconde moitié de votre capital social.

PREMIÈRE PARTIE.

DES PRÊTS.

Les prêts hypothécaires ou communaux faits en 1860 montaient au total de	69,489,445 »
Ceux de l'année 1861, dont nous vous rendons compte, se sont élevés au chiffre de	120,065,810 12
Savoir :	
Prêts hypothécaires,	90,272,334 »
Prêts communaux,	29,793,185 12

§ 1er. — *Prêts hypothécaires.*

A l'exception d'une somme de 2,500,000 francs, les frais hypothécaires consistent tous dans des prêts à long terme.

Les prêts à long terme sur hypothèque se sont ainsi élevés, pendant l'année 1861, à 87,772,334 francs ; leur nombre a été de 1,158.

En 1860, le nombre des prêts à long terme avait été de 709, pour une somme de 48,054,300 francs.

Ainsi l'année 1861 a opéré 449 prêts de plus que la précédente. Ces 449 prêts représentent une somme de 39 millions. C'est une augmentation, en nombre de 63 0 0, et en somme de 80 0/0.

Sur ces prêts, 826, montant à 69,340,700 francs, sont garantis par des immeubles situés dans le département de la Seine. L'un d'eux, s'élevant à 15 millions, a été fait à la Compagnie immobilière de Paris, dont la dette envers nous s'élève aujourd'hui à 27 millions. Cette dette est garantie par l'intégralité des immeubles de cette Société, situés, vous le savez, rue de Rivoli, rue de Marignan, boulevard Malesherbes et boulevard des Capucines, lesquels ont une superficie totale de 47,896 mètres, comprennent plus de 30,000 mètres de constructions de premier ordre, et, soit par leurs revenus, soit par leur valeur en capital, dépassent de beaucoup les proportions exigées par vos statuts.

Les prêts garantis par les immeubles situés dans les autres départements sont au nombre de 332 pour une somme de 18,218,000 francs. En 1860, le nombre des prêts de province n'était que de 190, et le montant de ces prêts de 12,617,000 francs. En 1859, le nombre était de 110 et le montant de 6 millions seulement.

Nos prêts aux départements se sont donc triplés tant en nombre qu'en somme dans un espace de trois années, et ils se sont élevés en 1861 à un chiffre deux fois égal à celui que présentait en 1857 l'ensemble de tous vos prêts de l'année, tant à Paris que dans les départements.

Au point de vue de l'importance des sommes prêtées, les prêts de l'année 1861 se subdivisent ainsi :

Prêts de :			
1,000,000 et au-dessus,	3	s'élevant à	20,000,000
500,000 à 1,000,000	8	—	à 5,970,000
100,000 à 500,000	162	—	à 32,789,000
50,000 à 100,000	168	—	à 13,827,000
10,000 à 50,000	672	—	à 13,037,700
10,000 et au-dessous,	453	—	à 1,980,300

La moyenne générale de nos prêts est d'environ 76,000 fr. ; et si on élimine les 3 prêts de 1 million et au-dessus, elle s'abaisse à 58,000 fr. ; dans la dernière catégorie (prêts de 10,000 fr. et au-dessous), la moyenne est de 5,740 fr. Dans les deux dernières classes, qui embrassent à elles seules 817 prêts, c'est-à-dire plus des deux tiers de nos emprunteurs, elle est de 16,400 fr.

Le nombre des prêts hypothécaires à long terme réalisés depuis la fondation de votre Société était, au 31 décembre 1861, de 3,941, pour une somme de 275,577,314 »

Sur cette somme il a été recouvré :

Par l'amortissement semestriel,	6,419,665 60	
Par les remboursements anticipés,	15,347,533 20	21,767,198 80
En conséquence, il restait dû à votre Société, au 31 décembre 1861, une somme de		253,810,115 20

Il ne vous paraîtra peut-être pas sans intérêt de soumettre l'ensemble de ces 3,941 prêts à une classification semblable à celle que nous avons appliquée aux seuls prêts de l'année 1861.

Sur nos 3,941 prêts, 2,493 sont pour garantie des immeubles situés dans le département de la Seine ; 1,537, des immeubles situés dans les autres départements.

Les premiers représentent une somme de 201 millions 295,900 fr. et les seconds une somme de 74,281,414 fr.

Au point de vue de l'importance des sommes, les 3,941 prêts se subdivisent ainsi :

Prêts de :			
1,000,000 et au-dessus	8,	montant à	11,560,000
500,000 à 1,000,000	41	—	à 26,562,000
100,000 à 500,000	595	—	à 114,592,000
50,000 à 100,000	1,092	—	à 73,671,234
10,000 à 50,000	1,857	—	à 41,851,580
Au-dessous de 10,000	1,941	—	à 5,490,500
			275,577,314

Il résulte de ce tableau que 2,698 prêts sur 3,941, c'est-à-dire plus des deux tiers, sont au-dessous de 50,000 fr. ; que 1,941, soit plus du quart, sont au-dessous de 10,000 fr., et cet examen de l'ensemble de nos prêts à long terme comme l'examen des prêts de l'année 1861 prouve que le Crédit foncier, assez fort pour fournir à de vastes entreprises les ressources qu'elles réclament, ne consacre pas moins de soins, n'attache pas moins de prix à la conclusion, souvent plus laborieuse et plus difficile, des affaires dans lesquelles sont engagés de modestes intérêts.

Nous ne doutons pas que notre cercle d'action ne s'étende encore, que le temps, l'exemple et l'expérience ne popularisent chaque jour davantage un système de prêts qui soustrait le débiteur hypothécaire aux frais et aux difficultés des renouvellements, qui lui concède un terme indéfini, n'exige de lui qu'un versement annuel à peine supérieur à l'intérêt du capital, amortit progressivement sa dette, et lui permet, par des remboursements anticipés, aussi divisés qu'il le désire, de choisir pour une libération partielle ou totale tel moment que bon lui semble.

Le Crédit foncier est, en effet, pour l'emprunteur hy-

pothécaire, une sorte de caisse d'épargne, incessamment ouverte, qui reçoit les petites économies sans repousser les grosses, qui capitalise les unes et les autres au taux de 5 0/0 et qui, d'ailleurs, et même sans remboursement anticipé, libère le débiteur par le seul paiement des annuités convenues. Les dettes contractées envers le Crédit foncier s'amortissent à chaque semestre, tandis que les autres dettes ne diminuent pas.

Facilité de libération, sécurité, voilà les avantages qui font rechercher nos prêts. Avons-nous besoin de dire que, de notre côté, sans nous départir jamais des règles d'une stricte prudence, nous réduisons les formalités et les vérifications à ce qu'exige impérieusement la bonne conduite des affaires, à ce que commande l'état, si imparfait encore, de la législation hypothécaire?

Le premier trimestre de l'année 1862 a continué nos progrès ; il nous a fourni 338 prêts, tandis que le premier trimestre de l'année 1861 n'en comptait que 242. Au 28 avril courant, les prêts de l'année s'élevaient en nombre à 467 et en sommes à 30,815,600 fr. Tout nous porte à croire que ce mouvement ne sera pas ralenti.

Annuités des prêts hypothécaires.

Pendant l'année 1861, votre Société avait à recouvrer, pour semestres d'annuités échues.....	11,331,310 fr.	02 c.
Elle avait reçu au 31 décembre.	10,853,830	02
Restait à recouvrir.....	477,660	»

Cette somme de 477,660 fr., par suite de divers paiements, se trouve aujourd'hui réduite à 127,130 fr. 06 c., c'est-à-dire à environ 1 0/0 du total des annuités échues.

Les annuités payées par avance au 1er janvier 1862 (l'échéance n'est fixée qu'au 31 du même mois), montaient au chiffre de 332,408 fr. 07 c.

Sur le semestre échu le 31 janvier, dont le montant ne s'élevait pas à moins de 7,357,914 fr. 26 c., il n'est plus dû aujourd'hui que 648,806 fr. 49 c.

En outre, votre Société a reçu, pour le semestre échéant le 31 juillet prochain, 66,773 fr. 56 c., ce qui porte à 401,181 fr. 63 c. le montant des annuités payées par avance sur les semestres échéant en 1862.

§ 2. — *Prêts communaux.*

Les prêts communaux consentis dans le cours des six derniers mois de l'année 1860 s'élevaient ensemble à 19,178,145 fr.

Pendant l'année 1861, ces prêts se sont élevés à une somme de 29,793,185 fr. 12 c.

Dans le premier trimestre de l'année 1862, des prêts nombreux, dont la négociation se rattachait à l'année 1861, ont été définitivement conclus. Ils représentent une somme d'environ 13 millions.

Le total de nos prêts communaux s'élevait au 31 mars à 61,589,832 fr. 39 c.

Ces prêts se décomposent ainsi :

5 prêts à des départements.....	6,803,000 »
274 prêts à des villes et communes.....	54,340,832 39
7 prêts à des associations syndicales...	450,000 »

Déterminés par les Conseils municipaux, sous le contrôle de l'autorité supérieure, la destination des sommes qui font l'objet de ces emprunts présente presque toujours le caractère d'utilité publique le plus évident et le moins contestable. En facilitant par nos prêts l'ouverture de voies publiques larges et spacieuses, l'assainissement des quartiers populeux des grandes villes, ou la construction, dans les communes rurales, de chemins, d'églises et de maisons d'école, nous secondons le développement de la vie locale sur tous les points du territoire, et nous donnons une preuve nouvelle du vif désir qui nous anime de nouer avec les départements des relations étendues et suivies.

(*La suite prochainement.*)

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

Assemblée générale du 28 avril 1862.

COMPTE RENDU

Présenté au nom du Conseil d'administration du Sous-Comptoir, par M. A. IZOARD, *directeur président du Conseil.*

Messieurs,

Nous avons à vous rendre compte du résultat des opérations de la Société pendant les quatorze premiers mois d'exercice.

Plusieurs d'entre vous ont déjà suivi dans sa carrière le Sous-Comptoir des Métaux, auquel succède, par une large transformation, le Sous-Comptoir du Commerce et de l'Industrie ; mais, pour la plupart, votre concours est récent, et il n'est peut-être pas inutile pour tous de rappeler ici quelle est l'origine de votre Etablissement, quelles sont ses bases et ses prérogatives.

L'origine des Sous-Comptoirs remonte aux Décrets des 24 mars et 23 août 1848. Leur mission, déterminée par les termes mêmes de ces Décrets, consiste à *procurer l'escompte des effets de commerce, moyennant sûretés données par voie de nantissement de marchandises, titres et autres valeurs.* Leur institution était le complément reconnu nécessaire des Comptoirs d'Escompte, qui n'admettent que les effets à deux signatures, et dont l'accès direct se trouvait ainsi interdit à *tous les détenteurs d'un actif frappé d'immobilisation entre leurs mains.*

Leur capital n'est donc qu'un capital de garantie, une assurance qui couvre la sûreté de leurs opérations, la discussion de la valeur du gage, la régularité des mesures de conservation et de liquidation.

Leur base et leur instrument est le contrat de nantissement ; des exceptions fiscales et légales lui ont assuré l'économie dans les frais et la rapidité dans l'exécution, et l'ont ainsi, à leur profit, fait passer du droit civil dans la pratique commerciale.

Leur formule est un billet à ordre, créé par l'emprunteur, appuyé sur un gage dont la valeur est soigneusement contrôlée, escompté par le Sous-Comptoir, et négocié par lui à un autre Etablissement de crédit soumis également à la surveillance de l'Etat.

Les Sous-Comptoirs n'avaient été qu'un expédient en 1848. La plupart ont disparu avec les circonstances qui les avaient fait naître, d'autres se sont transformés, et sont devenus de sérieuses et fortes Institutions. Le Sous-Comptoir du Commerce et de l'Industrie, le dernier en date, puise sa raison d'être et ses éléments de succès dans la généralité de ses attributions ; il est le Sous-Comptoir de toutes les industries, de tous les produits, de toutes les valeurs qui n'ont pas de sous-comptoir spécial. Il repose sur le même principe que le magasin général et le warrant, mais sa formule est plus générale, et le nantissement s'adapte à d'autres convenances, à d'autres situations, il répond à d'autres besoins ; ces deux formes ne s'excluent pas, elles se complètent.

Constitution de la Société.

Il a été rendu compte à la dernière assemblée de la modification des statuts du Sous-Comptoir des Métaux, et de sa transformation sous le titre de Sous-Comptoir du Commerce et de l'Industrie.

L'article 8 des nouveaux statuts étend, à toutes les branches du commerce, les facilités de crédit qui étaient jusque-là réservées à une catégorie spéciale de marchandises. Par une disposition plus large encore, il ouvre les mêmes facilités aux valeurs mobilières qui représentent aujourd'hui les grandes industries de toute nature, et complète les services que la Banque de France et le Sous-Comptoir des chemins de fer assurent déjà à certaines valeurs privilégiées.

En vue de ces nouvelles prérogatives, votre capital de garantie a été porté par l'article 2 des statuts, à VINGT MILLIONS, divisés en quarante mille actions de 500 fr., pour lesquelles le quart seulement vous a été demandé.

La souscription du capital a été entièrement réalisée avec le concours de la Société générale de crédit industriel et commercial.

Des conventions passées avec cette Société ont complété notre organisation.

Aux termes de l'article 8 des statuts, les effets souscrits à notre profit doivent être réescomptés par un établissement de crédit dont les gouverneurs, directeurs ou présidents sont nommés ou agréés par le gouvernement. La signature de la Société générale, vient avec celle de l'emprunteur et celle du Sous-Comptoir, compléter les conditions réclamées pour l'admission à l'escompte de la Banque de France.

Par les mêmes conventions, la Société générale s'est chargée de tout le service de la caisse des titres, et de la garde des valeurs qui nous sont remises en dépôt.

Agences en province.

Le cercle de vos opérations s'est rapidement étendu en dehors de Paris. Des agences ont été installées déjà sur plusieurs places du littoral ou de l'intérieur. Elles fonctionnent avec succès :

Au Havre, à Nantes, à Marseille, à Dunkerque, à Reims et à Saint-Quentin.

Elles ont pris une large part au mouvement croissant de nos affaires, et apporté leur contingent dans nos bénéfices.

Sur d'autres points, dans les départements du Nord, de l'Aube, de l'Yonne, du Rhône et de la Nièvre, le Sous-Comptoir est représenté par des correspondants ou par des agents spéciaux, auxquels est confiée la garde des magasins où sont déposées des marchandises qui nous sont consignées.

Une agence nouvelle vient d'être installée à Bordeaux. Plusieurs autres sont en ce moment l'objet des études de votre Conseil.

Mouvement des opérations.

A la faveur de cette organisation, le mouvement des affaires, peu élevé encore pendant les quatre premiers mois, nécessairement consacrés aux travaux d'installation, s'est rapidement développé depuis le mois de mars 1861.

Au 31 octobre 1860, la valeur des nantissements repris de l'ancien Sous-Comptoir des Métaux s'élevait à 3,675,841
Les avances en cours étaient de 2,181,257

	Nantissements Entrés.	Sortis.	Avances Prêts.	Remboursements.
Du 1er novembre 1860 au 1er mars 1861,	5,536,121	4,497,855	2,960,516	3,040,520
Moyenne sur quatre mois,	1,384,030	1,174,964	742,379	761,705
Du 1er mars au 31 décembre 1861,	136,582,133	97,781,008	73,797976	50,005,841
Moyenne sur dix mois,	13,658,213	9,778,100	7,379,797	5,000,384
Du 1er janvier 1862 au 31 mars 1862,	52,473,263	47,360,443	31,651,107	26,005,246
Moyenne sur trois mois,	17,491,088	15,786,814	10,550,369	8,968,415

Ces chiffres sont de nature à vous faire apprécier la marche progressive de nos escomptes. Vous remarquerez également la proportion élevée des retraits et des remboursements correspondants : elle est de 75 0/0. Nous ne saurions vous donner une preuve plus frappante de la facilité et de la régularité avec lesquelles se liquident à chaque instant des opérations auxquelles avaient pris part, jusqu'au 1er janvier dernier, 2,957 clients divers.

En résumé,

Pendant les dix-sept premiers mois, dont les quatre premiers presque nuls, il a été consigné au Sous-Comptoir pour 198,267,000 francs de valeurs. Il en a été retiré pour 149,842,000 francs. Nous avons avancé aux divers clients 110,601,000 francs, sur lesquels il nous a été remboursé 79,958,000 francs.

Les marchandises et les valeurs mobilières figurent dans ces totaux pour les proportions ci-après :

	Marchandises.	Titres.
Nantissements,	102,681 323	95,586,040
Retraits,	71,305,844	78,537,062
Avances,	67,268,146	44,471,757
Remboursements,	43,333,710	35,486,150

Les opérations se soldaient comme suit :

	Néantissements.		Avances en cours.	
	Marchandises.	Titres.	Marchandises.	Titres.
Au 31 décembre 1861,	27,303,126	15,918,507	18,223,347	7,674,710
Au 31 mars 1862,	31,375,479	17,048,977	22,796,388	7,947,560

La proportion des avances, quant à la valeur des nantissements, est nécessairement variable. Celle qui ressort, en moyenne, des chiffres ci-dessus est de 66 0/0 pour les marchandises, et de 49 0/0 pour les titres, actions et obligations.

Formes et garanties des opérations.

La sécurité de nos opérations est garantie par leur forme même et par la vigilance d'un Comité, qui chaque jour examine une à une toutes les affaires proposées.

L'évaluation du nantissement présenté est entourée au début de toutes les précautions qui peuvent en contrôler l'exactitude.

L'affectation régulière est assurée par la rédaction des actes de nantissement, dont les libellés sont le résultat d'une expérience déjà ancienne.

S'il s'agit de titres ou de valeurs négociables, elles sont

déposées dans les caisses et sous la garde de la Société générale de Crédit.

S'il s'agit de marchandises, le dépôt en est effectué, contre un récépissé en forme, soit dans les magasins généraux, soit dans un magasin public ou particulier, sous la responsabilité d'un tiers détenteur, soit dans les magasins mêmes du Sous-Comptoir sous la garde de ses propres agents. Une assurance directe, ou transférée à notre profit complète la mainmise sur les consignations. Une surveillance constante et facile, et, en cas de renouvellement, une expertise nouvelle, préviennent tout changement éventuel dans la valeur d'estimation, et motivent, quand il y a lieu, un amortissement de l'avance consentie.

Les retraits partiels, les remboursements anticipés, viennent faciliter encore la libération graduelle de nos clients.

Aussi est-ce avec satisfaction que nous pouvons vous annoncer l'absence de tout compte de contentieux. Aucune liquidation n'est restée en souffrance, et cependant notre clientèle n'a pas échappé aux conséquences de la crise que nous avons ainsi heureusement traversée. Les faillites même n'ont point entravé la prompte liquidation de nos créances, que la vente des marchandises consignées a toujours couvertes et au delà. Dans trois cas seulement, nous avons été contraints d'user des droits d'exécution dont la loi nous a investis. Le montant des trois prêts auxquels nous faisons allusion, s'élevait à 23,100 francs. La vente publique des nantissements a produit 41,761 fr. 50 c.

Toutes les catégories de marchandises, toutes les branches de commerce sont représentées dans nos affaires. Nos services se sont étendus également aux industries, aux fabriques qui ont pu, à la faveur du crédit que nous leur avons facilité, augmenter leurs approvisionnements et continuer leurs travaux.

Nous constatons avec confiance que l'utilité pratique du principe que représente votre institution est chaque jour mieux appréciée, et que l'emploi du crédit gagé tend progressivement à entrer dans nos mœurs et dans nos habitudes commerciales. L'expérience et le bon sens public ont fait justice de certains préjugés, et fait comprendre aux plus scrupuleux que les ressources tirées de la mobilisation d'un actif matériel dont on est possesseur, sont plus sérieuses que celles que l'on demande aux caprices d'un crédit à découvert et à une circulation de billets toujours compromettante. Nos grandes places de commerce, les maisons les plus honorables, certifient par leur empressement l'avenir fécond d'une institution d'intérêt public comme la nôtre, simple intermédiaire entre les demandeurs et les caisses autorisées et surveillées par l'Etat.

Les facilités que le Sous-Comptoir donne aux marchandises étaient également réclamées pour les titres industriels. Cette nature de valeur est tout aussi facile à déterminer, à surveiller, à transmettre, à réaliser. Aujourd'hui une classe de valeurs privilégiées, les rentes sur l'Etat, les emprunts des villes, les titres des chemins de fer français et ceux du Crédit foncier, trouvent seuls un accès direct aux avances de la Banque de France. Et cependant l'association des capitaux français a fondé et fait prospérer une quantité d'entreprises de premier ordre, soit en France, soit à l'étranger. Quelques-unes de ces entreprises ont un caractère complétement national, les exploitations de mines, les grands services de transports par mer et par terre, les travaux de docks, de ports, etc.

D'autres sociétés ont pour objet des entreprises situées en pays étrangers; elles sont toutefois nationalisées par leurs capitaux, par leurs statuts, par leur administration, par les impôts qui les frappent, par les autorisations officielles nécessaires pour leur admission sur nos marchés de valeurs. Elles sont françaises par les travaux et les fournitures qu'elles commandent et paient à notre industrie. C'est ainsi que nos grandes usines et notre public se trouvent détenteurs de ces titres qui ont acquis le droit de cité, et dont chaque porteur va chercher à l'étranger l'intérêt et l'amortissement des versements qu'ils représentent.

C'est ici le lieu de vous rappeler que l'une de nos plus importantes affaires a donné la mesure des services auxquels peuvent se prêter les combinaisons de notre établissement. Nous voulons parler de la liquidation de la partie réalisée de l'emprunt ottoman souscrit en 1860 par la Caisse des chemins de fer. Cette opération, conclue avec les délégués de l'empire ottoman et par l'entremise de M. le comte de Germiny, alors administrateur provisoire de cette caisse, s'est rapidement liquidée au grand avantage de tous les intérêts engagés.

Répartition.

En conséquence des explications qui précèdent, et sous la réserve de votre décision, nous avons l'honneur, Messieurs, de vous proposer de répartir les bénéfices réalisés, de la manière suivante :

Le compte de profits et pertes résultant de la balance d'inventaire ci-annexé, solde par		532,065 44
Dont la répartition se ferait de la manière suivante :		
Il a été fait en octobre dernier une première répartition de 3 fr. 75 par action, soit :	150,000 »	
Nous vous proposons de distribuer pour solde de dividende 5 fr. par action, soit :	200,000 »	
	350,000 »	
Ce solde serait payé à partir du 1er mai prochain à la caisse de la Société générale de crédit industriel et commercial.		
Il sera porté, 1° à la réserve, conformément à l'art. 11 des statuts le 1/4 des bénéfices excédant 4 0/0 du capital réalisé	83,015 86	
2° A l'amortissement du compte de liquidation de l'ancien Sous-Comptoir des Métaux, conformément au même article des statuts	90,057 33	
Total	523,073 19	
Enfin nous reporterons à compte nouveau le solde.	8,990 25	
Somme égale à celle des bénéfices.	532,063 44	

En résumé, Messieurs, la somme distribuée, aux actions, pour le premier exercice du Sous-Comptoir du Commerce et de l'Industrie, sera de 8.75 par action, qui représentent 7 0/0 du capital versé.

La somme mise à la réserve représente de son côté 1 fr. 66 0/0 du même capital.

Nous croyons pouvoir nous féliciter de ces débuts.

Bilan au 31 décembre 1861.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse,	39,581 85	
Espèces à la banque	452,093 31	
		491,775 16
Portefeuille,		4,355,176 48
Actions, 375 par action non appelés,		15,000,000 »
Nantissements :		
Marchandises,	27,393,126 97	
Valeurs et titres divers,	15,918,507 97	43,311,634 94
Frais de constitution, émission, premier établissement,		192,000 »
Agences,		222,878 63
Comptes courants débiteurs,		830,703 77
Divers,		19,950 55
		64,418,019 33

PASSIF.

Capital,		20,000,000 »
Créditeurs :		
Marchandises,	27,393,126 97	
Valeurs et titres divers,	15,918,507 97	43,311,634 94
Réserve statutaire,		83,015 86
Dividendes à payer :		
Semestre arriéré,	30,000 »	
Semestre du 31 décembre 1861,	200,000 »	230,000 »
Réescompte du portefeuille,		41,168 20
Comptes courants créditeurs,		667,866 18
Profits et pertes, solde non réparti,		8,990 25
Divers,		95,343 90
		64,418,019 33

INVENTAIRE AU 31 DÉCEMBRE 1861.

Marchandises.

Désignations.	Poids ou nombre.	Valeur des nantissements.	Avances.
	kilog.	fr. c.	fr. c.
Métaux,	9,463,164 95	3,336,378 52	2,420,798 86
Céréales,	18,401,330 85	7,792,624 97	5,088,836 »
Cotons, chanvres, lins et matières textiles,	2,284,364 18	5,834,700 56	3,671,998 76
Laines brutes, filées et diverses,	324,513 90	1,146,083 41	677,366 »
Tissus divers,	6,593 »	1,685,328 30	1,085,757 47
Cuirs et peaux,	473,588 60	847,337 55	559,142 60
Denrées coloniales,	1,449,870 90	1,356,943 10	1,007,921 25
Vins et eaux-de-vie,		1,749,262 20	1,038,409 70
Papiers et chiffons,	763,814 »	640,281 07	409,59? 80
Bois divers, écorces de chêne et liéges,	3,919,764 50	1,000,934 85	682,096 65
Graines oléagineuses, huiles, etc., etc.,	729,726 »	379,997 15	283,497 90
Marchandises diverses,	2,500,494 35	1,564,331 50	1,056,283 92
	39,207,255 33	27,393,126 97	17,841,607 35

Titres, actions et obligations.

Fonds publics,	3,130	1,585,407 25	862,440
Chemins de fer,	15,801	5,177,647 10	2 373,100
Valeurs diverses,	23,734	9,155,453 62	4,534,150
	42,665	15,918,507 97	7,771,700

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

Assemblée générale du 7 mai 1862.

RAPPORT

Messieurs,

Nous avons, en exécution des statuts, à vous exposer la situation générale de la Compagnie, et à vous rendre compte des résultats de nos exploitations pendant l'exercice 1861.

PREMIÈRE PARTIE.

Situation générale.

La marche ascendante de la Compagnie a continué pendant l'exercice 1861.

A Paris, comme à Lyon et à Nantes, les besoins de la consommation privée se sont développés.

L'extension rapide qu'elle a prise à Paris, dès la première année de notre exploitation, et au milieu des difficultés que toute affaire rencontre à son début, est un fait de la plus haute importance. Après l'expérience d'une année, nous sommes assurés d'arriver promptement, dans la plupart des maisons, à l'introduction de l'eau, dont l'emploi tend constamment à se vulgariser. Les habitants comprennent mieux, chaque jour, les avantages d'un mode de distribution qui leur assure une quantité d'eau suffisante pour tous leurs besoins, un service régulier et une économie notable dans la dépense.

Cependant l'exercice 1861 se résume en un bénéfice inférieur à celui de 1860.

L'augmentation dans les abonnements et la diminution dans les bénéfices semblent impliquer une contradiction qui n'est qu'apparente.

Les explications que nous vous fournirons à ce sujet, aux chapitres des recettes et des dépenses, vous permettront d'apprécier la véritable situation de nos entreprises, et vous feront reconnaître avec nous que la Compagnie n'a pas cessé d'être en progrès,

EXERCICE 1861.

CHAPITRE Ier.

Situation financière.

Le compte établissement se réglait, au 31 décembre, de la manière suivante :

Ville de Paris (ancienne banlieue),		13,583,224 91
Lyon,		9,555,972 46
Nantes,		1,222,101 »
		24,361,298 37
A déduire :		
Restant dû sur acquisition de banlieue,	51,929 66	
Restant dû à divers entrepreneurs,	37,674 24	89,603 90
La somme réellement dépensée au 31 décembre est donc de		24,271,694 47
Et se répartit comme suit :		
Ville de Paris (ancienne banlieue),		13,531,295 25
Lyon,		9,518,298 22
Nantes,		1,222,101 »
Somme égale,		24,271,694 47

La comparaison de ces chiffres avec ceux portés à l'inventaire de 1860 donne les résultats suivants :

La dépense totale s'élève, en 1861, à	24,361,298 37
En 1860, elle n'était que de	24,126,405 46
Différence en plus,	234,892 91

Cette différence en plus se répartit de la manière suivante entre les trois affaires de la Compagnie :

Paris,	69,416 52
Lyon,	155,390 07
Nantes,	10,085 72
Total égal,	234,892 91

Ces augmentations, portées au compte de « premier établissement, » sont toutes relatives à des travaux faits pour l'installation de notre service à Lyon et à Nantes. Pour Paris, il ne s'agit que de dépenses faites avant la prise de possession du service par la ville.

Chacune de celles qui sont venues accroître le compte de premier établissement a continué, en 1861, à être, de notre part, l'objet d'un examen spécial, et nous en avons écarté avec soin tout ce qui pouvait rentrer dans les dépenses d'exploitation.

CHAPITRE II.

Exploitation.

Il résulte de l'inventaire de la Compagnie, arrêté au 31 décembre 1861, que, dans cet exercice, les recettes de toute nature ont produit 2,355,641 39
Que les dépenses se sont élevées à 1,164,398 70

Le résultat de l'exploitation est donc un solde en bénéfice de 1,191,242 69

Recettes.

La recette brute totale, 2,355,641 39
se décompose de la manière suivante :

Ville de Paris,	1,560,295 23	
Lyon,	619,902 57	
Nantes,	137,594 54	
Produits divers,	37,849 05	2,355,641 39

Lyon a produit en 1861	619,902 57
Il avait produit en 1860	564,152 03
L'augmentation est de	55,750 54
Nantes a produit en 1861	137,594 54
Il avait produit en 1860	132,028 01
L'augmentation est de	5,566 53
Les produits de la banlieue étaient, en 1860, de	1,623,959 10
Les produits de Paris, tels que l'a constitué le décret d'annexion, ont été, en 1861, de	1,560,295 25
Il y a donc eu, sur les produits bruts, une diminution de	63,653 85

Il faut immédiatement, Messieurs, rapprocher de cette diminution constatée dans une partie des produits bruts, l'augmentation d'abonnement obtenue pendant le même exercice.

Malgré les incertitudes que présentait à son début notre service de distribution dans Paris, et, bien que nous ayons dû passer les deux premiers mois de l'année dans l'étude et la préparation de toutes choses, nous avons, en 1861, augmenté le nombre et l'importance de nos abonnements dans une proportion telle que l'ensemble des concessions nouvelles s'élève à 370,000 francs.

Cette augmentation de 370,000 francs est supérieure à la réunion des augmentations obtenues en 1860 par la ville de Paris, dans l'ancien Paris, et par la Compagnie, dans l'ancienne banlieue.

Ces augmentations seraient venues accroître les bénéfices de 1861, si deux causes, que nous allons vous rappeler, n'avaient pas momentanément réduit le produit de 3,600,000 francs, fixé par l'article 23 du traité, comme point de départ à la prime allouée à la Compagnie.

D'abord, l'article 8 ayant distrait les services publics de la régie intéressée, les recettes effectuées précédemment par la Compagnie pour ces mêmes services ont cessé de lui être versées.

Ensuite les tarifs de la Compagnie, dans l'ancienne banlieue, étaient tous supérieurs à celui annexé au traité, et dont la Compagnie est tenue de faire l'application uniforme.

L'application de ce tarif a déterminé, dans le chiffre des produits portés au traité, une diminution qui n'a pas été compensée par les augmentations qu'a produites la surélévation du tarif dans l'ancien Paris.

Une grande partie des accroissements dans les abonnements n'a donc pu avoir d'autre résultat que de remplacer des recettes que le traité avait fait disparaître momentanément.

Et cependant, Messieurs, quoique nous ayons dû, dans la banlieue, effectuer un grand nombre de réductions dans le prix des abonnements, bien que la ville ait pris l'eau gratuitement pour tous ses services publics et municipaux, le montant des recettes, limitées au produit des concessions particulières, a dépassé, pendant l'année 1861, la somme de 3,600,000 francs, à partir de laquelle la Compagnie entre, avec la ville, en partage des bénéfices.

L'accroissement eût été plus considérable si toutes les augmentations d'abonnements obtenues avaient pu figurer comme accroissement de recettes, dès 1861.

Mais, nous vous l'avons déjà expliqué le 13 mars 1859, dans notre rapport à l'assemblée générale, le produit des abonnements, contractés successivement dans le cours d'une année, ne figure que pour une part dans les revenus de l'exercice pendant lequel ont été passés les traités qui déterminent l'importance de ces abonnements.

Ces augmentations, d'ailleurs, viendront figurer en entier dans les recettes de 1862, qui, à partir du 1er janvier de l'exercice courant, s'élèvent à 4 millions.

Cette somme de 4 millions sera accrue des augmentations d'abonnements à faire en 1862, qui viendront, à leur tour, figurer pour une part dans les revenus de cet exercice.

Il résulte des faits que nous venons de vous exposer que la diminution dans les produits de l'affaire de Paris n'est que transitoire, et doit être considérée comme la conséquence nécessaire de la transformation de la Compagnie, qui a passé sans transition de l'état de propriétaire exploitant pour son propre compte, à celui de régisseur intéressé exploitant pour le compte de la ville de Paris.

Rappelez-vous d'ailleurs, Messieurs, que lorsqu'à la fin de 1860 la Compagnie a constaté un bénéfice de beaucoup supérieur à ceux des années précédentes, elle était, déjà depuis quatre ans, en pleine exploitation du service de la banlieue de Paris.

Dans cette affaire, dont le passé était complétement régularisé, toutes les augmentations d'abonnements déterminaient immédiatement une augmentation correspondante dans les bénéfices.

Au 1er janvier 1862, nous avons repris la position favorable que nous avions au 31 décembre 1860 dans la banlieue. Nos augmentations d'abonnements ne devront plus, comme en 1861, servir à remplacer les produits que le traité a fait disparaître, et réaliseront toutes un accroissement dans les revenus.

Notre première année d'exploitation de l'affaire, telle qu'elle résulte du traité du 11 juillet 1860, aura donc suffi pour opérer le travail de transformation, pour asseoir l'opération nouvelle et nous garantir désormais un accroissement de revenus correspondant à l'augmentation des abonnements.

Malgré la diminution survenue dans les produits bruts de l'affaire de Paris, le total des recettes effectuées en 1861 se trouve néanmoins supérieur à celui de 1860.

En effet, les produits bruts de Lyon ont augmenté de	55,760 54
Ceux de Nantes ont augmenté de	5,566 53
Les produits divers ont augmenté de	33,230 99
L'ensemble des augmentations est donc de	94,557 16
En déduisant de cette somme la diminution survenue dans les produits bruts de Paris, soit	63,653 85
Il reste, pour augmentation réelle obtenue en 1861, une somme de	30,903 31

CHAPITRE III.

Dépenses.

La somme de 1,164,398 70

représentant la dépense de l'exercice 1861, se décompose ainsi :

1° Frais généraux :			
Administration centrale,		182,883 12	
2° Frais d'exploitation :			
Ville de Paris,	373,312 54		
Lyon,	228,145 94		
Nantes,	51,682 13	653,240 61	
		836,123 73	836,123 73
3° Intérêts des capitaux restant dus et obligations,			328,272 97
Total égal,			1,164,396 70

La somme de 836,123 fr. 73 c. représentant, dans les frais que la Compagnie a eu à payer en 1861, la part de la dépense applicable aux frais généraux et d'exploitation, équivaut à 35.50 0/0 du produit brut.

La dépense totale, qui s'est élevée en 1861 à	1,164,398 70
n'avait été en 1860 que de	893,021 82
L'augmentation de dépense en 1861 est donc de	271,376 88

Cette augmentation se répartit de la manière suivante entre les différents chapitres du budget :

1° Augmentation sur les frais généraux,		51,923 99
2° Frais d'exploitation :		
Paris,	55,160 13	
Lyon,	23,773 85	78,933 »
3° Augmentation sur les intérêts des obligations,		141,540 14
Ensemble,		272,397 13
D'autre part, les dépenses de Nantes ont diminué de		1,020 25
L'augmentation totale de la dépense est donc bien en réalité de		271,376 88

L'augmentation de 141,540 fr. 14 c., de beaucoup la plus importante, tient uniquement à ce que, en 1861, les 300,000 francs d'intérêts des obligations émises par la Compagnie ont été intégralement payés pour la première fois.

L'augmentation de 23,773 fr. 85 c. sur les frais d'exploitation de Lyon, s'explique par la consommation d'eau plus considérable en 1861 qu'en 1860, et qui a exigé une augmentation de dépense de charbon de 15,583 fr. 37 c.

Les travaux publics exécutés à Lyon ont nécessité pour la Compagnie des dépenses extraordinaires qui figurent, pour leur part, dans l'accroissement que nous constatons et ne sont pas de nature à se reproduire.

Les augmentations sur les frais généraux et sur les frais spéciaux à l'exploitation de Paris, comprennent : l'accroissement du personnel, la différence du prix des loyers, les frais d'impression et les droits de timbre des obligations.

L'augmentation de dépense pour l'exploitation du service de Paris était d'ailleurs prévue et nous vous en avons indiqué les causes dans notre rapport de l'année dernière. Dans le chapitre consacré spécialement à l'affaire de Paris, nous vous avons, en effet, annoncé l'exten-

dion que réclamerait le personnel nécessaire au service extérieur, à celui des recettes et des ventes d'eau faites aux fontaines marchandes. Le nombre des inspecteurs, des fontainiers et des receveurs a dû être augmenté, de façon à donner à une exploitation commerciale répandue sur une aussi grande étendue de terrain, toutes les garanties que réclament les intérêts des abonnés et les exigences d'un service dont la bonne organisation contribue au rapide développement des produits.

L'expérience que nous venons de faire de cette organisation, pendant l'année 1861, a montré ce que la Compagnie est en droit d'en attendre, avec le concours actif et dévoué que tous les employés et agents de la Compagnie n'ont cessé d'apporter dans l'accomplissement des fonctions qui leur sont confiées.

Il résulte de l'exposé que nous venons de vous faire de la situation de l'affaire de Paris, au double point de vue des recettes et des dépenses, que :

Ses frais d'exploitation ont augmenté de	55,109 15
Ses produits ont diminué de	63,653 85
La part de l'affaire de Paris dans la diminution des bénéfices est donc de	118,823 »

Cette somme de 118,823 francs représente exactement le sacrifice momentané demandé aux revenus de la Compagnie pour la constitution d'une affaire sur l'importance de laquelle nous n'avons pas besoin de revenir, et dont les produits compenseront, et au delà, la diminution de bénéfice qu'a dû supporter l'exercice écoulé.

CHAPITRE IV.

Dividende.

RÉSULTAT DE L'EXERCICE.

Les recettes brutes, en 1861, se sont élevées à	2,355,041 30
Les dépenses à	1,164,398 70
Le bénéfice est donc de	1,191,242 60
Le bénéfice de 1860 a été de	1,031,710 26
Celui de 1861 étant de	1,191,242 69
La diminution pour 1861, dont nous vous avons fait connaître les détails, est donc de	210,473 57

De la somme de 1,191,242 fr. 69 c., représentant le bénéfice acquis en 1861, nous retranchons celle de 9,331 fr. 26 c. que nous faisons, en vertu de vos délibérations antérieures, figurer chaque année, à titre de retenue pour amortir le capital.

Le bénéfice net est donc de 1,191,911 fr. 43 c.; sur cette somme, nous vous proposons de répartir entre les actionnaires, à titre de dividende, 1,180,000 francs, qui représentent 14 fr. 75 c. par action; le surplus, soit 1,911 fr. 43 c. devant être reporté au compte de l'exercice suivant. Il a déjà été payé, sur les produits de l'exercice dont nous vous rendons compte, les 1er juillet 1861 et 1er janvier 1862, deux à-compte de 7 francs, soit 14 francs par action. En retranchant du bénéfice net 1,180,000
la somme déjà payée, soit 1,120,000

Il reste disponible 60,000

Le bénéfice total de 1861 est donc de 14 fr. 75 c. par action, soit 5 fr. 90 c. 0/0, ce qui établit une différence en moins de 2 fr. 50 c. par action sur le bénéfice de 1860.

Le complément du dividende de l'année 1861 serait payé aux actionnaires, le 1er juillet prochain, avec un à-compte de 7 francs par action sur le dividende de 1862, ce qui portera à 7 fr. 75 c. la somme que chaque action aura à recevoir à cette époque.

CHAPITRE V.

Prélèvements statutaires.

RESTITUTION AU CAPITAL, RÉSERVE, AMORTISSEMENT.

La somme de 9,331 fr. 26 c. portée à vos inventaires précédents, pour amortissement du capital, figure également dans le compte de 1861, d'après lequel a été établi le boni de l'exercice restant libre sur cet exercice.

Nous avons réservé, pour une partie spéciale de notre rapport, l'examen des questions de la restitution au capital de la réserve et de l'amortissement, et nous allons vous rendre compte de l'étude dont elles ont été l'objet de notre part.

Les sommes portées dans nos derniers inventaires, sous le titre de prélèvements statutaires, sont rangées sous trois dénominations :

1° Restitution au capital des sommes prélevées, à titre provisoire, pendant le cours des travaux ;

2° Constitution de la réserve ;

3° Amortissement du capital.

Restitution au capital.

Le prélèvement opéré sur le capital, pendant le cours des travaux, pour servir les intérêts, conformément aux statuts, s'élevait, à l'origine de l'exploitation, à 205,000 francs. Au 31 décembre 1858, déduction faite des restitutions partielles opérées pendant les deux exercices précédents, cette somme était réduite à 158,310 francs.

Par une délibération du 15 mars 1859, vous avez décidé que cette somme serait remboursée au moyen de six annuités de 26,385 francs.

Votre décision a été mise à exécution, et il ne reste dû aujourd'hui que trois annuités s'élevant ensemble à 79,150 fr. 24 c.

Nous vous proposons d'en opérer immédiatement la restitution au capital, au moyen du prélèvement de pareille somme sur celle de 109,863 fr. 43 c., produite par les prélèvements annuels opérés depuis 1858, au profit de la réserve et de l'amortissement.

La restitution de la somme due au capital laissera disponible une somme de 30,713 fr. 19 c. que nous vous proposons de laisser au compte de la réserve.

Au moyen de cette opération, nous reconstituons le capital dans son intégrité, et faisons, en réalité, un amortissement des plus utiles.

Fonds de réserve.

A partir de l'exercice courant, nous vous proposons de substituer au prélèvement fait jusqu'à ce jour, à titre provisoire, pour la constitution du fonds de réserve, la retenue de 5 0/0 sur les bénéfices, prévue par les statuts.

Ce prélèvement, vous le voyez, Messieurs, pèsera sur les premières années de notre entreprise. Il est donc de l'intérêt bien entendu de la Compagnie d'en réduire, autant que possible, la durée.

Pour cela, nous avons arrêté qu'il serait fait emploi des sommes portées annuellement à la réserve, et nous vous proposons de décider que les revenus de ces prélèvements fonctionneront également à intérêts composés au profit du fonds de réserve.

Lorsque le million de la réserve sera ainsi constitué, les intérêts de ce fonds feront partie des bénéfices et, par conséquent, viendront diminuer d'autant l'importance de la somme qu'il y aura lieu d'affecter à l'amortissement.

Amortissement.

Les statuts font, de l'amortissement du capital, une obligation à laquelle nous avons satisfait, dès que la Compagnie a recueilli des bénéfices.

Depuis 1857, en effet, nous avons, chaque année, porté au compte des prélèvements annuels, une somme suffisante pour amortir le capital social de 20 millions de francs, à l'expiration de la Société.

Pour obéir complétement aux prescriptions des statuts, qui veulent que chaque affaire soit amortie dans la durée de sa concession, il aurait fallu pouvoir établir, pour la banlieue de Paris des amortissements différents pour chacune des trente communes dans lesquelles la Compagnie, par elle ou ses auteurs, avait obtenu le privilége de la distribution de l'eau.

Aujourd'hui que, par suite du traité avec la ville de Paris, toutes ces affaires ont été réunies en une seule, il devient possible de fixer définitivement les bases sur lesquelles il y a lieu, pour la Compagnie, d'effectuer son amortissement.

Mais nous avons dû chercher le moyen de ne pas imposer aux actionnaires actuels une trop lourde charge et de ménager, à la fois, les intérêts du présent et ceux de l'avenir.

C'est dans ce but que, donnant satisfaction à l'obligation de nos statuts, nous nous sommes arrêtés à une combinaison que nous avons l'honneur de vous proposer.

Dans cette combinaison, l'amortissement serait effectué en deux périodes distinctes.

Pendant la première, qui durerait jusqu'au moment où le million de la réserve serait complété, le prélèvement annuel de 9,331 fr. 26 c., que vous avez fait précédemment au profit du fonds d'amortissement, serait continué et employé, comme les capitaux de la réserve, à intérêts composés.

La seconde période commencerait au moment où le prélèvement destiné à la constitution de la réserve aurait cessé. A cette époque, que nous pouvons devoir arriver dans huit ou dix ans, et, au plus tard, en 1872, il serait fait calcul de l'annuité nécessaire pour opérer le complet amortissement des entreprises de Paris, de Lyon et de Nantes, pendant la durée de chacune d'elles.

Cette somme serait calculée, déduction faite du produit accumulé des prélèvements annuels des 9,331 fr. 26 c. et de leurs intérêts, portés au compte de l'amortissement.

Il y aura lieu ultérieurement de décider quel emploi sera fait des annuités affectées à l'amortissement.

En résumé, Messieurs, en mettant à exécution les propositions que nous venons vous soumettre, tant pour la réserve que pour l'amortissement, nous aurons rempli toutes les prescriptions de nos statuts et résolu d'une manière satisfaisante une question qui touche aux intérêts des actionnaires, dans le présent et dans l'avenir.

CHAPITRE VI.

Traité avec la ville de Lyon.

Nous avons reconnu la nécessité d'exécuter à Lyon un certain nombre de travaux, destinés à régulariser le service de la distribution et à faire disparaître les difficultés que nous avons rencontrées jusqu'à ce jour, pour arriver à l'alimentation de toutes les parties de la ville.

Afin d'assurer ces résultats, nous avons négocié un nouveau traité qui assure des avantages réciproques à la ville de Lyon et à la Compagnie, et que nous venons soumettre à votre approbation.

Les bases de ce traité sont :

1° L'établissement par la ville, sur des terrains achetés par la Compagnie, d'une nouvelle galerie de filtration d'une superficie et d'une profondeur suffisantes pour assurer le service ;

2° L'établissement par la ville d'une communication entre le nouveau bassin et l'ancienne galerie ;

3° L'adjonction par la Compagnie, et à ses frais, à l'ensemble du service des machines, d'une nouvelle machine destinée à élever l'eau dans le réservoir du haut service ;

4° Le remboursement par la Compagnie des travaux exécutés par la ville, au moyen d'une fourniture d'eau.

Par l'article 1er, la Compagnie s'engage à acquérir, à des prix qui ont été arrêtés par les vendeurs, des terrains situés en amont du viaduc du chemin de fer de Genève, et que la ville a reconnus propres à l'établissement d'une nouvelle galerie de filtration.

Par l'art. 2, la ville de Lyon s'oblige à construire sur ces terrains une nouvelle galerie dont la superficie et la profondeur seront suffisantes pour que son produit à l'étiage, ajouté à celui des galeries déjà existantes, atteigne 15,000 mètres cubes en vingt-quatre heures.

Par l'article 3, la ville se charge d'établir la communication entre les nouveaux et les anciens bassins, en assurant l'écoulement naturel et suffisant des eaux du bassin d'amont dans les bassins d'aval.

Le dernier paragraphe de l'article 4 dispose que la Compagnie aura le droit de faire, en eau non filtrée, la fourniture de 4,500 mètres cubes par jour, qu'elle doit pour l'arrosage du parc de la Tête-d'Or.

La Compagnie générale des Eaux devra, aux termes du deuxième paragraphe de l'article 5, amortir, en trente-deux ans, la somme dépensée par la ville pour l'exécution des travaux, mais seulement jusqu'à concurrence d'un maximum de 300,000 francs. Cet amortissement aura lieu au moyen d'une fourniture d'eau supplémentaire et quotidienne fixée d'un commun accord, représentant un nombre de mètres cubes calculé au prix de 20 francs l'un, par an.

Aux termes du dernier article, la ville de Lyon déclare recevoir définitivement les égouts exécutés par la Compagnie ; elle reconnaît que le compte de ces travaux est réglé, et que la Compagnie se trouve définitivement libérée des engagements résultant pour elle du traité de 1853.

Enfin, la ville prend à sa charge, à partir du 20 janvier dernier, l'entretien de tous les égouts, moyennant une fourniture d'eau qui sera de 200 mètres cubes, pendant les cinq premières années, de 300 mètres cubes pendant les cinq années suivantes, et de 400 jusqu'à l'expiration de la concession.

La Compagnie s'est engagée, en outre :

1° A appliquer au service spécial du parc de la Tête-d'Or la machine placée sur le bassin n° 2, et à faire à cette machine les changements qu'exigera ce nouveau service et l'élévation de 4,500 mètres cubes d'eau par

jour, à 30 mètres au-dessus de l'étiage du Rhône, dans un réservoir que la ville fera construire à ses frais;

2° A établir une nouvelle machine destinée à l'alimentation du haut service.

Nous nous sommes rendu compte de la dépense que ces travaux devaient entraîner pour la Compagnie, et, d'après nos prévisions assez largement calculées, pour que nous puissions n'avoir à craindre aucun mécompte, nous avons reconnu que cette dépense ne dépassera pas 300,000 francs.

Nous vous demandons de nous autoriser à affecter à cette dépense spéciale une somme de 300,000 francs, qui serait prélevée sur les trois dernières annuités que la Société du gaz de Lyon doit à la Compagnie.

Vous savez, Messieurs, que la Compagnie du gaz de Lyon paie à notre Société une annuité de 100,000 francs qui figure chaque année dans nos produits.

Le paiement de cette annuité prendra fin avec l'exercice 1860.

Nous vous proposons de continuer à faire, comme par le passé, figurer cette annuité dans les produits de l'exercice courant et de celui de 1863.

Mais, à partir de cette époque, nous affecterons les trois annuités restant à toucher au paiement des dépenses que doit nous occasionner le nouveau traité conclu avec la ville de Lyon.

Cette manière de procéder nous paraît la plus conforme à vos intérêts.

En admettant la progression des revenus que l'expérience des années passées nous assure, et, en tenant surtout un compte sérieux des changements que nous avons pu constater dans l'opinion publique, au sujet de la distribution de l'eau à domicile, nous nous croyons assurés que ces deux années d'exploitation suffiront pour donner des accroissements de produits tout au moins égaux à l'annuité du gaz.

Dès lors, les recettes de Lyon devant forcément être réduites de 100,000 francs au 31 décembre 1860, nous ne voyons pas d'inconvénient à devancer le moment où l'annuité du gaz prendra fin, alors que les accroissements de revenus auront permis à la Compagnie de faire ce sacrifice sans diminuer, outre mesure, les bénéfices à réaliser par elle. Remarquez d'ailleurs, Messieurs, que la dépense qu'il s'agit pour la Compagnie de faire à Lyon est indispensable; qu'elle accroîtra les quantités d'eau à livrer à la consommation; augmentera les revenus et, par conséquent, compensera largement le léger sacrifice que la Compagnie s'imposera en acceptant, trois années plus tôt, une diminution qui doit nécessairement se faire sentir à une époque fixée par le traité de 1853.

TRAITÉ AVEC LA VILLE DE LYON.

Entre M. le sénateur, chargé de l'administration du département du Rhône, stipulant au nom de la ville de Lyon, sous la réserve de l'approbation du conseil municipal, d'une part;

Et M. David Portau, directeur de la Compagnie générale des eaux, agissant au nom de ladite Compagnie, sous réserve de l'approbation du Conseil d'administration, d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La Compagnie générale des eaux s'engage à acquérir de la Compagnie des chemins de fer de Genève et des hospices civils de Lyon, sur une longueur d'environ 400 mètres et une largeur de 40 mètres, 16,000 mètres carrés de terrain situés en amont du viaduc du chemin de fer de Genève, et reconnus propres à l'établissement d'une nouvelle galerie de filtration.

Art. 2. — La ville de Lyon s'engage à exécuter sur les terrains ci-dessus, à ses frais, et d'après les plans arrêtés d'accord avec la Compagnie, tous les travaux d'établissement d'une galerie de filtration, présentant une superficie et une profondeur suffisantes pour que son produit à l'étiage, ajouté à celui des galeries déjà existantes, atteigne 45,000 mètres cubes en vingt-quatre heures.

Dans ces travaux seraient compris les déblais, dragages, constructions de murs, piliers, voûtes, regards, remblais, et généralement tout ce qui serait nécessaire pour la mise en bon état de service de cette galerie de filtration.

Au moment de l'exécution des travaux, la Compagnie facilitera, autant que faire se pourra, par la marche de ses machines, l'abaissement du niveau de l'eau dans les tranchées à ouvrir.

Art. 3. — La ville de Lyon demeure chargée de la communication à faire entre la nouvelle galerie et les bassins actuels; elle s'entendra, à cet effet, ainsi qu'elle jugera convenable, soit avec la Compagnie du chemin de fer de Genève, soit avec les ingénieurs des ponts et chaussées, et exécutera, à ses frais et risques, le travail dont s'agit, de manière à assurer un écoulement naturel et suffisant des eaux du bassin d'amont dans le bassin d'aval.

Art. 4. — La Compagnie générale des eaux appliquera au service spécial du parc de la Tête-d'Or la machine placée sur le bassin n° 2; mais à la condition par la ville d'obtenir du chemin de fer de Genève l'autorisation de poser une conduite sur le pont. La Compagnie fera, à ses frais, à sa machine les changements qu'exigera ce nouveau service et l'élévation de 4,500 mètres cubes d'eau par jour, au maximum, à 30 mètres au-dessus de l'étiage du Rhône.

Le prix de l'eau, livrée au parc, sera calculé à raison de 0,0547 le mètre cube (prix déduit de celui de 20 fr. par mètre cube et par an), jaugée à l'entrée du parc ou par tel autre mode qui sera ultérieurement convenu entre les parties. Les ingénieurs de la ville régleront, chaque semaine, par un ordre de service, les quantités d'eau qui devront leur être fournies par la Compagnie, sans dépasser le maximum de 4,500 mètres cubes par jour.

La Compagnie se réserve le droit de faire cette distribution avec de l'eau non filtrée, mais seulement en cas d'insuffisance constatée des filtres.

Les conduites du parc seront maintenues en communication avec les conduites du 3e arrondissement, de manière que ce service par ces conduites puisse être repris provisoirement, dans le cas où un accident obligerait à arrêter le service de la machine spéciale. Une vanne, placée à l'entrée du parc, permettra de fermer à volonté la communication dont il vient d'être parlé.

La ville de Lyon demeure chargée de fournir et poser la conduite qui sera placée sur le pont de Genève, ainsi que les conduites de raccord sur les deux rives, soit avec les conduites actuelles du parc, soit avec les bassins de la Compagnie, jusqu'aux murs extérieurs seulement; et, dans le cas où la ville jugerait utile d'organiser, pour la convenance de la distribution des eaux dans le parc, des réservoirs ou une colonne élévatoire et tels autres appareils jugés nécessaires, ces travaux seront exécutés par la ville.

Art. 5. — Tous les travaux mentionnés dans les articles 2, 3 et 4, seront exécutés et payés par la ville de Lyon.

La Compagnie générale des eaux tiendra compte à la ville de l'intérêt du capital qu'elle dépensera pour l'exécution des travaux, au moyen d'une fourniture d'eau quotidienne dont la quantité, en mètres cubes, au prix de 20 francs l'un, par an, représentera cet intérêt à 5 0/0.

La Compagnie s'engage, en outre, à rembourser à la ville le capital dépensé, suivant état vérifié contradictoirement, au moyen d'une fourniture d'eau supplémentaire et quotidienne, dont le chiffre sera calculé de telle sorte que l'amortissement du capital ait lieu en trente-deux années.

Dans tous les cas, ce capital, dont les intérêts et l'amortissement seront à la charge de la Compagnie, ne dépassera pas 300,000 francs; le surplus de la dépense, si surplus il y avait, serait supporté en entier par la ville de Lyon.

Art. 6. — La Compagnie s'engage à établir une nouvelle machine destinée au haut service, de manière à pouvoir employer, au besoin, les machines actuelles à la distribution exclusive du bas service; la Compagnie se réservant, du reste, en installant cette nouvelle machine, la faculté de régler ultérieurement l'emploi de ses machines d'après les besoins du service.

Art. 7. — La ville déclare recevoir définitivement les égouts exécutés par la Compagnie, et elle en prend, à partir de ce jour, l'entretien à sa charge, moyennant une fourniture d'eau supplémentaire que la Compagnie servira gratuitement et qui sera de 200 mètres cubes pendant les cinq premières années, de 300 mètres cubes pendant les cinq suivantes, et de 400 mètres cubes pendant les années suivantes, jusqu'à l'expiration de la concession.

Il est expliqué, pour ordre, que la somme de cent soixante-cinq mille quatre cent soixante-treize francs (165,473 fr.) que la Compagnie devait à la ville, en exécution du traité du mois de novembre 1857, pour solde des travaux d'égouts, a été réellement payée par la Compagnie, à divers entrepreneurs, en l'acquit et par délégation de la ville, de telle sorte que le compte d'égouts se trouve réglé et la Compagnie définitivement libérée.

Fait double à Lyon, le

CHAPITRE VII.

Obligations.

Nous devons, en 1862, commencer le remboursement des 20,000 obligations que nous avons émises, en vertu de votre délibération du 15 mars 1859.

Le tableau d'amortissement que nous avons dressé à cet effet, porte que 45 obligations seront amorties en 1862.

Cet amortissement aura lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fera en séance publique du Conseil d'administration.

Le jour de cette séance sera porté à la connaissance des propriétaires d'obligations par la voie des journaux.

CHAPITRE VIII.

Conseil d'administration.

Nous avons le regret de vous annoncer que, depuis votre dernière réunion, deux vides se sont produits dans le sein du Conseil d'administration, par le décès de M. le marquis de Montebello et la démission de M. le comte Siméon.

Conformément à l'article 22 des statuts, nous avons nommé :

MM. Rodolphe Hottinguer,
Galline, de Lyon.

Nous vous demandons la confirmation des choix que nous avons faits.

Aux termes de l'article 21 des statuts, il y a lieu, chaque année, par vous, à procéder au remplacement de trois administrateurs.

Les trois membres du Conseil d'administration sortants, désignés cette année par le sort, sont :

MM. de Richemont,
de Rostang,
L'Habitant.

Les membres sortants sont rééligibles.

Nous ne terminerons pas ce rapport, Messieurs, sans appeler de nouveau votre attention sur le fait saillant qui s'est produit dans le cours de l'année 1861.

Nous avons pris possession de l'exploitation complète du service des Eaux dans la ville de Paris, et pourvu aux nombreux détails de son organisation, sans que la marche progressive des abonnements ait subi le moindre temps d'arrêt. Nous avons, au contraire, durant cette première année d'exploitation, pu obtenir des augmentations que nous avons déjà eu la satisfaction de vous signaler, et qui ont déterminé, au 1er janvier 1862, l'élévation du chiffre des abonnements à la somme de 4,000,000 de francs.

Vous le voyez, Messieurs, nos prévisions se sont réalisées, et toutes nos opérations promettent un accroissement que nous sommes certains de voir se développer.

Votre persévérante confiance assurera le succès de nos efforts et l'avenir de la Compagnie.

SOCIÉTÉ DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

RAPPORT

FAIT PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

A l'assemblée générale des actionnaires du 27 avril 1862.

Considérations générales.

Messieurs,

Un nouvel exercice vient d'être clos au 31 décembre dernier.

Douze mois se sont écoulés depuis notre dernier bilan, et cependant aucune amélioration ne s'est produite dans la situation générale des affaires commerciales et industrielles de l'Europe.

Au contraire, la déplorable guerre civile qui a éclaté au commencement de 1861 sur le continent américain est venue aggraver et aggrave encore aujourd'hui la position des industries européennes déjà si compromises par la crise financière de 1858, par la guerre italienne de 1859 et par le découragement et l'absence de spéculation qui ont caractérisé l'exercice 1861.

Nécessairement le commerce entier des métaux a beaucoup souffert pendant cette quatrième année d'une crise non interrompue depuis 1857.

Aussi les prix de vente de notre métal ont-ils subi, pendant l'année 1861, une dépréciation considérable sur ceux de l'exercice précédent, dépréciation qui atteint 32 0/0 quand on la compare au cours de l'année exceptionnellement prospère de 1857.

Effectivement, la valeur de vente du zinc laminé, que l'on peut prendre pour guide de la valeur relative du zinc brut, était, en moyenne, pour tous pays :

En 1857,	de 88	fr.	0/0 kil.
1858,	80		—
1859,	70		—
1860,	70		—
1861,	60		—

chiffres qui correspondent assez exactement aux variations de la prospérité générale en Europe.

Nous avons donc raison de considérer que notre industrie vient de traverser une nouvelle année de crise.

Mais nous devons nous hâter d'ajouter que, bien que notre Société ait été atteinte, comme toutes les autres, par les causes générales que nous venons de vous rappeler, nous avons cependant lieu d'être satisfaits des résultats bénéficiaires de l'exercice 1861.

Ces résultats, qui ont dépassé ce que nous aurions osé augurer de cet exercice, nous ont permis, malgré l'abaissement de nos prix de vente, de solder notre bilan par des bénéfices un peu supérieurs à ceux de 1860.

Nous avions à composer une diminution considérable dans les cours de vente, soit par une plus grande production de métal, soit par des économies dans les prix de revient, soit enfin par ces deux moyens réunis.

La plus grande production n'a pas eu lieu, les minerais étrangers nous ayant fait en grande partie défaut par suite des bas cours du zinc. C'est donc presque entièrement à une diminution de nos prix de revient et de fabrication, aux réductions de tous nos frais de vente, ainsi qu'à la recherche incessante de toutes les économies conciliables avec un bon service, que nous devons de n'avoir pas vu nos bénéfices suivre la marche décroissante des cours de zinc.

C'est ainsi que votre Conseil d'administration, comme il vous l'annonçait dans son dernier rapport, a réalisé des réformes importantes dans l'organisation de ses services administratifs.

D'autres économies notables ont été introduites, soit dans le service des transports de nos établissements, dont le roulage, fait jusqu'alors par nos propres équipages, a été supprimé pour être donné à forfait à des entrepreneurs, soit dans les transports par chemin de fer et par eaux de tous nos produits manufacturés jusqu'à leurs destinations respectives pour la vente.

Nous n'avons pas besoin d'ajouter que ces conquêtes d'économie, faites au profit de nos prix de revient sous l'empire de quatre années calamiteuses, resteront désormais acquises à nos fabrications, et qu'elles nous encouragent à rechercher toujours de nouveaux progrès dans le traitement métallurgique de nos minerais.

Établissements miniers de la Société.

Nos établissements miniers de Belgique et de Prusse ont continué à marcher avec une grande régularité de production.

Les minerais qui en sont sortis, grâce aux perfectionnements introduits dans les appareils de nos préparations mécaniques, ont été produits à des prix de revient plus avantageux que les années précédentes.

La production totale en minerais propres au traitement métallurgique ou à la vente, calamines, blendes, galènes ou pyrites, s'est élevée au chiffre de 54,463 tonnes.

L'installation du nouveau siége d'exploitation à notre mine principale de Moresnet a été poursuivie avec une grande activité.

Nos machines d'épuisement à traction directe et avec double cylindre consacrent la première application du système Wolff à des machines de ce genre, et réalisent pour nous, dans les conditions où elles se trouvent, une notable économie de combustible.

L'approfondissement de nos puits jusqu'à 90 mètres, niveau du nouvel étage projeté, est achevé.

Nous espérons donc que, dans deux années au plus tard, nous aurons atteint le gîte calaminaire dont tous ces travaux ont pour but de préparer l'exploitation future dans des conditions économiques d'extraction et d'épuisement.

Nos mines du Rhin continuent à se développer; leur production de 1861 a été la plus élevée qu'elle ait été depuis 1853, époque de leur acquisition.

Nous les croyons susceptibles de prendre peu à peu de nouveaux développements.

Achats de minerais étrangers.

Comme nous vous l'annonçions dans notre dernier rapport, l'abaissement des cours de zinc a ralenti la production des mines étrangères et diminué les quantités de minerais livrés à notre Société pendant le cours de l'exercice 1861.

Ces livraisons de minerais ne se sont élevées en totalité qu'à 12,252 tonnes en calamines ou blendes, tandis qu'elles dépassaient 30,000 tonnes dans les années précédentes.

Nous devons considérer cette diminution de production comme une compensation favorable, quoique incomplète, du bas prix du zinc.

Charbonnages de la Société.

La consommation totale du combustible faite dans tous les établissements de notre Société s'est élevée à 197,670 tonnes, dont la moitié, environ 97,673 tonnes, nous ont été fournies par nos propres charbonnages; le reste a été acheté aux prix les plus favorables que nous avons pu obtenir dans les différents pays où se trouvent nos établissements, et le chiffre énorme de près de 200,000 tonnes de notre consommation annuelle de combustible peut vous faire apprécier toute l'importance que nous attachons à la réduire. Aussi nous livrons-nous sans cesse à des expériences et à des essais dans ce but.

Productions en zinc brut.

Notre production en zinc brut fabriqué dans nos usines belges et rhénanes n'est nécessairement un peu ressentie de la diminution dans les livraisons de minerais étrangers.

Néanmoins elle s'est élevée au chiffre total de 25,691 tonnes par suite de la plus grande activité imprimée à la fabrication avec nos propres minerais.

Ventes générales.

Nos ventes générales en zinc et blanc de zinc se sont élevées à 30,313 tonnes, chiffre de 20 0/0 plus élevé que celui de l'année précédente.

Ainsi, pour nous résumer, si nous avons eu à regretter l'influence fâcheuse exercée sur notre industrie par la situation générale des affaires en Europe, nous avons cherché et trouvé une certaine compensation à cette circonstance défavorable, par l'augmentation du chiffre de nos ventes, par l'amélioration de tous nos prix de revient de minerais et de zinc, par le développement donné à nos fabrications accessoires, enfin par les économies introduite dans notre administration générale.

Établissement de Suède.

Les travaux de création de notre grand établissement minier de Suède ont été conduits, pendant l'exercice dernier, avec une grande activité, et aussi rapidement que l'ont permis les circonstances locales et climatériques dans lesquelles il se trouve.

L'expérience des cinq années qui viennent de s'écouler nous a prouvé qu'il faut toujours compter, en Suède, devoir employer pour toute construction le double du temps qui serait nécessaire pour le même travail sur le continent.

Aussi, malgré nos désirs et les ressources dont nous disposons, notre chemin de fer central et notre atelier de préparation mécanique des minerais n'ont pu être achevés en 1861, comme nous l'avions fait espérer dans notre dernier rapport.

Les ateliers de la Société métallurgique de Motala, qui devaient nous fournir les rails et appareils de laverie, n'ayant pu exécuter toutes nos commandes en temps utile, c'est-à-dire avant l'hiver, nous nous trouvons ainsi retardés d'une année par des circonstances tout à fait indépendantes de notre volonté, cet établissement de Motala étant le seul du pays dont l'organisation réponde à nos besoins.

Nos mines, au contraire, tout en étant loin d'être arrivées encore à l'état d'aménagement régulier qu'elles doivent recevoir, sont assez avancées pour entrer en production régulière.

Les deux puits principaux, descendus en pleins minerais, sont arrivés, après deux années de travail, à la profondeur de 50 mètres, niveau fixé pour le premier étage d'exploitation.

La zone des minerais de zinc est aujourd'hui parfaitement reconnue sur 3,000 mètres de développement, ouverte sur vingt et un points différents de ce long par cours, et traversée, au fond des puits précités, dans toute sa puissance.

Une galerie principale de roulage et d'épuisement a été commencée en 1861 dans une petite vallée qui se trouve être très-heureusement au niveau de l'étage de 50 mètres.

Elle sera poursuivie successivement en divers points à la fois, à mesure que les puits descendus dans la zone métallifère permettront d'atteindre son niveau.

C'est par cette galerie, comme par cette vallée, que, dans un avenir peu éloigné, toutes les eaux de nos mines de zinc trouveront leur écoulement; ce qui nous permettra de supprimer tous les épuisements par machines pendant une longue série d'années.

Nos mines sont donc prêtes à entrer en production aussitôt que le chemin de fer central, artère indispensable qui doit porter tous nos minerais bruts à la laverie d'Ammeberg et au port d'embarquement, sera entièrement achevé.

Sur 11 kilomètres, 5 ont pu seulement être terminés avant l'hiver, c'est-à-dire avant la fermeture de la navigation sur les lacs par les glaces.

Le mois prochain, la navigation se rouvrira, les arrivages de rails reprendront leur activité, et la pose de notre voie de fer s'achèvera sans discontinuer.

Par les mêmes causes qui viennent de vous être relatées, notre laverie d'Ammeberg n'a pu être achevée en 1861, comme nous nous en étions flattés.

Les moteurs hydrauliques et la moitié des appareils de lavage étaient achevés au mois de juin dernier, mais ils n'ont été tenus en activité depuis cette époque que pour former les ouvriers qui sont appelés à les servir; aussi la petite production de minerais préparés qu'ils ont donnée n'a été renseignée que pour mémoire.

Quant aux derniers appareils, qui sont les plus importants de la laverie pour l'achèvement de la préparation des minerais, la Société de Motala promet de nous les livrer dans le courant de cet été.

Si ces promesses se réalisent, nous avons lieu d'espérer que notre laverie pourra enfin fonctionner régulièrement avant l'hiver, et que sa production se développera ensuite successivement sans interruption, des appareils de chauffage étant installés pour permettre le travail pendant l'hiver, malgré le froid rigoureux de ces climats du Nord.

En même temps que nous avons poursuivi sans relâche, depuis cinq ans, les travaux principaux regardant nos mines de zinc et de cuivre, nos chemins de fer et l'importante préparation mécanique d'Ammeberg, nous avons dû créer tous les ateliers accessoires, habitations d'employés, maisons d'ouvriers, chemins de fer, ports d'embarquement et d'arrivages.

Enfin, à tous ces travaux que nous venons d'énumérer, nous avons décidé d'ajouter la construction d'une usine de grillage pour nos blendes suédoises.

Cet établissement était projeté pour être construit en Belgique, à proximité de nos usines de réduction; mais les obstacles que rencontre maintenant dans ce pays toute création se rattachant à notre industrie, nous ont décidés à griller sur place nos minerais.

Malgré la cherté du combustible en Suède, tous calculs faits sur l'économie que nous aurons à transporter des minerais grillés au lieu de minerais bruts, nous avons trouvé que cette usine de grillage pouvait être aussi avantageusement placée en Suède qu'en Belgique.

Nous sommes entrés, Messieurs, dans ces longs détails sur les principaux travaux que nous exécutons en Suède pour vous mettre à même d'apprécier les difficultés que nous avons à surmonter, et pour que vous puissiez vous rendre compte de tout le temps et de l'argent employés à l'importante création que nous avons entreprise. Nous ne doutons nullement du reste que les résultats à obtenir de ces mines de Suède ne récompensent notre Société des sacrifices qu'elle aurait faits.

Émission des actions nouvelles.

Dans notre dernier rapport, nous vous disions, Messieurs, que, sur l'émission de 22,500 dixièmes d'actions créées pour faire face aux dépenses de fondation de notre établissement de Suède, 9,475 actions étaient restées dans notre portefeuille de valeurs diverses au 31 décembre 1860.

Pendant le cours de l'année dernière, nous n'avons pu placer que 135 actions au prix d'émission de 250 francs.

Préoccupés de cette difficulté de réalisation et des inconvénients qui pourraient surgir pour notre Société, si, par suite d'événements politiques imprévus, cette ressource nécessaire à l'achèvement de notre établissement de Suède n'était pas rentrée, nous avons décidé d'émettre au mieux les dixièmes d'actions qui nous restaient en caisse.

Depuis la clôture de l'exercice, nous avons réalisé en détail 2,320 titres, et en dernier lieu nous avons été assez heureux pour négocier en bloc le placement du solde restant, soit 7,019 dixièmes.

Cette vente, qui assure à notre Société, quoi qu'il arrive, la disponibilité d'une ressource importante, a eu pour résultat immédiat d'exonérer le cours de nos titres d'une lourde pression, et vous vous serez déjà applaudis avec nous de la plus-value qu'ils ont acquise en quelques semaines après l'avoir vainement attendue pendant deux années.

L'émission des 22,500 dixièmes n'ayant été créée, comme vous vous le rappelez, qu'en vue de représenter le capital à employer dans les mines de Suède, nous avons dû, comme écriture de comptabilité, porter en amortissement du compte « Établissement de Suède » tout le surplus de la valeur nominale de 80 francs par action, soit, pour les 22,500 dixièmes, une somme de 3,715,782 fr. 50 c.

La totalité de notre capital social se trouve donc aujourd'hui représentée par 112,500 dixièmes d'actions émis.

Bilan et comptes de l'exercice 1861.

Après ce compte rendu de nos opérations sociales de l'exercice dernier, nous avons à vous soumettre le bilan clos au 31 décembre 1861.

Ce bilan présente un excédant des recettes brutes sur les dépenses générales de		4,403,132 48
duquel il faut déduire :		
1° Pour intérêts des obligations,	430,000 »	
2° Pour mauvais débiteurs,	85,286 48	
	515,286 48	
3° Pour amortissement sur stocks de zinc laminé	202,821 04	
4° Pour amortissement sur stocks de blendes	276,982 07	
5° Pour amortissement de valeurs diverses	111,678 55	
6° Pour prévisions de mauvaises créances	135,000 »	
7° Pour amortissement du compte « Assurances maritimes »	34,111 34	
	752,893 20	
		1,267,879 68
Le solde		3,135,252 80

représente donc les bénéfices nets faits par notre Société en 1861, bénéfices qu'il y a lieu de répartir, aux termes de l'art. 13 des statuts, de la manière suivante :

1° 20 0/0 pour le compte de réserve et d'amortissement à prélever sur	3,135,252 80	
Moins la présentation de l'intérêt du capital social	450,000 »	
Soit sur	2,685,252 80	537,050 56
2° 10 0/0 pour les administrateurs et commissaires en conformité de l'art. 13 des statuts de la Société		268,525 28
3° 2 1/2 0/0 pour les directeur général, sous-directeur et secrétaires-généraux		67,131 32
4° Dividende à distribuer aux actionnaires, fixé à 20 fr. par dixièmes d'action, soit sur les 112,500 dixièmes actuellement émis		2,250,000 »
5° Solde à laisser au crédit du compte de Profits et Pertes		12,545 64
Somme égale au bénéfice net		3,135,252 80

Conformément à l'article 18 des statuts, le paiement du dividende aura lieu par moitié les 10 mai et 10 novembre prochains.

Vous remarquerez, Messieurs, que c'est avec les seules ressources de bénéfices provenant de notre ancien capital, que nous avons pourvu aux amortissements divers montant ensemble à 710,481 66
au prélèvement de 537,050 56
pour la réserve statutaire, et au dividende de 20 francs à servir aussi bien à l'ancien qu'au nouveau capital, quoique ce dernier, qui aujourd'hui aggrave nos charges, ne puisse contribuer à la formation de nos bénéfices que lorsque notre établissement de Suède deviendra productif.

Nous vous laissons le soin de déduire vous-mêmes, Messieurs, les conséquences qui découlent de ce résumé.

Acquisitions, ventes et échanges d'immeubles.

Aux termes de l'article 35 des statuts, nous devons soumettre à votre ratification les acquisitions, ventes et échanges d'immeubles qui ont eu lieu depuis votre dernière assemblée générale.

Un compte rendu spécial, joint à ce rapport, indique les diverses opérations dont nous venons vous demander la ratification.

Nomination d'un administrateur et d'un commissaire.

Vous aurez, Messieurs, à procéder à la nomination d'un administrateur en remplacement de M. Alfred Mosselman, administrateur sortant rééligible, ainsi qu'à la nomination d'un commissaire en remplacement de M. Flury-Hérard, commissaire sortant, non rééligible dans la même année.

Au nom du Conseil d'administration :

Le directeur général de la Société,

SAINT-PAUL DE SINÇAY.

RAPPORT DES COMMISSAIRES

A l'assemblée générale du 27 avril 1862.

Messieurs,

M. le directeur général vient de terminer son rapport par l'exposé sommaire du bilan de 1861, des résultats de cet exercice et de leur application.

Vos commissaires ont vérifié avec soin ce bilan et ses annexes.

Ils suivront, pour vous rendre compte de cet examen, l'ordre établi dans leurs précédents rapports.

ACTIF.

Concessions, mines de Suède, immeubles et matériel d'exploitation, 7,080,092 74

Cet article présente dans son ensemble, comparativement à 1860, une augmentation de 596,970 fr. 97 c.

Concessions.

Les concessions figuraient au bilan de 1860,		3,938,495 80
Il a été amorti par le fonds de réserve de l'exercice 1860 et par le solde du compte profits et pertes,		93,131 05
Reste au 31 décembre 1861,		3,845,364 75
Les amortissements opérés sur les concessions pendant les cinq derniers exercices, 1856 à 1860 inclus, s'élèvent à		1,308,385 25
qui ont eu pour effet de réduire au chiffre actuel de	3,845,364 75	
celui de	5,153,750 »	

du bilan de 1855.

Immeubles.

Au 31 décembre 1860,		66,974 13
Acquisitions,		48,015 73
		114,989 86
Amorti par le fonds de réserve,		66,973 13
Solde au 31 décembre 1861,		48,016 73

Matériel d'exploitation.

Au bilan de 1860,		13,217 05
Amorti par le fonds de réserve,		13,216 05
Solde au 31 décembre 1861,		1 »

Mines de Suède.

Le solde de ce compte au bilan de 1860 était, après amortissement, de		2,198,790 40
par le bénéfice réalisé sur le placement de 13,025 dixièmes d'actions,		2,465,439 10
Ce compte a été débité en 1861 :		
Pour intérêts d'emprunts,	109,858 52	
Pour travaux et frais,	710,537 14	
Entrées au magasin d'approvisionnement,	289,216 44	1,109,632 10
		5,574,071 20
Il a été crédité des dépenses afférentes à la production des minerais,	137,436 89	
du bénéfice réalisé sur 136 dixièmes d'actions de la nouvelle émission placée en 1861,	23,078 95	
de la sortie des magasins d'approvisionnement,	226,843 19	387,358 03
Chiffre porté au bilan de 1861,		3,186,715 26

Les mines de Suède ont coûté depuis leur acquisition, en 1857, en prix d'achat, travaux, constructions et dépenses de toute nature, intérêts des capitaux empruntés compris, 5,581,599 fr. 52 c. qui, par les amortissements et la valeur des minerais extraits, se trouvent réduits aujourd'hui, dans nos inventaires et au bilan, à la somme de 3,186,715 fr. 26 c.

La valeur des minerais extraits a été, en 1860, de 59,295 fr. 36, et, en 1861, de 113,774 fr. 46.

Il résulte de ce qui précède que, dans les cinq dernières années, nous avons amorti la valeur de nos concessions métalliques et charbonnières de 1,298,086 fr., la valeur de nos mines de Suède de 2,217,813 fr., et que tous nos immeubles ne figurent que pour 48,000 fr., et notre matériel pour 1 franc.

D'où il suit qu'en récapitulant la somme de tous les amortissements effectués, qui étaient, ainsi que nous l'avons dit dans notre dernier rapport, de 20,000,000 de francs, on trouve que, tandis que nos concessions ont coûté à la Société plus de 27,000,000 de francs, nous ne les portons toutefois que pour 7,080,000 francs.

Approvisionnements.

Les approvisionnements, dont le chiffre est essentiellement variable, s'élèvent à 941,367 fr. 90 ; en moins, 40,451 fr. 56.

Minerais.

Les comptes Minerais figurent au bilan, après amortissement d'une somme de 278,982 fr. 07, pour un solde débiteur de 2,061,273 fr. 15, qui représente 132,413 tonnes de minerais divers, bruts ou préparés, évalués en moyenne à 50 0/0 au dessous de leur valeur nominale.

Ces mêmes comptes ont donné au compte Profits et Pertes un bénéfice de 75,103 fr. 60 pour ventes de minerais divers.

Quant au bénéfice réalisé par la Société entre le prix de revient de ses minerais et leur valeur d'entrée dans la fabrication de zinc, il figure au compte Profits et Pertes sous la rubrique : *Zincs divers.*

Zincs divers.

Les comptes Zincs divers figurent au bilan, après amortissement de 202,821 fr. 04, pour un solde débiteur de 5,256,114 fr. 39, représentant 11,861 tonnes de zincs bruts, laminés ou divers rendus à toute destination, et évalués à 30 0/0 environ au-dessous de leur valeur marchande.

Ces mêmes comptes ont donné au compte Profits et Pertes un bénéfice de 3,199,800 fr. 55, qui comprend celui réalisé par les extractions de minerais et par le traitement métallurgique dans les usines.

Valeurs diverses, caisses et portefeuilles, banquiers et débiteurs.

Les valeurs s'élevaient, au bilan de 1860, à		1,374,361 35
(Elles représentent au bilan actuel 1,063,620 10).		
On a porté en 1861 au débit de ce compte, pour versements et actions reçues à titre de liquidation et de libération,		25,691 32
		1,399,953 70
et, par contre, au crédit pour réalisations qui ont produit un bénéfice de 27,144 09,		224,655 05
Solde.		1,175,298 65
On amortit par profits et pertes,		111,678 55
Ce qui réduit le chiffre à		1,063,620 10

Le revenu de ces valeurs encaissé en 1861 a été de 52,314 77.

L'administration, qui a dû, par suite de transactions ou de diverses opérations en corrélation avec les mines ou en demande de concessions, s'intéresser dans diverses Sociétés, ne néglige aucune occasion de réaliser et de mobiliser ses fonds lorsqu'elle peut le faire sans inconvénient et avec avantage.

Caisses, portefeuilles, banquiers, comptes courants débiteurs.

Caisses et portefeuilles,	2,502,039 15
Banquiers débiteurs,	667,279 01
Comptes courants,	3,300,267 94

Le mouvement de ces trois comptes étant en raison de l'importance et de la marche des affaires, cet article ne donne lieu à aucune observation spéciale.

Budget extraordinaire.

Budget extraordinaire, 304,312 fr. 53 c., qui seront amortis comme d'ordinaire par une partie du prélèvement des 20 0/0 fonds de réserve.

La somme de 304,312 fr. 53 c. se répartit comme suit :

Dépenses aux immeubles de nos divers établissements,	225,389 15
Dépenses au matériel,	938 75
Aux travaux de premier établissement,	38,730 »
Aux travaux de recherches,	14,654 90
Aux usines,	26,600 73

Les dépenses du budget extraordinaire ont pour objet d'améliorer l'exploitation.

En les amortissant chaque année, nous fortifions les bons effets du système qui tend, d'une part, à réduire, par nos bénéfices ou nos réserves, nos concessions, la valeur de nos stocks, nos valeurs diverses, et, d'autre part, à éviter le grave danger des immobilisations tout en satisfaisant chaque année, dans de justes limites et avec discernement, aux nécessités de toute exploitation industrielle.

PASSIF.

Capital et obligations.

Capital : Fr. 9,000,000 ; aucune modification.
Obligations : Il a été remboursé en 1861 :

Sur l'emprunt fait à la Société générale, le 31 décembre dernier 300,000 francs, ce qui le réduit à ce jour du chiffre primitif de 3,000,000 »
à 1,200,000 »

En ajoutant l'émission d'obligations négociée par le Crédit mobilier, dont l'extinction par annuités commencera à partir de 1866, 6,800,000 »

on a un total de 8,000,000 »

qui est le montant de nos emprunts consolidés, dont les intérêts, 450,000 fr. sur 8,300,000 fr, en 1861, ont été passés par profits et pertes.

Comptes courants créditeurs.

Comptes courants créditeurs, Sociétés productrices de minerais, Sociétés productrices de zinc et effets à payer, 3,372,699 28
Dans ce chiffre, les comptes courants sont compris pour 2,021,148 70
Leur solde au 31 décembre dernier n'était que de 1,962,037 25
mais on a ajouté à cette somme pour parer aux éventualités de mauvaises créances, 125,000 »
et celle de 24,111 56
pour le boni sur assurances maritimes compté dans les bénéfices de l'année.

Les effets à payer, qui s'élevaient au bilan de 1860 à 2,361,876 43
n'y figurent cette année que pour 790,300 20

Diminution. 1,571,567 23

La créance Monat, antérieurement amortie, a donné lieu à une rentrée de 62,311 fr. 76 c. inscrite cette année au compte profits et pertes.

Le compte intérêts chargés et escomptes a produit en 1861 un bénéfice de 119,778 97
En 1860, 84,208,68

Différence en plus pour 1861, 35,570 29

Les frais généraux ont diminué de 23,004 01

Bénéfice 1861.

Il résulte de la balance entre l'actif et le passif un bénéfice net de 3,135,252 fr. 80, déduction faite des frais généraux, patente, frais de vente, intérêts des emprunts, amortissement sur le stock, les valeurs diverses et le fonds de prévision créé pour parer aux éventualités des mauvais débiteurs.

Ce bénéfice est réparti comme suit :

20 0/0 pour le compte de réserve et d'amortissement, moins l'intérêt sur le fonds social, 537,050 56
Dividende aux actionnaires sur 112,500 coupures, 20 fr., 2,250,000 »
Administrateurs et commissaires, 208,535 28
Directeur, sous-directeur et secrétaires généraux, 67,131 32
Solde à nouveau au compte profits et pertes, 12,535 04

3,135,252 80

Le prélèvement des 20 0/0 pour le fonds de réserve et d'amortissement sera appliqué à amortir, savoir :

Solde des dépenses du budget extraordinaire, 301,312 53
Sur immeubles, 48,015 73
Sur concessions, 184,722 30

Somme égale, 537,050 56
qui, ajoutée aux amortissements opérés par profits et pertes, 752,593 20

porte le total des amortissements pour l'exercice 1861 à 1,289,643 76

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1861

Avant la répartition des bénéfices nets de l'exercice 1861.

ACTIF

	BILAN au 31 décembre 1861. —	RENSEIGNEMENTS. Sommes amorties.	Valeurs avant amortissement.
Valeurs immobilières.			
Concessions : Belgique et Allemagne	3.845.360 75	1.308.885 25	5.153.750 »
Suède	3.486.715 26	2.221.816 44	5.608.530 70
Immeubles et matériel d'exploitation	48.017 73	16.655.161 50	16.703.130 23
	7.080.097 74	20.185.361 19	27.265.438 93
Valeurs mobilières.			
Approvisionnements	941.267 00	» »	941.267 00
Minerais	2.661.273 15	2.483.768 21	4.545.041 36
Zinc[] divers	5.250.112 39	2.117.983 62	7.468.097 01
Blancs de zinc	854.167 96	73.490 35	927.36 830
Valeurs diverses	1.068.630 19	» »	1.063.620 19
Caisses et portefeuille	2.302.210 48	» »	2.302.830 48
Banquiers débiteurs	667.270 01	» »	667.270 01
Comptes courants débiteurs	3.300.267 94	» »	3.300.267 94
Dépenses du budget extraordinaire	304.312 53	» »	304.312 53
	10.950.783 46	5.786.151 97	21.050.303 63

PASSIF

	BILAN au 31 décembre 1861. —	RENSEIGNEMENTS. Sommes amorties.	Valeurs avant amortissement.
Capital	9.000.000 »	1.800.000 »	10.800.000 »
Obligations à termes (1862 à 1883)	8.000.000 »	1.800.000 »	9.800.000 »
	17.000.000 »	3.600.000 »	20.600.000 »
Comptes courants créditeurs	3.372.699 28	» »	3.372.699 28
Coupons de dividendes échus et intérêts des obligations	262.972 50	» »	262.972 50
Caisses d'ouvriers	259.915 62	» »	259.915 62
	3.895.587 40	» »	3.895.587 40
Bénéfices de l'exercice 1861	3.135.252 80	» »	3.135.252 80
	24.030.840 20	3.600.000 »	27.630.840 20

Amortissements opérés de 1837 à la fin de 1861, avant la répartition de la réserve de 1861 :

Sur l'actif	21.691.492 36
Sur le passif	3.000.000 »
Total	28.691.492 36

Ces ont été appliqués comme suit :	752,593 20
1° Pour amortissement du stock zinc laminé,	202,821 04
2° Pour amortissement du stock blende,	278,982 07
3° Pour amortissement du compte assurances maritimes,	34,111 54
4° Pour amortissement du compte valeurs diverses,	111,678 55
5° Prélèvement pour compte prévisions diverses,	125,000 »
Somme égale,	752,593 20

Les amortissements agissent d'ailleurs à la fois sur la situation matérielle de la Société quant à la valeur de son avoir social, et sur la situation financière ; ils augmentent son fonds de roulement, qui est aussi un grand instrument de travail et une sauvegarde contre les crises ; il suffit pour s'en convaincre de comparer chaque année l'exercice écoulé à l'exercice précédent.

Ainsi il ressort de la situation, au 31 décembre 1860, comparée à celle du 31 décembre 1861, que l'amélioration financière au 31 décembre 1761 est de 4,451,660 95

En déduisant de cette somme le dividende pour 1861 de 20 francs par action à payer le 10 mai et le 10 novembre prochains et la quote-part aux divers ayants droit, 2,585,656 60

Il reste, 1,866,004 35

qui viennent augmenter les caisses et le portefeuille, diminuer les comptes des effets à payer et des banquiers créditeurs, en un mot accroître les ressources disponibles, indépendamment des 9,339 dixièmes d'actions de la Société en portefeuille au 31 décembre dernier et qui, depuis lors, ont été réalisés ainsi que le Conseil d'administration vient de vous le faire connaître.

Nous pensons, Messieurs, que cette situation est satisfaisante, surtout à la suite d'une année où la crise des États-Unis, qui sont un de nos principaux marchés de vente, et les incertitudes politiques ont pesé sur le commerce et l'industrie.

Le bilan s'établit au surplus d'une manière péremptoire.

Contre un passif exigible de	7,030,840 20
et un passif à long terme et par annuités de	8,000,000 »
Soit ensemble,	15,030,840 20

nous avons un actif réalisable de 16,666,439 fr. 93 c., sans tenir compte de la plus-value des stocks de marchandises, de celle de nos concessions, matériel, immeubles, et des mines de Soûdo.

Ces derniers et importants éléments de notre actif sont laissés en dehors de notre appréciation, et cependant ils représentent, avec les amortissements y consacrés, au delà de 27 millions, valeur payée et portée seulement à 7,080,000 francs.

Aux termes de l'art. 36 des statuts, vos commissaires, après mûr examen, ont approuvé le bilan et les comptes de l'exercice 1861.

Angicur, le 27 avril 1862.

Les commissaires :

GADHARD,
LOUIS COURTOISIER,
FLURY-HÉRARD,
FORGEUR,
COSTANTINI, rapporteur.

Résolutions de l'assemblée générale.

L'assemblée générale prend acte du rapport du Conseil d'administration et du rapport des commissaires de la Société, ce dernier approuvant les comptes de l'exercice 1861 et donnant décharge au Conseil d'administration.

Divers achats d'immeubles montant à	68,710 90
et divers échanges de terrains ayant exigé le paiement d'une soulte de	1,181 25
sont approuvés.	

L'assemblée autorise la mise en vente d'une prairie sise à Chênée.

M. A. Monseiman est réélu administrateur de la Société.

M. Frédéric de la Rousselière est nommé commissaire en remplacement de M. Flury-Hérard, commissaire sortant.

L'assemblée générale décide ensuite [illegible]sition de cinq membres, qu'à l'avenir les procès-verbaux des séances de l'assemblée seront signés seulement par les administrateurs et les commissaires de la Société, et par les scrutateurs faisant partie de l'assemblée.

EXPOSÉ DE LA SITUATION DE L'EMPIRE

présenté au Sénat et au Corps législatif. (Extrait.)

(SUITE. — Voir notre numéro du 26 avril.)

TRAVAUX PUBLICS.

Chemins de fer. — La campagne de 1861 a été beaucoup plus fructueuse que celle de 1860 pour le développement du réseau des chemins de fer.

Sur la ligne de Rennes à Brest, que l'Etat exécute dans les conditions de la loi de 1842, une somme de 19 millions de francs a été dépensée dans le cours de l'année, et les travaux ont été poussés assez avant pour donner l'assurance qu'ils seront terminés en 1862 jusqu'au delà de Saint-Brieuc, et, en 1863, jusqu'à Brest. Sur le chemin de Toulouse à Bayonne, exécuté également par l'Etat, les sections de Toulouse à Saint-Gaudens et de Pau à Bayonne, d'une étendue, la première de 100 kilomètres, la seconde de 90 kilomètres, sont ou vont être livrées à la Compagnie du Midi, qui est chargée d'y poser la voie et d'y faire l'exploitation.

La ligne de Perpignan à Port-Vendres, construite dans les mêmes conditions, en vertu de la loi du 11 juin 1859, a été l'objet d'études définitives et d'un commencement d'exécution. Les travaux ont été également entrepris par l'Etat sur les quatre chemins de Caen à Flers, de Mayenne à Laval, de Lunéville à Saint-Dié et d'Epinal à Remiremont, conformément à la loi du 1er août 1860. Enfin, les trois lignes qui intéressent particulièrement les départements de la Savoie, celles de Grenoble à Montmélian, d'Aix à Annecy et de Thonon à Collonges, ont été l'objet de la sollicitude particulière de l'administration. Les deux premières sont en pleine voie d'exécution, et la troisième, dont le tracé présente d'assez sérieuses difficultés, est soumise à une étude approfondie.

De leur côté, les Compagnies ont fait de grands efforts. Une longueur de 635 kilomètres (1) a été livrée à la circulation dans le cours de l'année, et les lignes en voie de construction ont été amenées à un état d'avancement qui permet d'espérer qu'à la fin de 1862 la longueur du réseau exploité sera encore augmentée de 1,129 kilomètres (2).

(1) *Nord.*

	kilom.
Sevran à Villers-Cotterets	60
Béthune à Hazebrouck	34
Lens à Béthune	16
Est.	
Gretz à Mortcerf	16
Strasbourg à Kehl	8
Ardennes.	
Sedan à Carignan	23
Orléans.	
Limoges à Périgueux	98
Bourges à Montluçon	100
Orléans et Midi.	
Raccordement direct à Bordeaux	2
Lyon-Méditerranée.	
Raccordement de Villers-les-Pots	1
Chagny à Montceau-les-Mines	45
Montargis à Nevers	133
Arvant à Massiac	24
Dauphiné.	
Izeaux au Grand-Lemps	7
Bourgoin à Saint-André-du-Gaz	22
Midi.	
Toulouse à Pamiers	62
Total	635

(2) SECTIONS A OUVRIR EN 1862.

Nord.	
Embranchement de Pontoise	3
Chantilly à Senlis	11
Villers-Cotterets à Soissons	28
Bannois à Ermont	3
Est.	
Troyes à Bar-sur-Seine	20
Mortcerf à Coulommiers	17
Ardennes.	
Carignan à Montmédy	27
Reims à Soissons	55
Nouzon à Direux	10
Direux à Givet	15
Montmédy à Pierrepont	30
Ouest.	
Pont-l'Evêque à Honfleur	26
Orléans.	
Brives au Lot	95
Savenay à Lorient	150
Paris-Méditerranée.	
Embranchement de Privas	31
Embranchement de Vichy	19
Prolongement jusqu'à Rans de la ligne d'Ougney	6
Embranchement de Carpentras	17
Mouchard à Lons-le-Saunier	51
Mouchard à Pontarlier	60
Toulon-aux-Arcs	70
Des Arcs à Cannes	50
Dauphiné.	
Du Grand-Lemps à Châlons / Saint-André-du-Gaz à Châlons	21
Midi.	
Saint-Simon à Saint-Gaudens	98
Saint-Gaudens à Montrejeau	13
Agde à Clermont	38
Pau à Bayonne	90
Dax à Ramous	29
Tarbes à Bagnères	20
Total	1,129

Parmi les chemins terminés en 1861, on signalera la section de Montargis à Nevers, qui, complétant le chemin de Paris à Nevers par le Bourbonnais, ouvre une nouvelle communication entre Lyon et Paris ; la ligne d'Arras à Hazebrouck, qui assure aux produits du bassin houiller du Pas-de-Calais un débouché impatiemment attendu, et crée une voie plus rapide sur Calais et Dunkerque ; la ligne de Montluçon à Bourges, qui ouvre une communication directe sur Paris aux produits industriels et minéralogiques de Montluçon et de Commentry ; enfin, le raccordement de la ligne de Paris à Bordeaux avec les chemins du Midi et la section de Strasbourg à Kehl, qui, à l'aide de viaducs construits dans les conditions les plus remarquables sur la Garonne et sur le Rhin, font disparaître des lacunes aussi fâcheuses pour les voyageurs que pour le mouvement des marchandises.

Les concessions éventuelles faites en 1857 ont été rendues définitives par décrets de Sa Majesté, ainsi que le gouvernement en avait pris l'engagement, sauf toutefois en ce qui concerne quatre lignes dont la direction a donné lieu à de longues discussions et à une instruction supplémentaire. Ce sont les lignes de Busiguy à Hirson, avec prolongement sur Mézières ; de Limoges à Brives, de Brioude à Alais, d'Orléans à la ligne du Bourbonnais et l'embranchement de Calvos ; mais pour ces lignes mêmes, l'instruction touche à son terme, et les décrets qui doivent en déclarer l'utilité publique seront prochainement, sans doute, soumis au conseil d'Etat.

La loi du 2 juillet 1861, délibérée dans la dernière session, a autorisé l'exécution d'un certain nombre de chemins de fer dont l'utilité publique a été constatée à la suite d'un examen approfondi. L'ensemble de ces chemins présente un développement total de 1,325 kilomètres.

L'administration est autorisée à en entreprendre l'exécution, en se renfermant dans la dépense que les lois des 11 juin 1842 et 19 juillet 1845 mettent à la charge du Trésor. Cette dépense, pour tous les chemins compris dans la loi précitée, est évaluée à 233 millions de francs environ.

L'administration s'est empressée de constituer des services pour les études définitives et la construction de ces chemins. Déjà plusieurs projets ont été présentés et approuvés.

D'un autre côté, la loi du 2 juillet 1861 admet que les lignes qui y sont énoncées pourront faire l'objet de concessions à des compagnies.

Déjà pour certaines lignes des propositions ont été adressées au gouvernement. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a chargé une commission de les examiner, et de se prononcer sur la suite qu'il peut y avoir lieu d'y donner. Le travail de

cette commission sera très-incessamment soumis au conseil d'Etat.

Le service de l'exploitation des chemins de fer a été également l'objet des préoccupations de l'administration; elle a pensé qu'il serait possible d'y apporter des améliorations au point de vue, soit de la célérité des transports, soit de la sécurité ou du bien-être des voyageurs.

Pour étudier ces importantes questions, le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a formé une commission dont plusieurs membres ont été choisis dans le sein du Sénat, du Corps législatif et du conseil d'Etat, et dans laquelle figurent en outre, avec des membres des corps des ponts et chaussées et des mines, des fonctionnaires supérieurs des Compagnies, qui ont répondu avec empressement à son appel. Il est permis d'espérer qu'il sortira du travail de cette commission d'utiles résultats.

En résumé :

Le réseau des chemins de fer concédés ou autorisés présente un développement total de 18,236 kilomètres, y compris les lignes éventuelles, dont la concession n'a pas encore été rendue définitive, et dont la longueur est de 631 kilomètres.

Sur cet ensemble, 10,096 kilomètres sont aujourd'hui en exploitation; 5,808 kilomètres sont en outre concédés définitivement et en partie commencés; 631 kilomètres sont l'objet de concessions éventuelles; enfin, 1,701 kilomètres restent à concéder. La somme à dépenser pour l'achèvement de ce réseau peut être évaluée pour les lignes en exploitation, ainsi que pour les lignes concédées, soit définitivement, soit éventuellement, à la somme totale de 2 milliards 200 millions de francs, y compris 100 millions de francs à fournir à l'Etat en subventions ou travaux.

Il reste en outre à dépenser près de 600 millions de francs pour la construction des 1,701 kilomètres de lignes qui ont été nouvellement décrétées, mais qui ne sont encore l'objet d'aucune concession.

Les produits de l'exploitation des chemins de fer pendant l'exercice 1861 ne sont pas encore exactement connus; cependant les résultats constatés successivement, trimestre par trimestre, permettent de porter à plus de 500 millions de francs le montant des recettes brutes, non compris l'impôt du dixième perçu par le Trésor. Le nombre de kilomètres exploités moyennement dans le cours de l'année étant de 9,600, la recette s'est élevée à 48,000 fr. par kilomètre.

En 1860, la recette totale avait été, pour 9,278 kilomètres, de 413 millions de francs, et le produit kilométrique de 44,500 fr. seulement.

REVUE SCIENTIFIQUE.

Recherches sur la composition des fontes; application à la théorie du puddlage; par MM. Minary et Bésal.

On admet généralement que la fonte est une combinaison du fer avec le carbone en proportion variable entre 3 et 5 0/0, alliée à de petites quantités de quelques autres corps, le silicium, le manganèse, le phosphore, etc., dont la présence n'est qu'accidentelle et ne dépend que de la nature de minerais employés; ces derniers corps ne doivent pas être ainsi considérés comme des éléments constitutifs de la fonte, bien qu'ils en défient les propriétés physiques dans certaine mesure.

Les nombreuses expériences que nous poursuivons depuis deux ans nous ont conduits à envisager sous un autre point de vue la transformation des minerais en fonte, et à donner l'explication de quelques-unes des réactions qui se produisent dans les hauts-fourneaux, sur lesquelles on ne possède, à notre connaissance, que quelques notions très-vagues. Toutefois nous ne nous occuperons dans cette note que de la composition des fontes et des conséquences qui en découlent relativement au puddlage, en nous réservant de revenir plus tard sur la question des hauts-fourneaux dès que nous aurons groupé tous les documents qui s'y rattachent.

La classification naturelle des fontes, basée sur leur aspect physique, est la suivante : 1° les fontes grises ou noires; 2° les fontes blanches, cristallines, lamellaires; 3° les fontes blanches grenues, caverneuses.

Les fontes de la première catégorie sont uniquement composées de fer carburé, dans lesquelles la proportion du carbone varie entre 3 et 5 0/0.

Les fontes de la deuxième catégorie sont des mélanges de fer carburé et de fer oxydé, l'oxygène et le carbone se trouvant à peu près dans la proportion de leurs équivalents.

Dans les fontes de la troisième catégorie la proportion d'oxyde de fer est plus grande que dans les précédentes, ou autrement l'oxygène s'y trouve en excès relativement au carbone.

La fonte grise ou noire, ne renfermant pas ou peu d'oxyde de fer, ne peut être affinée qu'en lui fournissant l'oxygène nécessaire pour brûler son carbone : c'est ce qui a lieu dans l'affinage franc-comtois et dans l'application du procédé Bessmer.

Dans les fours à puddler, c'est par l'addition d'oxyde de fer, de ferrailles brûlées, de battitures, etc., que l'on fournit à la fonte l'oxygène qui lui manque et qu'on la convertit en fer.

La fonte blanche cristalline, renfermant tout l'oxygène nécessaire à l'élimination de son carbone, n'a besoin d'aucune addition pour être affinée : il suffit d'une fusion prolongée et d'un brassage qui amène en présence les molécules d'oxyde et celles de fer carburé qui réagissent les unes sur les autres en produisant un dégagement d'oxyde de carbone; c'est ce qui donne lieu à la *montée* de la fonte et à une ébullition apparente, à la suite de laquelle le fer est constitué.

La fonte blanche grenue, de même que la précédente, n'a besoin d'aucune addition pour être affinée, la surabondance d'oxyde qu'elle renferme détermine une réaction beaucoup plus prompte et qui dure moins longtemps. Le fer est constitué dans un temps plus court, mais il conserve l'excès d'oxyde ou d'oxygène que la fonte renfermait en trop. Le fer qui en résulte est blanc, lamellaire; il est cassant et de mauvaise qualité.

Cette fonte perd en qualité à mesure que le nombre de cavités augmente ou qu'elle devient plus caverneuse.

La structure caverneuse des fontes blanches est due à un commencement d'affinage dans le creuset du haut-fourneau; aussi observe-t-on dans ce cas au moment de la coulée de nombreux jets de flammes bleuâtres caractérisant la combustion de l'oxyde de carbone qui s'échappe de la fonte et auxquels est due la formation des cavernes après la solidification.

Nous avons reconnu depuis longtemps la présence de l'oxygène dans certains fers, principalement dans ceux que l'on obtient par le procédé Bessmer; c'est ce qui explique pourquoi cette méthode exige l'emploi exclusif de fontes grises, pourquoi elle ne peut donner que de l'acier ou du fer aciéreux déjà chargé d'oxygène, ou du fer cassant on prolongeant suffisamment l'opération.

La fusibilité du fer augmente avec la proportion d'oxygène qu'il renferme; ainsi, en plaçant l'un à côté de l'autre, dans le fourneau à vent, deux creusets identiques renfermant des rognures de fer au bois, de première qualité, et en mettant dans le second une certaine proportion d'oxyde de fer, après un coup de feu, les fragments de fer du premier creuset ont conservé leur qualité primitive, quoiqu'ils se soient légèrement soudés entre eux; mais le second creuset nous a donné un culot de fer lamellaire et de couleur blanche parfaitement identique aux fers dont nous avons parlé plus haut; ce fer se soude bien, mais dès qu'on le forge à chaud, il se produit des criques sur les parties saillantes.

(*Moniteur industriel*).

SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS.

SÉANCE DU 3 MAI 1861.

Présidence de M. EUGÈNE FLACHAT.

Suite.

(Voir le *Journal des chemins de fer* du 5 octobre).

Il ne faut accepter le résultat ci-dessus qu'à titre de démonstration prouvant que l'agencement utile pour franchir les courbes de très-faible rayon sur de fortes rampes ne nuit nullement à la puissance de la machine.

A cet égard le résultat est obtenu sans contestation possible, et il est d'une importance qu'il est inutile de faire ressortir. Faire circuler dans des courbes de 100 mètres de rayon une machine susceptible d'exercer un effort de traction aussi considérable, sans que la situation des roues engendre aucun frottement de glissement contre les parois des rails, et sans désordre dans l'accouplement des essieux par les bielles, est un progrès qui continue celui par lequel l'ingénieur Engerth a si heureusement résolu les difficultés que les ingénieurs avaient trouvées jusqu'à lui pour concilier, dans les machines locomotives, la puissance, la flexibilité et la stabilité.

La machine de M. Beugniot a un poids servant à l'adhérence de 47,300 kilogrammes; elle pourrait si sa surface de chauffe était suffisante, faire sans crainte de patinage un service correspondant à un effort de 7860 kilogrammes, soit le sixième du poids ci-dessus. Il est donc à regretter que le poids des appareils qui servent à donner à la machine sa flexibilité, ait obligé à réduire la surface de chauffe. Sous ce rapport la machine du Nord lui est très-supérieure, car son poids n'est que de 206 kilogrammes par mètre carré de surface de chauffe, tandis qu'il est de 282 kilogrammes dans la machine de M. Beugniot.

Les conséquences de cette comparaison seraient que le système nouveau ne pourrait se prêter utilement à la construction de machines d'une puissance égale ou supérieure à celle du chemin du Nord, qu'en augmentant le nombre des essieux, c'est-à-dire en ajoutant sous chaque châssis mobile un essieu de plus, ce qui accroîtrait la distance entre les essieux extrêmes, et exigerait en proportion l'accroissement du rayon des courbes que les machines pourraient franchir.

La discussion des dispositions de la nouvelle machine peut avoir un grand intérêt.

Dans la machine Engerth, comme dans celle de M. Beugniot, qui a emprunté à la première le point d'appui sur le tender les difficultés sérieuses sont l'augmentation des dimensions du foyer, et aussi d'étendre l'accouplement qu'on doit porter aux roues du tender lorsqu'il convient d'employer l'adhérence du poids entier de la machine et de son approvisionnement.

Ce sont ces difficultés que MM. Larpent et Gouin ont voulu résoudre par un balancier compensateur du raccourcissement et de l'allongement résultant du déplacement des essieux.

La relation de la dimension du foyer avec la surface tubulaire, la préférence à accorder à surface égale aux tubes longs sur les tubes courts, l'élévation continue de la pression limitée, toutes ces questions reviennent de nouveau dès qu'il s'agit de l'augmentation de la puissance des machines.

M. Edmond Roy dit que l'année dernière, la Compagnie d'Orléans ayant fait modifier une machine à six roues, suivant le système de M. Beugniot, cette locomotive n'a pu passer dans les courbes de 80 mètres de rayon d'un chemin de fer d'expérimentation, qu'il a fait construire pour des essais à lui.

La machine de M. Beugniot n'est point la seule qui, tout en cherchant à satisfaire au passage dans les petits rayons, exerce de puissants efforts de traction, attendu que sa locomotive qui parcourt les courbes de 80 mètres de rayon de son chemin d'essai, à des vitesses de 40 à 50 kilomètres à l'heure, a exercé un effort de traction permanent de 7,000 kilogrammes sur une rampe presque continue de 0m,015 sur 9 kilomètres de longueur, en remorquant un train de vingt-cinq voitures chargées entre la Presle et Cournonterry (ligne de Moulins à Montluçon).

M. le président fait observer à M. Edmond Roy que les machines à six roues couplées, que la Compagnie du chemin de fer de Lyon a fait modifier suivant le système de M. Beugniot, n'ont pas été disposées en vue de passer dans des courbes de 80 mètres de rayon, l'écartement entre les essieux extrêmes est dans ces machines, où trois essieux sont solidaires, beaucoup plus grand que dans les machines décrites par M. Nozo, où les essieux solidaires ne sont espacés que de 1m,36; d'ailleurs le jeu laissé aux essieux par le constructeur dépend absolument du rayon des courbes, pour lequel il entend disposer la machine.

Quant à l'effort de traction, il répète que c'est là une question à considérer en dehors d'un agencement de machine, ayant pour but d'accroître sa flexibilité; que la puissance de traction des locomotives est très-variable, que l'on peut pendant un temps assez court leur faire exercer un effort de traction n'ayant de limite que l'adhérence, et qui est par conséquent bien supérieur à celui qui répond à une marche normale, en pleine charge, très-prolongée. Qu'aussi les Engerth du Nord, qui peuvent pendant un temps assez court et par un beau temps exercer des efforts de traction de 10,000 kilogrammes, n'exercent qu'un effort de 6,000 kilogrammes au plus en marche normale à pleine charge, et que cette question ne touche en rien à celle de la disposition du système de M. Beugniot, ou de M. E. Roy, et n'a pas d'intérêt au point de vue de la discussion de ces systèmes.

M. Edmond Roy fait observer qu'il n'a point eu l'intention, quant à présent, d'entrer dans la discussion des dispositions adoptées par M. Beugniot, qu'il n'a voulu que constater deux faits en réponse à la communication qu'a bien voulu faire M. le président, savoir : qu'on a essayé de faire passer une locomotive de M. Beugniot, dans les courbes de 80 mètres de rayon, et qu'elle n'a pas pu y passer, tandis que sa locomotive circulant parfaitement dans les rayons de 80 mètres avec ses huit roues accouplées, a exercé des efforts de traction aussi considérables que celle de M. Beugniot.

M. le président expose les études entreprises par plusieurs membres de la Société, pour mettre ses travaux et son bulletin au niveau des progrès qui ont surgi dans ces dernières années, et dont elle n'a pas eu l'occasion de s'occuper dans ses séances.

Ce n'est que par les discussions des sociétés savantes ou par les ouvrages qu'ont accomplis récemment les ingénieurs, que nous pourrons étudier la marche des grandes et nouvelles applications industrielles.

Nous avions prié M. de Dion, au moment où il a dû entreprendre un double voyage transatlantique, de profiter de cette occasion pour résumer et exposer ici l'état des connaissances de l'ingénieur quant aux règles appliquées à déterminer la résistance à la marche en mer des navires à vapeur de grandes dimensions. Les débats qui ont eu lieu dans la Société des ingénieurs civils d'Angleterre; les travaux hors ligne de nos ingénieurs de la marine; les travaux scientifiques présentés à une société anglaise devenue déjà célèbre, celle des ingénieurs d'architecture navale, donnent à cette question un grand intérêt. Il n'est pas besoin de dire combien elle est opportune en ce moment où la construction en fer, des navires de grandes dimensions devient pour presque toutes les nations une nécessité et une des branches les plus intéressantes de l'art de l'ingénieur.

M. Mallac a bien voulu se charger de reproduire par extraits les récents travaux des ingénieurs, sur les avantages comparatifs de la construction des navires en fer sur les navires en bois; sur les modifications que l'emploi du fer doit amener pour donner aux coques la forme de plus grande résistance aux déformations; et enfin sur la figure que l'industrie de la fabrication du fer doit donner aux fers sortant du laminoir, pour leur meilleur emploi dans la construction des coques.

M. Yvan Flachat s'est chargé d'analyser les nouvelles données de l'art de la construction produite par les grands travaux du pont Victoria devant Montréal, et qui abondent dans le grand ouvrage de l'ingénieur Hodges. L'état climatérique de la contrée, faisant succéder le froid le plus intense à une chaleur tropicale, exige l'emploi de moyens adaptés à chacun des régimes d'hiver et d'été d'un fleuve dont les moindres caprices sont aussi inattendus que redoutables, donne beaucoup d'intérêt à ce travail.

Le même ingénieur s'est également chargé de reproduire les points intéressants des discussions qui se sont élevées dans le sein de la Société des ingénieurs civils anglais, sur la forgerie des grosses pièces de fer.

Le concours que l'industrie privée a donné en Angleterre à la fabrication des armes de guerre a étonné tout le monde. Sous l'influence des encouragements de l'opinion publique et du gouvernement, des constructeurs tels qu'Armstrong et Whitworth se sont placés en tête d'un art dont les progrès intéressent directement la puissance politique des nations et la paix du monde, et dont, pour cela même, les gouvernements se réservent l'application. Un mémoire qui contient un exposé de ces récents procédés a obtenu un prix à la même Société, et M. Doublet s'est chargé de nous en présenter l'analyse.

M. Limet vous entretiendra régulièrement des phases de la question de la composition de l'acier, sur laquelle les savants travaux de M. Frémy ont jeté une lumière aussi vive qu'inattendue; il y joindra le résultat des expériences qu'il est mieux que personne à même de suivre, sur les moyens de gratifier l'industrie, par des procédés courants et économiques, des résultats scientifiques obtenus par les analystes.

La construction des travaux à la mer a fait aussi de très-sensibles progrès. Les procédés d'exécution, l'outillage, l'installation des chantiers, ont été entièrement modifiés. Les formes des ouvrages, la nature et la disposition des matériaux, les méthodes employées pour obtenir leur bonne qualité et leur résistance se sont également transformées. Ce sont des données nouvelles auxquelles les sociétés d'ingénieurs étrangers ont attaché un vif intérêt.

M. Yvert s'est chargé de les recueillir et de vous faire part des mémoires les plus dignes d'attention qui y ont été lus et des débats auxquels ils ont donné lieu.

MM. Goschler et Verrine vous présenteront l'analyse des travaux du souterrain d'Hauerstein qui a nécessité l'application de procédés d'aération sur lesquels on pourrait regretter de trouver très-peu de renseignements dans les publications faites jusqu'à ce jour. Les ingénieurs allemands nous ont donné à cet égard un exemple à suivre. C'est de l'une de leurs plus utiles publications qu'il s'agit ici.

Plusieurs membres de cette Société nous ont manifesté l'intention de nous entretenir des circonstances qui ont fait échouer les tentatives de télégraphie sousmarine; mais les faits sont tellement obscurs, les documents si dispersés et si contradictoires que nous n'attendons pas un résultat prochain de ces études.

Parmi les questions d'un grand intérêt public que le traité de commerce a soulevées, il en est une que les ingénieurs civils sont plus à même que d'autres d'étudier avec fruit, au moyen de leurs rapports intérieurs avec l'industrie manufacturière; ce sont les [illegible] de main-d'œuvre et les progrès de l'outillage spécial de fabrication, dans les pays qui sont nos rivaux sur les marchés étrangers et sur le nôtre même. M. Calmette, qui a de fréquentes occasions de visiter les manufactures étrangères et auquel ses antécédents donnent à cet égard une expérience précieuse, a bien voulu nous donner son concours dévoué dans cette étude.

M. Limet, chargé de résumer les discussions qui ont eu lieu sur la composition des aciers, dit qu'en présence de faits nouveaux qui sont contestés par plusieurs membres de la Société, et dont les conséquences pratiques restent encore à établir, il ne peut qu'essayer de poser la question à résoudre.

L'étude de la constitution des aciers comprend implicitement celle des fers et des fontes, et cet énoncé seul suffit pour en faire apprécier la complexité.

Les analyses, les recherches, qui, à un point de vue général, devraient être d'une si haute utilité et qui sont malheureusement trop négligées en industrie, conduisent à des incertitudes presque absolues lorsqu'elles sont faites dans des laboratoires. Et cela, parce que les savants qui s'y livrent sont presque toujours mal renseignés et dans l'ignorance des causes originelles des produits qu'ils ont à apprécier.

C'est donc une véritable bonne fortune lorsqu'un homme éminent, un des princes de la science, vient à énoncer une nouvelle découverte avec des caractères de généralité qui forcent à l'examen et à la discussion.

C'est bien dans ces conditions que la découverte de M. Frémy nous est parvenue au milieu de la discussion sur le procédé Bessemer. Simultanément, M. Carron faisait ses communications à l'Académie des sciences, M. Limet rappelait ses travaux presque identiques, datant déjà de trois années. Enfin, nous avons eu le développement de la théorie de M. Jullien; les notes de M. La Salle et les discussions reproduites dans nos comptes rendus.

Tels sont les documents à résumer, sinon pour en tirer une conclusion définitive, au moins pour indiquer la voie des recherches et des vérifications pratiques.

Mais avant, il convient d'examiner où en était la question lorsque le rôle important réclamé par l'azote dans la constitution des fers, fontes et aciers est venu jeter l'émoi parmi le monde métallurgique, et soulever de si vives réclamations.

On avait admis jusqu'alors le carbone comme le seul constituant utile de ces composés du *fer*. On était donc forcé d'admettre une certaine inconnue qu'on appelait *la propension aciéreuse*, pour expliquer les propriétés remarquables de certains fers à se transformer en acier; ce qui n'expliquait absolument rien.

M. Leplay, dans un mémoire célèbre (*Annales des mines*, 1840) sur la fabrication des fers à aciers, proclame hautement que rien ne peut remplacer cette inconnue, *la propension aciéreuse ou le corps*. Il ajoute, avec raison, que l'analyse est insuffisante puisqu'elle ne justifie pas par des différences de constitution les différences considérables qui existent entre les propriétés aciéreuses, non-seulement des fers, mais encore des minerais. Et il conclut que les fers de Suède, puis ceux de Russie et de Sibérie, sont et doivent être les seuls fers à aciers pour notre fabrication.

A cette époque M. Leplay était, à juste titre, sous l'empire d'idées qui avaient fait la fortune de nos aciers par l'importation de toutes pièces des procédés anglais; mais, n'est-ce pas aller trop loin que de proscrire résolûment toutes les tentatives faites pour l'utilisation de nos excellents minerais à la fabrication de fers à aciers que préconisait déjà un autre ingénieur des mines, M. François? Rapprochement bizarre à faire actuellement! M. François, défendant la qualité et l'excellence de nos minerais pyrénéens pour la fabrication des fers à aciers, demandait le maintien des droits protecteurs, afin d'assurer cette fabrication, tandis que M. Leplay demandait l'abaissement de ces droits pour assurer l'avenir de nos aciéries par l'introduction des fers suédois. Or, c'est récemment seulement, et au moment où se faisait le traité avec l'Angleterre, que les idées de M. François ont reçu leur consécration. L'un de nos plus habiles fabricants d'aciers, M. Jacob Haltzer vient, en effet, de monter près de Perpignan, aux Pyrénées, là où, jusqu'alors, régnait uniquement la méthode catalane, deux hauts-fourneaux au bois, et ces hauts-fourneaux produisent de la fonte aciéreuse d'une qualité telle que les Anglais offrent de tout prendre à des prix élevés.

L'extension considérable de nos aciéries, la nécessité de trouver, à des prix possibles, des fontes et des fers aciéreux, ont plus fait que les indications scientifiques, et tous nos maîtres de forges sont entrés largement dans cette voie; MM. Petin et Gaudet exploitent leurs hauts-fourneaux de Toga, en Corse; MM. Verdié, ceux de l'Alelik, près de Bone; MM. Jackson en construisent aux Pyrénées, pour exploiter le procédé Bessemer.

Nous pouvons donc nous dire aujourd'hui en possession de fers et de fontes dont la propension aciéreuse est reconnue et constatée par la pratique. Mais fers de Suède, d'Afrique ou des Pyrénées, peu importe pour la question qui nous occupe; à quoi est due leur propension aciéreuse si remarquable? Pourquoi des fers au bois très-purs, d'autres provenances, se transforment-ils si difficilement en aciers ou ne donnent-ils que des aciers inférieurs? Peut-on l'attribuer aux matières étrangères que l'analyse accuse également dans les meilleurs fers de Suède? Admettant dans tous les cas la pureté comme la condition indispensable dans la fabrication des aciers, doit-on chercher un nouvel élément d'aciération? L'azote, qui aurait échappé aux investigations, et l'introduction de ce nouvel élément, donnera-t-il la propension aciéreuse aux fers qui en sont dépourvus?

Les essais et les expériences à faire étant simples et faciles, nous ne pouvons qu'y renvoyer. Pour notre part, comme elles font suite à celles que nous avons faites il y a trois ans, nous les avons reprises et bientôt nous pourrons vous en communiquer les résultats.

Au point où en est arrivée l'industrie des aciers en France, il n'est pas à craindre, ainsi que le manifestait M. La Salle, que de pareils essais puissent *la faire reculer aux temps désastreux de Réaumur*.

La question ainsi posée, nous parcourerons rapidement nos discussions pour y trouver des motifs à l'appui.

Les métalloïdes, tels que le silicium, le soufre, le phosphore étant écartés, d'un commun accord, par toutes les théories aussi bien que par la pratique, de tout acier de bonne qualité,

1° Suivant tous les métallurgistes, ce corps est formé de fer et de carbone; ce dernier, à l'état de graphite mélangé, ou combiné ou dissous, amorphe ou cristallin (M. Jullien) ou à l'état de polycarbure dissous (M. Karsten);

2° Suivant M. Frémy, de fer, de carbone et d'azote, l'azote jouant un rôle important, puisque M. Frémy a constaté sa présence dans les aciers fondus des Heutmann, de Krupp et de Jackson. Si l'on admet cela, et la négation nous paraît impossible, à moins d'être appuyée d'expériences précises et infirmatives; cela admis, disons-nous, il reste à expliquer ce fait remarquable de la présence de l'azote dans des aciers fondus, c'est-à-dire en combinaison éminemment stable? Comment et sous quelle forme cette combinaison a-t-elle eu lieu? Préexistait-elle dans le fer, la fonte ou même les minerais? Devait-elle précéder, suivre ou être simultanée à celle du carbone?

Enfin, ainsi que nous l'avons déjà indiqué, cet élément nouveau, c'est-à-dire inaperçu jusqu'alors, va-t-il modifier avantageusement nos procédés de fabrication lorsqu'on aura appris l'emploi de ce gaz dit à *qualité négative*, et qui cependant se retrouve combiné dans un si grand nombre de corps naturels? Ne peut-on se demander s'il n'intervient pas dans le procédé Bessemer en raison de la haute température développée?

Telles sont les questions qui se pressent en foule à l'esprit et auxquelles des expériences seules pourront répondre.

Nous terminerons en examinant rapidement les objections faites à M. Frémy.

On a dit:

En prenant du graphite (carbone pur), on fait de l'acier sans azote?

Clouet a fait de l'acier avec du fer pur et un diamant.

Si l'azote reste en combinaison, faites des analyses quantitatives?

Sans rien préjuger et tout en réservant comme indispensable un contrôle qui doit être sévère en raison de l'importance du fait annoncé, nous avouons ne pas comprendre l'esprit dans lequel sont faites ces objections.

A l'expérience d'aciération avec le graphite et à celle de Clouet, on peut répondre en se demandant quel était le fer employé?

A la demande de dosage quantitatif on peut répondre donnez nous le temps, mais tenez compte des difficultés. Quoi, jusqu'à présent l'azote était resté inaperçu, on avait constaté que dans certaines conditions il formait avec le fer une combinaison dans laquelle il entrait en une proportion de 9 à 11 0/0! Aujourd'hui, M. Frémy vous annonce que cette combinaison reste en proportion quelconque dans les aciers fondus du commerce, en proportion infinitésimale si vous le voulez; mais si vous admettez que de semblables proportions de soufre, de phosphore ou de silicium, etc., peuvent avoir une influence mauvaise, considérable dans les aciers, pourquoi *à priori*, et sans contre-épreuve, déclarer que l'azote ne puisse jouer un rôle utile inverse?

M. Caron nie la présence de l'azote, en affirmant que les cyanures volatils à une haute température sont véhicules du carbone par voie de double décomposition.

Nous connaissons tous depuis bien longtemps les [illegible]

priétés des cyanures qu'on emploie journellement dans nos ateliers, mais l'objection ne répond pas à la pré' sence de l'azote dans les aciers.

L'emploi des produits ammoniacaux et des cyanures devra, dans les tentatives d'aciération, être fait dans des conditions que nous avons déjà signalées, c'est-à-dire en ne les faisant agir que lorsque le fer à aciérer est arrivé à température convenable.

Nous ne terminerons pas sans appeler votre attention sur les progrès très-remarquables accomplis depuis quelques années dans le puddlage des fontes aciéreuses.

Il y a à peine quelques années que nous avons commencé et déjà nous n'avons plus rien à envier sous ce rapport à l'Allemagne et encore moins à l'Angleterre.

Le succès de ce puddlage, soumis encore à la réussite de certains tours de main, nous fait croire qu'il reste beaucoup à faire dans l'utilisation des gaz comme agents de combustion aussi bien que de réduction, et que le s essais provoqués par la découverte de M. Frémy aideront puissamment à nos progrès.

Vient de paraître : l'édition de Mai du Livret-Chaix, Guide officiel des voyageurs sur tous les chemins de fer de l'Europe ; — les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs illustrés* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales gares des chemins de fer, chez les principaux libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Cᵉ, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

Numéros des obligations émises par la Compagnie de l'Est et par les Compagnies fusionnées, à rembourser par suite du tirage effectué le 30 janvier 1862.

814 Obligations 5 0/0 de la Compagnie, remboursables à 650 francs à partir du 1ᵉʳ juin 1862.

Numéros 1 à 368,828.

88	25330	50503	73900	95399	110470
378	26060	50826	74252	96047	111120
2038	26223	51196	75718	96451	111367
2466	26749	52689	76543	97697	112314
2764	27870	53431	76569	98212	112752
2918	28088	56174	77127	98306	112999
6537	28767	56238	78274	98729	116049
6820	29756	56247	79736	99124	116847
7930	29906	56858	79799	99271	120693
7946	29976	57213	81515	99399	120819
8064	30250	57304	81538	99673	121049
8343	31552	57420	83274	99904	122164
9832	31684	58160	84220	100181	123298
9875	34580	58251	84756	101566	123554
10532	35111	60261	86054	101884	123859
11645	35639	62525	86891	103276	124031
14569	36141	63354	86956	103404	124826
14829	36568	63450	87098	104272	124854
15232	37188	63519	87179	104813	125003
17222	37900	64725	87253	105368	125876
18268	38832	65832	87799	105814	128090
18771	41319	66111	88276	105964	128712
19101	41780	66607	88776	106070	129017
20081	42002	67748	91253	106140	130547
20144	42093	68132	91843	107088	132559
20847	44311	71074	92577	107111	133336
21593	44921	71352	94295	107253	134140
21841	45381	71533	94344	108224	136651
22239	48591	71912	94741	108573	136743
23067	49323	72487	95081	109832	138099
24350	50383	72940	95109	110146	138618

145099	à	145108	197009	à	197018	271649	à	271658
152169	à	152178	198629	à	198638	284699	à	284708
159099	à	159108	222799	à	222808	293969	à	293978
169979	à	169988	226149	à	226158	296969	à	296978
170339	à	170348	231309	à	231318	308489	à	308498
186699	à	186708	238449	à	238456	331389	à	331398
188899	à	188908	239459	à	239468	351589	à	351598
191969	à	191978	262359	à	262368	364729	à	364748
194669	à	194678	262869	à	262878			

2,173 Obligations 3 0/0 de la Compagnie, remboursables à 500 francs, à partir du 1ᵉʳ juin 1862.

Numéros 1 à 900,000.

12481	à	12500	329921	à	329940	602321	à	602340
15241	à	15260	332701	à	332720	618921	à	618940
22561	à	22580	334241	à	334260	619961	à	619980
35141	à	35160	344421	à	344440	621821	à	621840
35541	à	35560	349101	à	349120	622921	à	622940
35781	à	35800	373921	à	373940	633941	à	633960
38481	à	38500	393921	à	393940	634781	à	634800
40081	à	40100	396901	à	396920	640001	à	640020
53181	à	53200	403601	à	403620	656481	à	656500
71421	à	71440	407121	à	407137	664321	à	664340
87501	à	87520	410701	à	410720	669741	à	669760
89841	à	89860	412441	à	412460	702701	à	702720
94161	à	94180	429481	à	429500	720961	à	720980
95041	à	95060	433721	à	433740	732301	à	732304
115881	à	115900	434241	à	434260	733541	à	733560
134241	à	134260	435921	à	435940	753961	à	753980
146581	à	146600	443301	à	443320	762021	à	762040
156021	à	156040	471761	à	471780	768901	à	768920
159881	à	159900	472721	à	472740	770261	à	770280
163341	à	163360	476001	à	476020	776221	à	776240
169181	à	169200	480281	à	480300	777481	à	777500
178381	à	178400	491121	à	491124	782501	à	782520
188461	à	188480	492581	à	492600	785621	à	785640
188741	à	188760	506601	à	506620	805261	à	805280
196901	à	196920	510081	à	510100	811181	à	811200
198321	à	198340	517181	à	517200	838201	à	838220
204821	à	204840	520561	à	520580	839021	à	839040
212281	à	212300	525701	à	525720	839541	à	839560
242001	à	242020	531221	à	531234	862721	à	862740
243721	à	243740	531861	à	531880	865161	à	865180
257521	à	257540	551681	à	551700	866921	à	866940
259481	à	259500	553561	à	553580	879781	à	879800
264481	à	264500	558781	à	558800	885281	à	885300
287981	à	288000	561301	à	561320	885901	à	885912
299081	à	299082	576701	à	576720	890941	à	890960
307961	à	307980	584861	à	584880	894521	à	894540
320921	à	320940	596081	à	596100			
322161	à	322180	599621	à	599640			

OBLIGATIONS DES COMPAGNIES RACHETÉES OU FUSIONNÉES.

41 Obligations de 1,000 francs de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843), remboursables à 1,250 francs à partir du 1ᵉʳ octobre 1862.

43	609	1427	1955	2534
78	627	1535	2032	2632
144	631	1767	2057	2646
148	653	1817	2147	2670
240	881	1836	2203	2761
245	979	1878	2230	
249	1032	1907	2388	
367	1228	1911	2460	
571	1267	1943	2493	

199 Obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (construction de la ligne de Wissembourg), remboursables à 625 francs, à partir du 1ᵉʳ juillet 1862.

121	à	130	7761	à	7770	19551	à	19560
421	à	430	7771	à	7780	21611	à	21620
1031	à	1040	12651	à	12659	22821	à	22830
2541	à	2550	12831	à	12840	23251	à	23260
2941	à	2950	12901	à	12910	23841	à	23850
7481	à	7490	13221	à	13230	23851	à	23860
7711	à	7720	14881	à	14899			

41 Obligations de 1,000 francs de l'ancienne Compagnie de Montereau à Troyes, remboursables à 1,250 francs, à partir du 1ᵉʳ juillet 1862.

391	1149	2232
686	1659	2246
720	1677	3463
903	2304	

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Amortissement de l'emprunt départemental de 50 millions, contracté en vertu de la loi du 17 juillet 1856.

10ᵉ tirage.

2,565 OBLIGATIONS A REMBOURSER AU PRIX DE 225 FRANCS.

(Suite. — Voir notre numéro du 18 mai.)

ORDRE NUMÉRIQUE.

217012	225228	231830	238406	246906
217281	225392	231962	238417	246980
217564	225474	232006	238569	247045
217827	225496	232128	238570	247149
218011	225525	232234	238596	247196
218042	225618	232431	238797	247312
218080	225650	232517	238849	247402
218122	225691	232586	238898	247471
218346	225730	232675	239401	247500
218412	225778	232691	239700	247867
218425	225908	232721	239807	247917
218776	225935	232769	239847	247967
218890	225983	232810	239887	248029
218708	226000	232824	240139	248196
218744	226079	233082	240198	248481
218870	226128	233141	240406	248841
219029	226131	233241	240628	248925
219264	226250	233341	240789	249077
219492	226319	233432	240878	249089
219507	226406	233438	241062	249172
219612	226427	233912	241278	249183
219730	226558	233718	241393	249189
219730	226783	233818	241598	249193
219732	227017	233928	241718	249571
219752	227071	234016	241850	249672
219760	227130	234107	241990	249712
219846	227181	234176	242173	249802
219880	227333	234230	242193	249831
220085	227352	234326	242202	249877
220250	227421	234430	242293	249927
220318	227502	234641	242338	250225
220443	227782	234642	242383	250316
220710	227793	234671	242397	250472
220738	227810	235103	242818	250980
220777	227869	235109	242850	251080
220829	227878	235307	243022	251230
220842	228068	235312	243114	251246
220846	228140	235422	243310	251414
221205	228252	235530	243410	251565
221281	228274	235543	243680	251618
221378	228322	235636	243879	251670
221390	228409	235975	243889	251729
221520	228472	236080	244046	251918
221596	228485	236128	244125	251928
221860	228558	236170	244149	252053
221891	228621	236192	244250	252223
222016	228633	236218	244311	252305
222258	228707	236313	244336	252519
222320	228829	236318	244679	252781
222517	228900	236321	244904	252911
222703	228913	236377	244991	253043
222760	229034	236439	245193	253230
222837	229228	236480	245255	253333
222878	229337	236485	245401	253348
222910	229554	236545	245505	253361
222981	229650	236674	245593	253634
223001	229708	236881	245659	253703
223217	229805	236983	245702	253787
223338	229816	237150	245873	253807
223351	229845	237272	245974	253908
223797	229891	237316	245994	253914
224124	229912	237328	246012	254013
224173	230064	237425	246075	254174
224203	230430	237469	246118	254336
224248	230545	237526	246164	254398
224308	230558	237601	246218	254413
224406	230600	237638	246274	254480
224440	230821	237642	246452	254565
224558	230814	237726	246476	
224578	230928	237774	246562	
224607	231333	238190	246593	
221722	231372	238247	246707	
225180	231439	238394	246800	

Le remboursement au pair des 2,565 obligations sorties à ce tirage, ainsi que le paiement des lots gagnés, auront lieu à présentation à la caisse centrale du Trésor public, à partir du 1ᵉʳ juillet prochain.

Pour extrait du procès-verbal de tirage,

Le secrétaire général de la préfecture de la Seine,

G. Segaud.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1796 kilomètres.
1861. — 1696 —

14e année. — 18me semaine.

Du 30 avril au 6 mai 1862.

212.619 Voyageurs	460 386 31
Bagages, Marchandises, etc.	834.917 09
Total	1 295.303 33
Recettes antérieures	20.440.595 60
Total général	21.735.898 93
18e semaine de 1862	1.295 303 33
Semaine correspondante de 1861.	1.296.874 32
Différence	1.570 99
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	21 735 898 93
— — 1861.	21.937.850 95
Différence	201.952 02

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er au 28 février 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 28 févr. 1862	6.924 085 43
Du 1er janvier au 28 févr. 1861	6.840.516 26
Différence en faveur de 1861.	83 569 17

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 28 févr. 1862	2.868.760 85
Du 1er janvier au 28 févr. 1861	3.039.974 87
Différence en faveur de 1861.	171.214 03
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 1475 kil. — 1862.. 1475 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 30 avril au 6 mai 1862.

106.010 Voyageurs	448.924 02
Bagages, Marchandises, etc.	837.290 70
Total	1.286 114 72
Semaine correspondante de 1861.	1.410.404 12
Différence	124.289 40
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	21 336 460 19
— — 1861.	23.290.354 57
Différence	1.953 894 38

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 463 kil. — 1862... 693 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 463 kil. — 1862... 693 kil.

29.998 Voyageurs	65.925 09
Bagages, Marchandises, etc.	115.924 55
Total	181.849 64
Semaine correspondante de 1861	116 582 09
Différence	65.267 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.050.193 74
— — 1861.	1.840.070 76
Différence	1 210.122 98

PARIS À LYON ET À LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 30 avril au 6 mai 1862.

201.673 Voyageurs	758.438 60
Bagages et marchandises	1.694.295 91
Total	2.452.734 51
Semaine correspondante de 1861.	2.181.235 65
Différence	271 498 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	41 [illegible] 12
— — 1861	[illegible]
Différence	

LYON À GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres.
1861. — 231 —

20.973 Voyageurs	57.386 10
Bagages, Marchandises, etc.	76.711 90
Total	134 098 00
Période correspondante de 1861.	131.351 01
Différence	2 747 01
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.162.738 40
— — 1861.	2.142.715 41
Différence	20.022 99

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée : 717 kilomètres.
1861. — 530 —

51.637 Voyageurs	137.485 10
Bagages et Marchandises	409.607 38
Total	547 092 48
Semaine correspondante de 1861.	401.328 95
Différence	145 763 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	9 084 406 32
— — 1861.	6.295.081 60
Différence	2.789.324 72

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 30 avril au 6 mai 1862.

306.652 Voyageurs	621.571 20
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	81.554 40
— — Pet. vitesse	427.323 60
Total	1.130 449 20
Semaine correspondante de 1861.	1.059.954 50
Différence	70.494 70
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	16 245.897 90
— — 1861.	16.419.154 25
Différence	173 256 35

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 28 février 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

2 mois 1862, 900 kilomètres...	6.550.611 03
— 1861, 900 — ...	6.664.382 62
Différence	113.771 59

RÉSEAU MIXTE.

2 mois 1862, 295 kilomètres...	590.653 73
— 1861, 295 — ...	595.443 99
Différence. » — ...	4.809 74

NOUVEAU RÉSEAU.

2 mois 1862 18 kilomètres...	18.573 45
— 1861 18 — ...	17.949 84
Différence	623 61
Différence totale : » kilom.	108.938 24

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 30 avril au 6 mai 1862.

190.041 Voyageurs	461.012 21
Bagages, Marchandises, etc.	726.540 74
Total	1.187 552 95
Semaine correspondante de 1861.	1.129.024 58
Différence	58.528 37
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	20.776 171 06
— — 1861.	20.241.331 34
Différence	534.839 72

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 140 kilomètres

8.950 Voyageurs	20.047 90
Bagages, Marchandises, etc.	30.611 80
Total de la semaine	50 659 70
Semaine correspondante de 1861.	3 091 13
Différence	47.568 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	677 576 76
— — 1861.	65 135 39
Différence	612 441 37

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 30 avril au 6 mai 1862.

59.410 Voyageurs	171.241 16
Bagages, Marchandises, etc.	451.794 33
Total	623.035 49
Canaux	48.875 28
Totaux réunis	671.910 77
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	517 802 15
Canaux	53.706 36
Total	571.508 51
Différence	100.402 26

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	11.292.410 02
— — 1861.	9.785.908 62
Différence	1.506.501 40

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 164 kilomètres
Avril 1862.

32.563 Voyageurs	50.077 33
Bagages, Marchandises, etc.	49.291 52
Total	99 368 85
Mois correspondant de 1861	53.907 83
Différence	45.461 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	357 112 01
— — 1861.	188.886 50
Différence	168.225 51

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 212 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 30 avril au 6 mai 1862

24.150 Voyageurs	38.158 79
Bagages, Marchandises, etc.	62.433 70
Total	100 592 49
Semaine correspondante de 1861.	74.305 88
Différence	26.286 61
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.496.731 16
— — 1861.	1.242.679 74
Différence	254.051 42

BESSÈGES À ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 30 avril au 6 mai 1862.

Voyageurs	3.013 05
Bagages, Marchandises, etc.	28.541 70
Total	31.554 75
Semaine correspondante de 1861.	25.646 45
Différence	5 908 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	540.390 10
— — 1861.	516.355 00
Différence	24.035 10

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 30 avril au 6 mai 1862.

16.583 Voyageurs	27.834 50
Bagages, Marchandises, etc.	34.079 07
Total	61 913 57
Semaine correspondante du 1861.	64.756 39
Différence	2.842 72
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	991.429 05
— — 1861.	984.059 08
Différence	7.369 97

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

n° Voyageurs	3.040 00
Bagages, Marchandises, etc.	1.619 00
Total	4.659 00
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	61.643 00

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 30 avril au 6 mai 1862.

91.380 Voyageurs	298.080 18
Bagages, Marchandises, etc.	809.258 86
Transports militaires	57.095 13
Total	1.165 136 17
Semaine correspondante de 1861.	1.068.215 30
Différence	96 920 87

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 390 kilomètres.
1861. — 354 —

44.143 Voyageurs	98.035 40
Bagages, Marchandises, etc.	54.400 77
Transports militaires	8.304 20
Total	150.740 37
Semaine correspondante de 1861.	121.325 07
Différence	29 415 30

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 2006 kilomètres.
1861. — 1970 —

En 1862	1.315 876 54
En 1861	1.189 540 37
Différence	126 336 17

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	21.429.461 63
En 1861	18 056 050 65
Différence	3.373 410 98

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Piacenza à Bologne.

1862. Longueur exploitée 149 kilomètres.
1861. — 147 —

19.403 Voyageurs	48 860 20
Bagages, Marchandises, etc.	34 076 17
Transports militaires	9.600 71
Total	92 537 08
Semaine correspondante de 1861.	77.546 32
Différence	14 990 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.603 908 83
— — 1861.	1.390 312 82
Différence	213.596 01

MADRID À SARAGOSSE ET À ALICANTE

Du 30 avril au 6 mai 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 492 —

17.506 Voyageurs	97 909 41
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	30 613 02
— (Petite vit.)	183.161 32
Total de la semaine	311.683 75

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID À JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

9 402 Voyageurs.	20.800 00	32 283 41
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.781 00	
Marchandises. (Petite vitesse)	9.702 41	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR À CIUDAD-REAL.

1862. Longueur exploitée : 150 kilomètres.

4.307 Voyageurs.	14.428 69	28 913
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	792 49	
Marchandises. (Petite vitesse)	13.692 83	

Total des trois lignes réunies.	373 080
Recet. antér. dep. le 1er janv. 1862	5.543 872
Total général des recet. en 1862.	5 916 953
— — 1861.	6.095.436
Différence	178 483

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1924 kilomètres.
1861. — 1221 —

Du 30 avril au 6 mai 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

Voyageurs	331.522 50
quintaux Marchandises.	555.390 —
Total	886 912 50
Semaine correspondante de 1861.	886 327 50
Différence	585 —
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	14.576.832 50
— — 1861.	16.463.860 —
Différence	1.887.007 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 354 kilomètres.
1861. — 308 —

Du 30 avril au 6 mai 1862

Ligne de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	38 518 25
Marchandises	66.207 71
Total	104.725 96
Produit annuel par kilomètre	17 730 —

Ligne de l'Escurial

Voyageurs	14.100 57
Marchandises	16.237 65
Total	30.338 22
Produit annuel par kilomètre	31 638 —
Total de la semaine	135.044 18
Semaine correspondante de 1861	115.537 83
Différence	19.526 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.018.515 71
— — 1861.	1.842.331 83
Différence	176.183 88

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 314 kilomètres.
1861. — 314 —

Du 30 avril au 6 mai 1862.

36.703 Voyageurs	60 233 65
Bagages, marchandises, etc.	43.900 65
Recettes diverses	2.778 56
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis	32.844 08
Total	148.825 94
Semaine correspondante de 1861.	132.021 98
Différence	16.803 96
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 [illegible] 273 04
— — 1861.	2.215.265 54
Différence	70.007 50

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novgorod.

Longueur exploitée totale, 805 kilomètres.
Du 25 mars au 1er avril 1862
Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	132.270 86
Marchandises	173.130 08
Total	305.400 90
Recettes antérieures en 1862	3.286.435 56

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 305 kilomètres.
Du 30 avril au 6 mai 1862.

13.778 Voyageurs	51 904 74
Marchand., cargaison, équipages	76.719 59
Total	128.714 33
Semaine correspondante de 1861	53.200 64
Différence	75.511 69
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	2 013.587 71

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 4 au 10 mai 1862.

35.680 Voyageurs	30.100 —
Bagages, Marchandises, etc.	32.460 —
Total	71.560 —
Semaine correspondante de 1861.	68.105 —
Différence	3 455 —
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	1.109.589 —
— — 1860.	1.054.338 —
Différence	46.248 —

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 30 avril au 6 mai 1862.

voyageurs	13 654 25
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.[illegible] —
— — (pet. vit.)	9.209 25
Total	26.863 50

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	44 544 96
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.956 15
— — (pet. vit.)	9.226 80
Total	58.725 81
Total pour les deux sections	85.589 31
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	
Section de Civita-Vecchia	312.534 95
Section de Bologne	776.736 85
Total	1.109.271 80

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 30 avril au 6 mai 1862.

49.012 Voyageurs	71.995 20
Bagages, Marchandises, etc.	62.598 —
Total	134 593 20
Semaine correspondante de 1861.	115.234 35
Différence	19 358 85
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.930 314 21
— — 1861.	1.843.034 75
Différence	86.279 46

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 16 au 23 avril 1862.

15e semaine	46.998 20
Subvention annuelle, 630.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	58 814 —
Semaine correspondante de 1861.	50.935 65
Différence	7 878 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	703 404 35
— — 1861.	591.701 65
Différence	111.702 70

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 140.
Du 30 avril au 6 mai 1862.

29.018 Voyageurs	38.263 90
4.162 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	27.992 74
Total	66 256 64
Semaine correspondante de 1861.	60.060 78
Différence	6.195 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	901 800 94
— — 1861.	697.474 90
Différence	204.326 04

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.
Du 30 avril au 6 mai 1862.

Voyageurs	35.705 10
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	4 305 90
Marchandises (petite vitesse)	15.779 85
Total	45.870 91

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.
Du 23 au 29 avril 1862.

Voyageurs	8.935 55
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	453 67
— (Petite vit.)	1.950 17
Total	11.339 39

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 140 kilomètres.
Du 16 au 22 avril 1862.

35.072 Voyag., Bagag. et March.	113.039 26
Semaine correspondante de 1861.	101 733 19
Différence	11 306 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.123 [illegible] 04
— — 1861.	999.781 90
Différence	124.039 14
Différence kilométrique	[illegible] 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 90 kilomètres.
1861. — 53 —

Du 23 au 29 avril 1862.

4.191 Voyageurs	8.297 53
Bagages, articles de messagerie	511 40
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	84 155 17
Total de la semaine	29 954 10
Recettes antérieures	414 271 25
Total	444 225 35
Recettes de la semaine en 1862.	29 9[illegible] 10
Période correspondante de 1861.	14.017 34
Différence	15 036 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	444 225 35
— — 1861.	166.386 50
Différence	277.898 85

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois d'avril 1862	16.536 48
— — 1861	16.065 18
Différence	473 30

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de mars 1862	1.941.480 26
Id. Id. 1861	1.627.340 42
Différence, 19.31 0/0, soit	314.139 84
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6.523 876 [illegible]
— — 1861.	5.714 905 90
Différence, 14.15 0/0, soit	808.970 97

OMNIBUS DE PARIS

Du 7 au 13 mai 1862.

	PAR JOURNÉE d'Ouverture		
	Paris.	Environs.	
Recettes	233.746 35	85 58	47 21
Semaine correspondante de 1861	302 787 20	92 57	50 55
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	5.726.137 25	79 60	43 02
Période correspondante de 1861	5.209.411 80	76 84	45 18
Différence	516.725 55	2 76	1 14

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Emission de nouvelles actions.

Conformément à la décision prise par l'assemblée générale des actionnaires, dans sa séance du 31 mars dernier, il est créé trois cent mille actions nouvelles du n° 300,001 à 600,000.

Les actions sont exclusivement réservées aux porteurs des 300,000 titres existant actuellement, à raison de une action nouvelle pour une action ancienne.

Les porteurs d'actions de jouissance ont les mêmes droits que les porteurs d'actions entières pour la souscription des nouveaux titres.

Ainsi que l'a déjà fait connaître la Compagnie, les nouvelles actions recevront, pour les exercices 1862, 1863 et 1864, un intérêt de 5 0/0 l'an sur les versements effectués.

A partir de l'exercice qui commencera le 1er janvier 1865, elles seront complétement assimilées aux actions anciennes, c'est-à-dire qu'elles jouiront des mêmes conditions d'amortissement, et qu'elles entreront en partage de tous les produits nets, à raison de 1/600,000e pour chaque action.

La souscription sera ouverte, à partir du 10 juin prochain, dans les bureaux du service central, rue de Clichy, 19.

Les versements sont fixés aux époques suivantes:

75 fr. le 1er juillet 1862;
75 fr. le 1er octobre 1862;
100 fr. le 1er avril 1863;
75 fr. le 1er octobre 1863;
75 fr. le 1er avril 1864;
100 fr. le 1er octobre 1864.

Comme la jouissance de l'intérêt attribué aux capitaux versés courra des époques ci-dessus indiquées, tout versement effectué postérieurement à ces époques sera passible d'un intérêt de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

Pour faciliter les opérations et permettre à tous les souscripteurs de régulariser leur situation en temps utile, les bureaux du service central recevront les versements dans la quinzaine qui précédera chacune des échéances plus haut mentionnées.

MM. les actionnaires auront la faculté d'anticiper, immédiatement, les trois premiers versements, afin de rendre leurs nouveaux titres négociables à la Bourse.

Des dispositions pourront être ultérieurement prises pour la libération intégrale de ces mêmes titres.

Les versements anticipés jouiront, comme les versements graduellement appelés, de l'intérêt à 5 0/0 l'an.

Cet intérêt sera payable par semestre (1er avril et 1er octobre de chaque année).

En conséquence, ceux de MM. les actionnaires qui n'useraient de la faculté d'anticipation que dans l'intervalle de ces deux dates, auraient à tenir compte à la Compagnie de la jouissance déjà acquise sur le semestre commencé.

En se présentant pour la souscription, on devra produire, soit les certificats d'inscription nominative, soit les titres au porteur qui, seuls, donnent droit aux actions nouvelles.

Ces certificats et titres seront frappés d'une estampille constatant que le droit à la souscription est épuisé.

NOTA. Toutes les gares et stations du réseau de la Compagnie seront autorisées à recevoir et à transmettre, gratuitement à Paris, les titres qui doivent être présentés et les fonds qui doivent être versés.

Des modèles de procuration seront également mis, sans frais, à la disposition des porteurs d'actions nominatives qui désireraient charger un tiers de faire la souscription pour leur compte.

Le directeur de la Compagnie

SOLACROUP

SOCIÉTÉ ANONYME
DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILÉSIE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions de priorité que la première moitié du dividende de l'exercice 1861, fixé à 8 fr. 43 c. 1/2, sera payée à partir du 15 mai courant à Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, tous les jours non fériés, de 10 heures à 2 heures ;

A Berlin, chez MM. Breest et Gœlpeke ;

A Breslau, à la caisse de la Société ou chez MM. C.-J. Loebbecke et C° ;

Et à Hambourg, à la Norddeutschen Bank.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Les porteurs d'obligations émises par la Compagnie des chemins de fer de l'Est sont prévenus que le coupon échéant le 1er juin 1862, sera mis en paiement, à partir de cette époque, à la caisse de la Compagnie, tous les jours, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés.

Le coupon à détacher des obligations 5 0/0 est le coupon n° 20 ; sa valeur est de 12 fr. 47 c., déduction faite de l'impôt.

Le coupon à détacher des obligations 3 0/0 porte la lettre K ; sa valeur est de 7 fr. 30 c., impôt déduit.

Pour les obligations au porteur, aucun paiement ne peut avoir lieu sans que les coupons et les bordereaux à l'appui aient été préalablement déposés au moins cinq jours à l'avance.

Les dépôts seront reçus à partir du 24 mai courant.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable.

A partir du 1er juin, ils seront intégralement payés à présentation, savoir :

Obligations 5 0/0, 12 fr. 50 c. par coupon;

Obligations 3 0/0, 7 fr. 50 c. par coupon.

Les paiements ont également lieu dans les succursales de la Banque de France.

A partir du même jour, 1er juin 1862, la Compagnie remboursera les obligations émises par elle, et désignées pour l'amortissement au tirage du 30 janvier dernier, savoir :

Les obligations 5 0/0, à raison de 650 francs ;

Les obligations 3 0/0, à raison de 500 francs.

CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE
ET DE
L'ITALIE CENTRALE

L'assemblée générale des actionnaires a, dans sa réunion du 12 mai, fixé à 40 francs le chiffre du dividende de l'exercice 1861.

Un premier à-compte de 18 francs ayant été distribué en novembre dernier, le solde du dividende, soit 22 francs par action, est payé, à partir du 15 mai courant, aux différentes caisses de la Compagnie, savoir :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Marseille, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et C°.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'Union des chemins de fer de suisses sont convoqués en assemblée générale annuelle pour le 31 mai 1862, à 10 heures du matin, à Saint-Gall, dans la salle du grand conseil.

L'ordre du jour sera le suivant :

1° Lecture du compte rendu du conseil d'administration pour l'année 1861 ;

2° Exposé et approbation du compte annuel et bilan de l'exercice de 1861;

3° Rapport de la commission de vérification ;

4° Rapports et propositions du conseil d'administration ;

5° Elections statutaires.

MM. les actionnaires ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations avant le jour fixé pour la réunion, conformément à l'art. 21 des statuts.

Les titres seront reçus, du 15 au 17 mai courant, aux adresses suivantes :

A Saint-Gall, au siége de la Compagnie (bureau des chemins de fer), le matin, de 9 heures à midi, et le soir, de 3 à 5 heures;

A Paris, au siége de la Compagnie, 17, rue Laffitte, de 10 heures du matin jusqu'à 3 heures du soir;

A Zurich, chez MM. C. Schulthess et C° ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier, et chez MM. Masner et Braun ;

A Reineck, chez MM. Custer et C° ;

A Glaris, à la Banque cantonale ;

A Genève, chez MM. Hentsch et C°.

Il sera remis à chaque déposant un bulletin de dépôt et une carte d'admission.

Cette carte est nominative et personnelle.

Les modèles de procuration, sur lesquels les procurations seront seules valables, seront fournis par les susdites maisons.

Les cartes d'admission ne seront plus délivrées après le 27 mai.

Les cartes d'admission délivrées donnent le jour de l'assemblée générale ou la veille au soir le droit de libre circulation sur le chemin de fer jusqu'à Saint-Gall, ainsi que pour le retour après la réunion de l'assemblée générale ou le lendemain matin.

Le compte rendu imprimé sera délivré avec les cartes d'admission sur demande par les susdites maisons.

Saint-Gall, le 5 mai 1862.

Au nom du conseil d'administration.

Le président,
WIRTH-SAND.

Le secrétaire,
LINDEN.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le nombre des personnes qui ont fait le dépôt de leurs actions, n'ayant pas atteint le chiffre exigé par l'article 27 des statuts pour la validité de l'assemblée générale ordinaire à laquelle ils avaient été convoqués pour le 30 mai courant, cette assemblée ne pourra pas avoir lieu.

Une nouvelle convocation fera ultérieurement connaître à quelle date l'assemblée générale est ajournée.

SOCIÉTÉ
HOUILLÈRE ET MÉTALLURGIQUE

DES ASTURIES.

CH. DE BERTIER et C°.

MM. les porteurs d'obligations de cette Société sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er juin prochain leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures à 2 heures, à raison de 7 fr. 50 c.:

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquier, rue de Provence, 50.

Paris, le 14 mai 1862.

4,000 FR. DE RÉCOMPENSE

23,179 fr. 15 c. ont été perdus le 15 avril, du Comptoir d'escompte à la rue Drouot en passant par le boulevard. La récompense ci-dessus sera remise rue de la Ville-l'Evêque, n° 30, à la personne qui rapportera la somme perdue ou désignera le possesseur de cette somme.

Les numéros des billets perdus sont connus.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder
article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 60

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.
Paris.
Trois mois ..... 13 fr.
Six mois..... 26
Un an..... 48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs :

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauchet, Paul Féval, Vte Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 *exemplaires. — Elle offre en prime à ses abonnés les* CLASSIQUES FRANÇAIS *et les* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de* 1 *fr.* 50 *c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de* 30 0/0.

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron 5.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 10 Comptant	Samedi 10 Terme	Lundi 12 Comptant	Lundi 12 Terme	Mardi 13 Comptant	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Comptant	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Comptant	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Comptant	Vendredi 16 Terme
182 500	1000	libérée	148 »	Janv.-juillet	Banque de France	3145 —	—	3145 —	—	3145 —	—	3140 —	—	3135 —	—	3140 —	—
40 000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	645 —	—	650 —	—	650 —	—	650 —	—	650 —	—	650 —	—
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1565 —	1565 —	1557 50	1565 —	1557 50	1562 50	1550 —	1555 —	1550 —	1550 —	1550 —	1555 —
	500	libérées	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	480 —	—	480 —	—	480 —	—	482 50	—	482 50	—	484 25	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	452 50	—	455 —	—	455 —	—	455 —	—	455 —	—	455 —	—
400.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	96 25	—	96 25	—	96 25	—	97 50	—	97 50	—	96 25	—
	100	Id.	3 »	Id.	— Id., 3 0/0	91 25	—	91 25	—	91 25	—	91 25	—	91 25	—	91 25	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	—	—	—	—	1013 50	—	—	—	—	—	—	—
75 000	500	330	15 »	Mai et nov.	— Oblig. commun., 2 0/0 t. payé	420 —	—	420 —	—	420 —	—	422 50	—	422 50	—	422 50	—
75 000	500	libérée	15 »	Id.	— Oblig. communales 310 fr. payés	420 —	—	420 —	—	420 —	—	—	—	421 25	—	421 25	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	86 25	—	85 —	—	86 25	—	85 —	—	—	—	86 25	—
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	635 —	630 —	635 —	630 —	635 —	627 50	635 —	625 —	640 —	627 50	630 —	630 —
120.000	500	libérées	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	836 25	837 50	843 —	846 25	843 75	847 50	837 50	838 75	835 —	837 50	835 —	841 25
»	»	»	»	».	Crédit agricole	635 —	—	645 —	—	660 —	—	660 —	—	665 —	—	710 —	—
120 000	500	150	20 »	Id	Crédit mobilier espagnol	542 50	547 50	546 25	546 75	550 —	547 50	548 75	545 —	545 —	545 —	543 75	546 25
4 000	500	libérée	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100 000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	175 —	—	172 75	—	172 50	—	182 50	—	125 —	—	115 —	—
50 000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	115 —	—	122 50	—	120 —	—	120 —	—	120 —	—	120 —	—
40 000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	555 —	—	545 —	540 —	535 —	—	540 —	—	535 —	540 —	540 —	—
6 000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Système de commandite	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	— —	800	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 —	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	— —	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	— —	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	— —	600	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	38 75	200.000	100	»	octobre	1 60
C	Caisse Lécuyer	520 —	24.000	500	»	....	25 »
C	Caisse Béchet	400 —	20.000	500	»	janvier juillet	29 05
C	Caisse de l'Industrie	60 —	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	875 —	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	902 50	34.000	500	»	janvier juillet	47 —
A	— act. de jouissance	200 —	»	»	»	juillet	22 —
A	Omnibus de Lyon	65 —	60.000	100	10	....	néant.
A	Omnibus de Londres	62 50	250.000	100	»	....	néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	71 25	400.000	100	»	avril octobre	néant
A	Messageries impériales (Service marit.)	660 —	80.000	500	»	janvier juillet	40 —
	— (actions nouvelles)	500 —	32.000	500	100	....	5 0/0
A	Compagnie générale maritime	415 —	60.000	500	»	janvier juillet	néant
C	Bazin, L. Gay et Ce	202 50	10.000	500	»	janvier juillet	13.50
C	Marc-Fraissinet et Ce	455 —	»	»	»	....	»
C	Armand Touache et Cie, navigation mar	470 —	20.000	1/20000	»	....	»
A	Touage Basse-Seine et Oise	340 —	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	4 Canaux, actions de capital	1235 —	60 130	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— actions de jouissance	95 —	60 000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	940 —	27 300	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— act. de jouissance	110 —	27 300	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	940 —	6 000	1 000	»	avril octobre	50 —
A	Trois canaux	— —	19 600	1 000	»	avril octobre	50 —
A	Aire à la Bassée	7300 —	600	5 000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	750 —	11 500	1 000	»	juin décembre	50 —
A	Sambre française canalisée	1500 —	6.000	1,000	»	janvier juillet	65 —
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	146 25	240.000	100	»	janvier juillet	10 —
A	Ports de Marseille	430 —	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	415 —	21 500	1/21500	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	535 —	25 000	1/25000	150	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	565 —	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	140 —	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1218 25	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 —
A	— actions nouvelles	1250 —	»	»	»	....	»
A	Union des gaz	135 —	30 000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille et mines de Portes	320 —	38 000	1/38000	»	avril octobre	18 30
C	Nord (Batignolles)	— —	6.000	500	»	juin décembre	25 —
C	Versailles	— —	1.500	500	»	mars septemb.	25 —
C	Boulogne, Sèvres, etc.	— —	500	1.000	»	1er juin	40 —
A	Lyon	2700 —	7 000	1/7000	»	janvier juillet	130 —
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1900 —	2.600	1/2600	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	— —	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 —	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	670 —	14.000	500	»	octobre avril	75 —
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	870 —	30.000	1/30000	»	....	30 —
A	Decazeville (Aveyron)	2000 —	2 400	3 000	»	juin décembre	néant.
A	Anzin (Nord)	450 —	19.000	1/19000	»	juin décembre	15 —
C	Creusot (Saône-et-Loire)	677 50	28.000	500	»	juin décembre	10 —
C	Basse-Indre	— —	5.000	500	»	avril octobre	20 —
C	Châtillon et Commentry	175 —	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	677 —	19.000	1/19000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	— —	6.000	1/6000	»	....	30 —
C	Fourchambault	337 —	50.000	1/50000	»	avril octobre	24 —
C	Marine et chemins de fer	673 75	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 —
C	Côte-d'Or	— —	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	— —	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	840 —	16.000	1/16000	»	....	60 —
C	Firminy	280 —	»	250	»	....	25 —
C	Pont-l'Évêque	210 —	»	500	»	....	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	575 —	10.000	500	»	avril octobre	45 —
A	Providence (Belgique)	1100 —	5.500	1.000	»	septembre	90 —
A	Phénix-métallurgique	— —	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

Système de commandite	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1800 —	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	725 —	30 000	500	»	....	32 —
A	Grand'Combe	805 —	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 —
A	Loire	165 —	80 000	1/80000	»	avril octobre	12 —
A	Montrambert	163 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 —
A	Saint-Étienne	162 75	80,000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	218 75	80,000	1/80000	»	avril octobre	10 —
A	Carmaux	925 —	23 200	1/23200	»	mai novembre	21 —
A	Azincourt	1175 —	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 —	3.550	1/3550	»	....	25 —
A	Layon-et-Loire	400 —	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	451 50	»	500	»	....	20 —
A	Quaregnon	150 —	6.725	250	»	....	10 —
A	Charbonnages belges	445 —	30.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Pendu	250 —	3 000	500	»	....	»
C	Centre-du-Flénu	200 —	3.000	1 000	»	mai	20 —
C	Mouzaïa ...... (cuivre)	15 —	60 000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id.	225 —	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	— —	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander ...... zinc	— —	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	377 50	90.000	100	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id.	— —	3.000	1/3000	»	janvier juillet	60 —
A	Stolberg privilégiée id.	— —	40.000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiée, id.	— —	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie ...... id.	500 —	5.500	1/5500	»	janvier juillet	16 —
A	Silésie ...... id.	100 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 —	8.000	500	»	septembre	45 —
C	Cohin ...... id.	500 —	16.000	500	»	janvier juillet	25 —
C	Société Lainière ... id.	— —	1.600	500	»	....	»
A	Pont-Rémy ...... id.	390 —	5.000	1/5000	»	30 avril	33 —
C	Siècle ...... journal	— —	2.500	1/2500	»	....	125 —
C	Journaux réunis id.	— —	6.000	500	»	janvier juillet	45 —
C	Droit ...... id.	5400 —	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain ... glaces	12500 —	3 000	1/3000	»	....	750 —
C	Montluçon ...... id.	110 —	21.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) id.	140 —	22.000	500	»	septembre	31 —
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	100 —	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce, Vidanges	— —	14.400	500	»	....	20 —
C	Caoutchouc souple	— —	50.000	100	»	31 mars	20 —
C	Chaillot et Ce	21 25	10.000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	312 50	80.000	250	»	....	12 —
C	Deux cirques (F. Dejean et Ce)	210 —	8 750	200	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	— —	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	— —	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Obligations industrielles	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
»	Compagnie immobilière de Paris	221 25	»	»	»	....	»
500	Cie impériale des Voitures de Paris	— —	27.000	125	56	....	5 —
500	Ports de Marseille	450 —	30 000	500	15	janvier juillet	30 —
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	185	avril octobre	30 —
»	Loire, anciennes	1165 —	4.528	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	982 50	11.685	1.250	75	février août	50 —
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 —	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1040 —	10 000	1 250	20	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages)	290 25	6.500	500	20	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	475 —	13.000	500	16	janvier juillet	25 —
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	— —	8.000	600	50	janvier juillet	30 —
270	Compagnie générale des Eaux	291 25	20.000	500	20	avril octobre	15 —
270	Châtillon et Commentry	302 50	20 000	500	35	mai novembre	15 —
125	Horme, anciennes	480 —	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 —
35	— nouvelles	270 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
»	J.-F. Cail et Ce	400 —	8.800	450	11	janvier juillet	20 —
»	Rue Impériale de Lyon	535 —	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
»	Gaz de Paris	480 —	23 500	500	45	janvier juillet	25 —
»	Union des gaz	177 50	21 727	250	25	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	310 —	40 000	500	»	janvier juillet	15 —
»	Docks du Havre	261 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	425 —	17.000	500	»	janvier juillet	25 —
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 —	16.000	250	50	janvier juillet	15 —

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 10 au 16 mai

Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 10 Compt.	Samedi 10 Terme	Lundi 12 Compt.	Lundi 12 Terme	Mardi 13 Compt.	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Compt.	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Compt.	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Compt.	Vendredi 16 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	**Orléans**	1315 [illegible]	1311 50	1315 »	1317 50	1325 »	1330 »	1320 »	1322 50	1325 »	1325 »	1325 »	[illegible]
300.000					Id. actions nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	785 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
411.727	400	»	66 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Nord** ancien	[illegible]	1065 [illegible]	1070 »	1067 50	1068 75	[illegible]	[illegible]	1065 »	1065 »	1063 75	[illegible]	1061 [illegible]
41.078	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	990 »	[illegible]	995 »	[illegible]
41.617	400	»	48 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	1031 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1035 »	1030 »	[illegible]	1030 »	[illegible]
500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	**Est**	570 [illegible]	570 [illegible]	567 50	567 50	568 75	568 [illegible]	565 »	565 »	568 25	565 »	565 »	[illegible]
»	»	»	21 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
670.000	500	»	61 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	**Paris-Lyon-Méditerranée**	1105 »	1105 [illegible]	1110 »	1111 25	1110 »	1115 [illegible]	1107 50	1107 50	1106 25	1112 50	1107 50	1110 [illegible]
290.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	**Midi**	[illegible]	851 [illegible]	852 50	851 25	850 »	853 75	842 50	843 75	850 »	848 75	850 »	853 75
300.000	500	»	30 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	**Ouest**	[illegible]	552 50	555 »	552 50	555 »	[illegible]	[illegible]	555 »	555 »	557 50	[illegible]	560 [illegible]
80.000	500	»	»	janvier, juillet	**Lyon-Genève**	372 50	375 »	375 »	[illegible]	375 »	372 50	370 »	373 50	[illegible]	373 »	370 »	371 50
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Dauphiné**	510 »	505 [illegible]	507 50	507 50	510 »	[illegible]	507 50	500 »	505 »	497 50	[illegible]	[illegible]
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Ardennes**	440 25	[illegible]	[illegible]	445 »	445 »	445 »	445 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	445 »	[illegible]
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	445 »	[illegible]	[illegible]	443 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
12.000	500	»	11 fr. 25	janvier, juillet	**Bessèges à Alais**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
36.000	500	»	»	»	**Béziers à Graissessac**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	**Algériens**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	436 25	435 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
140.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	**Victor-Emmanuel**	382 50	381 50	380 »	385 »	380 »	[illegible]	380 »	382 50	380 »	[illegible]	385 »	380 [illegible]
»	»	»	» 0/0		**Lyon-Croix-Rousse**	442 [illegible]	[illegible]	435 »	[illegible]	415 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	435 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
400.000	500	»	25 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Chemins autrichiens**	520 »	527 50	528 75	538 »	525 »	527 50	521 25	526 25	525 »	526 25	526 25	527 [illegible]
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	**Sud-Autrichien-Lombard**	600 [illegible]	[illegible]	603 75	603 75	605 »	[illegible]	605 »	606 25	582 50	582 50	586 25	[illegible]
80.000	500	»	»	mai, novembre	**Ouest-Suisse**	192 50	[illegible]	192 50	[illegible]	190 »	[illegible]	191 25	[illegible]	187 50	[illegible]	185 75	[illegible]
72.500	500	»	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	**Central-Suisse**	485 [illegible]	[illegible]	490 25	[illegible]	485 »	[illegible]	485 »	[illegible]	[illegible]	490 25	485 »	[illegible]
55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Saragosse-Pampelune**	507 50	[illegible]	[illegible]	560 [illegible]	388 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	383 75	[illegible]	393 50	[illegible]
240.000	500	50	6 0/0	janvier, juillet	**Madrid-Saragosse**	563 [illegible]	[illegible]	567 [illegible]	568 25	560 25	565 »	[illegible]	565 »	563 »	563 75	561 50	[illegible]
90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	**Barcelone-Saragosse**	365 »	[illegible]	370 »	372 50	373 75	372 50	377 50	375 »	375 »	373 75	375 »	371 [illegible]
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Nord-Espagne**	490 »	491 25	492 50	493 75	491 50	[illegible]	491 25	495 »	492 50	493 75	[illegible]	[illegible]
36.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	**Séville-Cordoue**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Séville-Xérès-Cadix**	440 »	455 »	457 50	460 »	455 »	[illegible]	460 »	455 »	455 »	450 »	455 »	[illegible]
»	»	»			**Grao de Valencia**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			**Montblanch à Reus**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	**Russes**	445 »	447 50	445 »	[illegible]	445 »	447 50	445 »	445 »	443 50	443 50	443 50	[illegible]
120.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	**Romains**	330 [illegible]	332 50	332 50	332 50	338 75	[illegible]	337 50	[illegible]	332 50	335 »	330 »	[illegible]
50.000	500	»	5 0/0	»	**Guillaume-Luxembourg**	[illegible]	[illegible]	205 »	[illegible]	202 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	202 50	[illegible]	205 »	[illegible]
»	»	»			**Hainaut et Flandres**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»		janvier, juillet	**Portugais**	440 [illegible]	[illegible]	445 »	445 »	447 50	445 »	447 50	447 50	420 »	447 50	420 [illegible]	422 [illegible]
	[illegible]	»			**Ligne d'Italie**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	10	12	13	14	15	16
1839	»	»	»	»	»	»	»	**Versailles**, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838-1840	»	»	»	»	»	»	»	**Saint-Germain** 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842-1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	**Paris à Orléans** 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1847-1849	30.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	**Paris à Rouen**, 5 0/0	1032 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	**Rouen au Havre**, 5 0/0	[illegible]	1035 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 5 0/0	[illegible]	1060 [illegible]	[illegible]	1160 [illegible]	[illegible]	[illegible]
1852-1854	34.336	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	**Ouest**, 5 0/0	1020 [illegible]	[illegible]	[illegible]	1020 [illegible]	[illegible]	[illegible]
1852-1856	308.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	**Est**, 5 0/0	512 50	512 50	511 25	511 25	511 25	[illegible]
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	515 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	**Méditerranée**, 5 0/0	522 50	522 50	523 50	525 [illegible]	[illegible]	[illegible]
1854	102.614	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	510 [illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	**Rouen au Havre**, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	**Paris à Rouen**, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Grand-Central**, 3 0/0	308 75	310 »	310 »	310 »	308 75	[illegible]
1852	61.613	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	307 50	[illegible]	[illegible]
1855	267.966	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Méditerranée**, 3 0/0 gar.	[illegible]	317 50	317 50	317 50	317 50	[illegible]
1852-1864	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Paris à Orléans**, 3 0/0	315 »	312 50	313 75	311 25	313 75	[illegible]
1854-1855	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	**Nord**, 3 0/0	315 »	313 75	315 »	315 »	315 »	[illegible]
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Lyon à Genève** (anciennes) gar.	[illegible]	308 75	[illegible]	308 75	[illegible]	[illegible]
1857-1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	(nouvelles)	308 75	308 75	[illegible]	[illegible]	308 75	[illegible]
1853-1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 3 0/0	[illegible]	312 50	311 25	311 25	310 »	[illegible]
1856-1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	**Ouest**, 3 0/0 gar.	310 »	308 75	311 25	311 25	311 25	[illegible]
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Bourbonnais**, 3 0/0	311 25	312 50	[illegible]	311 25	311 25	[illegible]
1859-1861	459.798	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Midi**, 3 0/0 gar.	308 75	308 75	308 75	307 50	[illegible]	[illegible]
1858	22.080	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	**Bessèges à Alais**, 3 0/0	307 50	[illegible]	307 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857-1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	**Est**, 3 0/0	308 75	308 75	308 75	308 75	308 75	[illegible]
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Ardennes**, 3 0/0 gar.	308 25	308 75	308 75	307 50	[illegible]	[illegible]
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Dauphiné**, 3 0/0 gar.	307 50	[illegible]	310 »	310 »	310 [illegible]	[illegible]
1858-1861	1.300.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Paris-Lyon-Méditerranée**, 3 0/0	310 »	311 25	311 25	311 25	311 [illegible]	[illegible]
1858-1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	**Autrichiens**, 3 0/0 gar. par le gouv. autrich.	271 25	270 »	271 25	271 25	[illegible]	[illegible]
1857-1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Lombardo-Vénitiens**, 3 0/0 id. id.	266 25	267 50	266 75	267 50	[illegible]	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Romains**, 3 0/0 Id. italien	243 75	245 »	243 »	243 75	[illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Saragosse-Pampelune** 3 0/0	242 50	240 »	240 »	242 50	[illegible]	[illegible]
1858-1861	400.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	**Madrid à Saragosse**, 3 0/0	268 75	266 75	270 »	270 »	[illegible]	[illegible]
1859	24.075	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Cordoue à Séville**, 3 0/0	257 50	257 50	257 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Séville à Xérès**, 3 0/0	[illegible]	278 75	[illegible]	278 75	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	**Séville-Xérès** (nouvelles)	248 75	248 75	248 75	248 75	[illegible]	[illegible]
1859-1861	280.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Nord de l'Espagne**, 3 0/0	253 75	253 50	252 50	252 50	[illegible]	[illegible]
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Ligne d'Italie** (Rhône au Simplon)	220 »	227 50	223 75	222 50	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»		»	» »	avril, octobre	**Montblanch à Reus**	222 50	222 50	222 50	222 50	[illegible]	[illegible]
1859-1861	22.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	**Guillaume-Luxembourg**	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Chemins portugais**	245 »	245 »	245 »	245 »	245 [illegible]	[illegible]
1858	103.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	**Graissessac à Béziers** 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 10 Comptant	Samedi 10 Terme	Lundi 12 Comptant	Lundi 12 Terme	Mardi 13 Comptant	Mardi 13 Terme	Mercredi 14 Comptant	Mercredi 14 Terme	Jeudi 15 Comptant	Jeudi 15 Terme	Vendredi 16 Comptant	Vendredi 16 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1862	70 50	70 70	70 60	70 80	70 70	70 80	70 50	70 65	70 50	70 60	70 65	[illegible]
Rentes 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	69 50	69 70	69 80	69 85	69 80	69 85	69 50	69 65	69 50	69 60	69 65	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 80	[illegible]	97 40	97 85	97 75	[illegible]	98 40	98 35	98 05	98 25	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 0/0 id. id	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	95 25	[illegible]	95 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	470 [illegible]	[illegible]	468 75	[illegible]	468 75	[illegible]	468 75	[illegible]	468 75	[illegible]	470 75	[illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1107 50	[illegible]	1107 50	[illegible]	1107 50	[illegible]	1107 50	[illegible]	1107 50	[illegible]	1107 50	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	460 [illegible]	[illegible]	462 50	[illegible]	463 50	[illegible]	462 50	[illegible]	462 50	[illegible]	464 50	[illegible]
Id. id. id. 1860, id	[illegible]	[illegible]	452 50	[illegible]	452 50	[illegible]	452 50	[illegible]	451 50	[illegible]	453 75	[illegible]
Département de la Seine. id. 1857, jouissance juillet 1861	225 [illegible]	[illegible]	227 50	[illegible]	227 50	[illegible]	227 50	[illegible]	227 50	[illegible]	228 25	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	96 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	101 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	95 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	[illegible]	[illegible]	42 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 3/8	[illegible]	92 3/8	[illegible]	92 3/8	[illegible]	92 [illegible]	[illegible]	92 1/4	[illegible]	92 3/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	78 3/4	[illegible]	78 3/4	[illegible]	78 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0 1859, id	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	72 [illegible]	[illegible]	72 50	72 70	71 30	72 15	71 80	71 75	71 90	71 60	71 75	[illegible]
Id. 3 0/0, id	47 [illegible]	[illegible]	47 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	48 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 [illegible]	71 75	71 60	71 50	72 [illegible]	71 85	71 45	71 40	71 40	71 30	71 40	[illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	74 [illegible]	[illegible]	73 1/2	[illegible]	73 1/2	[illegible]	73 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	73 1/2	[illegible]
Espagne, dette convertie, jouissance fin juin 1861	[illegible]	43 7/8	43 3/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieur	49 [illegible]	49 [illegible]	49 3/8	[illegible]	49 3/8	[illegible]	49 1/4	[illegible]	49 3/4	49 1/8	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	53 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856-56	52 3/8	[illegible]	52 1/2	[illegible]	52 3/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	52 1/4	[illegible]	52 1/2	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	17 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. **Obligations ottomanes**, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	343 75	[illegible]	343 75	[illegible]	343 75	[illegible]	343 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	342 50	[illegible]
Haïti, annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Imprimerie centrale de Napoléon Chaix et Cie, 20, rue Bergère

Le gérant, A. de Birague d'Apremont.

N° 1183. — 21e ANNÉE. — N° 21. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 24 MAI 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

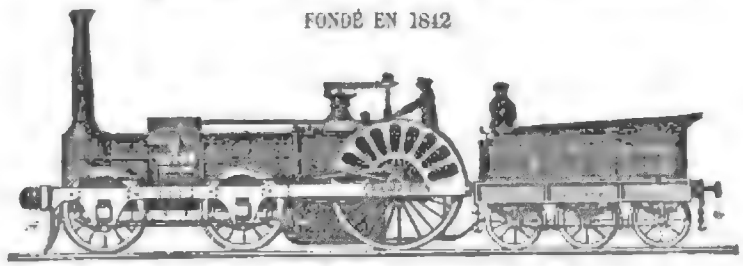
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. » »
Aux Annonces	1 fr. 50



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIEF, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge ainsi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

AVIS AUX ABONNÉS

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 mai 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 417. — Chemins du Dauphiné, 418. — Chemins romains, 418. — Chronique, 418. — Lettre de M. Mirès, 419. — Marché industriel, 419. — Bourses étrangères, 419. — Bourse de Londres, 419. — Bulletin commercial, 419. — Avis aux actionnaires, 420. — Bulletin des recettes de la semaine, 420. — Jurisprudence, 420. — Chemin de Lyon à la Croix-Rousse, rapport, 421. — Compagnie des docks et entrepôts de Marseille, rapport, 421. — Emprunt de la ville de Bruxelles, 425. — Compagnie houillère du Nord, 426. — Chemins de fer calabro-siciliens, 426

BULLETIN DE LA SEMAINE

Les incidents politiques ont singulièrement dérangé cette semaine l'équilibre du marché. En général tout le monde croyait à la hausse, et c'est ce qui a rendu la réaction si vive lorsqu'une ombre d'inquiétude a passé sur la Bourse; les affaires du Mexique, d'une part, de l'autre les troubles de Bergame et de Brescia, ont exercé une influence directe sur les cours de la rente française et de la rente italienne. Quant aux chemins, en dépit de leur force intrinsèque d'ascension, ils ont suivi bon gré mal gré les mouvements de la rente, comme des ballons accrochés à une charrette qui marcherait à reculons.

Toutefois, lorsque les spéculateurs, après deux jours de mûres réflexions, se sont convaincus que la marche des Français sur Mexico ne compromettait que Juarez, et que le gouvernement italien était sorti plus fort qu'on ne pouvait l'espérer de l'épreuve qu'il vient de subir, les esprits se sont rassérénés, et la place, allégée par une sorte de liquidation anticipée, a bravement reconquis en une seule bourse la moitié du terrain qu'elle avait perdu.

Parmi les mesures gouvernementales qui ont trait aux affaires en général, on s'est beaucoup occupé cette semaine du projet de loi présenté au Corps législatif sur les *Sociétés à responsabilité limitée* ; mais, bien que présenté depuis près de huit jours, le projet n'a pas encore été distribué; il paraît que les annexes dont il est accompagné retardent le travail des imprimeurs du Corps législatif. Nous ne hasarderons pas ici la moindre appréciation sur ce projet d'après l'analyse qu'en ont donnée quelques journaux étrangers ; nous savons bien qu'il s'agit au fond de concéder le privilége de l'anonymat de plein droit aux Sociétés dont le capital ne dépassera pas 10 millions, et qui rempliront certaines conditions; mais que l'une de ces conditions subordonne la constitution de ces Sociétés au *versement en numéraire de tout le capital social*, voilà ce que nous ne croirons pas facilement puisqu'on exigerait ainsi des *Sociétés à responsabilité limitée* plus qu'on n'exige des Sociétés anonymes approuvées par décret impérial. Donc, attendons à la semaine prochaine.

La Banque d'Angleterre a élevé son escompte à 3 0/0; il ne faut pas s'en alarmer, puisqu'à ce taux une élévation de l'escompte indique surtout une reprise d'affaires.

Voici le mouvement des valeurs pendant la semaine qui vient de s'écouler :

Le 3 0/0 ancien ferme aujourd'hui à 70 50 au comptant et à 70 40 à terme. La baisse l'a amené un instant à 70, c'est-à-dire, en tenant compte du coupon, à 68 50. Ce sont là des cours encourageants pour les capitaux. Il reste à savoir si la liquidation se fera en hausse ou en baisse. Il y a quelques jours, tout le monde était à la hausse, et c'est cette situation qui précisément créait un obstacle à la hausse. Aujourd'hui, la baisse a dû dégager un peu la place, et bien des acheteurs, par crainte de plus bas cours, se sont liquidés, et même peut-être se sont constitués vendeurs à découvert. S'il en était ainsi, la liquidation se ferait en hausse et déterminerait de meilleurs cours pour les premiers jours du mois prochain.

Le 3 0/0 nouveau est à 69 55 au comptant, et à 69 35 à terme. L'élévation du cours du comptant au-dessus du terme est un indice bien favorable à la hausse.

Le 4 1/2 0/0 se tient à 98 » », sans affaires.

Il en est de même des obligations trentenaires cotées à 462 50.

La Banque de France semble s'être immobilisée entre 3,140 et 3,150 fr.

Les actions du Crédit foncier sont bien tenues à 1,560 « «, avec tendance ascensionnelle.

Le Crédit agricole ferme à 700 fr. C'est un cours bien élevé maintenant que le nombre des actionts est doublé.

Le Crédit industriel est arrêté dans sa hausse, mais solide aux cours actuels. Il a été aujourd'hui tenu à 620 fr.

Le Sous-Comptoir a fait 537 50.

Le Comptoir d'escompte est coté à 650 fr.

On attend impatiemment les résultats de la première année d'exercice du Crédit colonial, et il se pourrait bien qu'on y trouvât une surprise agréable.

Le Crédit mobilier ferme à 835 fr. Pendant la baisse de ces derniers jours, les ventes sur cette valeur ont été nombreuses; il est vrai que la reprise lui a été également favorable.

Les actions d'Orléans sont solides à 1,325 fr.; on voit que la baisse les a peu affectées. Les actions nouvelles sont cotées à 775 fr., ce qui constitue un bénéfice de 275 fr. pour les porteurs d'actions anciennes, et ramène celles-ci au prix de 1,050 fr. environ. Ce cours, si l'on a égard aux dividendes annuels de 100 francs à peu près certains jusqu'en 1865, est relativement bon marché et explique les achats sérieux qui se font sur cette valeur.

Les actions de Lyon sont à 1,113 75. L'augmentation des recettes est encore pour la dernière semaine de 349,048 14. Les quatre premiers mois présentent un total d'augmentation de près de 4 millions : en calculant les augmentations de recettes pour les huit derniers mois dans la même proportion, on obtiendrait près de 12 millions, soit environ 7 millions nets.

Les actions du Nord ferment à 1,060 fr. L'augmentation de recettes pour la semaine écoulée est de 59,105 61. Nous allons bientôt arriver, grâce à l'exposition de Londres, à des résultats supérieurs.

L'Est est faible à 566 25; l'Ouest plus ferme à 560 fr.

Les actions du Midi, surtout grâce à leurs augmentations de recettes, sont bien tenues à 847 50.

Les actions du Genève sont tout à fait désertées à 370 fr.

Les actions de l'isthme de Suez ont fait leur apparition sur la cote officielle ; elles sont cotées aujourd'hui à 480 fr.

L'emprunt italien après avoir été fortement impressionné par les incidents politiques de ce pays, ferme en forte reprise à 70 90.

La rente espagnole a également faibli; cela n'est pas surprenant en présence des hésitations de la politique du cabinet espagnol dans l'affaire du Mexique.

L'emprunt russe nouveau est à 94 1/8.

Les actions des chemins autrichiens sont à 525 fr.

Les honneurs de la hausse sont toujours pour les Lombards; nous les retrouvons aujourd'hui à 597 50, et pour peu que la reprise se maintienne, ils ne tarderont pas à progresser vers de plus hauts cours.

Le Crédit mobilier espagnol a subi une dépréciation importante qui l'a amené à 510 fr ; mais il a aussitôt repris et ferme aujourd'hui à 527 50. Les cours en sont bien tenus.

Les chemins portugais, dont nous annonçions la hausse il y a quelques semaines, alors qu'ils étaient cotés 360 fr., viennent d'atteindre le cours de 420 fr. avec de grandes tendances ascensionnelles.

Les actions trentenaires des chemins romains offertes par nous à notre clientèle à 410 fr., lors de l'émission, sont aujourd'huidemandées à 435; rien de plus normal que cette hausse, puisqu'elles ont la valeur de deux obligations, et que les obligations des chemins romains sont cotées 240 fr.

On s'occupe en ce moment de la souscription ouverte, à Bruxelles et à Paris, pour le nouvel emprunt de la ville de Bruxelles. Si l'on compare les prix élevés auxquels se cotent les fonds belges, et notamment le 4 1/2 0/0 de cet Etat qui est à 99 francs, les conditions avantageuses du nouvel emprunt et les primes importantes qui y sont attachées, font augurer un rapide succès pour son placement.

Les coupures d'un emprunt similaire contracté en 1853 et 1856 sont, du reste, cotées de 103 à 105, malgré la nouvelle émission. C'est donc un bénéfice assuré pour les nouveaux souscripteurs.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Cordoue à Séville	53.14 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	40.25 0/0
Séville-Xérès-Cadix	26.49 0/0
Midi	23 51 0/0
Bességes à Alais	17.47 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	17 25 0/0
Guillaume-Luxembourg	13 56 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	11.78 0/0
Central Suisse	9.80 0/0
Dauphiné	9.03 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	8.52 0/0
Ouest suisse	6.95 0/0
Nord	5 39 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	4.12 0/0
Victor-Emmanuel	3.25 0/0
Nord de l'Espagne	1.68 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest	» 10 0/0
Lyon-Genève	1 63 0/0
Est	3 45 0/0
Orléans	5.82 0/0
Autrichiens	5.63 0/0
Union-Suisse	9.80 0/0
Ardennes	37.73 0/0

E. Bonnaud.

Nous croyons savoir que le conseil d'Etat vient d'adopter, sous forme d'article additionnel au budget, un projet de loi pour l'unification des deux fonds 3 0/0.

Les deux fonds seraient fusionnés à partir du 15 juin, jour du détachement du coupon sur le 3 0/0 nouveau, et le paiement trimestriel du fonds unique commencerait le 1er octobre prochain.

F. Grimaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	16 mai.	23 mai.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 75	70 40	» »	» 35
Rente 4 1/2 0/0	98 »	97 85	» »	» 15
Banque de France	3140 »	3140 »	» »	» »
Consolidés	92 2/8	92 »	» »	» 2/8
Crédit foncier	1550 »	1560 »	10 »	» »
Crédit agricole	700 »	700 »	» »	» »
Crédit industr. et com.	620 »	620 »	» »	» »
Crédit mobilier	841 25	835 »	» »	6 25
Comptoir d'Escompte	650 »	650 »	» »	» »
Orléans	1325 »	1325 »	» »	» »
Nord	1061 25	1060 »	» »	1 25
Nord nouveau	990 »	990 »	» »	» »
Est	563 75	566 25	2 50	» »
Paris-Méditerranée	1110 »	1113 75	3 75	» »
Midi	848 75	847 50	» »	1 25
Ouest	560 »	563 75	3 75	» »
Genève	371 25	372 50	1 25	» »
Dauphiné	480 »	480 »	» »	» »
Ardennes ancien	445 »	435 »	» »	5 »
Ardennes nouveau	445 »	445 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	527 50	525 »	» »	2 50
Victor-Emmanuel	390 »	377 50	» »	12 50
Russes	412 50	413 75	1 25	» »
Romains	330 »	325 »	» »	5 »
Sud-Autr.-Lombard	580 25	597 50	11 25	» »
Saragosse Pampelune	402 50	402 50	» »	» »
Saragosse-Alicante	563 75	562 50	» »	1 25
Saragosse-Barcelone	371 25	365 »	» »	6 25
Nord-Espagne	495 »	485 »	» »	10 »
Séville-Xérès-Cadix	455 »	460 »	5 »	» »

CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

Le rapport présenté par le Conseil d'administration de la Compagnie du Dauphiné à l'assemblée des actionnaires du 17 mai courant, et que nous publierons dans notre prochain numéro, nous fournit des chiffres positifs qui permettent de se rendre compte de la situation qui se prépare pour cette Compagnie dans un avenir très-rapproché.

La convention du 22 juillet 1858, qui a décidé la fusion de la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné avec la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, fixe l'époque de cette fusion *au plus tard à la fin de* 1863, *même en cas de non-achèvement des travaux;* les termes de ces stipulations sont tellement précis que la commission arbitrale qui a repoussé l'ajournement ne pouvait, en conscience, décider autrement qu'elle n'a fait. Il ne reste donc plus à la Compagnie que le recours à l'intervention conciliatrice du gouvernement; elle l'a invoqué, et il faut en attendre les effets.

Toutefois, il importe d'examiner la situation comme si elle était définitive, comme si les actionnaires du Dauphiné devaient se résigner à la fusion à la date irrévocable du 1er janvier 1864.

Il résulte du rapport qu'au mois de juin prochain Lyon et Grenoble seront définitivement reliés par une voie directe ; et, par conséquent, les 183 kilomètres dont la construction est à la charge de la Compagnie se trouveront livrés à l'exploitation. Si l'on tient compte du mouvement nouveau qui résultera de la communication directe entre Lyon et Grenoble, on peut calculer, sans exagération aucune, que le produit kilométrique moyen des 161 kilomètres précédemment exploités, et qui était de 22,323 francs, ne sera pas affaibli. Le produit des 183 kilomètres qui vont entrer en exploitation le mois prochain, représentera donc 183 × 22,323 francs =..... 4,085,109 »

D'ici au 1er janvier 1864, ce produit paraît susceptible d'une augmentation de 10 0/0. 408,510 90

Ensemble.... 4,493,619 90

Auxquels la majoration de 36 0/0 ajouterait..... 1,617,840 10

Ensemble.... 6,111,460 »

Déduisant les frais d'exploitation à 40 0/0.....Fr..... 2,444,584 »

Resterait comme produit type. 3,666,876 »

En calculant au maximum à 40 millions en nombres ronds le montant des emprunts de la Compagnie, qui coûteraient alors un service d'environ.... 2,300,000 »

Il resterait comme bénéfice à répartir..... Fr. 1,366,876 »

Soit environ 39 francs par action.

De telle sorte qu'en estimant à 78 francs le produit net des actions de Lyon-Méditerranée, une de celles-ci serait échangée contre deux actions du Dauphiné.

Si la fusion ne s'était accomplie qu'après deux années d'exploitation complète, il est vraisemblable que les chiffres ci-dessus indiqués se seraient accrus encore d'environ 10 0/0, ce qui correspondrait aux résultats suivants :

Recettes comme ci-dessus.. Fr.	4,493,62
Augmentation de 10 0/0.....	449.36
Ensemble.....	4,942,95
Majoration de 36 0/0.....	1,779,47
Total des recettes.....	6,722,45
Déduction de 40 0/0.....	2,688,98
Reste.....	4,033,47
Prélevant, pour le service des emprunts.....	2,300,00
Il resterait comme bénéfice net..... Fr.	1,700,00

Soit 48 fr. 50 c. par action.

Bien que les chiffres qui précèdent soient l'expression d'une hypothèse reposant sur un accroissement continu, ils sont loin d'être invraisemblables, car nous avons adopté comme base première le produit kilométrique de 1861, produit exceptionnellement abaissé par la crise qui a si rigoureusement sévi sur l'industrie de la soie, tant à Lyon qu'à Bourgoin, Grenoble, etc., et sur la plupart des établissements métallurgiques du Dauphiné.

Auguste Vitu.

CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUN

L'assemblée générale est ajournée au 28 ma

F. Grimaud.

CHEMINS ROMAINS.

La Compagnie des chemins de fer Romains vient de prendre, de concert avec l'entrepreneur général de ses travaux, M. de Salamanca, les mesures nécessaires pour donner aux chantiers, entre Ancône et Rome, une nouvelle activité.

La section de Rome à Foligno devra être ouverte dans le courant de l'année prochaine, et la ligne entière dans le courant de l'année suivante.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DU CENTRE BELGE.

Le 29 avril a eu lieu à Bruxelles l'assemblée générale extraordinaire de cette Compagnie. Il s'agissait de faire ratifier un traité à forfait pour la construction de la section de Baume à Marchienne, en donnant en paiement des obligations de la Compagnie.

L'assemblée a donné les pouvoirs nécessaires au Conseil pour rendre ce traité définitif, et en même temps pour poursuivre auprès du gouvernement des modifications à la convention de 1857, qui seules permettraient de donner suite à ladite résolution.

F. Grimaud.

CHRONIQUE

Chemins lombards. — La section de Milan à Pavie vient d'être ouverte à la circulation.

Ville de Paris. — Le *Journal des villes et des campagnes* a reçu du ministère de l'intérieur le *communiqué* suivant :

Le *Journal des villes et des campagnes* annonce, dans sa chronique parisienne du 13 mai, qu'il serait question d'un nouvel emprunt de 125 millions à contracter par la ville de Paris pour faire face à la dépense d'une nouvelle série de grands travaux d'embellissements, dont l'un des principaux consisterait à élever sur l'ancien emplacement de la barrière du Trône un arc de triomphe destiné à perpétuer le souvenir des victoires remportées par les armées françaises sous le second empire.

Il n'est nullement question pour la ville de Paris d'aucun nouvel emprunt ni d'aucune nouvelle série de grands travaux. L'ensemble des grands travaux que la ville doit exécuter dans un délai de dix années, à partir de celle de 1859, a été déterminé par une convention passée entre l'État et la ville de Paris le 3 mai 1858, sanctionnée législativement le 26 du même mois, et par la loi du 1er août 1860, relative au dernier emprunt municipal.

M. J. Mirès nous adresse la lettre suivante :

« Monsieur le Rédacteur,

» Dans mon ardent désir de réparer les pertes occasionnées aux actionnaires de la Caisse des chemins de fer par des événements connus de tous, j'ai dû chercher quel était le genre d'opération qui pouvait à la fois présenter des avantages et dégager ma responsabilité personnelle.

» Les emprunts d'État m'ont paru offrir ce double caractère, et, pour mieux réaliser mes projets, j'avais eu la pensée de substituer aux habitudes des banquiers qui traitent avec les États avant d'avoir les capitaux, un autre système qui consiste simplement à réunir d'abord les capitaux, de telle sorte que le contrat à intervenir, au lieu d'être fait au double point de vue des gouvernements emprunteurs et des banquiers, soit fait désormais au profit des véritables prêteurs, c'est-à-dire au profit du public souscripteur, qui seul, en définitive, fournit les capitaux.

» C'était aussi une preuve de confiance que je demandais, et déjà, comme pour l'emprunt ottoman en 1860, les plus heureux symptômes de succès prouvaient que j'obtiendrais cette nouvelle marque de sympathie.

» Il n'était pas venu un seul instant à mon esprit que cette opération, destinée à réparer tant de désastres, fût de nature à soulever une difficulté quelconque.

» Cependant, hier matin, sans qu'on m'ait adressé aucun avertissement préalable, les journaux politiques et financiers ont reçu la communication suivante :

« La direction de la presse invite les journaux
» à s'abstenir, jusqu'à nouvel avis, d'entretenir
» le public, par voie d'annonces ou autrement,
» du projet d'emprunt Mirès. »

» Je me hâtai de me rendre au ministère de l'intérieur, et, n'ayant pu rencontrer S. Exc. M. le ministre, c'est auprès de M. le directeur de la presse que je dus m'enquérir de cette détermination inattendue.

» M. le directeur ne put me fournir aucun éclaircissement, et j'attendais les explications qui devaient m'être vraisemblablement demandées, puisque la forme même de l'avis reproduit plus haut faisait pressentir que la question n'était pas définitivement résolue.

» Mais la lettre suivante, que j'ai reçue hier au soir, me fit voir sous un autre jour la situation qui m'était faite :

Le secrétaire de la Banque de France
à M. J. Mirès.

» Monsieur,

» J'ai l'honneur de vous prévenir que la fa-
» culté de verser en compte courant à la Ban-
» que, qui vous avait été accordée le 8 de ce
» mois par le conseil général, vous a été reti-
» rée dans la séance de ce jour.

» Agréez, Monsieur, etc.

» *Signé :* Marsaud. »

» Cette lettre démontrait qu'une décision était prise et qu'on ne me permettrait pas la réalisation de l'opération que j'avais projetée.

» Cependant le *Moniteur* a publié ce matin la note suivante :

» Quelques journaux d'hier soir et de ce matin
» ont publié un prospectus d'emprunt.

» La teneur de ce prospectus a déterminé le
» gouvernement à inviter tous les organes de la
» presse à ne pas le reproduire. »

» D'après cette note, il semblerait que l'obstacle provînt uniquement de la teneur de mes publications dont j'aurais modifié les termes si j'avais connu ou si l'on m'avait fait connaître les inconvénients qu'on y trouvait.

» Quoi qu'il en soit, bien qu'étranger à la responsabilité des pertes éprouvées par les actionnaires de la Caisse des chemins de fer, je n'en persiste pas moins dans le but que je me suis proposé : sauvegarder leurs intérêts.

» Et j'espère encore que les explications que je fournirai démontreront dans quel esprit de conservation était conçue l'opération financière que j'avais annoncée.

» Il est superflu d'ajouter, monsieur le rédacteur, que, jusqu'à nouvel avis, la souscription est ajournée.

» Veuillez agréer l'assurance de mes sentiments les plus sincères et les plus dévoués.

» J. Mirès. »

MARCHÉ INDUSTRIEL

Le marché industriel ne s'est pas laissé influencer par le mouvement rétrograde qui s'est produit cette semaine sur le grand marché de la spéculation.

Il est vrai que, n'agissant qu'au comptant, les petits spéculateurs n'ont pas à liquider leurs opérations à une époque déterminée.

Si la baisse qui s'est produite est simplement un mouvement de place, nous n'avons pas d'inquiétudes à avoir pour les valeurs dont nous parlons habituellement.

Les actions anciennes des Messageries impériales restent demandées à 568 75, sans trouver de vendeurs.

Les Docks de Marseille, dont nous publions le rapport, ont éprouvé un fort mouvement de hausse prévu par nous depuis longtemps, et qui les a porté à 610 francs. Ils ferment aujourd'hui à 590 francs.

Les Ports de Marseille sont faibles à 425 francs.

Les Gaz de Marseille sont assez rares à 330 francs ; on annonce aujourd'hui l'assemblée générale pour le 1er juillet.

Les Omnibus sont à 805 francs, nous avouons peu comprendre le cours d'une valeur qui n'a rapporté que 27 fr. 50 cette année ; nous craignons des désappointements pour les porteurs.

La Compagnie Rivoli est toujours à 95 francs.

Les Petites Voitures ferment à 70 25.

Les actions du Sous-Comptoir des Entrepreneurs restent cotées à 117 50.

Nous ne comprenons pas que cette valeur ait atteint le cours de 125 fr., car l'année dernière le dividende n'a été que de 6 fr. par action de 100 fr.

Nous trouvons que cette hausse est trop précipitée, étant dans l'ignorance encore de l'exercice courant.

La Caisse Mirès, après avoir faibli à 93 75, a repris à 110, en clôture.

Les grands mouvements semblent s'arrêter sur cette valeur.

Le Bonnard ferme comme d'habitude de 38 75 à 40.

La Compagnie des Eaux a été cotée aujourd'hui 32 50 à 30 fr.

Les Omnibus de Londres ferment à 63 50, invendables, nous parlons des titres français ; les titres anglais, de 45 à 46 25.

L'Union des gaz a été cotée 105, soit une hausse de 5 fr. sur vendredi dernier.

Le Hainaut et Flandres est demandé à 255 fr. ; on trouve quelques vendeurs à 260 ; cependant les transactions sont toujours très-difficiles sur cette valeur.

Le Nassau est coté 120 fr.

Les glaces d'Aix sont demandées à 115 fr., depuis plusieurs semaines ; on suppose que la hausse ne tardera pas à se faire sur ces actions.

Le Télégraphe méditerranéen ferme à 27 fr. ; la canalisation de l'Èbre à 150.

Les autres valeurs n'ont pas éprouvé de grandes variations ; elles restent cotées aux environs des cours de la dernière semaine.

N. Destrimaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Les demandes d'argent des pays étrangers ont fini par produire sur notre place leur effet naturel ; on s'en est inquiété au point de craindre une prochaine élévation du taux de l'escompte. Pourtant les capitaux disponibles sont encore assez abondants ; mais il ne serait pas étonnant qu'avec sa prudence ordinaire la Banque, par une hausse de prix, mît fin à ces exportations dangereuses, et capables d'entraver une reprise commerciale dès son début.

Il s'agit en ce moment d'envoyer un million de livres sterling espèces à Constantinople. Aussi les demandes d'escompte sont-elles des plus actives. Cependant nos fonds publics n'en souffrent pas, et les valeurs étrangères sont toujours favorisées. A tort ou à raison, c'est l'Autriche qui préoccupe en ce moment notre marché financier.

Les transactions sont peu importantes, et la situation commerciale déplorable.

W. Burn.

BULLETIN COMMERCIAL.

Céréales. — Par suite du temps pluvieux, quelques meuniers tiennent leurs prix un peu plus fermes ; mais la boulangerie ne sort pas de sa réserve et ne fait toujours que fort peu d'achats.

Les marques de choix sont tenues ce soir à 62 fr. ; il y a quelques vendeurs qui ne veulent pas céder au-dessous de 61 fr. Les autres sortes sont cotées de 58 à 61 fr., suivant qualité.

Blés. — Au marché d'aujourd'hui, les offres de la culture sont largement suffisantes aux besoins de la meunerie.

Les prix demandés sont ceux accordés la semaine dernière ; mais les acheteurs ne veulent traiter qu'avec une réduction de 50 c. à 1 fr., selon le mérite des échantillons.

Les blés de choix sont toujours fort rares et conservent nominalement la cote de 39 fr. sur le marché.

Les premières qualités se paient de 37 50 à 38 fr. ; les bonnes sortes, de 35 50 à 36 fr. 60. Les sortes inférieures ne trouvent d'écoulement que de 33 50 à 34 fr.

En blés de commerce, les offres sont très-réduites. A l'exception de quelques lots de Bray et Montereau vendus 35 50 à 36 fr. les 120 kil., nous ne connaissons pas jusqu'ici d'autres affaires traitées.

Seigles. — Les seigles sont cotés sans changement, mais bien tenus, en raison de quelques plaintes venant de la Beauce. On cote les premières qualités 22 fr. 50 et les deuxièmes qualités 22 francs.

Avoines. — Les avoines sont aujourd'hui plus offertes. Les avoines de choix seulement sont restées aux mêmes prix.

N. Destrimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

30 mai. — **Mines de la Grand'Combe.** — A 3 heures, rue de la Chaussée-d'Antin, 59.

31 mai. — **Union des chemins suisses.** — A 10 heures, à Saint-Gall, dans la salle du grand-conseil.

31 mai. — **Crédit en Espagne.** — A 1 heure, à Madrid, au siége de la Compagnie.

2 juin. — **Messageries impériales.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

26 mai. — **Ville de Bruxelles.** — Emission de 250,000 obligations de 100 francs.

Compagnie houillère du Nord. — Emission de 2,000 actions de 400 francs.

(Pour plus amples renseignements, voir notre dernier numéro.) F. G.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Denière.

Audience du 10 mai.

ACTIONNAIRES DU CHEMIN DE PAMPELUNE A SARAGOSSE CONTRE LES LIQUIDATEURS DE LA CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER. — INTERVENTION DE M. MIRÈS.

Plusieurs actionnaires du chemin de fer de Pampelune à Saragosse ont formé, contre les liquidateurs de la Caisse générale des chemins de fer et contre M. Mirès personnellement, une demande en remboursement au pair de leurs actions au 1er janvier 1862, se fondant sur les termes des annonces de souscription publiées le 31 mars 1860 dans plusieurs journaux, et notamment dans le *Journal des chemins de fer*.

A l'audience de ce jour, plusieurs nouveaux groupes d'actionnaires viennent se joindre aux demandeurs, et une nouvelle question s'élève à propos de quelques-uns qui, selon la prétention des liquidateurs, seraient déchus de leur droit pour n'avoir pas formulé leur demande en temps utile.

Me Deleuze, agréé de plusieurs actionnaires, a soutenu que l'engagement était formel, dès à présent exigible, même par ceux qui n'avaient pas formé leur demande en remboursement avant le 1er janvier dernier.

Me Nouguier, avocat de M. Mirès, a pris des conclusions dont nous publierons le texte dans notre prochain numéro.

M. Mirès a pris lui-même la parole pour donner quelques explications dans le sens de ces conclusions.

Me Delaloge, agréé des actionnaires réclamants, a répliqué et soutenu que la demande des actionnaires était dès à présent recevable, et qu'il n'y avait pas lieu à faire aucune distinction sur l'origine des actions.

Me Buisson, agréé des liquidateurs, a pris à son tour la parole.

L'affaire a été continuée à quinzaine pour le jugement.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Denière.

Audience du 14 mai.

LIQUIDATION DE LA CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER. — DEMANDE EN PAIEMENT DE COUPONS D'ACTIONS.

Les liquidateurs de la Caisse générale des chemins de fer qui ont payé à divers actionnaires les coupons échus de leurs actions, ne peuvent refuser ce paiement, sous prétexte qu'il n'y a plus de fonds en caisse pour cet objet, aux actionnaires qui se présentent actuellement.

Ainsi jugé sur les plaidoiries de Me Petitjean, agréé de Me Mathieu, et de Me Hervieux, agréé des liquidateurs de la Société Mirès et Ce.

Le tribunal a statué en ces termes :

« Attendu que les liquidateurs sont aux obligations et charges de Mirès et Ce ;

» Attendu que le demandeur se présente porteur de 25 coupons d'actions de la Caisse générale des chemins de fer ; qu'il établit que les dividendes afférents à ces coupons sont échus et ont été payés aux actionnaires de la Caisse qui se sont présentés ; que Mathieu, aux mêmes droits, ne saurait, dans l'état actuel de la Société, être placé dans une situation différente de celle des autres actionnaires, et que dans de telles circonstances les liquidateurs agissant comme mandataires des associés, sont sans droit pour se refuser au paiement qui leur est réclamé ; qu'il y a lieu en conséquence de les condamner au paiement des 616 fr. 25 c., montant des coupons dont s'agit ;

» Par ces motifs,

» Jugeant en dernier ressort, condamne les défendeurs ès qualité par toutes les voies de droit à payer au demandeur 616 fr. 25 c., montant de la demande, avec intérêts et dépens. »

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 7 au 13 mai	1706	1.245.966 88	730 36	1701	1.286.706 98	756 44	» »	3.65	12.571 19	566 25
Orléans*	7 — 13 —	1475	1.288.478 85	873 55	1475	1.362.412 93	923 67	» »	5.42	15.300 61	1330 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	7 — 13	1411	2.371.929 88	1.681 02	1411	2.022.881 76	1.433 66	17.25	» »	30.954 20	1115 »
Ouest*	7 — 13 —	1213	973.602 65	802 65	1213	974.738 80	803 55	» »	0.10	14.195 15	535 »
Nord*	7 — 13 —	967	1.155.130 80	1.194 56	967	1.096.025 19	1.133 42	5.30	» »	22.679 68	1068 75
Midi*	7 — 13 —	798	611.415 59	766 18	798	495.000 57	620 31	23.51	» »	13.061 97	853 75
Lyon a Genève*	7 — 13 —	231	131.350 83	568 61	231	133.532 14	578 06	» »	1.63	9.344 64	372 50
Ardennes*	7 — 13 —	826	103.525 81	217 56	164	71.734 76	437 40	» »	37.73	7.821 66	445 »
Dauphiné*	7 — 13 —	134	58 910 55	439 63	134	54.026 92	403 19	9.03	» »	7.800 35	505 »
Bessèges a Alais*	7 — 13 —	33	29.106 60	882 01	33	24.776 15	750 79	17.47	» »	17.257 12	517 50
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	7 — 13 —	1969	1.321.969 80	671 40	1967	1.155.052 31	618 66	8.52	» »	11.740 08	606 75
Autrichiens	7 — 13 —	1324	856.822 50	647 23	1324	907.902 50	685 83	» »	5.63	11.713 99	527 50
Madrid a Saragosse et a Alicante — Madrid a Alicante	7 — 13 —	482	348.905 04	723 87	482	335.082 38	695 20	4.12	» »	11.110 01	505 »
Madrid a Saragosse et a Alicante — Alcazar a Ciudad	7 — 13 —	156	30.134 51	193 17	114	15.701 64	137 73	40.25	» »	»	»
Madrid a Saragosse et a Alicante — Madrid a Jadraque	7 — 13 —	104	33.008 67	317 40	104	29.529 14	283 93	11.78	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	7 — 13 —	366	120.866 47	330 24	183	51.411 66	280 40	» »	» »	5.831 94	372 50
Nord de l'Espagne	7 — 13 —	358	123.784 »	351 35	396	106.429 87	269 55	1.68	» »	4.067 81	495 »
Union suisse	11 — 17 —	275	71.690 »	293 40	275	88.786 »	322 »	» »	9.80	»	»
Central suisse	7 — 13 —	262	135.672 58	517 83	262	123.576 11	471 67	9.80	» »	7.888 89	485 »
Victor-Emmanuel	7 — 13 —	214	145.083 09	677 96	214	140 514 18	656 61	3.25	» »	11.348 26	390 »
Romains — Rome a Civita-Vecchia	7 — 13 —	206	28.467 »	389 90	»	»	»	»	»	»	340 »
Romains — Bologne a Ancone	7 — 13 —	73	43.608 15	211 60	»	»	»	»	»	»	»
Saragosse a Pampelune	7 — 13 —	179	38.682 90	216 11	»	»	»	»	»	4.506 29	402 50
Séville-Xérès-Cadix	23 — 29 avril	160	104.765 75	654 77	160	82.781 18	517 38	26.49	» »	»	435 »
Ouest suisse	7 — 13 mai	150	61.811 67	411 »	150	57.658 93	384 »	6.95	» »	6.821 82	190 »
Cordoue a Séville	7 — 23 avril	131	69.842 30	533 15	131	45.604 70	348 13	53.14	» »	5.800 96	»
Guillaume-Luxembourg	30 avril 6 mai	89	35.966 59	404 12	52	18.503 86	355 84	13.56	»	5.304 12	270 »
Portugais	30 — 6 —	75	11.517 22	157 40	»	»	»	»	»	»	406 75

* Prélèvement sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA CROIX-ROUSSE.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires, tenue à Paris, le 20 avril 1862.

Présidence de M. le général DE LAVENDERIE, président du Conseil d'administration.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Votre réunion de cette année offre un intérêt tout nouveau, et nous sommes heureux de l'inaugurer par des communications dont vous avez déjà pressenti l'importance. Tout ce qui, l'année dernière, s'annonçait comme un vœu ou une espérance, est aujourd'hui une réalité et un fait accompli ; et si, malgré les difficultés tout exceptionnelles d'un chemin qu'on avait longtemps regardé comme impossible, notre foi dans le succès n'a jamais failli, avec quelle confiance ne devons-nous pas envisager la nouvelle carrière qui se développe devant nous, et l'accroissement important qu'est appelée à prendre notre Société ?

Vous savez tous, Messieurs, que le chemin de fer dont nous avons obtenu la concession n'était destiné, dans l'origine, qu'à établir des rapports plus faciles et plus rapides entre la ville de Lyon et le plateau de la Croix-Rousse, deux centres industriels très-populeux, séparés par un escarpement long et difficile à gravir. Grâce à un mécanisme aussi simple que puissant, cette distance sera désormais franchie en moins de trois minutes.

Après une telle difficulté vaincue, il paraissait probable que d'autres voudraient continuer la voie ouverte par nous : en effet, Messieurs, le prolongement de notre chemin vers Sathonay, appelé à desservir des localités importantes, est aujourd'hui en pleine exécution, et l'ouverture de cette section, qui suivra de près l'inauguration de notre ligne, assure un nouvel avenir très-favorable aux intérêts de notre Compagnie.

De plus, la continuation de cette voie ferrée jusqu'à Bourg a été étudiée, et va recevoir une prochaine solution. La commission d'enquête chargée d'examiner ce nouveau projet, qui se rattache à une vaste opération agricole, considérant que notre chemin est nécessairement appelé à devenir la tête de ligne du chemin de la Dombes, a insisté auprès de l'administration pour que nous fussions autorisés à nous raccorder à travers la ville de Lyon, par une voie économique, aux lignes principales qui se réunissent à Perrache. Pour satisfaire à ce vœu, nous avons dû faire des études, et nous mettons sous vos yeux le duplicata d'un projet présenté par nous à Son Excellence le ministre des travaux publics.

Nous n'avons pas besoin de vous faire ressortir les résultats importants que sa réalisation nous assurerait, et nous vous demanderons avec confiance les autorisations nécessaires pour mener à bonne fin cette nouvelle entreprise, dont l'exécution deviendra pour nous l'élément d'un trafic considérable.

Travaux.

La construction de notre ligne a été conduite avec toute la célérité que comportaient les difficultés d'une entreprise sans précédents, et la rareté des ouvriers, qui suffisaient à peine aux grands travaux entrepris par la ville de Lyon.

Les appropriations exigées par un matériel spécial, l'installation d'une seconde machine, et des travaux supplémentaires en dehors de nos prévisions, expliquent le retard apporté à l'ouverture de notre chemin ; mais ce retard même n'est pas regrettable, puisqu'il nous a permis de livrer notre ligne à la circulation dans des circonstances plus favorables, au moment où les fabriques lyonnaises, après une période de stagnation, reprennent une nouvelle activité.

Les ouvrages accessoires qui nous ont été imposés par l'administration du Rhône et le génie militaire, notamment la construction d'un nouveau pont (le pont Tholozan), l'élargissement d'un autre pont (celui du Commerce), la surélévation des murs de soutènement dans le jardin des plantes, et enfin le remaniement des rues aboutissant à la Croix-Rousse ; d'un autre côté, l'acquisition de nouveaux terrains pour l'élargissement de nos gares, l'augmentation de notre matériel fixe, et les nouvelles dispositions que nous avons dû prendre en vue d'une circulation dont l'importance n'avait pas été suffisamment appréciée au début de notre entreprise, enfin les essais et la mise en train, ont nécessité un surcroît de dépenses auquel nous vous proposerons de pourvoir ; mais vous remarquerez, Messieurs, que cette légère aggravation de charges ne sera pas stérile, puisqu'elle sera largement compensée par l'augmentation de notre matériel, de nos moyens de traction, et par un plus ample développement de notre double service de voyageurs et de marchandises.

Nous avons aujourd'hui la satisfaction de vous annoncer que notre ligne est terminée, et que notre matériel a été officiellement reçu par l'administration supérieure, après des épreuves très-satisfaisantes, et qui répondent à toutes les exigences possibles quant à la sécurité des voyageurs et à la régularité de la marche. Sous peu de jours l'autorité ministérielle nous permettra d'inaugurer notre exploitation et de recueillir enfin les justes compensations de notre laborieuse entreprise.

SITUATION FINANCIÈRE.

Nous avons l'honneur de mettre sous les yeux de l'assemblée la balance de nos comptes arrêtés au 31 décembre 1861 :

ACTIF.

Frais généraux à Paris,	190,929 17	
— à Lyon,	64,079 53	255,008 70
Construction du chemin.		
Construction, frais d'études, terrains,	1,713,178 56	
Matériel,	190,374 69	1,909,553 25
Intérêts.		
Intérêts payés aux actionnaires,		56,017 82
Débiteurs.		
Recouvrements à opérer sur le capital,		94,464 65
Finances, comptes courants.		
Caisse,	87,933 92	
Banquiers,	172,214 41	
Cautionnements,	22,000 »	282,148 33
Total de l'actif,		2,597,122 55

PASSIF.

Capital.		
Montant de la souscription,		2,000,000 »
Emprunt,		489,010 71
Produits.		
Intérêts divers,		21,213 33
Créanciers divers,		86,968 51
Total du passif,		2,597,192 55

Résumé.

Nous venons de vous faire l'exposé fidèle de notre situation économique et financière ; nous avons examiné toutes les parties de notre entreprise, travaux, dépenses, développements futurs ; vous saurez maintenant apprécier comme nous-mêmes la valeur de notre ligne et quel est son avenir.

Il ne nous reste plus, Messieurs, qu'à vous exprimer notre vive reconnaissance pour le concours intelligent et dévoué que vous n'avez cessé de nous donner ; c'est dans votre appui constant que nous avons trouvé notre plus grande force pour surmonter les difficultés inhérentes à une entreprise exceptionnelle.

Aujourd'hui, notre œuvre est fondée ; la période des sacrifices est close ; nous allons entrer dans celle des produits. Nous avons la ferme conviction que l'ouverture de notre chemin, en éclairant l'opinion publique sur ses ressources, le classera bientôt au niveau des belles et fructueuses entreprises de l'époque. Ce résultat sera la juste récompense de votre foi persévérante dans le succès et le but de nos efforts.

Résolutions de l'assemblée.

La lecture du rapport qui précède achevée, les propositions qui formaient l'ordre du jour ont été successivement mises aux voix et adoptées par l'assemblée.

I.

A l'unanimité, l'assemblée approuve les comptes de 1861, conformément au bilan déposé sur le bureau.

II.

A l'unanimité, l'assemblée autorise le Conseil d'administration à faire toutes demandes de concessions nouvelles, et spécialement lui donne tous pouvoirs nécessaires : 1° pour traiter avec Son Excellence le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la ville de Lyon, pour un raccordement avec la gare de Perrache n° 2 ; 2° pour réaliser par émission d'obligations ou d'actions, jusqu'à concurrence de deux millions, la somme nécessaire à ce raccordement.

III.

A l'unanimité, l'assemblée autorise le Conseil d'administration à emprunter, aux conditions et sous les formes qui lui paraîtront le plus convenables, une somme de cinq cent mille francs, et à vendre les immeubles qui sont inutiles à l'exploitation.

COMPAGNIE DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE.

Assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1862.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nous nous proposons de suivre, dans le compte rendu de l'exercice 1861, l'ordre que nous avons adopté pour l'exercice 1860. A raison de la multiplicité et de la diversité des objets qu'embrasse notre entreprise, la clarté n'est possible qu'à la condition d'adopter un système de division uniforme qui permette de suivre, d'année en année, et chapitre par chapitre, la marche des travaux et les progrès successivement réalisés.

En conséquence, les divisions principales de ce travail seront les suivantes :

Les travaux,
Les terrains,
L'exploitation,
La liquidation de l'exercice,
La situation financière.

Les questions diverses que nous aurons à traiter se grouperont aisément autour de ces principaux chapitres.

CHAPITRE Ier.

TRAVAUX.

§ 1er. — *Travaux maritimes.*

Les travaux maritimes nécessaires pour constituer le sol de la concession comprennent :

1° La construction des murs de quai sur 2,280 mètres ;

2° Le creusement et l'approfondissement à 7 mètres des bassins du Lazaret et d'Arenc.

Murs de quai.

Les murs de quai embrassent trois natures de travaux :

1° Les enrochements en blocs naturels, formant digue sous-marine, et servant de base aux fondations des quais. Ces enrochements sont arasés à 6 mètres au-dessous des basses mers ;

2° Les blocs artificiels reposant sur la digue sous-marine et constituant la fondation proprement dite du mur de quai. Ces blocs artificiels, exécutés en maçonnerie ou en béton, sont superposés les uns sur les autres, et s'élèvent verticalement sur une hauteur totale de 6 mètres au niveau des basses mers ;

3° La maçonnerie et le couronnement des quais au-dessus des basses mers.

Sur les 2,280 mètres courants de quais, 100 mètres formant la partie ouest du môle de l'Emeraude existaient antérieurement à notre concession. Nos travaux portaient donc sur 2,180 mètres de quai entourant les parcelles B, C, M, N.

L'état des travaux, au 31 mars 1862, se présente de la manière suivante :

Sur un tube total d'enrochements de	120,000 m. c.
Il a été exécuté au 31 mars 1862	120,000 m. c.
Reste à exécuter	0,000 m. c.

correspondant à une longueur de digue sous-marine de 250 mètres courants.

Sur un cube total de blocs artificiels de	41,000 m. c.
Il a été exécuté au 31 mars 1862	32,000 m. c.
Reste à exécuter	9,000 m. c.

correspondant à une longueur de 450 mètres courants.

Les parties supérieures des quais sont terminées sur 1,200 mètres courants.

Ainsi, en résumé, sur une longueur de murs de quai de 2,180 m

Il reste à exécuter, à partir du 1er avril 1862 :

1° Enrochements,	250 mètres.	
2° Fondations en blocs artificiels,	450 —	
3° Couronnement des quais,	980 —	

Les enrochement et la pose des blocs artificiels seront certainement terminés en 1862. Quant aux parties supérieures des quais, leur exécution se lie à la question des remblais dont nous vous entretiendrons tout à l'heure.

La dépense de travaux se rattachant à l'exécution des murs de quai s'élevait, au 31 décembre 1860, savoir :

Enrochements,	650,006 70	
Murs de quai et blocs artificiels,	721,234 59	1,371,241 35
Il a été dépensé, en 1861 :		
Enrochements,	256,372 05	
Murs de quai et blocs artificiels,	390,330 49	636,602 54
Total,		2,007,933 89
L'ensemble de la dépense évalué à		2,600,000
Il reste à dépenser environ		600,000
à porter aux budgets de 1862 et 1863.		

Creusement des bassins.

Les travaux de dragage et de déroctement des deux bassins ont pour but de leur donner une profondeur minimum de 7 mètres au-dessous des basses mers.

Ces travaux comprennent :

1° Le déroctage de 18,000 mètres cubes de roches dans le bassin du Lazaret et de 1,600 mètres dans le bassin d'Arenc, ensemble 19,620 mètres cubes.

2° Le dragage de 70,000 mètres cubes environ à effectuer sur l'ensemble des deux bassins, et dans des terrains de nature diverse.

Les travaux de déroctage forment la partie délicate de l'entreprise. Au 31 mars 1862, la majeure partie de ces travaux était achevée ; 13,000 mètres cubes de rochers sous-marins ont été enlevés à sec à l'abri d'un batardeau et les travaux qu'il abritait, bien qu'exécutés dans des conditions difficiles, l'ont été avec un plein succès ; 5,000 mètres cubes de rochers restent à enlever dans le bassin du Lazaret, et 1,600 mètres cubes dans celui d'Arenc, à des profondeurs variables, mais supérieures à 5 mètres.

Ces travaux seront assez prochainement terminés ; en tout cas, ils ne sont pas de nature à gêner l'exploitation des bassins.

La dépense des travaux de dragage, déroctage et batardeau s'élevait, au 31 décembre 1860, à		112,954 01
Il a été dépensé en 1861,		245,195 70
Total de la dépense effectuée,		358,149 71
Il reste encore à dépenser environ		470,000 »
pour lesquels il y a lieu de porter aux prévision de 1862,		300,000 »

§ 2. — *Remblais.*

La parcelle C, sur laquelle sont établis nos magasins généraux provisoires, est depuis longtemps entièrement remblayée.

Dans la dernière campagne, on a complété les remblais de la parcelle B², soit la partie nord du môle de la Joliette en arrière du service des bateaux à vapeur.

Le quai de rive (parcelle B¹) est également à très-peu près remblayé.

Le môle du Lazaret (parcelle B³), sur lequel fonctionne, depuis la fin de 1860, le service provisoire d'embarquement des charbons, sera complétement remblayé d'ici à trois mois ; 80,000 mètres cubes y suffiront.

Les parcelles M et N n'ont encore reçu qu'une quantité de remblais insignifiante, tous nos efforts ayant été concentrés sur les parcelles qui entourent le bassin du Lazaret.

Vous vous rappelez que la ville de Marseille est tenue par son traité de fournir les remblais nécessaires à la première concession C B, dont l'importance totale est de 630,000 mètres cubes. Vous vous rappelez également que la ville de Marseille ne s'étant pas trouvée en mesure de remplir cet engagement en temps utile, nous avons consenti à faire l'avance des remblais, à charge par la ville de nous les restituer en nature sur les parcelles de la concession de 1861 M et N.

Nos avances actuelles s'élèvent à 460,000 mètres cubes, et nous estimons que d'ici à l'achèvement de la parcelle B, elles s'élèveront à 540,000 mètres cubes. Le remboursement des parcelles M et N [illegible] donc exclusivement des restitutions de la ville.

Cette situation ne laisse pas que de nous préoccuper, et nous avons besoin de compter que la ville s'efforcera de réparer le temps perdu. Nous savons que la ville se propose de donner cette destination aux déblais que l'ouverture de la rue Impériale doit mettre à sa disposition.

Les remblais exécutés par nous l'ont été au moyen de déblais empruntés sur divers points ; dans ces derniers temps la propriété du cap Pinède en a fourni une certaine proportion, à l'aide du chemin de fer de service qui fonctionne depuis la fin de 1861.

Au 31 décembre 1860, il avait été dépensé pour les remblais		108,487 87
En 1861, il a été dépensé		344,718 04
Ensemble,		453,205 91
Il convient de porter au même chapitre la dépense du chemin de service,		60,222 81

Nous portons de ce chef aux prévisions de 1862, 6 à 700,000 francs, dont une grande partie est déjà dépensée à ce jour.

§ 3. — *Bâtiment d'administration. — Entrepôt commercial. (Parcelles D E.)*

Le bâtiment d'administration (parcelle D) a atteint, au moment où vous vous réunissez, le plancher du quatrième étage. La pose du comble est commencée. Nos ingénieurs déclarent que ce bâtiment pourra être livré au service de l'exploitation le 1er septembre prochain.

Le grand entrepôt commercial (parcelle E) a atteint le sixième et dernier étage. La pose du comble commencera au plus tard le 15 mai. Nous espérons que l'entrepôt entier sera terminé et pourra être livré au service de l'exploitation en même temps que le bâtiment d'administration ; peut-être une partie de l'entrepôt pourra-t-elle être utilisée à une époque plus rapprochée.

Les dépenses faites pour la construction de l'entrepôt commercial et du bâtiment d'administration s'élevaient, fin décembre 1860, savoir :

Bâtiment d'administration :

Fondations,	43,378 30	
Bâtiment,	126,155 29	167,533 59
Entrepôt commercial :		
Fondations,	473,093 13	
Bâtiment,	1,762,814 34	2,235,907 47
Machinerie spéciale,		953 50
Divers,		6,971 17
Soit,		2,411,355 73
Il a été dépensé en 1861, savoir :		
Bâtiment d'administration,	312,522 96	
Entrepôt commercial,	2,959,120 57	
Machinerie spéciale,	122,328 23	3,393,971 76
Total de la dépense au 31 décembre 1861,		5,805,327 49
Nos prévisions, pour 1862, sont d'environ,		1,500,000 »

§ 4. — *Constructions et hangars sur la parcelle B. Mur d'enceinte.*

Les fondations du mur de ceinture, destiné à clore le dock de douane (B), sont terminées, et sa construction va être continuée sans désemparer.

Les dispositions adoptées permettront d'utiliser ce mur d'enceinte, et d'y établir un certain nombre de magasins et d'annexes susceptibles de donner quelques produits de nature diverse.

Magasins sur la parcelle B.

La construction, sur la parcelle B et dans l'enceinte du mur de ceinture, des hangars et magasins destinés à former le dock de douane, ne tardera pas à être commencée. Déjà l'on a posé les fondations, sur l'emplacement occupé par l'ancien môle de l'Émeraude (B⁴), de dix magasins qui pourront être promptement utilisés. Ces magasins, étant établis directement sur le rocher, pourront recevoir une destination spéciale déjà prévue.

Les constructions déjà effectuées sur la parcelle B ont coûté, antérieurement au 31 décembre 1860 :

Murs de clôture,		7,324 45
Il a été dépensé en 1861 :		
Murs de clôture,	2,898 74	
Hangars,	50,563 43	
Voies en fer,	5,537 67	
Plate-forme des quais,	8,882 10	67,881 94
Total au 31 décembre 1861,		75,206 39

Nous portons, de ce chef, aux prévisions de 1862, 400,000 »

En résumé, la parcelle B tout entière, entourant le bassin du Lazaret et constituant le dock de douane proprement dit, sera, dans le courant de la présente année, livrée à l'exploitation dans les conditions suivantes :

Quais terminés ;
Sol constitué ;
Mur d'enceinte complet ;
Un certain nombre de hangars et de magasins achevés ;
Rails desservant les quais et les mettant en communication avec l'entrepôt commercial et la gare maritime du chemin de fer.

Dans ces conditions, encore incomplètes, l'exploitation sera en mesure de rendre de sérieux services au commerce, et préparera d'autant mieux son fonctionnement définitif.

Cet état de choses nécessitera la translation des services d'embarquement provisoirement installés sur le môle du Lazaret (parcelle B3), pour les reporter sur le quai de rive du bassin d'Arenc, qui est également poussé avec activité en vue de cette translation.

§ 5. — *Magasins généraux*
(Parcelle C.)

Nous vous avons annoncé l'année passée notre projet d'élever sur la parcelle C des constructions destinées à servir de magasin général provisoire.

Nous vous rendrons compte, au chapitre de l'Exploitation, des résultats obtenus par cet établissement, et qui répondent à nos prévisions.

Indépendamment des magasins généraux, nous avons pu installer dans ces constructions le service des bateaux à vapeur de l'Algérie et quelques annexes.

Les magasins à charbon et à sel établis sur la parcelle C, antérieurement à 1861, avaient coûté	24,657 90
Il a été dépensé pour la construction des magasins généraux et annexes en 1861,	128,276 54
Total de la dépense des constructions sur la parcelle C,	152,934 44

§ 6. — *Machinerie centrale.*

Élévateurs. — Grues de quai. — Engins.

Le bâtiment de la machinerie centrale est terminé. Les chaudières à vapeur sont en place et prêtes à fonctionner. Le montage des machines et des pompes se poursuit. Nous comptons avoir, vers la fin de mai, l'eau comprimée à notre disposition : la machinerie hydraulique pourra donc fonctionner dès l'ouverture de l'entrepôt commercial.

La construction des engins, des grues de quai, élévateurs, etc., se continue dans les ateliers des forges et chantiers de la Méditerranée.

Les dépenses de la machinerie s'élevaient, fin décembre 1860, au chiffre insignifiant de 1,946 fr. 76 c., savoir :

Fondations de la machinerie centrale,		708 75
Engins,		1,238 01
Ensemble,		1,946 76
En 1861 il a été dépensé :		
Fondations du bâtiment	13,303 56	
Bâtiment,	85,136 24	
Machinerie centrale,	147,914 79	
Grues de quai, élévateurs, engins, etc.,	63,016 06	308,370 65
Dépense totale au 31 décembre 1861,		310,317 41
Nos prévisions pour 1862 sont d'environ		400,000 »

CHAPITRE II.

TERRAINS.

§ 1er. — *Terrains de Montredon et du Prado.*

Nos précédents rapports vous ont exposé avec le plus grand détail le but et la nature de l'opération qui nous a constitués propriétaires d'une quantité considérable de terrains situés dans les quartiers de Montredon, de Bonneveine et du Prado.

Vous vous rappelez que la ville de Marseille a acheté de nous 18 hectares de terrains, au prix de 1,007,598 fr. 70 c., payables en cinquante annuités, de 55,187 fr. 59 c. chacune, dont la première a été encaissée seulement en janvier 1862.

Sur cette première annuité :

50,374 fr. 94 c. correspondent à l'intérêt d'une année ;

4,812 fr. 55 c. correspondent à l'amortissement du capital.

55,187 fr. 49 c. somme égale au montant de l'annuité.

Conformément à ce qui vous a été exposé l'année passée, la créance sur la ville de Marseille fait l'objet d'un compte spécial, et pourra être, à l'avenir, distraite du compte de l'opération des terrains de Montredon.

Vous trouverez au bilan la situation du compte de la ville de Marseille, qui se solde, fin décembre 1861, à notre crédit, par 1,057,873 65

Cette somme se compose :

1° Du prix principal,	1,007,498 70
2° D'une année d'intérêts échue le 10 juillet dernier, dont le règlement n'a eu lieu qu'en janvier 1862,	50,374 94
Somme égale à la créance sur la ville de Marseille, au 31 décembre 1861,	1,057,873 65

L'opération des terrains de Montredon, dégagée du compte avec la ville, figurait dans notre situation, au 31 décembre 1860, pour un chiffre de dépenses de 1,234,096 28

Ce compte a reçu en 1861 les modifications suivantes :

Il a été dépensé en 1861, pour frais de mise en culture, salaires et frais divers, 7,568 45

Total, 1,241,664 73

Il faut en défalquer :

1° A-compte payé sur diverses parcelles dès par nous en 1861, savoir :

En capital,	58,890 »	
En intérêts,	1,837 68	60,727 68
2° Produits divers,		9,404 31
Total de la dépense,		70,131 99
		1,171,472 74

L'à-compte payé sur diverses parcelles résulte d'une vente de 9,815 mètres de terrains, ayant façade sur la grande avenue du château Borély, au prix de 12 francs le mètre. Le prix total est de 117,780 francs.

Ainsi, et en résumé, l'opération des terrains de Montredon représente, au 31 décembre 1861, une dépense totale de 1,171,472 fr. 74 c., non compris les intérêts du capital engagé dans l'opération.

Cette somme de 1,171,472 fr. 74 c. est représentée par 17 hectares environ de terrains.

Vous savez que la revente de ces terrains est subordonnée à l'exécution des projets de la ville, et principalement à l'ouverture d'une avenue intérieure de 15 mètres et à l'achèvement de la promenade de la plage.

D'après notre traité, la ville était tenue de terminer ces travaux avant le 10 novembre 1861, et déjà l'année passée nous vous exprimions la crainte que la ville ne fût pas en mesure à l'époque voulue. Cette crainte s'est réalisée. Au moment où vous vous réunissez, six mois se sont écoulés depuis le terme assigné par le traité, et la situation ne s'est pas beaucoup modifiée. Les travaux de la promenade de la plage sont, il est vrai, assez avancés, mais l'avenue intérieure de 15 mètres, sans laquelle nos terrains restent à l'état d'enclave, n'est pas encore commencée. Il est même question, à ce qu'il paraît, de modifier les plans primitifs de la ville. Toujours est-il que le *statu quo* se prolonge de la manière la plus fâcheuse, et paralyse en nos mains une valeur considérable. La ville nous a trouvés prêts, en toute occasion, à faciliter les projets d'embellissements qu'elle prépare de ce côté ; mais notre abnégation ne saurait aller jusqu'à l'abandon absolu des droits qui résultent du traité. Cette situation justifie les réserves que nous n'avons pu éviter d'exprimer dans nos communications avec M. le maire de Marseille, relatives à cette affaire.

§ 2. — *Ilots n°s 35, 40, 44, 49, 55, 60 et 63.*

Ces îlots forment l'ensemble des terrains acquis de la Société des Ports.

Vous savez que l'îlot 35 a été acquis par nous, en vue de la combinaison qui nous a rendus propriétaires des parcelles D E, sur lesquelles s'élèvent le grand entrepôt commercial et le bâtiment d'administration.

Il a été payé sur le prix de l'îlot n° 35, en principal, intérêts et frais, 3,280,295 78

Il reste dû environ 320,000 »

que nous portons aux prévisions de 1862.

Sur les îlots n°s 40, 44, 49, 55, 60 et 63, un seul, l'îlot n° 40, va pouvoir nous être livré. — Une difficulté s'était élevée au sujet de la mise en état de ce terrain. — Mais cette difficulté a été vidée par une transaction, et il reste convenu que nous en prendrons livraison au 1er juillet prochain.

L'îlot n° 44 pourra également être livré à la Compagnie à une époque assez rapprochée.

Quant aux autres îlots, leur prise de possession est subordonnée à leur mise en état, et dépend du plus ou moins d'activité qui sera apportée par la ville dans l'exécution de ses travaux de remblaiement. — Le plan colorié, qui est sous vos yeux, indique la situation actuelle de ces terrains, au point de vue de leurs remblaiements. — Ces travaux sont, vous le savez, à la charge de la ville de Marseille, en vertu de son traité avec la Société des Ports.

Ces terrains sont payables, sur le pied de 130 francs le mètre, en obligations calculées au pair de 300 francs. — Vous savez que dans l'emprunt de 60,000 obligations, 16,622 sont mises en réserve pour faire face à ce paiement. — Nous n'avons donc rien à porter de ce chef aux prévisions de 1862.

§ 3. — *Propriété du cap Pinède.*

La propriété du cap Pinède, aujourd'hui reliée à nos travaux par le chemin de fer de service dont nous vous avons entretenus l'année passée, fournit depuis plusieurs mois une partie des remblais destinés à constituer le sol de notre concession.

Le premier à-compte et les frais accessoires payés en 1860 figuraient au compte du 31 décembre 1860 pour 133,561 02

Il a été payé, en 1861, un deuxième à-compte de 60,000 francs, plus divers frais, résiliation de baux, etc., qui, déduction faite de divers produits, portent la dépense effective de 1861, à 75,544 31

Total au 31 décembre 1861, 209,106 33

Nous portons, de ce chef, aux prévisions de 1862, pour le troisième à-compte échéant cette année et dépenses accessoires, 75,000 francs.

CHAPITRE III.

EXPLOITATION.

L'exploitation, en 1861, se compose, comme en 1860 :

1° Des bassins de radoub provisoires ;

2° Du service centralisé des bateaux à vapeur, ou Dock provisoire de la Joliette (parcelle A) ;

3° De quelques locations de magasins de charbons et de sels le long de la jetée du large (parcelle C) ;

4° D'un service de transit pour l'embarquement, le débarquement et l'expédition des marchandises encombrantes, et, notamment, pour les charbons, fontes, fers, minerais et matériel roulant de chemin de fer.

En 1860, ce service fonctionnait sur la partie achevée du môle du Lazaret (parcelle B^2^) ; — en 1861, il a pu être étendu à la partie nord de la traverse de la Joliette (parcelle B^1^).

L'ensemble des produits bruts de l'exploitation, en 1861, s'est élevé à	1,308,166 19
Les produits nets, à	651,122 34
Dont il faut déduire les frais généraux de l'exploitation,	63,762 01
Produit net de 1861,	587,360 33
Il avait été, en 1860, de	456,301 50
Ce qui représente en faveur de 1861, une augmentation de	130,098 83

§ 1er. — *Bassins de radoub provisoires.*

Les produits des bassins de radoub se sont élevés à 311,313 fr. 63 c. Ils présentent sur l'année précédente une augmentation de 45,150 fr. 51 c., qui résultent principalement du rachat de la part d'intérêt qui appartenait à la Chambre de commerce de Marseille.

Le résultat général est d'ailleurs très-satisfaisant, mais il ne doit pas nous faire oublier le caractère temporaire de cette concession.

§ 2. — *Dock provisoire de la Joliette.*

Service centralisé des bateaux à vapeur.

Le trafic du Dock provisoire, service centralisé des bateaux à vapeur, a porté sur 1,714,246 colis, représentant 120,600 tonneaux

En 1860, il avait été de 1,474,337 — 114,970 —

L'augmentation pour 1861 est de 239,909 — 5,630 tonneaux

Le produit net de 233,695 19

Pour avoir un terme de comparaison exact avec 1860, il faut déduire de ce chiffre les frais généraux de l'exploitation, qui, l'année passée, portaient exclusivement sur ce chapitre 61,762 01

Il reste 171,933 18

Le produit de 1860 avait été de 146,670 41

Augmentation en 1861. 25,262 77

Ce résultat est également satisfaisant. Il est un peu supérieur aux appréciations contenues dans notre rapport de l'année passée.

§ 3. — *Locations.*

Les produits des locations des magasins de charbons et de sels établis sur la parcelle C, qui, en 1860, étaient de 16,464 »

se sont élevés en 1861 à 22,206 50

§ 4. — *Service de transit.*

Des marchandises encombrantes.

Le trafic sur le môle du Lazaret s'était élevé en 1860 à 67,440 tonnes.

Ce trafic a été en 1861 de 159,773 —

Qui ont donné un produit net de 81,847 01

Le produit avait été en 1860 de 25,053 96

Ce qui présente pour 1861 une augmentation de 56,793 05

Magasins généraux.

Les magasins généraux, dont la construction a été achevée seulement vers la fin de l'année, n'ont pu être utilisés pendant l'exercice 1861. Mais, après quelques hésitations du commerce, et dès le commencement de cette année, ils n'ont pas tardé à se remplir et à devenir insuffisants. Quelque regrettable qu'il soit de ne pouvoir satisfaire dès à présent aux besoins du commerce, nous ne devons pas moins nous féliciter de cet essai. Ainsi que le disait le rapport de l'année passée, « le Magasin général provisoire nous donnera non-seulement quelques produits, mais surtout, et c'est le point important, il a pour but de multiplier nos relations avec le public, et de familiariser le commerce avec le service des warrants. L'institution se trouvera ainsi en plein fonctionnement lorsque l'ouverture de nos entrepôts nous permettra de lui donner tous les développements dont elle est susceptible. »

Ce but nous paraît dès aujourd'hui complétement atteint. Nos magasins généraux provisoires sont pleins ; leur étroite limite nous force chaque jour à refuser des cargaisons, et nous pouvons juger dès à présent combien, à Marseille, les préventions, qui semblaient devoir longtemps encore s'opposer au succès du système des warrants, tendent à s'effacer. Le commerce n'hésite plus à nous confier ses marchandises, et, de tous côtés, nous recevons des offres pour l'escompte des warrants. Chacun comprend qu'il n'y a pas de moyen plus économique de se procurer des capitaux, et pas d'emploi qui offre plus de garantie aux prêteurs.

Dans les conditions actuelles, ce service est tellement limité que les produits du Magasin général de la parcelle C ne sauraient être évalués à plus de 20 ou 25,000 francs pour l'année. Mais les constructions établies sur cette parcelle nous ont fourni le moyen de réaliser une économie assez importante, en y transférant les services des bateaux à vapeur de l'Algérie, un corps de garde de douane, les magasins d'approvisionnement du service commercial, etc., ce qui nous a permis de démolir deux constructions anciennes, pour lesquelles nous payions, soit à l'État, soit aux Messageries impériales, une annuité de 20,000 francs.

Il serait difficile et imprudent d'évaluer par prévision les résultats probables de l'exploitation de 1862. — Ces résultats dépendront principalement de l'importance des surfaces qui pourront être affectées à ce service, du nombre et de l'époque de l'ouverture de nouveaux magasins, toutes choses subordonnées à la marche des travaux. Néanmoins, nous devons, en toute hypothèse, considérer l'année 1862 comme la dernière année d'une exploitation provisoire.

CHAPITRE IV.

LIQUIDATION DE L'EXERCICE 1861.

Les charges de l'exercice se composent :

1° Des intérêts à 5 0/0 acquis à 40,000 actions libérées, savoir :

Pour le deuxième semestre 1860, à 250 francs,	250,000	
Pour le premier semestre 1861, à 325 francs,	325,000	
Soit pour les deux semestres,	575,000	575,000 »
2° Des intérêts de 15,279 obligations émises antérieurement au 31 décembre 1861,		244,440 »
Ensemble.		819,440 »

Nous en déduirons :

1° La portion de l'annuité de la ville de Marseille représentant l'intérêt du prix des terrains à elle vendus,	50,374 94	
2° Le solde du compte « placement de fonds » qui est débité des intérêts servis aux actions sur lesquelles il a été fait des versements anticipés,	34,025 05	
3° Les produits nets de l'exploitation en 1861,	587,360 33	671,760 32
Par suite, la comparaison entre les produits nets et le service des intérêts présente une insuffisance de		147,679 68
L'insuffisance constatée sur les exercices précédents, et liquidée depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1860, était de		130,654 71
Ainsi, le compte « capital » sera chargé pour le service des intérêts depuis l'origine de l'opération jusqu'au 31 décembre 1861 de		278,334 39

CHAPITRE V.

SITUATION FINANCIÈRE.

§ 1er. — *Dépenses.*

Les dépenses arrêtées au 31 décembre 1861 se décomposent ainsi qu'il suit :

	Antérieurement au 31 décembre 1860.	En 1861.	Total.
1° Frais généraux, savoir : Enregistrement de la concession, études et travaux préparatoires, frais de constitution de la Société, création et timbre des actions et obligations, frais de publicité et d'administration centrale. (1)	613,838 64	93,599 71	707,438 35
2° Frais généraux des travaux.	273,554 66	151,435 84	424,990 50
3° Travaux maritimes et remblais exécutés sur les parcelles B, C, M, N, pour la constitution du sol.	1,592,683 23	1,286,829 12	2,879,512 35
4° Constructions sur les parcelles de la concession, bateaux à vapeur, magasins généraux et autres, bâtiments de la machinerie, machinerie et engins, voies en fer pour l'exploitation, plates-formes, murs de clôture. (2)	476,096 75	505,714 64	981,811 39
5° Parcelles acquises en dehors de la concession. Prix d'acquisition, frais d'enregistrement et d'actes. Intérêts servis aux vendeurs. Parcelles D, E, F. Ilot 35,	3,276,747 20	3,548 58	3,280,295 78
Ilots nos 40, 44, 49, 55, 60 et 63,	306,711 86	»	306,711 86
Propriété du cap Pinède	133,564 02	75,544 31	209,108 33
6° Constructions sur les quais, en dehors de la concession,	10,000 »	10,000 »	20,000 »
7° Constructions sur les parcelles acquises. Bâtiment d'administration. Grand entrepôt commercial et annexes	2,411,355 73	2,393,971 76	5,805,327 49
8° Matériel et approvisionnements,	138,463 38	134,613 44	273,076 68
9° Bassins de radoub provisoires,	1,582,200 75	9,501 92	1,591,711 67
10° Capital engagé dans l'opération des terrains de Montredon, déduction faite du prix des terrains vendus à la ville de Marseille et dû par elle,	1,234,006 28	62,623 54	1,171,472 74
		Somme à déduire.	
11° Liquidation des exercices. — Excédants du service des intérêts sur les produits de l'exploitation et des placements de fonds	130,654 71	147,679 68	278,334 39
Totaux généraux,	12,179,076 07	5,749,815 46	17,929,791 53
Sur lesquels il a été dépensé antérieurement au 31 décembre 1860,			12,179,976 07
Il a été dépensé ou liquidé en 1861,			5,749,815 46
Somme égale,			17,929,791 53

(1) Cet article figure dans notre dernier compte au 31 décembre 1860 pour 887,393 30
L'article : « Frais généraux des travaux, » s'y trouvait compris. 273,554 66
Nous déduisons cette somme, qui forme l'article 2 suivant.
Reste pour frais généraux divers. 613,838 64

(2) Une somme de 10,000 francs, qui figurait dans l'état de 1860, a été sortie de ce compte et portée à l'article 6 : « Constructions sur les quais en dehors de la concession. »

§ 2. — *Recettes.*

Les dépenses énumérées dans le paragraphe précédent ont été couvertes au moyen des ressources suivantes :

	Antérieurement au 31 décembre 1860.	En 1861.	Total.
1° Versements réalisés sur les actions	9,810,400 »	3,505,725 »	13,316,125 »
2° Emprunts. 5,600 obligations délivrées à la Société des bassins de radoub évaluées à 275 fr., 1,540,000. Produit net de 9,679 obligations négociées antérieurement au 31 décembre 1861, 2,673,031 f. 73			
Ensemble 15,279 obligations émises ayant produit 4,213,031 fr. 73 c.,	2,648,531 33	1,564,500 40	4,213,031 73
Totaux,	12,458,931 33	5,070,225 40	17,529,156 73
Ainsi les recettes effectuées avant le 1er janvier 1861 s'élevaient à			12,458,931 33
Les recettes de 1861 sont de			5,070,225 40
Somme égale à la recette réalisée depuis l'origine de la Société jusqu'au 1er janvier 1862,			17,529,156 73
Le chiffre des dépenses,			17,929,791 53
rapproché de celui des recettes,			17,529,156 73
présente un excédant de dépenses de			400,634 80

Toutefois ce chiffre ne représente pas l'excédant réel des dépenses sur les recettes. Il ne faut pas oublier que dans la liquidation des terrains de Montredon, il a été fait déduction de la somme de 1,007,698 fr. 70 c. à recouvrer de la ville de Marseille pour prix des terrains à elle vendus, ci, 1,007,698 70

Sur cette somme il a été payé par la ville de Marseille, au moyen de l'amortissement compris dans l'annuité de 55,187 fr. 49 c., un premier à-compte de 4,812

Reste dû par la ville, 1,002,886

Lesquels représentent provisoirement un déboursé effectif qui doit figurer en ligne de compte dans le chiffre des dépenses effectives, ci, 1,002,886

Si nous ajoutons cette somme à l'excédant de dépenses sur les recettes ci-dessus constaté, 400,634

il en résulte qu'en réalité nous avons abordé l'exercice 1862 avec une insuffisance de 1,403,520

Il a été pourvu à cette insuffisance par les versements effectués sur les actions depuis le 1er janvier 1862, par l'émission du solde des obligations.

§ 3. — *Dépenses prévues pour 1862.*

Nos dépenses prévues pour 1862, évaluées approximativement et en chiffres ronds, peuvent se calculer ainsi qu'il suit :

Insuffisance au 31 décembre 1861,	1,400.
Administration centrale et frais généraux,	200.
Enrochements, blocs et murs de quai,	400.
Creusement des bassins,	200.
Remblais,	700.
Entrepôt et bâtiment d'administration,	1,500.
Solde du prix de l'îlot 35,	320.
Ilots 40 et 44. (Il y sera pourvu au moyen des obligations en réserve.)	*p. mémo*
Propriété du cap Pinède,	75.
Bâtiment de la machinerie, machinerie et engins,	400.
Voies de fer,	200.
Hangars et magasins sur la parcelle B,	400.
Divers,	205.
Excédant éventuel des intérêts sur les produits,	*p. mémo*
Total des prévisions pour 1862,	6,100.

Les ressources disponibles pour pourvoir aux dépenses prévues de l'exercice 1862 sont :

1° 8,099 obligations restées disponibles au 31 décembre 1861, et réalisées en janvier et février 1862,		2,227,225
2° Versements appelés sur les actions,	15,000,000	
Sur lesquels il avait été versé au 31 décembre 1861,	13,316,125	
Solde à réaliser,		1,683,875
(Ce solde est aujourd'hui encaissé, à 300,000 francs près.)		
3° En vertu de la faculté de libération anticipée donnée à nos actionnaires, il a été libéré à ce jour :		
4,016 actions, qui ont versé 125 francs en sus des versements exigibles,		502,000
Total des ressources disponibles pour 1862,		4,413,100

L'insuffisance des ressources sur les dépenses prévues en 1862 se réduit par conséquent à environ 1,700,000 francs. Nous pourrions donc, à la rigueur, nous borner à appeler, dans le cours du présent exercice, 75 francs par action. Mais l'expérience démontre que les versements trop fractionnés ont plus d'inconvénients que d'avantages. Les appels se renouvellent d'autant plus souvent qu'ils portent sur de moindres versements, et ils pèsent ainsi plus fréquemment et plus longtemps sur le cours des titres. Un appel un peu plus considérable, mais définitif, et tempéré par des facilités de délais, nous a paru de beaucoup préférable.

Vous venez de voir que déjà 4,016 actions ont versé l'intégralité du capital. Or, les titres libérés de 375 francs étant seuls admis aux négociations de la Bourse, il en résulte une dépréciation sensible pour les titres entièrement libérés. Il est donc de toute justice de placer à cet égard toutes les actions sur le pied de l'égalité.

Nous nous proposons, en conséquence, d'appeler au 1er juillet prochain le solde des actions, soit 125 francs, avec faculté d'ajourner le versement jusqu'au 1er janvier 1863.

Cette mesure mettra à notre disposition le solde du capital social, et assurera ainsi l'achèvement de notre entreprise dans les conditions déjà plusieurs fois exposées dans nos rapports annuels.

§ 4. — *Liquidation de l'emprunt.*

Bien que le solde de l'emprunt créé en 1860 n'ait été négocié qu'au commencement de l'exercice courant, nous pouvons dès ce moment vous soumettre le résultat définitif de l'émission des 17,778 obligations dont nous avions la disposition.

Vous savez que cet emprunt, réalisé en obligations remboursables à 500 francs et portant 15 francs d'intérêt annuel, est représenté par 40,000 obligations, ci,		40,000
Il a fallu en distraire d'abord les 16,622 obligations mises en réserve pour payer les parcelles acquises de la Société des ports, ci,		16,622
Restait,		23,378
Sur lesquelles ont été prélevées, en second lieu, les 5,600 obligations données en paiement aux actionnaires de la Société des bassins de radoub provisoires, ci,		5,600
Solde disponible,		17,778

Ces 17,778 obligations ont été réalisées par nous en 1860, 1861, et au commencement de 1862, et ressortent au prix moyen de 274 fr. 66 c.

Ce résultat vous paraîtra satisfaisant, car vous n'ignorez pas combien il est difficile de créer un marché pour des valeurs de cette nature, lorsqu'elles ne sont pas connues ; de plus, nous avons eu à lutter contre la concurrence des grandes émissions, opérées dans la même période, par des Compagnies étrangères, à des prix très-inférieurs ; mais, depuis que nos ventes sont terminées, le cours de nos obligations s'est beaucoup élevé. Elles se négocient journellement et couramment à la Bourse de Marseille à 295 francs et au dessus. Ce prix témoigne du crédit dont jouit notre Compagnie dans la ville où l'on est le mieux à même d'apprécier la solidité de ce placement.

Avant de clore ce rapport, nous tenons à confirmer de nouveau les évaluations de dépenses que nous avons plusieurs fois présentées, et qui ont servi de base à notre constitution financière.

Nous ne pressentons aucun mécompte de quelque importance sur les prévisions relatives aux établissements qui constituent le dock proprement dit, conçu et exécuté dans les limites fixées par la concession ; et, si nous avons jamais besoin de remanier notre capital, ce sera uniquement en vue des développements qu'il nous est dès ce moment permis d'espérer.

Tous les faits extérieurs qui se sont produits depuis notre dernière réunion sont de nature favorable, et tendent à la confirmation de nos espérances sur l'avenir de l'entreprise.

L'ouverture de la rue Impériale, qui rapprochera nos entrepôts du centre des affaires, est maintenant assurée. Les ressources sont prêtes, les expropriations fort avancées, et les démolitions commencent.

D'autre part, les projets préparés en vue de l'agrandissement des ports de Marseille viennent de subir avec succès l'épreuve d'une enquête approfondie, et tout fait espérer leur prompte réalisation. Ces projets répondent à la grandeur des vues du gouvernement. Si, comme nous n'en doutons pas, ils se réalisent bientôt, nos docks se trouveront placés au centre du grand ensemble d'établissements maritimes et de bassins anciens et nouveaux qui constitueront désormais le port de Marseille.

Les parcelles acquises de la Société des Ports se trouvent précisément en façade sur le bassin Napoléon et sur le bassin Impérial, dont la construction est définitivement décidée. Le nombre et la diversité des établissements commerciaux qui devront rechercher ces terrains ne peuvent qu'accroître leur valeur dans une forte proportion.

Il n'est pas jusqu'à notre propriété du cap Pinède qui, après nous avoir fourni une bonne partie des déblais nécessaires à nos parcelles maritimes, va se trouver elle-même rattachée aux agrandissements projetés.

Telles sont les conditions nouvelles dans lesquelles se présente notre affaire, et qui nous permettent de bien augurer de son avenir. Jusqu'ici nos espérances s'étaient concentrées sur le dock proprement dit ; aujourd'hui, il nous est permis de les étendre sur les opérations accessoires que nos acquisitions ont heureusement préparées.

EMPRUNT
DE LA
VILLE DE BRUXELLES

Nous publions ci-après l'avis indiquant les conditions de la souscription publique à l'emprunt de 25 millions de francs que la ville de Bruxelles est autorisée à contracter.

Cette souscription sera ouverte les 26, 27 et 28 mai courant, à Bruxelles, à l'Hôtel de ville.

Les représentants du syndicat des contractants,
MM. Hentsch, Lutscher et Ce, rue Saint-Georges, 23,
Ad. Marcuard et Ce, rue Bergère, 18,
Mussard, Audéoud et Ce, rue de Provence, 34,
se chargeront de recevoir, à Paris, les souscriptions et de les transmettre sans frais à Bruxelles.

VILLE DE BRUXELLES.

Souscription publique
D'UN
EMPRUNT DE 25,000,000 FR.

Le collége des bourgmestre et échevins de la ville de Bruxelles

A l'honneur d'informer le public que la ville est autorisée à contracter un emprunt de 25 millions de francs.

Cet emprunt est divisé en 250,000 obligations de 100 francs chacune, portant intérêt annuel à 3 0/0 et remboursables en 66 années, au pair et avec primes, au moyen de 132 tirages au sort semestriels.

Le paiement des coupons d'intérêt et des obligations sorties se fera : à la Caisse communale, à Bruxelles ; chez MM. Ad. Marcuard et Ce, à Paris, et M. B.-H. Goldschmidt, à Francfort-sur-Mein.

Les intérêts seront payables annuellement le 1er juin ; les obligations sorties, avec les intérêts y afférents, les 1er juin et 1er décembre, à partir du 1er décembre 1862.

Les tirages auront lieu les 1er septembre et 1er mars de chaque année, en présence et sous la direction du collége. Si le jour fixé est un jour férié, l'opération aura lieu le lendemain.

A chacun des 16 premiers tirages semestriels, 83 obligations seront désignées pour être remboursées comme il suit :

1	obligation par	50.000 fr....	50.000 fr.
1	—	10.000	10.000
1	—	5.000	5.000
6	—	1.000	5.000
14	—	500	7.000
60	—	200	12.000
83			90.000 fr.

Il sera, de plus, remboursé au pair de 100 francs le nombre d'obligations indiqué au plan général.

A chacun des 116 tirages suivants, 73 obligations seront désignées pour être remboursées comme il suit :

1	obligation par	40.000 fr....	40.000 fr.
1	—	5.000	5.000
3	—	1.000	3.000
8	—	500	4.000
1	—	231	231
59	—	200	11.800
73			64.031 fr.

Il sera remboursé, au pair de 100 francs, le nombre d'obligations indiqué au plan général.

Les obligations sont émises au cours de 97 francs chacune, avec jouissance d'intérêt à partir du 1er juin 1862.

Cette somme est payable comme suit :

20 fr.	en souscrivant ;
27	du 10 au 20 juin, contre la remise d'un titre provisoire au porteur ;
25	du 1er au 10 juillet ;
25	du 15 au 25 août, contre la délivrance du titre définitif.
97 francs.	

En cas de retard du paiement d'un terme, le porteur sera passible des intérêts à raison de 5 0/0 l'an, à partir du premier jour fixé pour le versement.

A défaut d'un paiement dans le mois, les titres non versés pourront être vendus aux risques et périls des porteurs, sans qu'il soit besoin d'un avis préalable.

Jusqu'au 10 juin, les porteurs auront la faculté d'anticiper à la fois tous les paiements restant à échoir, avec bonification de l'intérêt en leur faveur à 3 0/0 l'an.

Si les demandes dépassent le nombre d'obligations à émettre, elles seront réduites proportionnellement, et l'excédant de la somme versée en souscrivant sera appliqué au deuxième terme.

La souscription sera ouverte à l'Hôtel de ville de Bruxelles, du 26 au 28 mai inclusi-

vement, de 10 heures du matin à 4 heures du soir.

Des souscriptions seront également recueillies à Paris et à Francfort-sur-Mein.

Pendant la durée de la souscription, les porteurs des obligations 5 0/0 de la ville de Bruxelles, émises en 1843, ont un droit de préférence non réductible jusqu'à concurrence de la valeur nominale de leurs titres.

Ceux ci seront reçus aux taux de 102 0/0, plus l'intérêt couru de 20 fr. 80 c., en paiement de l'intégralité des nouveaux titres souscrits.

Il leur sera tenu compte, pour les paiements anticipés, d'un intérêt à 3 0/0 égal à celui bonifié aux souscripteurs qui paient en espèces, soit 30 centimes par nouveau titre de 100 francs souscrit.

Il sera bonifié 3/4 0/0 de commission aux agents de change et courtiers sur le montant des obligations obtenues.

Ainsi fait en séance à l'Hôtel de ville, le 20 mai 1862.

Par le collége :

Le secrétaire, A. LACOMBLÉ. — *Le collége*, A. FONTAINAS.

COMPAGNIE HOUILLÈRE DU NORD

Exploitation spéciale dans le bassin de Brassac.

EMISSION

de 2,000 actions de 400 francs.

Les fondateurs de la *Compagnie houillère du Nord* ont résolu d'introduire dans le centre de la France les méthodes perfectionnées qui ont fait la prospérité des Sociétés du Nord, et ils veulent assurer le complet développement d'une exploitation dans le bassin de Brassac, à laquelle ils ont déjà consacré leurs capitaux et leurs efforts.

Les terrains sur lesquels les travaux seront développés commencent à la ligne méridionale fixée aux concessions de la Taupe, de Fondary et de la Combelle ; de là ils se prolongent sur la rive gauche de l'Allier jusqu'à Champagnat.

Le rapport de M. Achille Rainson, ingénieur des mines, établit que le terrain houiller est à 8m,50 en général, et démontre la grande puissance des veines.

La proximité de l'Allier, du chemin de fer et de la route impériale, assurent le transport économique et l'écoulement facile des produits.

La mise en exploitation du seul petit bassin de Champagnat garantira le service des intérêts, et une production certaine de 3,500 hectolitres par jour, lors de l'exploitation totale, assure des dividendes de 30 0/0.

Les noms des principaux fondateurs et actionnaires de la *Compagnie houillère du Nord* sont relatés en l'exposé qui se délivre, ainsi que le rapport de l'ingénieur, partout où la souscription est ouverte.

On souscrit à Paris, chez MM. L. Lauze et Ce, banquiers, 4, rue Chérubini, et à :

	Chez MM.
Aix	Digne jeune et Bédarride, banquiers.
Amiens	A. Demailly, id.
Arcis-sur-Aude	Thoyot, id.
Aurillac	Eugène Ma[illegible]ne, id.
Auxerre	Amédée [illegible] id.
Avignon	E. Cou[illegible]
Bar-le-Duc	Varin-Bernier, id.
Bar-sur-Aube	Thoyot, id.
Bayeux	Mulot, Lefranc et Ce, banquiers.
Belfort	Juteau frères et Ce, id.
Béthune	F. Decroix et Ce, id.
Béziers	Bellotiny et Ce, id.
Bourg	J.-A. Petetin, id.
Cambrai	A. de Baralle, id.
Carcassonne	Pascal Lignières, président du tribunal de commerce.
Castres	Fourgassie, Vidal et Ce, banquiers.
Châlons-sur-Marne	De Ponsort fils, id.
Charmes	A. Evrard et Ce, id.
Chartres	Charpentier-Gaucheron, id.
Chaumont	J. Walter-Berthier, id.
Clermont-Ferrand	Lespinas, Laval et Ce, id.
Digne	Banon frères, id.
Etampes	Chaudé, Chevallier et Ce, id.
Foix	Escolier-Taurine, id.
Gap	Bigillion père et fils, id.
Grasse	H. Isnard, id.
Gray	Revon frères, id.
Isigny	Mulot, Lefranc et Ce, id.
Langres	J. Walter-Bertier, id.
Lille	Pérot et Ce, id.
Limoges	E. Jozeau-Marigné, agent de change.
Lons-le-Saulnier	Sobolewski, banquier.
Louviers	Tainard et Ce, id.
Mirecourt	A. Evrard et Ce, id.
Montargis	Paul Garnier, id.
Moulins	Hip. Delageneste, id.
Nantes	H. Bourcard, agent de change.
Neufchâteau	B. Evrard et Ce, banquiers.
Nevers	A. Frebault et Ce, id.
Orléans	C. Lefebvre, id.
Orléans	J. Lamy, id.
Pau	Mérillou aîné et frères, id.
Perpignan	Joseph Fabre, id.
Péronne	Gaudehon, id.
Poitiers	De Morineau, Bellot et Ce, id.
Pont-Audemer	Tainard et Ce, id.
Prades	Sauveur-Marty, id.
Privas	A. Delière, négociant.
Reims	Auger, Camuset et Ce, banquiers.
Rochefort	Roy-Bry et Ce, id.
Rouen	Lemercier, agent de change.
Saint-Dié	L. Phulpin et Ce, banquiers.
Saint-Dizier	Jacquinot et V. Bourdon, id.
Saint-Etienne	Balay frères et Ce, id.
Sainte-Ménehould	De Ponsort fils, id.
St-Pol sur-Ternoise	Adolphe Héroguelle, id.
Soissons	Petit, Adam, Grehen, Labarre et Ce, id.
Tonnerre	A. Vasseur, id.
Toulouse	L. Duboul, correspondant de la Ce du canal maritime de Suez.
Tours	Gouin frères, banq.
Troyes	Coquet, Delalain jeune et Ce, id.
Troyes	H. Poupot, agent de change.
Valence	De Montlovier, banquier.
Vannes	Peyron, id.
Vassy-sur-Blaise	E. Royer et Ce, id.
Vesoul	J. Faivre et Ce, id.

La souscription sera close le 10 juin. Jusqu'au 31 mai au soir, les souscriptions ne seront assujetties à aucune réduction.

VERSEMENTS :

100 francs en souscrivant, 100 francs le 31 juillet, 100 francs le 30 septembre, 100 francs le 31 décembre 1862.

Toute demande d'actions à Paris doit être adressée à MM. L. Lauze et Ce, banquiers, et accompagnée du montant du premier versement, en espèces ou en un mandat à vue sur Paris. (Envoi par lettres chargées.)

L'anticipation des versements donne droit à un escompte de 5 0/0.

CHEMINS DE FER CALABRO-SICILIENS.

La Société anonyme pour la construction des chemins de fer Calabro-Siciliens, selon la loi du 28 juillet 1861, vient d'être définitivement constituée.

Le Conseil d'administration est composé de onze membres :

MM. le chevalier Brunet, député, *président* ; Vill.-Joseph Bougoier, *vice-président* ; Breda, ingénieur, V. E. ; Gonzales Pierre, Isrel Forti, docteur Louis Pisa, Léon Roua, César Lévi, Joseph Pisa, Charles Laffitte, le chevalier Pierre A. Adami.

En Sicile, la ligne de Palerme à Bagheria, dans la direction de Tevurini, sera bientôt mise en exploitation.

Dans les Calabres, à Tarente, on va commencer la station, et une partie de chemin sur la longueur de 16 kilomètres. On n'attend que le complément des études, et autres détails des projets pour entreprendre aussi les travaux du côté de Reggio.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Avis aux Rentiers.—Les porteurs d'inscriptions nominatives ou de coupons de rente 3 0/0 (ancien) et 3 0/0 (nouveau) et les porteurs de certificats de dépôt d'inscription libérés d'un ou de plusieurs termes de la soulte d'échange sont invités, s'ils veulent avoir l'assurance de recevoir à jour fixe le montant de leurs arrérages échéant les 22 juin et 1er juillet 1862, à déposer, avant l'échéance, leurs titres, quel qu'en soit le nombre, dans les bureaux du Trésor public (rue de Luxembourg, 2, galerie des Rentes).

Les dépôts seront reçus de 9 heures à 2 heures, savoir :

Du 2 au 12 juin pour les rentes 3 0/0 anc.

Du 13 au 20 juin pour les rentes 3 0/0 nouv.

Les arrérages des rentes nominatives se payant au porteur, plusieurs inscriptions à des noms différents peuvent être présentées au dépôt par une même personne.

Eu égard aux modifications apportées dans le service des rentes par le paiement trimestriel du 3 0/0 (nouveau) et à la nécessité de pourvoir en même temps au service de plusieurs natures d'arrérages (rentes, pensions, emprunt départemental, obligations trentenaires), il importe aux rentiers d'user plus largement que par le passé de la faculté des dépôts.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1656 —

14e année — 19me semaine.

Du 7 au 13 mai 1862.

133.214 Voyageurs	423 049 31
Bagages, Marchandises, etc.	842.917 37
Total	1.265 966 68
Recettes antérieures	21.735.898 93
Total général	22.991.865 81
19e semaine de 1862	1.265 966 68
Semaine correspondante de 1861	1.296.706 98
Différence	30.740 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	22 991 865 81
— — 1861	23.234.557 98
Différence	242.692 17

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er au 28 février 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 28 févr. 1862	6.924.085 43
Du 1er janvier au 28 févr. 1861	6.840.516 26
Difference en faveur de 1861	83.569 17

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 28 févr. 1862	2.868.760 85
Du 1er janvier au 28 févr. 1861	3.039.974 87
Différence en faveur de 1861	171.214 03
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 7 au 13 mai 1862.

94.012 Voyageurs	452.368 »»
Bagages, Marchandises, etc.	836.110 85
Total	1.288 478 85
Semaine correspondante de 1861	1.362.412 33
Différence	73.933 48
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	22.614 939 04
— — 1861	24.662.766 90
Différence	2.047.827 86

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 482 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 482 kil. — 1862... 692 kil.

34.612 Voyageurs	74.759 39
Bagages, Marchandises, etc.	115.660 12
Total	190.419 51
Semaine correspondante de 1861	109 664 24
Différence	80.754 27
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	3.250 612 25
— — 1861	1.949.735 »»
Différence	1.300 877 25

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862 Longueur exploitée 1441 kilomètres.
1861 — 1441 —

Du 7 au 13 mai 1862.

80.707 Voyageurs	701.967 50
Bagages et marchandises	1.669.962 38
Total	2 371 929 88
Semaine correspondante de 1861	2 022.881 74
Différence	349 048 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	43.840.095 »»
— — 1861	39.798.663 54
Différence	4.041 431 46

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 211 kilomètres
1861. — 211 —

18.968 Voyageurs	52.687 17
Bagages, Marchandises, etc.	78.663 65
Total	131 350 82
Période correspondante de 1861	133.532 14
Différence	2.181 32
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.194.189 22
— — 1861	2.216.293 53
Différence	22.104 31

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 717 kilomètres.
1861. — 520 —

56.797 Voyageurs	152.505 60
Bagages et Marchandises	421.854 87
Total	574 360 47
Semaine correspondante de 1861	369.781 85
Différence	204.578 62
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	9.658 766 79
— — 1861	6.064.863 45
Différence	3.593.903 34

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 7 au 13 mai 1862.

349.046 Voyageurs	477.341 55
Marchandises, etc. — Gr. vitesse	79.755 90
— — Pet. vitesse	416.505 20
Total	973 602 65
Semaine correspondante de 1861	974.728 80
Différence	1.126 15
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	17.219.500 55
— — 1861	17.393.883 05
Différence	174 382 50

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 mars 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

3 mois 1862, 900 kilomètres	10.132.592 08
— 1861, 900 —	10.357.724 30
Différence	225.132 22

RÉSEAU MIXTE.

3 mois 1862, 295 kilomètres	911.417 16
— 1861, 295 —	938.308 23
Différence. » —	2.890 87

NOUVEAU RÉSEAU.

3 mois 1862 18 kilomètres	29.9.7 04
— 1861 18 —	28.242 36
Différence	1.661 68
Différence totale : » kilom.	220.576 67

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 7 au 13 mai 1862.

161.475 Voyageurs	425.492 33
Bagages, Marchandises, etc.	729.638 47
Total	1.155 130 80
Semaine correspondante de 1861	1.096.025 19
Différence	59.105 61
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	21 931 301 86
— — 1861	21.347.356 53
Différence	583.945 33

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 100 kilomètres

8.315 Voyageurs	17.422 25
Bagages, Marchandises, etc.	30.663 35
Total de la semaine	48 085 60
Semaine correspondante de 1861	3 595 79
Différence	44.489 81
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	725 662 34
— — 1861	68.731 18
Différence	656 931 16

MIDI

Chemin de fer. De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral. De Castets à Montauban et à Toulouse. Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi. Longueur exploitée : 241 kilomètres.

Du 7 au 13 mai 1862.

66.127 Voyageurs	174.180 72
Bagages, Marchandises, etc.	437.234 87
Total	611.415 59
Canaux	45.134 49
Totaux réunis	656.550 08
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer	495.009 57
Canaux	46.462 89
Total	541.472 46
Différence	115.077 62

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	11.949.010 10
— — 1861	10.327.371 08
Différence	1.621.639 02

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 164 kilomètres

Avril 1862.

22.563 Voyageurs	50 077 33
Bagages, Marchandises, etc.	49 291 52
Total	99 368 85
Mois correspondant de 1861	53 907 83
Différence	45 461 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	357 112 01
— — 1861	188.886 50
Différence	168.225 51

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 326 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 7 au 13 mai 1862.

28.414 Voyageurs	48.415 69
Bagages, Marchandises, etc.	55.110 12
Total	103 525 81
Semaine correspondante de 1861	71.734 76
Différence	31.791 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.600 256 97
— — 1861	1.314.414 50
Différence	285.842 47

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 7 au 13 mai 1862.

Voyageurs	1.684 10
Bagages, Marchandises, etc.	27.422 50
Total	29.106 60
Semaine correspondante de 1861	24.776 15
Différence	4.330 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	569 486 80
— — 1861	541.131 15
Différence	28.355 65

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 7 au 13 mai 1862.

15.604 Voyageurs	26 880 60
Bagages, Marchandises, etc.	32.030 95
Total	58.910 55
Semaine correspondante de 1861	54.028 55
Différence	4.882 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.050 339 60
— — 1861	1.038.087 60
Différence	12.252 »»

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

»»»» Voyageurs	2.116 »»
Bagages, Marchandises, etc.	1.705 »»
Total	3.821 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1862	66.464 »»

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1016 kilomètres.
1861. — 1016 —

Du 7 au 13 mai 1862.

90.910 Voyageurs	287.985 08
Bagages, Marchandises, etc.	743 147 34
Transports militaires	129 267 14
Total	1.160 399 16
Semaine correspondante de 1861	1.036.400 24
Différence	123.979 92

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 253 kilomètres.
1861. — 251 —

43.647 Voyageurs	104.544 35
Bagages, Marchandises, etc.	54.104 37
Transports militaires	2.960 92
Total	161 609 64
Semaine correspondante de 1861	118 632 07
Différence	42 937 37

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1269 kilomètres.
1861. — 1267 —

En 1862	1.321 989 80
En 1861	1.155 052 31
Différence	166.937 49

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	22 751 456 43
En 1861	19 211 102 96
Différence	3.540 353 47

Ouverture de la ligne de Milan à Pavie, 33 kilomètres, le 10 mai 1862.

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 149 kilomètres.
1861. — 147 —

16.401 Voyageurs	47 779 »»
Bagages, Marchandises, etc.	34 445 44
Transports militaires	5 617 45
Total	87 841 89
Semaine correspondante de 1861	82.949 91
Différence	4 891 98
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.491.780 72
— — 1861	1.283 292 73
Différence	208.487 99

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 7 au 13 mai 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

16.363 Voyageurs	104.035 68
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	15 913 68
— (Petite vit.)	228.355 68
Total de la semaine	348.905 04

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres.
1861. — 104 —

8 918 Voyageurs	21.476 27	33.008 67
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.730 99	
Marchandises (Petite vitesse)	9.791 41	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862 Longueur exploitée : 156 kilomètres.

3.997 Voyageurs	14.848 93	30.134 51
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	867 43	
Marchandises (Petite vitesse)	14.418 16	

Total des trois lignes réunies	412.048 22
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	5.916.953 63
Total général des recet. en 1862	6.329.001 85
— — 1861	6.465.749 39
Différence	136.747 54

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 7 au 13 mai 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

..,.... Voyageurs	302.317 50
....,.... quintaux Marchandises	554.505 ..
Total	856 822 50
Semaine correspondante de 1861	907.902 50
Différence	51.080 ..
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	15 433.675 ..
— — 1861	17.371.762 50
Différence	1.938.087 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 254 kilomètres.
1861. — 308 —

Du 7 au 13 mai 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	41 641 51
Marchandises	59.136 43
Total	100.777 94
Produit annuel par kilomètre	17 064 ..

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	14 769 16
Marchandises	10.237 90
Total	25.006 06
Produit annuel par kilomètre	26.078 ..
Total de la semaine	125 784 ..
Semaine correspondante de 1861	106.449 87
Différence	19.334 13
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.144.299 71
— — 1861	1.948.761 70
Différence	195.538 01

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 7 au 13 mai 1862.

35.654 Voyageurs	67.185 30
Bagages, marchandises, etc	42.718 36
Recettes diverses	2.324 95
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	32.854 48
Total	145.083 09
Semaine correspondante de 1861	140.514 18
Différence	4.568 91
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.430.356 13
— — 1861	2.355.779 72
Différence	74.576 41

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 985 kilomètres.

Du 2 au 8 avril 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

22.622 Voyageurs	139.164 76
Marchandises	96.827 32
Total	235 992 08
Recettes antérieures en 1862	3.391.836 46

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 7 au 13 mai 1862.

13.960 Voyageurs	51 110 25
Marchand., cargaison, équipages	69.756 22
Total	120.866 47
Semaine correspondante de 1861	52.411 66
Différence	68.454 81
Recettes depuis le 1er janv. 1862	2.134.454 19

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 11 au 17 mai 1862.

34.170 Voyageurs	40.850 ..
Bagages, Marchandises, etc	30.840 ..
Total	71.690 ..
Semaine correspondante de 1861	88.736 ..
Différence	17.046 ..
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861	1.172.270 ..
— — 1860	1.143.074 ..
Différence	29.196 ..

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 7 au 13 mai 1862.

voyageurs	14.110 95
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.829 55
— — (pet. vit.)	10.527 60
Total	28.467 ..

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	30.474 86
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.152 23
— — (pet. vit.)	8.981 05
Total	43.608 14
Total pour les deux sections	72.075 14

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	361.001 95
Section de Bologne	816.358 27
Total	1.177.360 22

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 7 au 13 mai 1862.

37.432 Voyageurs	68.755 50
Bagages, Marchandises, etc	66.917 08
Total	135 672 58
Semaine correspondante de 1861	123.576 11
Différence	12 096 47
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.065 916 79
— — 1861	1.965.610 86
Différence	100.305 93

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 23 au 29 avril 1862.

17e semaine	58.026 50
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	69.842 30
Semaine correspondante de 1861	45.604 70
Différence	24.237 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	773 246 85
— — 1861	637.306 35
Différence	135.940 30

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 7 au 13 mai 1862.

26.290 Voyageurs	35.572 90
3.672 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	26.238 77
Total	61.811 67
Semaine correspondante de 1861	57.658 93
Différence	4.152 74
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	963 672 61
— — 1861	755.131 83
Différence	208.540 78

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 7 au 13 mai 1862.

Voyageurs	21.022 64
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	3 880 96
Marchandises (petite vitesse)	13.236 30
Total	38.692 90

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 30 avril au 6 mai 1862.

Voyageurs	8.186 80
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	518 38
— (Petite vit.)	2.812 ..
Total	11.517 22

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADERO

Longueur exploitée : 150 kilomètres.

Du 23 au 29 avril 1862.

29 912 Voyag., Bagag. et March.	104 765 75
Semaine correspondante de 1861	82 791 11
Différence	21.974 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.227 545 79
— — 1861	1.082.583 22
Différence	145 962 57
Différence kilométrique	26 41 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 99 kilomètres.
1861. — 93 —

Du 30 avril au 6 mai 1862.

4.911 Voyageurs	5.909 71
Bagages, articles de messagerie	598 91
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	29 457 [illegible]
Total de la semaine	35 966 [illegible]
Recettes antérieures	444 225 [illegible]
Total	480 191 [illegible]
Recettes de la semaine en 1862	35 966 [illegible]
Période correspondante de 1861	18 502 [illegible]
Différence	17 463 [illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	480 191 [illegible]
— — 1861	184 830 [illegible]
Différence	295.361 [illegible]

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ENQUELINNES)

Recettes d'avril 1862	29 500 [illegible]
— — 1861	35 447 [illegible]
En plus en 1861	4.941 [illegible]

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'avril 1861	1.400 329
Id. Id. 1862	1.513 937
Différence, 8.11 0/0, soit	113 6[illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861	7.115.115
— — 1862	8 037 713
Différence, 12.97 0/0, soit	922 598

OMNIBUS DE PARIS

Du 14 au 20 mai 1862.

		Par jour et par Omnibus Paris. [illegible]
Recettes	320.041 95	86 65 [illegible]
Semaine correspondante de 1861	318.900 80	86 [illegible]
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	6.065.179 30	77 96 [illegible]
Période correspondante de 1861	5.528.312 60	77 35 [illegible]
Différence	536.866 70	2 61 [illegible]

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Les porteurs d'obligations émises par la Compagnie des chemins de fer de l'Est sont prévenus que le coupon échéant le 1er juin 1862, sera mis en paiement, à partir de cette époque, à la caisse de la Compagnie, tous les jours, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés.

Le coupon à détacher des obligations 5 0/0 est le coupon no 20; sa valeur est de 12 fr. 47 c., déduction faite de l'impôt.

Le coupon à détacher des obligations 3 0/0 porte la lettre K; sa valeur est de 7 fr. 30 c., impôt déduit.

Pour les obligations au porteur, aucun paiement ne peut avoir lieu sans que les coupons et les bordereaux à l'appui aient été préalablement déposés au moins cinq jours à l'avance.

Les dépôts seront reçus à partir du 24 mai courant.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable.

A partir du 1er juin, ils seront intégralement payés à présentation, savoir :

Obligations 5 0/0, 12 fr. 50 c. par coupon;

Obligations 3 0/0, 7 fr. 50 c. par coupon.

Les paiements ont également lieu dans les succursales de la Banque de France.

A partir du même jour, 1er juin 1862, la Compagnie remboursera les obligations émises par elle, et désignées pour l'amortissement au tirage du 30 janvier dernier, savoir :

Les obligations 5 0/0, à raison de 650 francs;

Les obligations 3 0/0, à raison de 500 francs.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

[illegible]onseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le nombre des personnes qui ont fait le dépôt de leurs actions, n'ayant pas atteint le chiffre exigé par l'article 27 des statuts pour la validité de l'assemblée générale ordinaire à laquelle ils avaient été convoqués pour le 30 mai courant, cette assemblée ne pourra pas avoir lieu.

Une nouvelle convocation fera ultérieurement connaître à quelle date l'assemblée générale est ajournée.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ ET DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SENECHAS

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnai[res] que l'assemblée générale annuelle [se] réunira à Paris, dans la salle [...] rue de la Victoire, 48, le mar[di] 1er juillet prochain, à 3 heures [de] l'après-midi.

Pour avoir droit d'assister à l'[as]semblée, il faut être porteur de ci[nq] actions au moins, et les déposer [au] siége de la Société cinq jours [au] moins avant celui de la réunion. [Il] est remis à chaque déposant [une] carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un [ac]tionnaire, s'il n'est lui-même mem[bre] de l'assemblée générale. Les pouv[oirs] doivent être déposés, au siége de [la] Société, cinq jours avant l'époque [de] la réunion.

Les dépôts seront reçus, à pa[rtir] du 1er juin, dans les bureaux de [la] Société, à Paris, rue de la Chaus[sée] d'Antin, 60, tous les jours non fér[iés] de midi à 3 heures.

SOCIETÉ ANONYME

DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILÉSIE.

Conformément aux articles 16 et 17 des statuts de la Société, approuvés le 28 septembre 1853 par S. M. le roi de Prusse, et à l'annexe du 3 septembre 1856, la Société publie ci-dessous son bilan au 31 décembre 1861.

ACTIF.				PASSIF.			
Mines de calamine et houillères	7.526.087	29	7	Capital social	6.697.400	»	»
Usines à zinc	650.770	7	4	Solde dû au c^te^ Henkel	1.481.250	»	»
Immeubles	220.606	17	3	Au même pour matériaux de construction	58.313	10	»
Mobilier, outillage et matériel des usines	37.558	23	»	Dividende restant à payer :			
Approvisionnement des usines	50.509	29	»	*a*, en espèces 4,293 7 6			
Calamine et charbons	35.539	22	6	*b*, en actions de priorité à 90 0/0 17,605 22 6	21.899	»	»
Zinc brut et laminé	466.072	8	9	Banquiers, traites acceptées	546.989	10	10
Terre réfractaire	1.210	02	7	Fonds de réserve	152.042	8	»
Portefeuille	5.919	6	10	Solde de bénéfice de 1860	249	18	»
Caisse	21.500	5	9	Bénéfice pour 1861	110.788	25	1
Comptes courants	53.156	19	4				
Thalers	9.068.932	11	11	Thalers	9.068.932	11	11

Breslau, le 12 mai 1862.

Le Conseil d'administration de la Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie.

En conséquence du bilan qui précède, le Conseil d'Administration a fixé le dividende de l'année 1861 à 4 1/2 0/0 pour les actions de priorité. MM. les porteurs d'actions de priorité toucheront, à partir des 15 mai et 15 novembre courant, le montant du coupon de dividende à raison de th. 2.7 sgr. 6 pf. ou fr. 8 43 1/2 c.

Les paiements seront effectués :

A Breslau, à la caisse de la Société;

MM. Ruffer et Ce;

» C. F. Lœbbecke et Ce;

A Berlin, MM. Breest et Gelpcke;

A Francfort s/M, au comptoir de la Caisse du commerce et de l'industrie de Darmstadt, M. A. Niederhofheim;

A Hambourg, à la Norddeutschen Bank;

A Paris, de 10 heures à 2 heures, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Breslau, le 13 mai 1862.

Par autorisation du Conseil d'administration,

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

A. SCHMIEDER.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les actionnaires de la Compagnie de l'Union des chemins de fer de suisses sont convoqués en assemblée générale annuelle pour le 31 mai 1862, à 10 heures du matin, à Saint-Gall, dans la salle du grand conseil.

L'ordre du jour sera le suivant :

1° Lecture du compte rendu du conseil d'administration pour l'année 1861 ;

2° Exposé et approbation du compte annuel et bilan de l'exercice de 1861;

3° Rapport de la commission de vérification;

4° Rapports et propositions du conseil d'administration ;

5° Elections statutaires.

MM. les actionnaires ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations avant le jour fixé pour la réunion, conformément à l'art. 21 des statuts.

Les titres seront reçus, du 15 au 17 mai courant, aux adresses suivantes :

A Saint-Gall, au siége de la Compagnie (bureau des chemins de fer), le matin, de 9 heures à midi, et le soir, de 3 à 5 heures;

A Paris, au siége de la Compagnie, 17, rue Laffitte, de 10 heures du matin jusqu'à 3 heures du soir;

A Zurich, chez MM. C. Schulthess et C° ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier, et chez MM. Masner et Braun;

A Reineck, chez MM. Custer et C°;

A Glaris, à la Banque cantonale ;

A Genève, chez MM. Hentsch et C°.

Il sera remis à chaque déposant un bulletin de dépôt et une carte d'admission.

Cette carte est nominative et personnelle.

Les modèles de procuration, sur lesquels les procurations seront seules valables, seront fournis par les susdites maisons.

Les cartes d'admission ne seront plus délivrées après le 27 mai.

Les cartes d'admission délivrées donnent le jour de l'assemblée générale ou la veille au soir le droit de libre circulation sur le chemin de fer jusqu'à Saint-Gall, ainsi que pour le retour après la réunion de l'assemblée générale ou le lendemain matin.

Le compte rendu imprimé sera délivré avec les cartes d'admission sur demande par les susdites maisons.

Saint-Gall, le 5 mai 1862.

Au nom du conseil d'administration.

Le président,
WIRTH-SAND.

Le secrétaire,
LINDEN.

BANQUE DES ÉTATS-UNIS

en liquidation.

MM. de ROTHSCHILD FRÈRES ont l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations restant encore en circulation de l'emprunt de :

Liv. ster. 900.000, 6 0/0, de la Banque des États-Unis, qu'il sera payé à leur caisse, à partir du 1er juin prochain, les dividendes suivants, à valoir sur les intérêts arriérés dudit emprunt,

SAVOIR :

43 fr. 70 c. par 100 liv. sterl., ou 2,530 francs sur les obligations de la première série ;

40 fr. 15 c. par 100 liv. sterl., ou 2,530 francs sur les obligations de la deuxième série.

Provenant des intérêts perçus sur les fonds de Pensylvanie, Michigan, Indiana et Illinois, appartenant au dépôt de garantie collatérale du susdit emprunt.

Paris, le 21 mai 1862.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

CHARBONNAGES DU NORD DE CHARLEROI

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 26 des statuts, aura lieu à Bruxelles, à l'hôtel de la Société générale, le lundi 26 mai 1862, à 11 heures du matin.

MM. les actionnaires porteurs de dix actions, soit en titres, soit en certificats de dépôt à la caisse de la Société générale ou à la Banque de France, ont seuls le droit d'assister à l'assemblée générale.

A partir du 15 mai 1862, les comptes et bilan, avec pièces à l'appui, seront soumis, au siége de la Société, à l'inspection de MM. les actionnaires.

COMPAGNIE DES

HAUTS-FOURNEAUX, FORGES ET ACIÉRIES

De la marine
Et des chemins de fer.

H. PETIN, GAUDET ET C°.

A partir du 31 mai courant, MM. les actionnaires pourront toucher les 35 francs mis à cette date en distribution, et formant le solde du dividende de l'exercice 1860-61 :

A Paris, chez MM. Béchet, Dethomas et C°, banquiers, boulevard Poissonnière, 17;

A Lyon, chez Mme veuve Güérin et fils, banquiers, rue Puits-Gaillot, 31;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et C°, banquiers, rue de la Bourse;

A Rive-de-Gier, au siége et dans les bureaux de la Compagnie.

Ce paiement sera fait :

Pour les actions au porteur, contre la remise du coupon n° 15, et sous déduction des droits édictés par la loi du 23 juin 1857, lesquels s'élèvent, pour le premier semestre 1862, à 0 fr. 40 c par action;

Pour les actions nominatives, sur la simple présentation du certificat nominatif d'inscription et sans aucune déduction.

Rive-de-Gier, le 15 mai 1862.

SOCIÉTÉ ANONYME DE LA

NOUVELLE-MONTAGNE

Dans la dernière assemblée tenue à Engis le 28 avril dernier, il a été décidé que le dividende pour l'exercice 1861 serait de cinquante francs par action entière, payables :

25 fr., à partir du 1er juillet prochain, à titre de premier dividende, sur la présentation du coupon n° 10, qui, frappé d'une estampille indiquant ce paiement, sera remis au porteur pour toucher;

25 fr., le 31 décembre même année, comme second dividende;

Et de dix francs par cinquième d'action, payables :

5 fr., le 1er juillet prochain, en échange du coupon portant cette échéance ;

Et 5 fr., le 31 décembre prochain, en échange du coupon portant cette échéance.

A dater du 1er juillet prochain, aura lieu également le remboursement *du solde* des obligations de l'emprunt de ladite Société et des coupons d'intérêt échéant à cette époque sur ces obligations ; cet emprunt se trouvera ainsi complétement remboursé.

Le paiement des dividendes, de même que des obligations et coupons d'intérêt précités, se feront :

A Verviers, au siége de la Société;

A Londres, chez MM. C. Devaux et C°;

A Paris, chez M. Rougemont de Lowenberg ;

A Bruxelles, chez MM. J.-P. Mathieu et fils ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et fils.

Verviers, le 30 avril 1862.

Pour le conseil d'administration.

Le directeur général de la Société,
Victor SIMON.

4,000 FR. DE RÉCOMPENSE

23,179 fr. 15 c. ont été perdus le 15 avril, du Comptoir d'escompte à la rue Drouot en passant par le boulevard. La récompense ci-dessus sera remise rue de la Ville-l'Evêque, n° 40, à la personne qui rapportera la somme perdue ou désignera le possesseur de cette somme.

Les numéros des billets perdus sont connus.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 56

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.
Paris.
Trois mois ..... 13 fr.
Six mois..... 26
Un an 48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauchet, Paul Féval, Vte Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 exemplaires. — Elle offre en prime à ses abonnés les CLASSIQUES FRANÇAIS *et les* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume c'est-à-dire avec un rabais de 30 0/0.*

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus simple c[illegible] dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron 5.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 17 comptant	Samedi 17 terme	Lundi 19 comptant	Lundi 19 terme	Mardi 20 comptant	Mardi 20 terme	Mercredi 21 comptant	Mercredi 21 terme	Jeudi 22 comptant	Jeudi 22 terme	Vendredi 23 comptant	Vendredi 23 terme
[illegible]	[illegible]	Libérés	160 »	Janv.-juillet	Banque de France	3150 »	[illegible]	3150 »	[illegible]	3140 »	[illegible]	3140 »	[illegible]	3140 »	[illegible]	3140 »	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	645 75	[illegible]	650 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	647 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	350	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1355 »	1355 »	1360 »	1375 »	[illegible]	1335 »	1355 »	1341 »	1355 »	1360 »	1355 »	1360 »
					id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	500	Libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	482 50	[illegible]	483 75	[illegible]	483 75	[illegible]	483 75	[illegible]	481 75	[illegible]	483 75	[illegible]
400.000	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	455 »	[illegible]	455 »	[illegible]	455 »	[illegible]	455 »	[illegible]	455 »	[illegible]	450 »	[illegible]
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]
	100	Id.	3 »	Id.	— id., 3 0/0	90 »	[illegible]	91 25	[illegible]	91 25	[illegible]	94 25	[illegible]	92 50	[illegible]	91 50	[illegible]
»	»	»	»	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1020 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1020 »	[illegible]	1025 »	[illegible]	1020 »	[illegible]	1020 »	[illegible]
[illegible]	500	330	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 1. payé	422 50	[illegible]	423 75	[illegible]	423 75	[illegible]	433 75	[illegible]	423 75	[illegible]	423 75	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 250 fr. payés	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	423 75	[illegible]	423 75	[illegible]
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	86 25	[illegible]	86 25	[illegible]	86 25	[illegible]	85 »	[illegible]	86 25	[illegible]	85 »	[illegible]
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	630 »	627 50	625 »	625 »	627 50	620 »	620 »	618 75	620 »	[illegible]	625 »	630 »
120.000	500	Libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	837 50	845 »	837 50	830 25	833 75	832 50	842 50	820 »	821 25	827 50	833 75	835 »
»	»	»	»	»	Crédit agricole	725 »	[illegible]	706 »	[illegible]	700 »	[illegible]	690 »	[illegible]	687 50	[illegible]	705 »	[illegible]
					id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	540 »	545 »	530 »	533 75	527 50	528 25	528 75	516 25	515 »	525 »	530 »	527 50
[illegible]	500	Libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	105 »	[illegible]	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]	110 »	[illegible]	112 50	[illegible]
[illegible]	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	Comptoir des Entrepreneurs	118 75	[illegible]	118 75	[illegible]	118 25	[illegible]	115 »	[illegible]	117 50	[illegible]	117 50	[illegible]
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	535 »	540 »	540 »	538 75	540 »	535 »	537 »	537 »	535 »	[illegible]	537 50	537 50
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Ancienne ou nouvelle	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	[illegible]	6000	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	4000	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	[illegible]	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre.	»
A	— du Sénégal	[illegible]	600	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	38 75	200.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lécuyer	630 »	24.000	500	»	....	25 »
C	Caisse Béchet	400 »	20.000	500	»	janvier juillet	28 05
C	Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	[illegible]
A	Nu-Propriétaires	575 »	6.000	1,000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	865 »	24.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	280 »	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	67 50	60.000	100	10	....	néant.
A	Omnibus de Londres	62 50	[illegible]	100	»	....	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	68 75	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	670 »	40.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	560 »	32.000	500	500	....	[illegible]
A	Compagnie générale maritime	415 »	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	242 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	435 »	»	»	»	....	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »	30.000	1,000	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	510 »	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
	Comp. universelle du Canal de Suez	462 50	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1215 »	69.130	1,000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	95 »	68.030	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	880 »	27.300	1,000	»	avril octobre	20 »
A	— act. de jouissance	150 »	27.300	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	980 »	6.000	1,000	»	avril octobre.	20 »
A	Trois canaux	[illegible]	19.000	1,000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7200 »	600	5,000	»	février août.	611 25
A	Sambre à l'Oise	750 »	11.500	1,000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1700 »	6.000	1,000	»	janvier juillet	95 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	146 25	240.000	100	»	janvier juillet	12 »
A	Ports de Marseille	130 »	»	»	»	avril octobre.	»
A	Rue impériale de Lyon	415 »	24.500	1,000	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	560 »	25.000	1,000	[illegible]	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	180 »	40.000	500	[illegible]	janvier juillet	5 60
»	Docks du Havre	110 »	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1205 »	110.000	1,110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1235 »	»	»	»	....	»
A	Union des Gaz	145 »	20.000	[illegible]	»	janvier	néant.
A	Besseges et mines de Portes	230 »	36.000	1,300	»	avril octobre.	18 30
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	[illegible]	»	juin décembre	25 »
C	Jersey ...	[illegible]	1.200	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	[illegible]	1,000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2700 »	7.000	1,000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1100 »	2.400	1,000	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	[illegible]	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	400 »	6.900	500	»	janvier juillet	33 3»
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	700 »	14.000	500	»	octobre avril.	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	670 »	30.000	1,000	»	....	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2010 »	2.400	3,000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »	18.000	1,000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	877 50	28.000	500	»	juin décembre	40 »
C	Basse-Indre	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	475 »	60.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	875 »	10.000	1,000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	6.000	1,000	»	....	30 »
C	Fourchambault	325 »	20.000	1,000	»	avril octobre	24 »
C	Marine et chemins de fer	880 »	54.000	1,000	»	mai novembre	70 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	[illegible]	40.000	500	»	mai novembre	»
C	Méditerranée (forges et chantiers)	840 »	16.000	1,000	»	....	60 »
C	Firminy	280 »	»	250	»	....	21 »
C	Pont-l'Évêque	210 »	»	500	»	....	»
C	Montceau-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre.	45 »
C	Providence (Belgique)	1100 »	5.500	1,000	»	septembre	80 »
C	Pinsmars-métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1000 »	2.400	1,2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»	....	32 »
A	Grand'Combe	995 »	24.000	1,24000	»	janvier juillet	40 »
A	Loire	156 25	80.000	1,80000	»	avril octobre.	12 »
A	Montrambert	147 50	80.000	1,80000	»	avril octobre.	9 »
A	Saint-Étienne	165 »	80.000	1,80000	»	avril octobre.	10 50
A	Rive-de-Gier	230 »	80.000	1,80000	»	avril octobre.	10 »
A	Carmaux	925 »	23.200	1,23200	»	mai novembre	30 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	1,1500	»	septembre	néant.
A	Charente	500 »	3.550	1,3550	»	....	20 »
A	Lyon-et Loire	400 »	1.850	1,1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	431 50	»	500	»	....	20 »
A	Quarégnon	175 »	6.720	250	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	220 »	3.000	500	»	....	»
A	Lourde-du-Fléau	250 »	3.600	1,000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa ... (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id.	225 »	9.000	1,000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	1,000	»	....	néant
C	Santander ... id.	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	725 »	40.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1,000	»	janvier juillet.	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	[illegible]	10.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée id.	[illegible]	10.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie ... id.	500 »	5.000	1,000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie ... id.	160 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 »	8.500	500	»	septembre	45 »
C	Cobin ... id.	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Linière ... id.	[illegible]	1.000	500	»	....	»
A	Pont-Rémy ... id.	380 »	5.000	1,5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle ... journal	[illegible]	2.500	1,2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis ... id.	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ... id.	5400 »	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain ... glaces	12200 »	3.000	1,3000	»	....	750 »
C	Montluçon ... id.	115 »	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) ... id.	410 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	100 »	1.000	875	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	[illegible]	24.000	500	»	....	30 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	5.000	100	»	31 mars	30 »
A	Chollet et Ce	22 25	60.000	100	»	....	néant
C	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	250	»	....	15 »
»	Deux cirques E. Dejean et Ce	[illegible]	8.700	500	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	[illegible]	»	»	»	....	»
	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Taux d'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêt annuel
	Compagnie immobilière de Paris	271 50	»	»	»	....	»
110	Ce impériale des Voitures de Paris	[illegible]	27.500	125	50	....	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	167	avril octobre.	30 »
»	Loire, anciennes	1165 »	4.520	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	1062 50	11.835	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1170 »	6.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	291 25	4.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville, 1855-57)	[illegible]	[illegible]	1000	58	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	291 25	30.000	500	90	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	252 50	30.000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	480 »	7.110	312 50	30	30 juin déc.	23 »
285	— nouvelles	270 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	307 50	8.000	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
440	Gaz de Paris	447 50	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
280	Union des Gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	310 »	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	211 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	475 »	17.800	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	18.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 17 au 23 mai

Nombre d'actions.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Noms des lignes	Samedi 17 Compt.	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Compt.	Lundi 19 Terme.	Mardi 20 Compt.	Mardi 20 Terme.	Mercredi 21 Compt.	Mercredi 21 Terme.	Jeudi 22 Compt.	Jeudi 22 Terme.	Vendredi 23 Compt.	Vendredi 23 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	**Orléans**	1340 —	1343 50	1330 —	1335 —	1327 50	1330 —	1315 —	1318 75	1317 50	1318 25	1325 —	1325 —
300.000					Id. actions nouvelles	— —	— —	— —	795 —	795 —	795 —	792 50	775 —	775 —	775 —	— —	775 —
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	945 —	— —	— —	— —	945 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
441.707	400	»	68 fr. »» pour 1860	janvier, juillet	**Nord ancien**	1052 50	1052 50	1050 —	1051 25	1051 25	1050 —	1057 50	1052 50	1057 50	1055 —	1050 —	1050 —
41.666	400	300	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	940 —	— —	— —	— —	940 —	— —	— —	— —	— —	— —	940 —	— —
41.667	400	»	60 fr. 50 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	1030 —	— —	1017 50	— —	— —	— —	— —	1035 —	— —	— —	— —	— —
500.000	500	»	60 fr. » pour 1861	mai, novembre	**Est**	565 —	562 50	565 —	565 —	567 50	565 —	565 —	565 75	570 —	566 25	565 —	565 —
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
693.000	500	»	63 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	**Paris-Lyon-Méditerranée**	1110 —	1113 75	1107 50	1111 25	1105 —	1110 —	1107 50	1107 75	1106 25	1108 75	1110 —	1113 75
226.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	**Midi**	850 —	848 75	845 —	842 50	844 50	842 50	840 75	840 —	842 50	843 75	850 —	847 50
300.000	500	»	20 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	**Ouest**	565 —	567 50	565 25	565 —	570 —	568 25	565 —	565 —	560 —	562 50	560 —	563 75
80.000	500	»	»	janvier, juillet	**Lyon-Genève**	370 —	— —	370 —	372 50	370 —	— —	370 —	372 50	370 —	370 —	370 —	372 50
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Dauphiné**	470 —	467 50	460 —	477 50	460 —	472 50	475 —	470 —	475 —	— —	— —	460 —
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Ardennes**	— —	— —	442 50	— —	— —	— —	— —	— —	440 —	— —	435 —	— —
»	250	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	445 —	— —	441 25	— —	— —	— —	— —	— —	440 —	— —	— —	— —
12.000	500	»	13 fr. 25	janvier, juillet	**Bességes à Alais**	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
30.000	500	»	»	»	**Béziers à Graissessac**	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
»	»	»	»	»	**Algériens**	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	432 50	— —
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	**Victor-Emmanuel**	385 —	385 —	382 50	380 —	380 —	380 —	— —	375 —	370 —	372 50	380 —	377 50
»	»	»	» »/» 0/0		**Lyon-Croix-Rousse**	— —	— —	450 —	— —	450 —	— —	— —	— —	415 —	— —	410 —	— —
400.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	**Chemins autrichiens**	527 50	528 75	527 50	527 50	527 50	528 75	525 —	526 25	525 —	525 —	525 25	523 75
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	**Sud-Autrichien-Lombard**	505 —	507 50	503 50	510 —	505 75	507 75	505 —	505 —	500 75	501 25	507 50	507 50
80.000	500	»	»	mai, novembre	**Ouest-Suisse**	195 —	— —	195 —	— —	195 —	— —	198 50	— —	192 50	— —	191 25	— —
71.500	500	»	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	**Central-Suisse**	455 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	405 —	— —	— —
55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Saragosse-Pampelune**	397 50	— —	397 50	— —	397 50	— —	397 50	— —	397 50	— —	— —	— —
240.000	500	50	6 0/0	janvier, juillet	**Madrid-Saragosse** non libérées	565 —	562 50	560 —	560 —	560 —	565 —	557 50	557 50	553 75	553 75	550 —	552 50
					Id. libérées	— —	— —	560 —	— —	— —	— —	530 —	— —	543 50	— —	547 50	— —
90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	**Barcelone-Saragosse**	372 50	370 —	372 50	375 —	373 75	371 25	367 50	365 —	365 —	360 —	370 —	365 —
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Nord-Espagne**	495 —	493 75	495 —	492 50	491 25	495 —	475 —	470 —	475 —	470 —	495 —	493 —
30.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Séville-Cordoue**	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Séville-Xérès-Cadix**	465 —	460 —	463 75	460 —	465 75	460 —	470 —	460 —	465 —	460 —	462 50	460 —
»	»	»			**Moubianch à Reus**	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	**Russes**	412 50	413 —	413 50	412 50	— —	412 50	410 —	412 50	410 —	412 50	415 —	413 —
170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	**Romains**	328 75	331 25	332 50	335 —	332 50	317 50	315 —	312 50	315 —	315 —	320 —	325 —
»	»	»			Id. trentenaires	435 —	— —	435 —	— —	435 —	— —	435 —	— —	435 —	— —	435 —	— —
50.000	500	»	5 0/0	»	**Guillaume-Luxembourg**	395 —	— —	392 50	— —	391 25	— —	390 —	— —	— —	— —	395 —	— —
»	»	»			**Hainaut et Flandres**	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
»	500	»		janvier, juillet	**Portugais**	430 —	427 50	430 —	430 75	430 —	425 —	430 —	415 —	425 —	415 —	417 50	420 —
	500	»			**Ligne d'Italie**	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts.	Nombre d'obligations.	Obligations remboursées	Reste en circulation.	Époques des tirages.	Prix de remboursement.	Revenu annuel.	Époques des jouissances.	Noms des compagnies.	17	19	20	21	22	23
1839	»	»	»	»	»	»	»	**Versailles**, rive droite, 5 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1843	8.400	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	———	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1835—1840	»	»	»	»	»	»	»	**Saint-Germain** 5 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	———	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	**Paris à Orléans** 5 0/0	— —	— —	1090 —	— —	— —	— —
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	——— 5 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1847—1849	28.750	»	»	novembre	1.250	50 —	juin, décembre	**Paris à Rouen**, 5 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1846	13.000	»	»	février	1.250	50 —	mars, septembre	**Rouen au Havre**, 5 0/0	1050 —	— —	— —	— —	— —	— —
1852	60.000	»	»	septembre	1.250	50 —	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 5 0/0	1150 —	1140 —	1140 —	— —	— —	— —
1853—1854	34.530	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	**Ouest**, 5 0/0	1020 —	1020 —	— —	1020 —	— —	1020 —
1852—1856	300.000	»	»	mai	650	25 —	juin, décembre	**Est**, 5 0/0	512 50	512 50	513 75	513 75	512 50	512 —
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 —	avril, octobre	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1852	24.000	»	»	mai	625	25 —	janvier, juillet	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1852	120.000	»	»	mars	625	25 —	avril, octobre	**Méditerranée**, 5 0/0	— —	525 25	— —	525 —	525 —	523 —
1854	109.611	»	»	décembre	625	25 —	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 5 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	512 —
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 —	janvier, juillet	**Rouen au Havre**, 6 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 —	janvier, juillet	**Paris à Rouen**, 4 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —
1855	265.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	**Grand-Central**, 3 0/0	310 —	310 —	310 —	310 —	309 75	316 25
1853	61.643	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 3 0/0 gar.	— —	— —	— —	— —	— —	307 50
1855	397.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	**Méditerranée**, 3 0/0 gar.	316 25	316 25	316 25	316 25	— —	318 25
1852—1861	1.410.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	**Paris à Orléans**, 3 0/0	312 50	313 —	313 —	312 50	312 50	311 25
1854—1861	900.000	»	»	mai	500	15 —	janvier, juillet	**Nord**, 3 0/0	315 —	315 —	315 —	312 50	315 —	315 —
1855	97.719	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	**Lyon à Genève** (anciennes) gar.	— —	308 75	— —	308 75	308 75	— —
1857—1860	137.083	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	——— (nouvelles)	307 50	307 50	306 25	307 50	— —	— —
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 —	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 3 0/0	313 75	— —	311 25	308 75	310 —	311 25
1856—1861	1.250.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	**Ouest**, 3 0/0 gar.	308 75	310 —	310 —	311 25	308 75	308 75
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	**Bourbonnais**, 3 0/0	311 25	308 75	310 —	310 —	312 50	312 50
1856—1861	449.700	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	**Midi**, 3 0/0 gar.	310 —	310 —	310 —	310 —	310 —	310 —
1858	22.610	»	»	décembre	500	15 —	avril, octobre	**Bességes à Alais**, 3 0/0	300 —	300 —	— —	301 25	— —	301 —
1857—1861	900.000	»	»	mai	500	15 —	juin, décembre	**Est**, 3 0/0	308 75	306 25	308 75	308 75	308 —	308 75
1858	150.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Ardennes**, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	306 25	306 25	306 25	307 50
1858	148.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	**Dauphiné**, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	308 75	307 50	307 50	308 75
1856—1861	1.300.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	**Paris-Lyon-Méditerranée**, 3 0/0	310 —	310 —	311 25	311 25	311 —	311 25
1856—1861	619.375	»	»	»	500	15 —	mars, septembre	**Autrichiens**, 3 0/0 gar. par le gouv. autrich.	271 25	271 50	271 25	271 25	271 25	271 —
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Lombards-Vénitiens**, 3 0/0 Id. id.	267 50	265 25	267 50	265 25	267 50	265 —
1858	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Romains**, 3 0/0 Id. italien	242 50	241 25	240 —	235 —	238 25	242 —
1860	»	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	**Saragosse-Pampelune**, 3 0/0	242 50	247 50	248 25	246 25	245 —	245 —
1859—1861	100.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	**Madrid à Saragosse**, 3 0/0	250 —	250 —	250 —	257 50	250 25	257 50
1859	24.576	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Cordoue à Séville**, 3 0/0	257 50	257 50	— —	257 50	— —	257 —
1860	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Séville à Xérès**, 3 0/0	— —	279 75	— —	— —	290 —	291 —
1861	»	»	»	»	500	15 —	juin, décembre	**Séville-Xérès** (nouvelles)	247 50	247 50	247 50	247 50	247 50	247 —
1856—1861	200.000	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	**Nord de l'Espagne**, 3 0/0	253 75	253 75	253 75	251 25	254 25	253 —
1860	62.500	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Ligne d'Italie** (Rhône au Simplon)	225 —	225 —	225 —	223 75	223 75	222 50
»	»	»	»		»	»» »»	avril, octobre	**Moubianch à Reus**	225 —	225 —	225 —	225 —	— —	225 —
1859—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 —	mai, novembre	**Guillaume-Luxembourg**	— —	— —	— —	267 50	— —	— —
1861	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	**Chemins portugais**	243 —	245 —	243 75	243 75	243 75	241 —
1856	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	**Graissessac à Béziers** 3 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS.

Fonds français et étrangers.	Samedi 17 Comptant.	Samedi 17 Terme	Lundi 19 Comptant.	Lundi 19 Terme.	Mardi 20 Comptant.	Mardi 20 Terme.	Mercredi 21 Comptant.	Mercredi 21 Terme	Jeudi 22 Comptant.	Jeudi 22 Terme.	Vendredi 23 Comptant.	Vendredi 23 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1861	70 65	70 80	70 50	70 65	70 60	70 60	70 —	70 15	70 20	70 20	70 50	70 41
Rentes 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	69 60	69 80	69 35	69 50	69 40	69 45	69 10	69 15	69 15	69 25	69 35	69 50
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	98 10	98 10	97 85	98 10	97 70	98 —	97 70	98 —	97 80	— —	97 85	— —
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Rentes 4 0/0 id. id.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	95 —	— —	95 50	— —
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	498 75	498 25	— —	— —	498 75	— —	482 50	487 50	498 25	— —	492 50	— —
Ville de Paris, Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1167 50	— —	— —	— —	1167 50	— —	1167 50	— —	— —	— —	1167 50	— —
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	462 50	— —	463 50	— —	468 50	— —	463 50	— —	462 50	— —	463 75	— —
Id. id. id. 1860, id.	453 75	— —	453 75	— —	453 —	— —	— —	— —	453 75	— —	— —	— —
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	230 25	— —	230 25	— —	230 25	— —	230 25	— —	227 50	— —	225 25	— —
Ville de Marseille, obligations 3 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Ville de Lille	95 —	— —	95 —	— —	95 25	— —	95 —	— —	95 —	— —	95 —	— —
Ville de Tourcoing et Roubaix	41 50	— —	44 —	— —	— —	— —	— —	— —	41 25	— —	— —	— —
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	92 3/8	— —	92 3/8	— —	92 3/8	— —	92 1/8	— —	92 3/8	— 3/8	92 3/8	— —
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	79 3/8	— 3/8	79 3/8	— —	79 1/2	— —	79 3/8	— —	— 3/8	— —	— 3/8	— —
Id. 3 0/0 1860, id.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 70	71 55	71 60	71 35	71 —	71 —	70 60	70 50	70 85	70 20	71 —	70 85
Id. 3 0/0, id.	49 —	— —	47 —	— —	— —	— —	— —	— —	49 —	— —	— —	— —
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 60	71 60	71 60	71 —	70 90	70 85	70 —	70 65	70 85	70 15	71 —	70 90
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	73 1/2	— —	73 1/2	— —	73 1/2	— —	73 1/2	— —	73 1/2	— —	73 1/2	— —
Emprunt russe	94 3/4	94 1/4	94 3/4	94 3/4	94 1/4	— —	94 1/2	— —	94 —	94 —	94 1/4	94 1/2
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	43 3/4	— —	— —	— —	43 3/4	— —	— —	— —	43 3/4	— —	43 3/4	— —
Id. 3 0/0 intérieur	49 1/4	— —	49 1/2	49 1/4	49 1/4	— —	49 1/2	— —	49 7/8	49 7/8	49 1/2	49 1/2
Id. 3 0/0 extérieure 1841	— —	— —	— —	— —	53 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Id. 3 0/0 id. 1856	52 1/2	— —	52 1/4	— —	— —	— —	52 1/4	— —	52 1/4	— —	52 1/4	— —
Id. passive extérieure (sans intérêt)	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	— —	— —	— —	— —	99 1/2	— —	99 1/2	— —	— —	— —	— —	— —
Turquie, 4 1/2 0/0	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	340 —	— —	340 —	— —	339 75	— —	340 —	— —	340 —	— —	340 —	— —

IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX [illegible] 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1184. — 21e ANNÉE. — N° 22. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 31 MAI 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	un an	six mois
PARIS	20 fr.	10 fr.
DÉPARTEMENTS	25 »	12 »
ÉTRANGER	30 »	15 »

PRIX DES INSERTIONS

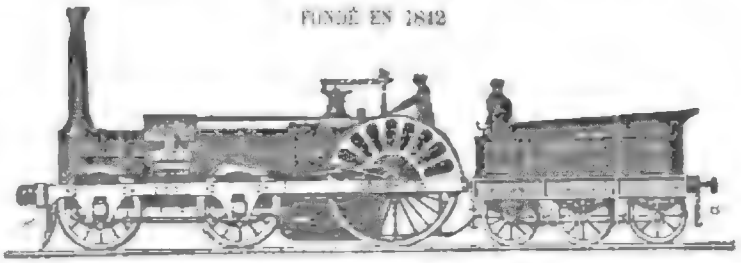
La ligne (corps du Journal calculé sur 8 petits) 3 fr. »»
Les Annonces 1 fr. 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Co, Foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.



L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 633. — Les sociétés à responsabilité limitée, 634. — Chemin des Ardennes, 635. — Chemins romains, 635. — Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante, 635. — Chemin de Séville-Xérès-Cadix, 635. — Chemin du nord de l'Espagne, 635. — Chemin de Montblanch à Reus, 635. — Chemin de fer autrichiens, 635. — Chemin Hainaut et Flandres, 636. — Société de Crédit mobilier espagnol, 636. — Marché industriel, 636. — Bourse de Londres, 636. — Bulletin commercial, 636. — Avis aux actionnaires, 636. — Bulletin des recettes de la semaine, 636. — Rapport des mouls et projet de loi concernant le 3 0/0. — Projet de loi sur les sociétés à responsabilité limitée, 637. — Chemins du Dauphiné, rapport, 639. — Compagnie générale transatlantique, rapport, 640. — Société de Crédit mobilier espagnol, rapport, 641. — Compagnie houillère du Nord, 643. Etc., etc.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Le marché des fonds publics ne s'est pas ressenti cette semaine, bien qu'aucun incident nouveau n'ait donné quelque gravité à la situation politique. Au contraire, on est aujourd'hui généralement convaincu que les affaires du Mexique n'entraînent aucune complication sérieuse, et on sait que les témérités du parti de l'action en Italie ont resserré autour du cabinet Ratazzi l'immense majorité des hommes sensés et intelligents.

Comment donc s'expliquer qu'à la veille du détachement de son coupon et à la veille de sa liquidation complète, le 3 0/0 se traîne aux environs de 70 25, ce qui correspond au prix réel de 68 75?

La crainte d'un emprunt, comme conséquence de l'expédition du Mexique, est par elle-même dénuée de vraisemblance; toutefois, comme raison de la Bourse est plus difficile à trancher qu'à mettre en alarme, les appréhensions chimériques ne se dissiperont sérieusement qu'au moment de la discussion du budget, c'est-à-dire si les organes du gouvernement déclarent de nouveau qu'il n'est pas question de faire un prochain appel au crédit. Les économies réalisées sur les grands services du budget contribueront aussi à relever les cours de la rente et le courage des spéculateurs.

A notre avis, la situation de place est pour beaucoup dans la dépréciation actuelle. Nous avons là que la répétition d'un phénomène fréquent, et qui s'est produit, il y a deux mois, à la liquidation de fin mars; on peut considérer comme un axiome que lorsque la liquidation des fonds publics s'est opérée aux plus hauts cours, et qu'elle n'a pas été promptement suivie d'une nouvelle progression de hausse, le mouvement contraire est à peu près inévitable, parce que la plupart des acheteurs, reportés aux cours maximum, ne tardent pas à se lasser d'attendre une hausse qui ne vient pas, et s'exécutent d'eux-mêmes dans le courant du mois. Ainsi le 27 février comme le 2 mai, la rente gravitait sur le cours de 71 francs, et c'est aux environs de ce cours que se sont faits les reports; mais la hausse s'étant arrêtée, on a vu dans les derniers jours de mai, comme on avait vu dans les derniers jours de mars, la liquidation s'opérer par anticipation et momentanément comprimer toute tendance ascensionnelle.

Il n'en est pas moins vrai qu'après être descendu à 70 francs en mars, le 3 0/0 a revu le cours de 71 un mois après. Il est permis de penser que cette fois encore les choses se passeront de même, et cela d'autant plus sûrement que le coupon qui se détache dans huit jours servira de véhicule au mouvement.

Voici les variations des principales valeurs pendant le cours de la semaine:

Nous retrouvons aujourd'hui le 3 0/0 ancien au cours de 70 35 au comptant, et au cours de 70 30 à terme. On voit que c'est le même cours que la semaine dernière. Cette immobilité du 3 0/0, à la veille du détachement du coupon, est tout à fait surprenante. Cependant la tendance du comptant à dépasser le terme mérite d'être remarquée. Il faut ajouter que le gouvernement vient de faire un premier pas en réunissant les deux 3 0/0; mais il ne retrouvera l'élasticité complète des fonds publics qu'en absorbant complétement le 4 1/2 0/0 et les obligations trentenaires.

Le 3 0/0 nouveau a profité du nouveau projet de loi pour regagner quelques centimes sur l'ancien. Il ferme à 69 45.

Le 4 1/2 0/0 est toujours déserté et ne demande qu'à disparaître de la cote. Il a été coté aujourd'hui à 97 10.

Il en est de même des obligations trentenaires, qui sont à 465 ».

On se demande si les réalisations de rentes que font les Compagnies pour satisfaire aux prochains coupons de juillet n'amèneront pas des titres sur la place. Nous croyons que dans tous les cas ces titres seraient facilement absorbés précisément par les fonds provenant du paiement de ces coupons, et surtout par ceux provenant du semestre de la rente 3 0/0.

Les établissements de crédit sont bien tenus, mais sans affaires.

Ainsi la Banque de France se tient à 3,135.

Les actions du Crédit foncier sont à 1,575; il faut attendre l'émission des actions nouvelles pour voir un mouvement sur cette valeur.

Les actions du Crédit agricole ont été cotées à 670 », elles sont plus faibles.

Les actions du Crédit industriel ont définitivement conquis le cours de 620 francs. Elles en resteront là pendant quelque temps pour reprendre ensuite une nouvelle campagne de hausse. A ce prix, la prime de 120 francs conquise par ces actions, représente à peine la réserve. Pour bien calculer la valeur des actions d'établissements de crédit pour lesquels le fonds de réserve n'est pas encore complétement constitué, il faut se rendre compte qu'une partie des bénéfices va annuellement à cette réserve, et que le jour où elle cessera, les dividendes augmenteront aussitôt dans une grande proportion.

Les actions du Sous-Comptoir de l'industrie sont bien tenues à 535 ».

Les actions du Sous-Comptoir des entrepreneurs ont faibli à 112 50 pour reprendre à 117 50. Nous ne comprenons pas le motif des hauts cours où l'on portait cette valeur.

Les actions du Crédit mobilier éprouvent actuellement la même faiblesse que la rente, elles ferment à 827 50.

Le Comptoir d'escompte reste à 650 ».

Les actions des principales lignes de chemins de fer sont toujours bien tenues.

Les actions d'Orléans finissent à 1,323 75: le report à fin de juin se fait avec déduction du droit de souscrire aux nouvelles actions, aussi existe-t-il un déport qui n'est pas moins de 272 francs. Ce déport représente la prime des nouvelles actions avec déduction du report. Les anciennes actions estampillées, c'est-à-dire pour lesquelles le droit de souscrire est épuisé, ont fait leur apparition au cours de 1,056 25 dont 10. On voit que ce taux est favorable aux capitaux. Les nouvelles se tiennent à 780.

Le Nord est presque immobile de 1,058 75 à 1,060.

Les augmentations de recettes se continuent sur le Lyon. Cette semaine on a augmenté de 113,000 francs. C'est peu eu égard aux augmentations précédentes, mais cela prouve que la progression ne subit pas de temps d'arrêt. Aussi ces actions sont-elles toujours l'objet des préférences de nombreux capitaux. Elles ferment aujourd'hui à 1,112 50.

L'Est se tient un peu mieux à 563 75.

L'Ouest est à 560 »».

Le Midi conserve bien ses cours, il est à 842 50.

Le Lyon à Genève est plus faible, offert à 370 »».

Les actions du Dauphiné se défendent dans les cours de 475.

Les actions du canal maritime de Suez sont à 478 75.

Le 5 0/0 italien se maintient dans les mêmes prix, il est aujourd'hui à 70 95 ; la confiance revient à cette valeur, surtout depuis les derniers événements de Lombardie, et pour peu qu'un vote de confiance du Parlement italien vienne consolider le ministère, on peut espérer des plus hauts cours. La question romaine elle-même s'améliore, et quoique nous ne soyons pas de ceux qui voient une solution immédiate, cependant nous croyons que la force des choses amènera assez prochainement l'issue nécessaire.

Les fonds espagnols sont plus faibles.

Le 5 0/0 russe est à 94 3/8.

Les obligations de l'emprunt ottoman sont bien tenues à 337 50, il est vrai qu'il en existe très-peu en France, elles ont émigré en Angleterre, et là elles ont reçu un accueil empressé.

Le Crédit mobilier espagnol est beaucoup plus faible, aujourd'hui il était coté à 518 75. On lira plus loin le rapport lu à la dernière assemblée.

Les chemins autrichiens ont éprouvé une légère réaction ; ils ont repris un peu depuis, et aujourd'hui nous les retrouvons à 521 25.

Les chemins lombards sont toujours l'objet de la prédilection de la spéculation ; la faiblesse des fonds en général les a peu impressionnés. Ils sont aujourd'hui à 593 75, avec excellente tendance ; au premier mouvement de hausse, ils s'enlèveraient rapidement.

Les Romains sont plus fermes à 328 75.

Les actions trentenaires privilégiées de cette Compagnie sont cotées à 435 fr. C'est là une bonne valeur de placement.

Les actions de Barcelone n'éprouvent plus les mêmes mouvements violents. Les deux partis qui se disputent les cours de cette valeur ont-ils déposé les armes?

Les chemins portugais étaient demandés à 420 »». Nous n'hésitons pas à prédire de plus hauts cours ; en effet, d'après les renseignements qui nous parviennent les travaux de cette Compagnie marchent rapidement, et dans une année tout le réseau sera en exploitation ; la ligne espagnole de l'Estramadure sera elle-même très-avancée, et alors les blés du centre de la Péninsule viendront s'embarquer à Lisbonne. C'est là un bel avenir pour une Compagnie dont le prix de revient kilométrique est annoncé ne pas devoir atteindre 150,000 francs. Il ne faut pas oublier qu'au 1er juillet prochain se paie le coupon semestriel de 20 francs ; on ne tardera pas à le regagner.

On ne peut encore bien distinguer la tendance du report pour cette liquidation. Ainsi le report sur le 3 0/0 est à 0,27 [illegible] sur le Crédit mobilier à 3 fr. 75, sur le Lyon à 4 fr , à 2 fr. 50 sur le Midi, les Lombards et le Nord de l'Espagne.

Nous ne serions pas étonnés de le voir s'élever légèrement sur la rente et sur les chemins qui sont l'objet de la spéculation.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE	
Guillaume-Luxembourg	71.00 0/0
Cordoue a Séville	51.00 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	45.90 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	21.98 0/0
Midi	20 43 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	20,09 0/0
Nord de l'Espagne	14.20 0/0
Ressegre a Alais	11.58 0/0
Séville-Xérès-Cadix	9.10 0/0
Paris-Lyon-Mediterranée (Paris-Marseille)	5.03 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	4.51 0/0
Ouest suisse	4.17 0/0
Nord	1 73 0/0
Autrichiens	1.»» 0/0
DIMINUTION KILOMÉTRIQUE	
Barcelone-Saragosse	».79 0/0
Victor-Emmanuel	4.02 0/0
Est	4 32 0/0
Lyon-Genève	4 66 0/0
Orléans	7.11 0/0
Dauphiné	11.32 0/0
Ouest	15 »» 0/0
Union-Suisse	24.75 0/0
Ardennes	30.01 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	23 mai.	30 mai.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 40	70 30	» »»	» 10
Rente à 1/2 0/0	97 85	97 10	» »»	» 75
Banque de France	3140 »»	3135 »»	» »»	5 »»
Consolidés	92 »/»	92 2/8	» 2/8	» »»
Crédit foncier	1560 »»	1577 50	17 50	» »»
Crédit agricole	700 »»	670 »»	» »»	30 »»
Crédit industr. et com.	620 »»	620 »»	» »»	» »»
Crédit mobilier	835 »»	827 50	» »»	7 50
Comptoir d'Escompte	650 »»	650 »»	» »»	» »»
Orléans	1325 »»	1323 75	» »»	1 25
Nord	1060 »»	1058 75	» »»	1 25
Nord nouveau	990 »»	985 »»	» »»	5 »»
Est	566 25	562 50	» »»	3 75
Paris-Méditerranée	1113 75	1113 75	» »»	» »»
Midi	847 50	843 75	» »»	3 75
Ouest	563 75	556 25	» »»	7 50
Genève	372 50	370 »»	» »»	2 50
Dauphiné	480 »»	475 »»	» »»	5 »»
Ardennes ancien	435 »»	430 »»	» »»	5 »»
Ardennes nouveau	445 »»	440 »»	» »»	5 »»
Ch. Autrichiens	525 »»	520 »»	» »»	5 »»
Victor-Emmanuel	377 50	376 25	» »»	1 25
Russes	413 75	413 75	» »»	» »»
Romains	325 »»	327 50	2 50	» »»
Sud-Autr.-Lombard	597 50	593 75	» »»	3 75
Saragosse Pampelune	402 50	395 »»	» »»	7 50
Saragosse-Alicante	562 50	557 50	» »»	5 »»
Saragosse-Barcelone	365 »»	360 »»	» »»	5 »»
Nord-Espagne	485 »»	477 50	» »»	7 50
Séville-Xérès-Cadix	460 »»	460 »»	» »»	» »»

LES SOCIÉTÉS A RESPONSABILITÉ LIMITÉE.

Le Code de commerce ne reconnaît l'existence et ne règle l'organisation que de trois espèces de sociétés commerciales : les sociétés en nom collectif, les sociétés anonymes et les sociétés en commandite.

Un projet de loi, en ce moment soumis aux délibérations du Corps législatif, détermine une quatrième forme d'association, sous le nom de sociétés à responsabilité limitée. C'est la traduction exacte du nom des sociétés anglaises de même genre : *limited liabilities*.

Entre les sociétés à responsabilité limitée et les sociétés anonymes il n'existe aucune différence constitutive : seulement, les premières n'ont pas besoin de l'approbation du gouvernement, à la condition que leur capital social soit supérieur à 200,000 francs et ne dépasse pas dix millions.

A ce point de vue, elles constituent un progrès réel, puisqu'elles font entrer l'anonymat dans le droit commun pour toutes les sociétés qui se restreindront à dix millions en capital. Telle a été la pensée bienveillante du gouvernement, qui s'est proposé par là de donner à l'industrie un témoignage d'intérêt et de suppléer aux sociétés en commandite par actions, effacées pour ainsi dire du Code de commerce par l'effet des prescriptions de la loi du 17 juillet 1856. Ce résultat, longtemps contesté, est pleinement admis dans l'exposé des motifs du projet de loi : « Si l'on a vu le nombre des » sociétés en commandite par action diminuer, » dit le savant rapporteur du conseil d'Etat, » M. Duvergier, il ne fallait ni s'en étonner ni » s'en plaindre ; c'était un résultat prévu et » même espéré, auquel d'ailleurs avaient con- » tribué dans une certaine mesure les événe- » ments politiques et la situation économique » qui en a été la conséquence. »

Il est permis, cependant, de se demander si le projet de loi permettra d'atteindre le but que l'on poursuit, et si, légitimement préoccupé des abus auxquels pourrait donner lieu la responsabilité limitée, il n'en restreint pas préventivement l'usage, de manière à le rendre inabordable au même degré que la forme commanditaire par actions.

Ainsi le projet de loi reproduit textuellement les dispositions de la loi du 17 juillet 1856 sur la souscription et le versement du capital social ; sur la vérification des apports par une assemblée générale dans laquelle les fondateurs qui font l'apport n'ont pas voix délibérative ; il les aggrave sur beaucoup d'autres points, principalement en ce qui touche la responsabilité matérielle et morale des administrateurs. Il suffit à cet égard de confronter la loi de 1856 avec le texte du projet nouveau pour s'assurer que si les hommes les plus honorables ont reculé devant les risques accumulés sur les membres des conseils de surveillance, ils s'effraieront plus encore de ceux qui menacent les administrateurs des sociétés nouvelles.

On peut dire, sans exagération, que si la responsabilité des actionnaires est limitée dans ces sociétés, celle des administrateurs est au contraire illimitée. C'est par là que le projet nous paraît s'écarter involontairement des intentions premières du gouvernement; car toute différence s'efface entre les sociétés en commandite et les sociétés limitées, et s'il en subsiste une, elle est au profit de celles-là. En effet, dans la société en commandite par actions, l'actionnaire commanditaire n'est engagé que jusqu'à concurrence de sa mise, exactement comme dans la société à

responsabilité limitée ; les gérants seuls sont engagés indéfiniment, exactement comme les administrateurs des sociétés projetées ; et cependant les administrateurs sont bien moins astreints que les gérants, car pour ceux-ci la responsabilité n'est que la conséquence naturelle de l'étendue de leurs pouvoirs ; tandis que les administrateurs, autorité collective, sont solidaires d'actes dans lesquels ils peuvent n'avoir eu qu'une part très-inégale.

En résumé, la pensée du projet de loi est excellemment libérale ; mais des préoccupations excessives en ont altéré la rédaction ; c'est toujours une addition au Code de commerce qu'un complément au Code pénal ; et nous sommes persuadés que lorsque les documents anglais dont la communication a été promise au Corps législatif seront livrés à la publicité, on verra que, pour se conformer aux désirs mêmes du gouvernement et placer les sociétés françaises et anglaises sur le pied d'égalité, il y aura de toute nécessité de larges modifications à faire dans le texte du projet de loi pour le rendre plus conforme aux principes généraux de la liberté commerciale.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est vient de nommer pour son président M. Drouyn de Lhuys, membre de l'Institut, ancien ministre des affaires étrangères, en remplacement de M. le comte de Ségur, qui, pour des raisons de santé, s'est démis de ses fonctions et a été nommé président honoraire de la Compagnie.

De Biraguk.

CHEMINS DE FER DES ARDENNES.

L'ouverture de la section de Villers-Cotterets à Soissons, fixée au 2 juin prochain, va compléter la ligne de Paris à Soissons et relier directement Reims et tout le réseau des Ardennes avec Paris.

La section de Reims à Soissons, ouverte dès le 16 avril dernier par la Compagnie des Ardennes, et réduite jusqu'à ce jour aux recettes d'une exploitation locale et peu productive, va s'enrichir du trafic si important de la ligne de Reims et de tout le réseau des Ardennes avec Paris et au delà, avec l'ouest, le centre et une partie du midi de la France.

A une extrémité du réseau, les retards que subit l'achèvement des lignes belges aboutissant à celles des Ardennes, privent aussi la section de Charleville à Givet du trafic international avec la Belgique, la Hollande et l'Allemagne, qui déjà l'Est-Belge arrive à Givet avec ses wagons de houille ; dès le 15 juin prochain, son installation sera complète et viendra exercer une heureuse influence sur les recettes de cette importante section, en attendant que la prochaine ouverture du chemin de Namur à Givet lui fasse bientôt compléter ses produits et augmenter en même temps ceux de tout le réseau des Ardennes.

F. Grimaud.

CHEMINS ROMAINS.

Lors de la souscription aux actions trentenaires, émises il y a deux mois par la Société des chemins romains à 410 francs, nous avions fait les avantages de cette valeur, et, convaincus de l'excellence du placement, nous nous sommes fait réserver un certain nombre de ces actions privilégiées que nous avons recommandées et placées parmi notre clientèle.

Ceux qui ont répondu à notre appel peuvent se féliciter aujourd'hui ; ces actions sont cotées journellement à 435 francs et présentent ainsi déjà une prime de 25 francs par action sur le prix d'émission.

Cette hausse a éveillé l'attention sur la valeur, et, tous les jours, on nous demande si, à ce cours de 435 francs, les actions trentenaires et privilégiées des chemins romains restent un placement avantageux.

Notre réponse est affirmative et il nous est facile de la justifier.

Comme sécurité de placement, on est garanti par les revenus nets assurés au réseau dans les actes de concession. Il suffit, à cet égard, de s'en référer à nos articles précédents.

Comme avantage, il suffit de se rendre compte qu'une action privilégiée achetée à 435 francs rapporte 30 francs d'intérêt annuel et est remboursable, en trente années, à 500 francs, par des tirages annuels.

Cet amortissement représente, suivant notre appréciation, à peu près 3 francs par action, ce qui, en réalité, élève l'intérêt à 33 francs.

A ce taux, les actions représentent donc près de 8 0/0. Trouve-t-on beaucoup de pareils placements ?

Il faut, du reste, pour se rendre compte que, coté à 435 fr., ce titre n'est pas encore à sa valeur, examiner ce que valent les obligations des chemins romains. Elles sont cotées à 240 fr., et évidemment monteront encore. Pourquoi, en effet, n'atteindraient-elles pas le cours des obligations des chemins Lombards, des chemins Autrichiens, des chemins Espagnols, c'est-à-dire de 260 à 270 francs ; or, elles ne rapportent que 15 francs et ne sont remboursables qu'en quatre-vingt-dix-sept ans.

Il ne serait donc pas étonnant que les actions privilégiées des chemins romains, rapportant 30 francs, fussent cotées au double des obligations, soit en admettant le cours de 240 francs pour ces obligations, une action trentenaire devrait atteindre le cours de 480 francs : c'est là évidemment la marge indiquée pour la hausse de cette valeur.

Aussi trouvons-nous qu'un porteur de deux obligations des chemins romains aurait avantage à vendre aujourd'hui ces deux obligations à 240 francs, ce qui lui produirait 480 francs, et à obtenir le même intérêt et une sécurité de même nature, en achetant une action privilégiée à 435 ou 440 francs. Il gagnerait ainsi 40 fr. sans diminuer son intérêt, et il obteindrait en outre un amortissement très-prompt.

N. Demidraud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Assemblée générale annuelle du 29 mai 1862.

La réunion annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante a eu lieu à Madrid le 29 mai courant.

Nous recevons par voie télégraphique les renseignements essentiels sur cette assemblée ; ils se résument ainsi :

Approbation des comptes sur l'exercice 1861 ;

Ratification de toutes les propositions soumises à l'assemblée ;

Réélection des membres sortants du Conseil d'administration ;

Fixation d'un dividende de 12 francs par action en sus des intérêts à 6 0/0, ce qui porte le revenu, pour les actions libérées, à 42 fr., et pour les actions non libérées, à 37 fr. 50 c.

En janvier dernier il a été payé, sur les actions libérées, 15 francs d'intérêts comme premier à-compte, et sur les actions non libérées, 12 francs. Il reste donc à payer à titre d'intérêts complémentaires et de dividendes, 27 francs pour les actions libérées, et 25 fr. 50 pour les actions non libérées. Ces sommes viendront en diminution de l'appel de 50 francs que l'assemblée a voté et qui recevra son exécution à partir du 1er juillet prochain.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE SÉVILLE - XÉRÈS - CADIX.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de Séville à Xérès et Cadix, annoncée pour le 24, n'a pu avoir lieu faute du dépôt d'un nombre suffisant d'actions.

Elle est renvoyée au 12 juin.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE

L'assemblée générale des actionnaires des chemins du Nord de l'Espagne a eu lieu le 24 de ce mois.

Les détails ne nous sont pas parvenus ; nous en entretiendrons nos lecteurs dans un prochain numéro.

Nous pouvons dès à présent dire qu'on annonce pour le 1er janvier 1863 la mise en exploitation de 555 kilomètres sur un total de 729, et pour le 1er juin suivant de 666 kilomètres comprenant la traversée du Guadarrama, c'est-à-dire de la portion vitale de cette ligne des Pyrénées à Madrid, sans lacune ni interruption, avec son embranchement sur le chemin de Santander. C'est à partir de ce moment qu'on compte sur un développement de l'exploitation.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE MONTBLANCH A REUS.

C'est le 8 du courant qu'a eu lieu l'assemblée générale.

Les actes et les comptes du Conseil d'administration ont été approuvés.

Nous reviendrons sur cette assemblée.

F. Grimaud.

COMPAGNIE I. ET R. P. DES CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Assemblée générale annuelle du 27 mai 1862.

Nous renvoyons à un prochain numéro, faute de renseignements, notre compte rendu sur la réunion générale des actionnaires des chemins de fer autrichiens. Notre correspondance particulière nous annonce en substance que l'assemblée a été tenue le 27 mai, à Vienne, et qu'on y a voté un dividende de 33 fr. par action. En janvier dernier il a été payé 12 fr. 50 c. à titre d'intérêts, c'est donc un solde de 20 fr. 50 c. qui viendra en paiement le 1er juillet prochain.

Les comptes ont été approuvés à l'unanimité ainsi que les diverses propositions présentées à l'assemblée.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Assemblée générale annuelle du 24 mai 1862.

Samedi dernier a eu lieu, à Bruxelles, l'assemblée générale annuelle des actionnaires du

chemin de fer Hainaut et Flandres, sous la présidence de M. L. Mouton, président du Conseil d'administration.

Le rapport lu à l'assemblée donne des détails pleins d'intérêt sur la marche de l'exploitation et sur la situation de l'entreprise. Nous publierons ce document dans un prochain numéro.

Les comptes ont été approuvés à l'unanimité. Nous donnons aujourd'hui aux annonces la liste des obligations sorties au premier tirage qui a eu lieu après l'assemblée.

F. Grimaud.

CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

Assemblée générale du 15 mai 1862.

L'assemblée générale des actionnaires de la Société du Crédit mobilier espagnol a eu lieu à Madrid. Tout l'intérêt est dans le rapport présenté par le Conseil d'administration. Nous le donnons en entier dans notre numéro de ce jour.

Il a été voté un dividende de 23 15 par action pour l'exercice 1861.

Sur ce dividende, 13 fr. 85 c. ayant été payés le 1er janvier dernier, il reste à toucher pour complément 9 fr. 30 c. qui seront payés le 1er juillet prochain.

Aux termes des statuts, le conseil est autorisé à prélever par avance, à la fin de chaque année, un à-compte de 6 0/0 du capital versé sur les bénéfices réalisés; on aurait donc à toucher, le 1er janvier prochain, 6 0/0 sur 350 francs, soit 21 francs, auxquels viendrait s'ajouter l'intérêt au même taux de la somme à appeler.

A l'égard des appels de fonds, l'assemblée a décidé que les 150 francs restant à payer sur les actions seraient versés de la manière suivante :

50 francs le 1er septembre 1862,
50 — le 1er mars 1863,
50 — le 1er septembre 1863.

La situation générale et les perspectives d'avenir ont paru très-satisfaisantes.

F. Grimaud.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les affaires ont été presque nulles cette semaine et les cours ont peu varié.

Les Docks de Marseille sont recherchés à 577 50.

Les Messageries maritimes sont à 675.

Le Gaz parisien plus offert à 1,210.

Le Gaz de Marseille est demandé de 320 à 325.

Les Omnibus montent un peu : ils sont aujourd'hui à 810 ; l'avenir pourrait bien tromper les espérances des acheteurs.

Les actions des petites Voitures sont tombées à 68 75. On disait à la Bourse d'aujourd'hui que le conseil municipal n'avait pas encore, dans sa dernière, sanctionné le nouveau traité de la Compagnie.

La Caisse Mirès a varié de 105 à 113 francs ; le cours de fermeture est 108 75. Le marché sur cette valeur est beaucoup plus calme, quoique les affaires soient toujours très-actives.

Les Omnibus de Londres restent offerts à 42 50, titres nominatifs; les titres au porteur ont faibli à 57 francs.

La Compagnie immobilière de Paris ferme à 165.

Les Ports de Marseille sont cotés à 425.

Le Bonnard ferme à 37 50.

Les grandes Remises sont demandées à 8 05.

L'union des Gaz ferme à 102 50, en baisse de 2 50 sur notre dernière cote.

La canalisation de l'Ebre est assez faible à 165 francs. On se demande quel sera l'avenir de cette entreprise ?

Le chemin de fer de Nassau reste sans affaires au cours de 115 francs. Cette valeur n'est pas courante à la Bourse ; il s'ensuit qu'il y a quelquefois 10 francs et même 15 francs d'écart entre l'offre et la demande ; nous ne pouvons donc préciser un cours bien officiel.

Les Glaces d'Aix sont demandées à 118 75 sans trouver de titres.

N. Desthibaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Nous sommes toujours dans la même position. L'élévation du taux de l'escompte à la Banque ne peut pas être considérée comme le signe d'une reprise ; c'est une barrière opposée aux demandes d'emprunts étrangers qui pleuvent sur notre marché.

Nos fonds publics varient peu ; il en est de même pour la plupart des valeurs étrangères.

L'exposition n'a pas autant de succès qu'on s'y attendait. Des préoccupations générales ne permettent d'accorder à cette solennité industrielle qu'une importance secondaire. Le moment n'est peut-être pas opportun pour une fête universelle.

W. Burn.

BULLETIN COMMERCIAL.

L'abondance des matières nous force à renvoyer à notre prochain numéro le bulletin commercial. Nous devons cependant signaler, dès aujourd'hui, la baisse importante qui vient de se produire sur les céréales.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 14 au 20 mai	1706	1.330.127 85	779 68	1701	1.393.302 19	816 70	» »	4.52	13.350 87	565 » »
Orléans*	14 — 20 —	1475	1.299.612 28	881 11	1475	1.399.226 16	948 63	» »	7.11	16.181 72	1320 » »
Paris-Lyon-Méditerranée*	14 — 20	1411	2.366.450 67	1.677 14	1411	2.253.174 25	1.596 86	5.03	» »	32 681 34	1110 » »
Ouest*	14 — 20 —	1213	948.804 30	782 20	1213	1.116.415 60	920 40	» »	15. »	14.977 35	562 50
Nord*	14 — 20 —	967	1.187.491 74	1.228 01	967	1.167.286 50	1.207 12	1.73	» »	23.907 69	1060 » »
Midi*	14 — 20 —	798	664.736 87	833 » »	798	551.896 18	691 59	20.43	» »	14.794 97	842 50
Lyon a Genève*	14 — 20 —	231	137.432 04	594 94	231	144.157 90	624 05	» »	4.66	10.039 60	372 50
Ardennes*	14 — 20 —	826	100.731 18	309 » »	168	72.412 08	441 53	» »	30.01	8.130 66	455 » »
Dauphiné*	14 — 20 —	134	57.319 30	427 75	134	63.509 05	474 61	» »	11.32	8.226 10	472 50
Bességes a Alais*	14 — 20 —	33	33.573 75	1.017 38	33	30.088 » »	911 75	» »	» »	18.274 13	517 50
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	14 — 20 —	1967	1.276.325 30	648 20	1967	1.159.051 95	620 80	4.41	» »	12.388 28	598 75
Autrichiens	14 — 20 —	1324	936.497 50	722 40	1324	945.650 » »	715 20	1. » »	» »	12.436 39	528 75
Madrid a Saragosse et a Alicante — Madrid a Alicante	14 — 20 —	482	410.825 16	853 16	482	342.092 93	709 73	20.09	» »	11.963 07	360 » »
Madrid a Saragosse et a Alicante — Alcazar a Ciudad	14 — 20 —	133	28.663 80	185 05	114	14.459 00	128 58	45.90	» »	»	»
Madrid a Saragosse et a Alicante — Madrid a Jadraque	14 — 20 —	114	39.632 23	381 08	114	32.488 80	312 30	21.98	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	14 — 20 —	366	115.597 90	315 80	183	58.061 67	317 20	» »	» 79	6.147 78	371 25
Nord de l'Espagne	14 — 20 —	358	143.038 04	402 » »	308	109.378 70	351 80	14.20	» »	4.469 81	485 » »
Union suisse	18 — 24 —	275	74.610 »	271 30	275	93.090 »	338 50	» »	24.73	»	»
Central suisse	7 — 13 —	262	135.672 58	517 83	262	123.576 11	471 67	9.80	» »	»	»
Victor-Emmanuel	14 — 20 —	214	138.359 29	646 05	214	144 276 81	674 20	» »	4.02	11.994 41	380 » »
Romains — Rome a Civita-Vecchia	13 — 20 —	73	28.099 70	393 » »	»	»	»	»	»	»	317 50
Romains — Bologne a Ancone	14 — 20 —	206	42.264 47	200 30	»	»	»	»	»	»	»
Saragosse a Pampelune	14 — 20 —	179	39.466 70	220 50	»	»	»	»	»	4.720 79	397 50
Séville-Xérès-Cadix	30 avril 6 —	160	99.758 65	623 37	160	91.396 39	571 22	9.10	» »	»	440 » »
Ouest suisse	14 au 20 —	150	58.028 28	386 85	150	55.704 75	371 30	4.17	» »	6.807 » »	195 » »
Cordoue a Séville	14 — 20 —	131	66.410 70	506 90	131	43.795 65	334 30	51.60	» »	6.397 80	»
Guillaume-Luxembourg	7 — 13 mai	89	37.149 97	417 40	52	12.752 42	253 20	71.60	»	5.811 52	262 50
Portugais	7 — 13 —	75	13.875 45	185 » »	»	»	»	»	»	»	415 » »

* Prélèvement fait de l'impôt sur le

F. Grimaud.

ACTES OFFICIELS.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Une disposition additionnelle à insérer dans le projet de loi de finances portant fixation du budget de 1863.

Messieurs,

La loi du 12 février dernier a autorisé M. le ministre des finances, pour la conversion des rentes à 1/2 0/0, des rentes à 0/0 et des obligations trentenaires, à inscrire au grand livre de la dette publique *de nouvelles rentes 3 0/0, portant jouissance du 1er avril 1862, et payables de trois mois en trois mois, à partir de ladite époque.* L'exposé des motifs s'exprimait ainsi : « L'article 1er pose en principe la création *d'une nouvelle rente 3 0/0, distincte de l'ancienne, et dans laquelle celle-ci viendra plus tard se confondre.* Ce nouveau fonds offrira aux petits capitaux un attrait de plus, celui du paiement des arrérages par trimestre, substitué au paiement semestriel. Les intérêts en seront payés aux 1er avril, 1er juillet, 1er octobre et 1er janvier de chaque année. Ces termes, qui sont conformes aux usages généralement adoptés aujourd'hui dans les affaires, remplaceront ainsi avec avantage les échéances du 21 mars et du 21 septembre, qui procédaient du calendrier républicain et correspondaient à l'époque où elles furent choisies, *au 1er germinal* et *au 1er vendémiaire.* »

L'éminent rapporteur de votre commission ajoutait : « Les échéances des 22 janvier et 22 juin continueront d'être affectées au paiement de l'ancien 3 0/0, jusqu'à ce que cette valeur puisse être *confondue* avec le nouveau 3 0/0. Cette identité s'établira très-certainement, mais à une époque et à des conditions qui seront l'objet d'une appréciation ultérieure du gouvernement. »

M. le ministre des finances a pensé que le moment était venu de réaliser ces prévisions et de confondre les rentes 3 0/0 de toute origine, en en payant les arrérages aux mêmes époques : nous venons vous proposer d'adopter cette mesure sans imposer aux rentiers, à cette occasion, aucune condition spéciale.

Il en résultera assurément pour eux un avantage notable, puisqu'ils recevront ainsi, chaque année, deux trimestres de leur rente près de trois mois avant l'ancienne échéance. Ainsi, le propriétaire de 3,000 francs de rentes 3 0/0 touchait 2,500 francs au 21 décembre ; sur cette somme, il recevra 750 francs au 1er octobre, deux mois tout et un jours plus tôt, et 750 francs au 1er janvier, dix jours seulement plus tard. La même observation serait applicable au semestre du 21 juin. Le rentier pourra donc bénéficier deux fois par an de l'intérêt de 750 francs pendant deux mois et douze jours, s'il prend le soin de placer ces 750 francs pour le temps pendant lequel il n'en aurait pas auparavant la jouissance. Cet intérêt, calculé à 4 0/0, représente environ 12 francs par an. Le propriétaire de 3,000 francs de rentes qui fera cette opération obtiendra donc un revenu de 3,012 francs.

Toutefois, il est juste de remarquer que cet avantage, très-appréciable pour le capitaliste ou le banquier qui ne tient jamais ses fonds improductifs, est à peu près nul pour le petit rentier qui applique les arrérages de son inscription à l'acquittement de ses dépenses journalières et ne pourra sans doute effectuer le placement, pour un temps très-court, d'une somme très-minime. C'est cette considération qui détermine le gouvernement à penser que le bénéfice du paiement trimestriel de la rente, quelque incontestable qu'il soit, doit être abandonné aux rentiers sans aucune condition ou clause onéreuse. Ce sera un acte de bienveillance libérale de l'Etat envers ses *créanciers*, et le crédit public ne pourra qu'en profiter. Nous *ajoutons* que ce changement ne peut être imposé d'une manière générale et obligatoire aux porteurs de l'ancien 3 0/0, que s'il est gratuit et même s'il leur offre un avantage. Sans cette double circonstance, il serait injuste de leur offrir l'option entre le paiement par trimestre et le paiement par semestre ; et le but que poursuit le gouvernement, celui de l'unification de la dette, ne serait pas sans doute complétement atteint.

L'unimilation de l'ancien 3 0/0 au nouveau a d'ailleurs encore un intérêt qui mérite de vous être signalé. Votre commission, dans son rapport sur le projet de loi relatif à la conversion, s'exprimait ainsi : « *La substitution du paiement des arrérages par trimestre n'est pas seulement conçue en faveur des propriétaires des nouvelles rentes 3 0/0 ; elle répond également aux besoins du service du Trésor, auquel il ne saurait convenir d'accumuler sur une même échéance une trop forte somme d'arrérages.* » Cette considération s'applique à la mesure que nous avons l'honneur de vous proposer et la justifie.

Avant la conversion, notre dette comprenait, déduction faite des rentes appartenant à la Caisse d'amortissement, les chiffres ronds :

Rentes 4 1/2 et 4 0/0,	176,500,000
Rentes 3 0/0,	140,200,000
	316,700,000

Les rentes 4 1/2 et 4 0/0 échéant les 21 mars et 21 septembre, et les rentes 3 0/0 échéant les 21 juin et 21 décembre, le paiement de la dette s'effectuait en quatre termes, qui n'étaient pas notablement inégaux, et se trouvaient régulièrement espacés de trois en trois mois, savoir :

Au 21 mars, à 1/2 et à 0/0,	87,250,000
Au 21 juin, 3 0/0,	70,100,000
Au 21 septembre, à 1/2 et à 0/0,	87,250,000
Au 21 décembre, 3 0/0,	70,100,000

Aujourd'hui, par l'effet de la conversion, la composition de notre dette s'est modifiée. En voici l'état :

Rentes à 1/2 et à 0/0 non converties,	40,600,000
Ancien 3 0/0,	140,200,000
Nouveau 3 0/0, y compris celui qui provient de la conversion des obligations trentenaires,	115,500,000
Total,	356,300,000

Les anciennes échéances des rentes à 1/2 et à 0/0 et de l'ancien 3 0/0 n'étant pas changées, et le nouveau 3 0/0 étant payable par trimestre, aux 1er janvier, 1er avril, 1er octobre et 1er décembre, le Trésor doit acquitter :

Aux 21 décembre et 1er janvier,	
1 semestre de l'ancien 3 0/0	
1 trimestre du nouveau 3 0/0	106,475,000
Aux 21 mars et 1er avril,	
1 semestre des à 1/2 et à 0/0	
1 trimestre du nouveau 3 0/0	56,675,000
Aux 24 juin et 1er juillet,	
1 semestre de l'ancien 3 0/0	
1 trimestre du nouveau 3 0/0	106,475,000
Aux 21 septembre et 1er octobre,	
1 semestre des à 1/2 et à 0/0	
1 trimestre du nouveau 3 0/0	56,675,000
Total,	326,300,000

Le service de la dette s'effectue donc en quatre termes beaucoup plus inégaux qu'auparavant, et la disposition proposée rétablira l'ancienne proportion. — Les rentes 3 0/0 de toute origine, payables par quart, de trois en trois mois, s'élèveront alors à 285,700,000 exigeant pour le service de chaque trimestre une somme de 71,425,000, à laquelle viendra s'ajouter, deux fois par an, le semestre des rentes à 1/2 et à 0/0 non encore converties, qui n'est plus que de 20,300,000 francs. Les arrérages de la dette se trouveront ainsi convenablement répartis en quatre termes à peu près égaux, et le service du Trésor en sera plus facile.

La mesure que nous avons l'honneur de vous proposer, avantageuse pour les rentiers, l'est donc aussi pour l'Etat. Elle sera un nouveau pas de fait vers l'unification complète de notre dette. Nous sommes convaincus qu'elle obtiendra votre approbation, et nous vous proposons, Messieurs, de la placer dans le titre IV du projet de loi de finances dont elle deviendra l'article 62. Les deux derniers articles prendront les nos 63 et 64.

Signé à la minute :

Le président de section, rapporteur,

AD. VUITRY.

ARTICLE ADDITIONNEL

A insérer dans le projet de loi de finances portant fixation du budget de 1863.

A partir du 1er octobre 1862, les rentes 3 0/0 d'une origine antérieure à la loi du 12 février 1862 seront payables par quart, de trois mois en trois mois, aux époques des 1er janvier, 1er avril, 1er juillet et 1er octobre de chaque année.

En conséquence, le semestre desdites rentes échéant au 21 décembre prochain sera payé, moitié au 1er octobre 1862, et moitié au 1er janvier 1863.

Cet article additionnel a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat, dans sa séance du 21 mai 1862.

Le ministre président du conseil d'Etat,

Signé : J. BAROCHE.

PROJET DE LOI

SUR LES SOCIÉTÉS A RESPONSABILITÉ LIMITÉE.

Art. 1er. — Il peut être formé, sans l'approbation et l'autorisation exigées pour les sociétés anonymes par l'article 37 du Code de commerce, des sociétés dans lesquelles aucun des associés n'est tenu au delà de sa mise.

Ces sociétés prennent le titre de : *Sociétés à responsabilité limitée.*

Elles sont soumises aux dispositions des articles 29, 30, 32, 33, 34, 36 et 40 du Code de commerce.

Art. 2. — Dans tous les actes, factures, enseignes, annonces, publications et autres documents émanés des sociétés à responsabilité limitée, la dénomination sociale doit toujours être précédée ou suivie immédiatement de ces mots écrits en toutes lettres : *Société à responsabilité limitée.*

Toute contravention à la présente disposition est punie d'une amende de 50 à 1,000 francs.

Art. 3. — Le nombre des associés dans les sociétés à responsabilité limitée ne peut être au-dessous de dix.

Le capital ne peut être inférieur à 200,000 francs. Il ne peut excéder 10 millions.

Est nulle toute stipulation ayant pour effet de diminuer le capital social au-dessous de 200,000 francs ou de l'augmenter au-dessus de 10 millions, soit par des modifications apportées aux statuts, soit par des émissions de nouvelles séries d'actions.

Art. 4. — Les sociétés à responsabilité limitée ne peuvent diviser leur capital en actions ou coupons d'actions de moins de 100 francs, lorsque ce capital n'excède pas 200,000 francs, et de moins de 500 francs lorsqu'il est supérieur.

Elles ne peuvent être définitivement constituées qu'après la souscription de la totalité du capital social ; et le versement du quart au moins du capital qui consiste en numéraire.

Cette souscription et ces versements sont constatés par une déclaration des fondateurs, faite par acte notarié.

A cette déclaration sont annexés la liste des souscripteurs, l'état des versements faits par eux et l'acte de société.

Art. 5. — Les actions des sociétés à responsabilité limitée sont nominatives jusqu'à leur entière libération.

Les souscripteurs d'actions sont, nonobstant toute stipulation contraire, responsables du montant total des actions par eux souscrites.

Les actions ou coupons d'actions ne sont négociables qu'après le versement des deux cinquièmes.

Art. 6. — Lorsqu'un associé fait, dans une société à responsabilité limitée, un apport qui ne consiste pas en numéraire, ou stipule à son profit des avantages particuliers, l'assemblée générale des actionnaires fait apprécier la valeur de l'apport ou la cause des avantages stipulés.

La société n'est définitivement constituée qu'après approbation dans une réunion ultérieure de l'assemblée générale.

Les associés qui ont fait l'apport ou stipulé des avantages soumis à l'appréciation et à l'approbation de l'assemblée générale, n'ont pas voix délibérative.

Art. 7. — La société à responsabilité limitée est administrée par des mandataires à temps, révocables, associés, salariés ou gratuits.

Les administrateurs doivent être propriétaires, par parts égales, d'un dixième au moins du capital social.

Les actions formant ce dixième sont affectées à la garantie de la gestion des administrateurs.

Elles sont nominatives, inaliénables, frappées d'un timbre indiquant l'inaliénabilité et déposées dans la caisse sociale.

Art. 8. — Les administrateurs sont nommés par une assemblée générale convoquée à la diligence des fondateurs, postérieurement à l'acte qui constate la souscription du capital social et le versement du quart du capital qui consiste en numéraire.

La même assemblée nomme, pour la première année, les commissaires dont il est question dans l'article 21.

Art. 9. — Un extrait de l'acte de société, de l'acte constatant la souscription du capital et le versement du quart, et des délibérations prises par l'assemblée générale dans les cas prévus par les articles 6 et 8, sera déposé, transcrit, publié et affiché suivant le mode et dans le délai prescrits par l'article 42 du Code de commerce.

Ce délai ne court que du jour de la nomination des administrateurs par la première assemblée générale, ou, dans le cas prévu par l'article 6, du jour de la délibération de l'assemblée générale qui a vérifié la valeur de l'apport ou la cause des avantages stipulés au profit de l'un des associés.

Art. 10. — L'extrait doit contenir :

Les noms, prénoms, qualités et demeures des administrateurs, ceux de tous les souscripteurs d'actions et le nombre d'actions souscrites par chacun ;

La désignation de la société ;

La mention qu'elle est à *responsabilité limitée* ;

Il doit énoncer, en outre, le montant du capital social, tant en numéraire qu'en autres objets ;

La somme des versements opérés ;

La quotité à prélever sur les bénéfices pour composer le fonds de réserve ,

L'époque où la société doit commencer et celle où elle doit finir.

L'extrait est signé par les notaires qui ont reçu l'acte de société et l'acte constatant les souscriptions du capital social et le versement du quart.

Art. 11. — Est nulle et de nul effet, à l'égard des intéressés, toute société à responsabilité limitée, constituée contrairement aux dispositions des articles 3, 4, 5, 6, 7 et 8.

Cette nullité ne peut être opposée aux tiers par les associés.

Art. 12. — Lorsque la société est annulée aux termes de l'article précédent, les administrateurs sont responsables solidairement et par corps envers les tiers de la totalité des dettes sociales, sans préjudice des droits des actionnaires.

La même responsabilité solidaire peut être prononcée contre ceux des associés dont les apports ou les avantages n'auraient pas été vérifiés et approuvés conformément à l'article 6.

Art. 13. — Tous actes et délibérations ayant pour objet la modification des statuts, la continuation de la société au delà du terme fixé pour sa durée, la dissolution avant ce terme et le mode de liquidation, sont soumis aux formalités prescrites par les articles 9 et 10, sous les peines établies dans les articles 11 et 12.

Art. 14. — Les administrateurs ne peuvent être nommés pour plus de six ans.

Ils sont toujours rééligibles, sauf stipulation contraire.

Art. 15. — Les assemblées générales doivent être composées d'un nombre d'actionnaires représentant la moitié du capital social, lorsqu'elles délibèrent :

Sur l'objet indiqué dans l'article 6 :

Sur la nomination des premiers administrateurs dans le cas prévu par l'article 8 ;

Sur les modifications aux statuts ;

Sur des propositions de continuation de la société au delà du terme fixé pour sa durée, ou de dissolution avant ce terme, et sur le mode de liquidation.

Lorsque l'assemblée délibère sur l'objet indiqué dans l'article 6, le capital social, dont la moitié doit être représentée, se compose seulement des apports non soumis à la vérification.

Un nombre d'actionnaires représentant le quart du capital social suffit pour la validité des délibérations des assemblées générales qui sont convoquées pour procéder à la vérification et à l'approbation des comptes, ou pour délibérer sur les opérations sociales et sur les mesures nécessaires à la marche de la société.

Si, dans le cas prévu par le paragraphe précédent, l'assemblée ne réunit pas le nombre d'actionnaires qui y est indiqué, une nouvelle assemblée générale est convoquée, et elle délibère valablement, quel que soit le nombre des actionnaires présents.

Art. 16. — Dans toutes les assemblées générales les délibérations sont prises à la majorité des voix.

Les statuts déterminent le nombre d'actions nécessaire pour être admis dans l'assemblée et le nombre de voix appartenant à chaque actionnaire, eu égard au nombre d'actions dont il est porteur.

La feuille de présence contient les noms et domicile des actionnaires et le nombre d'actions dont chacun d'eux est porteur.

Art. 17. — Il est tenu au moins une assemblée générale chaque année.

Art. 18. — Toute société à responsabilité limitée doit adresser, au moins une fois par an, le bilan de sa situation active et passive.

Ce bilan est présenté à l'assemblée générale.

Art. 19. — Il est fait annuellement, sur les bénéfices nets, un prélèvement d'un dixième au moins, affecté à la formation d'un fonds de réserve.

Ce prélèvement cesse d'être obligatoire lorsque le fonds de réserve a atteint le quart du capital social.

Art. 20. — En cas de perte des trois quarts du capital social, dûment constatée, la dissolution de la société doit être prononcée par l'assemblée générale ou par les tribunaux.

Les administrateurs sont tenus de la provoquer ; tout intéressé peut en faire la demande.

Il en est de même lorsque six mois se sont écoulés depuis l'époque où le nombre des associés a été réduit à moins de dix.

Art. 21. — L'assemblée générale annuelle désigne un ou plusieurs commissaires chargés de faire un rapport à l'assemblée générale suivante sur le bilan [illegible] l'article 18 et sur les comptes des administ[illegible]

En cas d'empêchement ou de refus d'un ou de plusieurs des commissaires nommés par l'assemblée générale, ils sont remplacés par ordonnance du président du tribunal de commerce du siége de la société, à la requête de tout intéressé, les administrateurs dument appelés.

La délibération contenant approbation du bilan et des comptes est nulle si elle n'a été précédée du rapport des commissaires.

Dans la quinzaine de la date de la réunion de l'assemblée qui a approuvé le bilan, il est publié au *Moniteur* et dans l'un des journaux désignés par la publication des actes de société, dans l'arrondissement ou la société a son siége principal. Il est, en outre, affiché, pendant l'exercice suivant, d'une manière apparente, au siége social.

Tout actionnaire a le droit de se faire remettre un exemplaire ou de se faire délivrer une copie du bilan et du rapport des commissaires.

Art. 22. — Les commissaires ont droit, toutes les fois qu'ils le jugent convenable dans l'intérêt social, de prendre communication des livres, d'examiner les opérations de la société et de convoquer l'assemblée générale.

Art. 23. — L'étendue et les effets de la responsabilité des commissaires envers la société sont déterminés d'après les règles générales du mandat.

Art. 24. — Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect dans une opération quelconque faite avec la société ou pour son compte.

Art. 25. — Les administrateurs qui distribuent ou laissent distribuer, sans opposition, des dividendes qui ne sont pas réellement acquis, sont tenus solidairement d'en établir le montant dans la caisse de la société, sans préjudice de plus amples dommages-intérêts, s'il y a lieu, envers les tiers ou les associés.

Art. 26. — Les administrateurs sont responsables, conformément aux règles du droit commun, soit envers la société, soit envers les tiers, de tous dommages-intérêts résultant des infractions aux dispositions de la présente loi et des fautes par eux commises dans leur gestion.

Art. 27. — L'émission d'actions ou de coupons d'actions d'une société contrairement aux dispositions des articles 3 et 4 de la présente loi est punie d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 500 francs à 10,000 francs, ou de l'une de ces peines seulement.

La négociation d'actions ou coupons d'actions, dont la valeur ou la forme serait contraire aux dispositions des articles 4 et 5 de la présente loi ou pour lesquels le versement des deux cinquièmes n'aurait pas été fait conformément à l'article 5, est punie d'une amende de 500 francs à 10,000 francs.

Sont punies de la même peine toute participation à ces négociations et toute publication de la valeur desdites actions.

Art. 28. — Sont punis des peines portées par l'article 405 du Code pénal, sans préjudice de l'application de cet article à tous les faits constitutifs du délit d'escroquerie :

1° Ceux qui, par simulation de souscriptions ou de versements ou par la publication faite de mauvaise foi de souscriptions ou de versements qui n'existent pas ou de tous autres faits faux, ont obtenu ou tenté d'obtenir des souscriptions ou des versements ;

2° Ceux qui, pour provoquer des souscriptions ou des versements, ont, de mauvaise foi, publié les noms des personnes désignées contrairement à la vérité, comme étant ou devant être attachées à la société à un titre quelconque ;

3° Les administrateurs qui, au moyen d'inventaires frauduleux, ont opéré entre les actionnaires la répartition de dividendes non réellement acquis à la société.

L'article 463 est applicable aux faits prévus par le présent article.

Art. 29.— Des associés, représentant le vingtième du capital social, peuvent, dans un intérêt commun, charger, à leurs frais, un ou plusieurs mandataires, d'intenter une action contre les administrateurs, à raison de leur gestion, sans préjudice de l'action que chaque associé peut intenter individuellement en son nom personnel.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat, dans ses séances des 30 avril, 8 et 14 mai 1862.

Le ministre, président du conseil d'Etat,

Signé : J. BAROCHE.

Le conseiller d'Etat,
secrétaire général du conseil d'Etat.

Signé : F. BOILAY.

COMPAGNIE
DES
CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

Assemblée générale des actionnaires du 17 mai 1862.

RAPPORT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

I. — SITUATION DES TRAVAUX. — MATÉRIEL.

Messieurs,

Depuis votre dernière réunion en assemblée générale, nous avons poursuivi l'exécution des travaux sur les quatre sections qui restaient à construire.

Celle du Grand-Lemps à Chabons et celle de Bourgoin à Saint-André-du-Gaz, ensemble d'une étendue de 27 kilomètres, ont été complétement achevées et livrées à l'exploitation avant la fin de l'année 1861. La troisième section, de Saint-André-du-Gaz à Virieu, d'une étendue de 8 kilomètres, peut être considérée comme terminée. Enfin, il ne reste plus qu'une partie des terrassements à achever dans la quatrième section de Chabons à Virieu.

Cette section était celle qui présentait entre Bourgoin et Rives les travaux les plus importants; on avait même cru pendant longtemps qu'il serait indispensable d'y construire deux tunnels; mais l'ingénieur en chef de la Compagnie, grâce à des études minutieuses, est parvenu à les supprimer, ce qui lui a permis de réduire les dépenses de construction et de hâter de plusieurs mois l'ouverture de ces deux sections qui doivent établir la communication directe entre Lyon et Grenoble. Nous vous avons déjà fait remarquer toute l'importance que cette communication avait pour notre trafic; nous reviendrons plus loin sur ce sujet en vous rendant compte des résultats de l'exploitation; nous nous bornons à dire ici que Grenoble et Lyon seront reliés directement vers le mois de juin, et que les travaux d'achèvement du réseau pourront être menés à bonne fin dans le cours de cet exercice.

Le traité de fusion de la Compagnie portant l'obligation d'établir deux voies sur tout le parcours de la ligne de Lyon à Grenoble, il était nécessaire d'achever les terrassements et la pose d'une seconde voie sur la section de Voiron à Rives qui avait été jusqu'ici exploitée sur une seule voie. Ce travail, commencé dans le courant du dernier exercice, sera terminé avant l'ouverture de la ligne directe et permettra d'établir dès le début une exploitation régulière.

L'ensemble des travaux restant à exécuter sur la ligne de Lyon à Grenoble, y compris cette seconde voie, entraînera, pendant l'exercice courant, une dépense de 3,784,000

D'un autre côté, les travaux complémentaires de la ligne de Saint-Rambert à Grenoble pendant le même exercice, exigeront une somme de 533,000

Ensemble, 4,317,000

Nous expliquerons plus loin comment nous pourrons faire face à cette dépense; mais nous sommes en mesure de vous dire qu'à dater de ce jour, vous devez considérer le compte des travaux de construction de tout le réseau comme arrêté définitivement, et que nous n'aurons plus à l'ouvrir de nouveau, si ce n'est dans le cas où le développements successifs du trafic nécessiteraient des améliorations dont les frais sont toujours largement rémunérés par des augmentations de recettes.

Nous avions arrêté l'année dernière le compte des dépenses relatives au matériel roulant, et nous sommes fondés à redire que rien n'est changé à nos prévisions. Les machines et les wagons dont nous disposons représentent des moyens de transport en proportion avec le parcours kilométrique de notre réseau. Une circulation plus active pourrait seule motiver de nouvelles acquisitions de matériel, et nous n'avons pas besoin de dire que, dans ce cas, les avantages à recueillir seraient comme toujours très-importants, pour une dépense relativement très minime.

Eu égard à cette situation, il ne reste plus en réalité qu'un inconnu dans les dépenses de premier établissement: c'est le solde qui peut résulter des litiges existant entre notre Compagnie et ses entrepreneurs. Nous sommes à cet égard dans la position où se trouvent toutes les Compagnies, qui, malgré leur bonne foi, leur prudence et leurs précautions, ne peuvent presque jamais se mettre à l'abri des exigences d'un certain nombre d'entrepreneurs. Nous ne prévoyons pas d'ailleurs que le règlement définitif de ces litiges puisse affecter sensiblement le chiffre de nos dépenses de premier établissement.

II. — SITUATION FINANCIÈRE.

Les dépenses de toute nature, soit pour la construction du réseau, soit pour le service du capital, s'élevaient au 31 décembre 1860 à la somme de 51,787,828 fr. 96 c., ainsi que cela résulte des comptes que vous avez reconnus et approuvés dans votre dernière assemblée générale.

Les dépenses de l'exercice 1861 se sont élevées, conformément aux prévisions de notre budget, à la somme totale de 8,104,232 83

Ces dépenses se répartissent de la manière suivante :

Frais d'administration, de timbre, etc.,	204,171 31
Service du capital,	1,701,206 25
Ligne de Saint-Rambert,	336,150 51
Ligne de Lyon,	5,738,109 45
Installation et mise en exploitation,	124,494 32
Ensemble,	8,104,232 83

Nous avons fait face à ces dépenses, partie au moyen des ressources existantes dans notre caisse et partie au moyen des émissions d'obligations que vous avez autorisées par vos délibérations antérieures, émissions sur lesquelles il a été réalisé 5,300,000 francs pendant les derniers exercices ; d'où il suit qu'il nous restait à émettre environ 2,700,000 francs, au 1er janvier 1862. Cette somme, ajoutée aux autres ressources disponibles de la Compagnie, formait au 1er janvier 1862 un total d'environ 3,350,000 fr.

Les dépenses de premier établissement à faire pendant l'exercice de 1862 pour l'achèvement du réseau, s'élevant, comme nous venons de le dire, à la somme de 4,317,000 fr., excéderaient d'environ 1 million les ressources disponibles au 1er janvier 1862.

D'un autre côté, le produit net de l'exploitation ne pouvant encore suffire au paiement des intérêts dus aux obligations et aux actions pendant la période de la construction, il y aurait à couvrir le déficit pouvant résulter de cette insuffisance, en même temps que celui de 1 million représentant le solde des frais de premier établissement.

Quel sera le chiffre du déficit pour le service du capital ? Ou, ce qui revient au même, quel sera le produit net de l'exploitation pendant l'exercice courant ? C'est ce qu'il serait impossible de prévoir aujourd'hui.

Nous avons pu supposer, l'année dernière, une augmentation de 10 0/0 dans les recettes, parce qu'il s'agissait d'une circulation bien connue, et, pour ainsi dire, régulière : aussi, l'événement est-il venu réaliser à peu près nos prévisions, malgré la stagnation commerciale qui s'est fait remarquer partout, et notamment dans le Lyonnais et le Dauphiné. Aujourd'hui, il s'agit d'une exploitation toute nouvelle, basée sur la circulation directe entre Lyon et Grenoble, d'une exploitation qui n'aura pas à lutter avec d'anciennes concurrences.

Toute prévision fondée sur l'exploitation précédente ne serait plus applicable à un état de choses tout différent. Il serait donc impossible, comme nous venons de le dire, de préciser le chiffre de nos recettes, et, par suite, de vous dire quelle sera la somme nécessaire pour assurer le service du capital ; en conséquence, nous ne pourrons vous demander l'autorisation d'émettre un emprunt déterminé ; toutefois, nous ne vous demanderons pas non plus de nous accorder un blanc seing à ce sujet : nous vous proposerons de donner satisfaction à tous les besoins, et de concilier tous les intérêts en nous permettant d'émettre, sous la réserve de l'approbation de M. le ministre des travaux publics, le nombre d'obligations nécessaires pour couvrir les insuffisances éventuelles de nos ressources. Il vous serait rendu compte, dans la prochaine assemblée générale, des mesures prises en vertu de cette autorisation.

III. — RAPPORTS AVEC LA COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Dans le rapport que nous vous avons présenté l'année dernière, nous vous avions énoncé que le retard dans l'exécution de nos travaux rendait nécessaire une prorogation de la date fixée pour la fusion des deux Compagnies, et que la commission arbitrale serait appelée à se prononcer à ce sujet.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a été, au contraire, d'avis que l'époque de la fusion était fixée irrévocablement par le traité du 27 juillet 1858. Ce désaccord a été soumis à la commission arbitrale, et cette commission a adopté l'interprétation soutenue par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. La sentence porte que l'année type ne sera pas, ainsi que nous l'avions entendu en signant le traité, la seconde année de notre exploitation complète, mais la première, c'est-à-dire l'année 1863.

Le membre de la commission arbitrale chargé par ses collègues de nous notifier la sentence, nous a déclaré que cette commission avait reconnu la parfaite bonne foi des deux Compagnies, et était restée convaincue qu'en signant le traité, elles l'avaient entendu comme elles l'expliquaient l'une et l'autre aujourd'hui.

La décision des arbitres étant souveraine, nous ne pouvons en appeler à un autre tribunal ; mais nous avons cru avoir le droit de présenter une réclamation à l'administration supérieure, en nous appuyant sur notre loyale interprétation du traité et sur l'équité du ministre dont la haute intervention a présidé à la fusion des deux Compagnies.

IV. — EXPLOITATION.

Les recettes brutes de toute nature se sont élevées pendant l'année 1861, à 3,336,233 fr. 52 c. ; les dépenses, en y comprenant l'impôt du dixième et les services extérieurs d'omnibus, de correspondances et de camionnage, ont été de 2,386,237 fr. 46 c. ; le produit net de l'exploitation, en 1861, est donc de 949,996 fr. 06.

En enlevant des recettes brutes l'impôt du dixième, les détaxes et les recettes provenant des services extérieurs, on obtient une somme de 3,060,915 fr. 05, au lieu de 2,744,825 fr. 87 c. (1) en 1860 ; l'augmentation est de 316,089 fr. 18 c., soit 11.05 0/0. Cette augmentation se répartit ainsi :

108,403 fr.	14 c.	soit 8.07 0/0 sur les voyageurs.
7,523	70	soit 5.09 0/0 sur les transports de la grande vitesse.
200,162	34	soit 14.57 0/0 sur la petite vitesse et les divers.
316,089 fr.	18 c.	

Les dépenses de l'exploitation, diminuées des dépenses des services extérieurs et, bien entendu, de l'impôt du dixième, que nous venons de retrancher des recettes, montent à 1,900,395 fr. 51 c. En 1860, elles s'élevaient à 1,740,327 fr. 01 c. (2) ; différence, 155,068 fr. 50 c.

La dépense augmente donc seulement de 8.08 0/0, alors que la recette augmente de 11.05 0/0.

Le rapport de la dépense à la recette, défalcation faite des dépenses des services extérieurs, dont une notable partie doit disparaître sous peu, par suite de l'achèvement du réseau, s'est élevé cette année à 62 0/0.

Ainsi que nous avons déjà eu l'honneur de vous le dire l'année précédente, nous avons la ferme conviction qu'une fois le réseau achevé, nous arriverons à diminuer d'une façon bien plus sensible la proportion des dépenses aux recettes.

Les documents de toute nature qui seront publiés à la suite du présent rapport vous prouveront que l'exploitation se fait aussi économiquement que possible. Ainsi la dépense pour le matériel et la traction, par kilomètre et par train, a été réduite cette année à 1 fr. 08 c., malgré les fortes rampes et les courbes nombreuses qui sont la conséquence du sol accidenté du Dauphiné. La même dépense s'est élevée à 1 fr. 03 c. sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, qui est assurément, à tous égards, dans de bien meilleures conditions. La dépense par kilomètre et par train, pour tous les services de l'exploitation réunis, s'est élevée à 2 fr. 88 c. en 1861 sur nos lignes, et à 2 fr. 64 c. sur le Paris-Lyon-Méditerranée. Quant au produit kilométrique de notre train moyen, il ne s'élève qu'à 4 fr. 61 c., et est beaucoup au-dessous de celui des grandes lignes, et on pourrait en conclure que le parcours kilométrique total de nos trains est trop considérable par rapport à la recette brute ; il serait cependant impossible de diminuer le nombre des trains avant la mise en exploitation de la ligne complète de Lyon à Grenoble, sans s'exposer à ne desservir que d'une façon tout à fait insuffisante les trois sections qui constituent actuellement votre réseau. En effet, il faut desservir par des trains distincts, et en nombre suffisant, pour développer le trafic, chacune des sections de Lyon à Saint-André-du-Gaz, de Saint-Rambert à Grenoble et du Grand-Lemps à Beaucroissant. Il est facile de comprendre, sans que nous insistions davantage sur ce point, combien cet état de choses sera amélioré par l'achèvement de la ligne de Lyon à Grenoble.

Si l'on défalque du total de nos recettes la somme de 87,781 fr. 77 c. afférente aux nouvelles sections du Grand-Lemps à Beaucroissant, et de Bourgoin à Saint-André-du-Gaz, on trouve pour la recette kilométrique des anciennes sections (seules exploitées en 1860) une somme de 22,525 francs, soit une augmentation de 8.65 0/0 sur la recette kilométrique de ces mêmes sections l'année précédente.

Le 30 juin 1861, les recettes de ces anciennes sections présentaient sur celles de 1860 une augmentation de 16 0/0. A partir de cette époque, les industries de Lyon et de l'Isère subissaient une crise qui a eu trop de retentissement pour qu'il soit utile de vous en entretenir ici. Nos recettes de toute nature, et plus particulièrement celles de la section de Bourgoin, vraie ligne de banlieue par rapport à Lyon, en ont ressenti de fâcheux contre-coups sans qu'il nous ait été possible d'en conjurer les effets. Mais cette situation anormale cessera bientôt selon toutes les probabilités, et nos recettes reprendront leur marche ascendante si malheureusement interrompue.

D'un autre côté, il y a lieu de remarquer que la crise alimentaire qui a valu à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée une si forte augmentation de recettes, n'a eu que des résultats défavorables pour nous. En effet, les récoltes de céréales du département de l'Isère, quoique faibles, ont cependant suffi à la consommation locale ; d'un autre côté, la récolte des vins a été bonne, et les arrivages des crus du Midi ont considérablement diminué pendant les derniers mois de l'année. En un mot, nous avons subi sans compensation aucune la crise alimentaire et la crise industrielle de 1861.

Dans nos précédents rapports, nous vous avons d'ailleurs toujours fait remarquer que l'établissement de la ligne directe pouvait seul donner à notre trafic son développement normal. Insister sur une proposition aussi évidente serait inutile ; indiquer la mesure du développement que nous pouvons espérer serait s'exposer à des mécomptes. Nous devons donc nous abstenir de vous exprimer ici nos espérances pour l'avenir ; il est nécessaire toutefois d'aller au-devant d'une préoccupation qui s'est présentée à l'esprit de quelques porteurs d'actions du Dauphiné ; on s'est demandé quelle influence aurait sur nos recettes, lors de la mise en exploitation de la ligne directe, le détournement par cette ligne du trafic entre Grenoble et Lyon ou les localités situées au nord de Lyon, trafic actuellement dirigé par Saint-Rambert. Sans entrer dans le détail des calculs et des documents statistiques qui nous permettent d'espérer une amélioration sensible dans notre situation financière, à partir de l'achèvement du réseau, qu'il nous suffise de faire remarquer que le trafic détourné de la section de Saint-Rambert parcourra désormais 92 kilomètres sur nos voies, de Lyon à Beaucroissant, au lieu des 51 qui séparent cette dernière localité de Saint-Rambert ; d'autre part, l'établissement de rapports directs avec la seconde ville de France est assurément une condition favorable au rapide développement de notre trafic.

Nous terminons ce rapport en vous rappelant qu'aux termes de l'article 19 de nos statuts, vous devez procéder, cette année, au renouvellement de trois membres du conseil d'administration. Les membres sortants, désignés par le sort sont : MM. E. Pereire, le duc de Valmy, Vassal. Aux termes du même article, les membres du conseil d'administration peuvent être réélus.

Les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité.

RÉSOLUTIONS.

I.

Conformément aux conclusions de la commission de vérification des comptes, l'assemblée générale approuve les comptes présentés par le conseil d'administration pour l'exercice 1861.

II.

L'assemblée générale donne pouvoir au conseil d'administration d'émettre, avec l'autorisation de M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le nombre d'obligations nécessaires pour solder les comptes des exercices 1862 et 1863.

III.

L'assemblée générale nomme une commission pour la vérification des comptes de l'exercice 1862. Cette commission est composée de :

MM. Brisac,
Grieninger,
Vicomte de Monti.

IV.

Sont réélus administrateurs :

MM. Emile Pereire,
Vassal,
Duc de Valmy.

Par une dernière résolution, l'assemblée générale a invité le conseil d'administration à insister auprès de l'administration supérieure pour atteindre le but de ses légitimes réclamations.

(1) Le chiffre énoncé dans le rapport de l'exercice 1860 est de 2,751,523 fr. 87 c. ; mais il y a lieu d'en retrancher 6,698 fr. de détaxe, ce qui le ramène à 2,744,825 89 c.

(2) Chiffre indiqué dans le rapport de l'exercice 1860, diminué des dépenses des services extérieurs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans l'assemblée générale des actionnaires du 28 avril 1862.

Présidence de M. Emile PEREIRE.

Messieurs,

Nous avons à soumettre à votre assemblée générale ordinaire le compte rendu de nos opérations spéciales pendant l'exercice 1861, et à vous faire connaître la balance des profits et pertes et le bilan de ces opérations.

Mais, en dehors des résultats particuliers à cette partie de notre ancienne exploitation, nous avons à vous rendre compte d'un fait nouveau qui intéresse au plus haut degré l'avenir de notre entreprise transatlantique.

Nous voulons parler, Messieurs, de la convention signée entre M. le ministre des finances et nous, le 17 février dernier, pour l'exploitation immédiate d'un service postal mensuel entre Saint-Nazaire et le Mexique, convention faisant suite à celle du 24 avril 1861, et venant y ajouter un corollaire aussi heureux qu'imprévu.

La convention du 24 avril 1861 traçait le plan général des grands services transatlantiques qui ont été concédés à notre Compagnie; elle précisait les conditions de leur établissement, et, en raison du temps réclamé pour la construction des seize paquebots à vapeur nécessaires, elle fixait au mois de juillet 1863 la date de la mise en marche et de l'ouverture des lignes.

L'expédition militaire dirigée sur le Mexique est venue accélérer pour nous l'époque d'activité qui avait été prévue.

Afin de satisfaire aux besoins de communications nouvelles qu'entraînait cette expédition, l'établissement immédiat d'un service postal mensuel entre la France et le Mexique nous a été demandé.

Nous n'étions nullement prêts, Messieurs, à répondre à cette demande inattendue; la construction de chacun de nos grands steamers de 850 chevaux, destinés à la ligne des Antilles, réclame de vingt à vingt-quatre mois et, depuis cinq mois seulement, les premiers bateaux étaient sur le chantier.

Il fallait adopter des résolutions toutes spéciales, rechercher en Angleterre quatre bateaux puissants, propres à la grande navigation de l'Atlantique, et dont l'achat exigeait un capital important; il fallait brusquement combiner, organiser et mettre en marche un service considérable dont les éléments spéciaux n'avaient pu être ni préparés ni réunis.

Malgré les difficultés sérieuses qu'offrait cette entreprise, nous l'avons abordée résolûment; et, grâce aux bases de convention équitables qui ont été arrêtées par le gouvernement, et à l'appropriation légale qui a été faite par l'administration des finances des nécessités d'une semblable improvisation, grâce aux efforts déployés dans l'exécution du programme convenu, l'œuvre a pu s'accomplir, et, en moins de soixante jours, une grande ligne de navigation à vapeur réunissant les deux hémisphères et rattachant à la mère patrie notre armée expéditionnaire, a été régulièrement organisée.

Les dispositions principales de la convention conclue entre M. le ministre des finances et nous, le 17 février dernier, sont les suivantes :

Notre Compagnie s'est engagée à exécuter, dès le mois d'avril, un service postal mensuel de Saint-Nazaire à la Vera-Cruz, avec escale à la Martinique et Santiago de Cuba ou Cienfuegos, ce qui exige un parcours annuel de 15,[illegible] lieues marines.

Elle s'est engagée à mettre en ligne deux bâtiments à vapeur de 400 à 500 chevaux, et deux bâtiments de 300 chevaux, donnant une vitesse moyenne en service de 9 nœuds à l'heure.

De son côté, l'État s'est engagé à payer à la Compagnie une subvention de 316,000 francs par voyage d'aller et de retour, soit pour douze voyages annuels 3,792,000 fr., et à lui faire une avance de 1,000,000 francs, comme à-compte sur la somme de 15,000,000 francs stipulée en l'article 3 de la convention du 24 avril 1861.

Telles sont, Messieurs, indépendamment de la fixation équitable des prix pour le transport des troupes et du matériel des administrations de la guerre et de la marine, les conditions fondamentales de notre nouvelle convention.

Ces conditions sont libérales et rémunératrices, et, en nous demandant la mise à exécution d'une somme [illegible], en réclamant de nous de grands efforts [illegible] gouvernement de l'Empereur n'a pas [illegible] accorder un concours effectif et toutes les compensations que la circonstance réclamait.

Des circonstances heureuses nous ont permis d'acquérir immédiatement deux bateaux de 500 chevaux qui venaient d'être lancés dans les chantiers de deux constructeurs renommés de la Clyde, et deux bâtiments de 300 chevaux sortis des ateliers de MM. Laird, de Liverpool, et déjà connus par des traversées de long cours d'une célérité remarquable.

Les steamers neufs de 500 chevaux, la *Louisiane* et la *Floride*, ont tous deux 85 mètres de long. Ils renferment des aménagements pour 100 passagers de 1re classe, et 60 de 2e classe; ils résument tous les progrès nouveaux de la construction navale, et les perfectionnements introduits dernièrement dans l'aération des salons et des cabines sont appliqués à leur bord. Leurs essais dans la Clyde avaient donné 12 nœuds 1/2 de vitesse. Ils sont arrivés de Greenock à Saint-Nazaire en cinquante-deux et cinquante-huit heures, ce qui donne en service une moyenne de 11 nœuds.

Quant à la *Vera-Cruz* et au *Tampico*, de 300 chevaux, ils mesurent chacun 83 mètres de tête en tête; ils ont donné 10 nœuds 1/2 aux essais dans la Mersey, à la vapeur seule; avec le secours de la voile, ils atteignent aisément 11 et 12 nœuds.

Pendant que nos ingénieurs se hâtaient de compléter en Angleterre l'armement et les installations de ces quatre bateaux, notre administration centrale s'occupait de toutes les questions relatives à l'organisation de la ligne en France et à l'étranger : de la constitution des agences, des approvisionnements de charbons à la Martinique, à Santiago de Cuba et à la Vera-Cruz, de l'envoi sur tout le parcours d'instructions détaillées et d'inspecteurs chargés de les commenter, du recrutement du personnel des états-majors et des équipages, enfin de l'organisation du trafic commercial; il a été pourvu à toutes ces nécessités diverses et pressantes de la manière la plus satisfaisante.

Malgré la brièveté du temps donné à nos préparatifs, le 14 avril, jour qui nous avait été fixé par l'administration des postes, notre premier paquebot, la *Louisiane*, levait l'ancre pour les Antilles et le Mexique, emportant passagers et marchandises, et réalisant cette communication transatlantique française que notre commerce métropolitain et nos colonies avaient depuis si longtemps appelée de tous leurs vœux.

L'importance qui s'attache à l'ouverture d'une nouvelle communication à vapeur, les avantages pour notre pays de ce rattachement direct de l'Amérique centrale à l'un de ses ports, n'ont échappé à personne, et la ville de Nantes, aussi bien que celle de Saint-Nazaire, ont voulu célébrer l'inauguration de notre ligne comme un heureux événement public.

Votre président et votre Conseil d'administration ont été de la part de ces deux villes l'objet d'une démonstration spontanée, d'un accueil aussi cordial que splendide dont ils ont été profondément touchés.

Le départ accompli par la *Louisiane*, le 14 avril, se reproduira, le 14 de chaque mois, par l'un des bateaux de la ligne. Désormais, deux correspondances mensuelles, au lieu d'une, pourront être échangées entre le Mexique et la France. Les Antilles communiqueront avec la mère patrie trois fois par mois au lieu de deux; en outre, un service annexe, que nous nous occupons d'organiser, rattachera bientôt au port d'escale de Fort-de-France nos colonies de la Guadeloupe, de Cayenne et la grande île de la Trinidad.

En attendant l'établissement de nos services définitifs par steamers à roues de 850 chevaux, et en dehors de l'intérêt de notre expédition militaire, le service provisoire sur les Antilles, Cuba, le Mexique, et le service annexe sur la Trinidad et la Guyane, abrégeront, pour ces diverses destinations, la durée des traversées, et donneront satisfaction à des intérêts commerciaux importants.

L'arrivée à la Vera-Cruz, point extrême de l'itinéraire, doit s'accomplir d'après notre cahier des charges en vingt-cinq ou vingt-six jours; dans la pratique, et grâce à la rapidité de nos grands bateaux, elle s'accomplira le plus souvent en vingt-quatre jours.

En cela surtout notre ligne directe constitue une grande amélioration pour les passagers mexicains. Effectuant leur trajet sans transbordement, ils ont de plus la faculté de charger sur le steamer qui les transporte la marchandise dont ils doivent surveiller la vente à leur retour. Les bateaux du Royal Mail ne permettent que des tons d'échantillons seulement; nos steamers emmènent, et de la marchandise et [illegible] des [illegible] toutes particulières, [illegible] à notre commerce spécial.

Or, l'examen des statistiques [illegible] l'importance de ce commerce et de [illegible] s'attacher à notre administration tendant à le seconder et à le développer.

Dès, en 1856, la France importait pour 24 561,000 fr. de produits divers au Mexique, et y prenait le second rang dans l'ordre des importations générales.

Le tiers de l'exportation totale du Mexique en produits divers, comme tabac, cochenille, vanille, etc., était également dirigé sur la France. Par contre, l'exportation des métaux précieux, qui, pour le seul port de la Vera-Cruz, monte à 40,000,000 francs par an en moyenne, dépourvue de toute autre voie jusqu'ici, s'exécutait tout entière par les steamers de la Compagnie anglaise.

Aujourd'hui nos bateaux français prendront une part dans ces riches transports, et notre commerce pourra, en vertu de notre tarif et au moyen d'un fret total de 1 et 1/8 0/0, recevoir directement de la Vera-Cruz à Paris la contre-valeur de ses échanges en matières précieuses, livrables sans frais au siége de notre Société.

Nous bornons ici, Messieurs, cet aperçu rapide des conditions nouvelles et favorables qui résultent pour le commerce européen de l'établissement de la ligne française des Antilles et du Mexique.

Nous sommes heureux de pouvoir ajouter que les grands intérêts qui s'attachent à la prompte ouverture de la ligne du Havre à New-York n'ont pas cessé, dans le même intervalle, de nous préoccuper, et qu'un an avant notre date obligatoire, cette ligne sera inaugurée et mensuellement desservie par deux bateaux de 850 chevaux.

Poussés avec une activité incessante, nos premiers bateaux de Greenock seront lancés vers le mois de novembre ou décembre prochain, et, après avoir reçu leur armement et leurs machines, ils seront à même, au printemps de 1863, de commencer leur carrière et d'ouvrir les communications à vapeur françaises avec l'Amérique du Nord.

Les travaux qui s'exécutent en France pour la construction de cinq machines et de cinq coques en fer, applicables à la ligne des Antilles et d'Aspinwall, ont reçu également toute l'impulsion désirable. Les machines exécutées au Creuzot doivent être livrées à des époques successives, et qui correspondent aux dates imposées par notre cahier des charges. Malgré de grandes difficultés éprouvées au début, le chantier des coques en fer, organisé à Saint-Nazaire par MM. Scott et Ce sur un terrain domanial, est à la veille de se compléter; et, grâce aux puissants moyens d'action déjà réunis par ces constructeurs, tout nous assure que les termes inscrits dans notre marché pour la livraison des coques seront scrupuleusement observés.

Le travail de création de notre matériel, l'organisation générale de nos services, se poursuivent donc, Messieurs, avec ensemble et avec vigueur.

Secondés par la circonstance imprévue qui a motivé l'établissement de la ligne du Mexique, nous trouvons, même dans cette exploitation anticipée, un moyen de former notre personnel et d'acquérir une pratique et une expérience spéciales des plus précieuses, avant l'époque où toutes nos lignes devront être mises en marche et où notre réseau devra s'étendre sur presque toute la surface de l'océan Atlantique.

Toutefois, si cette expérimentation préalable est un gage de plus pour la réussite de notre exploitation définitive, nous comptons, Messieurs, que le succès particulier de la ligne des Antilles et du Mexique donnera des résultats importants, et que nous pourrons, dans notre prochaine réunion ordinaire, le constater devant vous.

Nous allons maintenant vous rendre compte de l'exercice écoulé, en ce qui concerne les opérations spéciales d'armement, frets, transports d'émigrants, pêche de la morue, etc., qui formaient une des branches de l'ancienne Compagnie maritime, et auxquelles nous continuons à donner tous nos soins.

Ces opérations spéciales se résument, au 31 décembre 1861, en un produit de 1,448,000 francs, dont nous avons déduit un amortissement de 846,000 francs en diminution de la valeur des navires et des établissements, ce qui réduit le solde en bénéfice net et final à 602,039 f. 10.

Au moyen du prélèvement régulier que nous faisons annuellement d'un amortissement considérable, notre matériel à voiles et à vapeur, composé de cinquante-cinq navires jaugeant 25,000 tonneaux, ne représente plus dans nos écritures qu'une somme de 8,645,015 fr. 13 c., au lieu de celle de 12,899,455 francs qui y figurait pour son premier établissement. Par le simple jeu de cet amortissement annuel, cette somme de 8,645,915 fr. 13 c. s'éteindra graduellement, et sera dans quelques années rentrée en caisse.

C'est au moyen de ce matériel flottant, réduit à 8,645,000 francs, et d'un fonds de roulement correspondant, que le bénéfice net de 602,030 francs, en dehors de l'amortissement, a été obtenu. Ce bénéfice a été porté à un compte de réserve et viendra s'ajouter aux 604,593 fr. 64 c. résultant du solde de l'exercice 1860; notre réserve totale sera ainsi de 1,206,632 fr. 80 c.

Nous trouverons, Messieurs, dans cette réserve et dans les produits probables durant les exercices suivants de nos opérations spéciales, qui n'ont jamais cessé d'être fructueuses, des ressources plus que suffisantes, nous

Google

...rons, pour couvrir toutes les éventualités de la li... saison des affaires des mers du Sud.

Bâtons-nous de dire que cette liquidation considérable ...ficile est déjà opérée aux trois quarts, et que, si le ... à réaliser exige encore quelques efforts et nous im... un certain délai, nous pouvons cependant appré... avec tranquillité aujourd'hui l'issue définitive de nos ...rations.

Nous ne pouvons terminer ce rapport, Messieurs, sans ...ter à votre connaissance un fait important que l'état ...cé de nos études et de nos marchés nous permet de ...sidérer comme assuré et définitif.

A l'époque où le programme de nos services se discuta ...tre l'administration supérieure et nous, il fut admis ...e somme de 57,200,000 francs serait nécessaire à ...construction de seize paquebots, développant ensemble ...55 chevaux, à la création des ateliers et établisse... divers, aux frais généraux et de premier établis... et au paiement des intérêts pendant la période de ...struction.

Par suite des marchés avantageux passés avec nos constructeurs et de nos combinaisons économiques adop... pour notre organisation d'établissements et d'ateliers, la somme de 57,200,000 francs qui avait été prévue ne sera pas dépensée.

L'économie que nous croyons pouvoir faire sur cette ...mme sera de 6,000,000 francs environ. Eu égard à une première évaluation officielle faite en 1855 et relative aux mêmes frais d'établissement, l'économie est de 10,000,000 francs, comme nous vous le disions dans notre dernier rapport ; mais, relativement aux fonds que nous avons réunis avec destination spéciale, cette économie sera effectivement de 6,000,000 francs. Les deux bateaux de 500 chevaux, *la Louisiane* et *la Floride*, que nous avons achetés en dehors des prévisions du programme de 1851, et pour le paiement desquels il eût fallu appeler un capital nouveau, se trouveront donc payés sur ...fonds de 57,200,000 francs.

A la fin de 1864, au moment où le compte général relatif à la création de nos lignes sera arrêté, nous aurons ...tant paquebots de 11,650 chevaux ensemble, achetés ...moyen de ce fonds primitif, au lieu de seize paquebots qui ne devaient réunir qu'une force de 9,085 chevaux seulement.

En présence de pareils résultats acquis et des perspectives que nous ouvre soit l'exploitation de la ligne prochaine du Mexique, soit celle des lignes définitives, l'avenir de notre Société, Messieurs, nous paraît complétement assuré, et nous croyons pouvoir dire que la confiance de ceux qui sont restés attachés à sa fortune est à la veille d'être récompensée.

Résolution de l'assemblée.

L'unanimité l'assemblée approuve les comptes de l'exercice 1861, tels qu'ils sont présentés par le Conseil.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

dans l'assemblée générale ordinaire des actionnaires du 15 mai 1862.

Présidence de M. de Osma.

Messieurs,

Nous venons vous rendre compte de nos opérations pendant l'exercice 1861.

Les résultats que nous allons faire passer sous vos yeux ...nt satisfaisants, non-seulement au point de vue financier, puisqu'ils nous permettent de vous proposer la distribution d'un dividende de 10 0/0 sur le capital versé, ...ais encore au point de vue industriel, puisqu'ils prouvent la position prospère des affaires qui forment la principale base de notre Société.

MINES DE HOUILLE.

Nous vous disions l'année dernière qu'une pensée ...semble avait présidé au choix de nos affaires : fondateurs et premiers concessionnaires du chemin du Nord de l'Espagne, concessionnaires en outre de l'éclairage au gaz de la ville de Madrid, nous avions dû ...ger à assurer à ces deux grandes exploitations le combustible nécessaire à leur service et à les affranchir de l'obligation de s'approvisionner de houille étrangère dont le prix, grevé d'un transport élevé, aurait surchargé ces services de frais exorbitants.

A cet effet nous nous sommes rendus acquéreurs de deux grands bassins houillers.

De ces deux bassins, celui de Barruelo est seul pour le moment en exploitation; des travaux préparatoires se poursuivent à Valderrueda, et nous attendons pour tirer parti de cette mine le moment où nous pourrons la relier au chemin de fer de Léon actuellement en construction et qui vient s'embrancher sur le chemin du Nord.

A Barruelo, l'extraction, qui n'avait été que de 9,850 tonnes en 1860, s'est élevée pour l'année 1861 à 31,000 tonnes.

Nous aurions pu, même dès cette année 1861, voir s'élever ce chiffre à plus de 50,000 tonnes, si les moyens de communication ne nous manquaient encore pour exporter nos produits.

Le groupe de mines qui composent notre établissement de Barruelo est à 13 kilomètres de la station de Camesa, sur le chemin de fer de Santander ou d'Isabelle II, à 18 kilomètres du point d'embranchement sur le chemin du Nord. La route de terre de Barruelo à Camesa est accidentée, mal entretenue et impraticable pendant la mauvaise saison, et, malgré tous nos efforts, les moyens que nous avons organisés ne nous ont pas permis de transporter en moyenne plus de 60 tonnes par jour.

Par suite de cet état de choses et des dépenses qu'il nous impose, nos charbons n'arrivent encore à Valladolid et dans toute la Castille que surchargés de frais qui s'opposent au développement de leur consommation.

Le gouvernement, frappé de la nécessité qu'il y avait pour ce pays, où le bois est rare, de faciliter l'exploitation des mines de charbon qu'il recèle, avait autorisé, le 15 décembre 1859, la construction d'un chemin de fer de Barruelo à la station de Camesa.

Ce chemin devait être exécuté en deux ans.

Mais, malgré la facilité de la construction, il n'a été rien fait pour réaliser une entreprise d'une aussi grande utilité et dont l'inachèvement tient en échec de grands et nombreux intérêts.

C'est alors que, pour sortir de cette situation, nous avons demandé la concession d'un chemin particulier pour le service spécial de nos mines. — Notre demande, soumise au conseil d'État, fut accueillie par un avis favorable, mais le gouvernement, en présence de la concession déjà accordée, crut devoir ajourner celle que nous sollicitions.

L'intérêt que nous avions à hâter la solution de cette affaire nous avait déterminés, pour en finir, à accepter l'offre qui nous fut faite récemment de traiter avec le concessionnaire de l'achat de sa concession. Par un acte public passé à Madrid le 24 février dernier, le concessionnaire nous faisait, moyennant indemnité, une cession pure et simple de ses droits, et nous allions nous mettre en mesure d'exécuter les travaux le plus rapidement possible, lorsque le gouvernement nous fit connaître que les délais dans lesquels la concession avait été accordée étant expirés depuis longtemps, il ne pouvait approuver la cession que nous avions acceptée, et croyait devoir prononcer la déchéance du concessionnaire.

Aussitôt que cette décision fut rendue, nous renouvelâmes la demande du chemin particulier que nous avions faite en 1860, et qui avait été ajournée par les motifs que nous venons de vous exposer.

Nous avons actuellement la ferme espérance que ce chemin ne tardera pas à nous être concédé; toutes nos études sont faites et nos dispositions sont prises de façon à pouvoir l'exécuter en quelques mois; nous serions alors, avant la fin de l'année courante, en mesure de livrer dans toute la Castille du combustible à un prix qui assurera à nos charbons une consommation considérable et un marché très-étendu, depuis les Pyrénées jusqu'à Madrid.

En attendant, nous avons déjà mis notre exploitation de Barruelo en mesure de suffire aux besoins du chemin de fer du Nord et à ceux de la consommation générale qui ne peut manquer de prendre un grand développement. A cet effet, des fours à coke ont été construits, et nous avons fait établir une machine à l'aide de laquelle nous pouvons fabriquer plus de 12,000 tonnes de briquettes par an.

Les essais de notre charbon de Barruelo pour la fabrication du gaz nous ont permis d'apprécier la qualité supérieure de ces produits, et de juger que, eu égard à leur prix, ils pouvaient être employés à l'usine de Madrid avec beaucoup plus d'avantage que les charbons anglais. Aussi dès cette année même, avant que le petit chemin de fer de Barruelo soit construit, nous commençons à faire arriver nos produits à Madrid à des conditions assez favorables pour leur assurer une part importante dans la consommation; mais nous ne pourrons compter sur un large écoulement que l'année prochaine, lorsque, la chaîne du Guadarrama étant percée, le chemin du Nord ira sans interruption jusqu'à la capitale.

Nous n'avons rien négligé pour assurer le bien-être de nos ouvriers et fixer ainsi dans nos mines une nombreuse population, en combattant par ce moyen ses tendances nomades.

De vastes constructions, pouvant recevoir 100 familles, ont été élevées par nous; un hôpital abondamment pourvu de médicaments et d'appareils de secours a été construit, et un médecin attaché à la mine donne gratuitement ses soins à toute cette population. C'est à la fois une bonne œuvre et le plus sûr moyen d'assurer le développement de nos extractions.

GAZ.

Nous vous avons dit, dans notre précédent rapport, que la consommation du gaz suivait à Madrid une progression sans cesse croissante.

L'augmentation a été, en 1861, plus considérable encore que dans aucune des années précédentes, et, pour vous mettre à même d'apprécier l'avenir de cette affaire qui appartient tout entière à notre Société, nous croyons utile de placer sous vos yeux le tableau des quantités de gaz consommé à Madrid depuis l'année 1857 :

1857.....	1,926,000	mètres cubes.
1858.....	2,039,000	—
1859.....	2,345,000	—
1860.....	2,700,000	—
1861.....	3,075,000	—

Cette exploitation, qui était en perte quand nous l'avons acquise, s'est relevée successivement par nos soins et donne aujourd'hui les résultats les plus satisfaisants. Ces résultats s'amélioreront encore après l'ouverture du chemin du Nord par la réduction de prix que subiront les charbons.

Dans cette situation, la Société n'aurait aucun intérêt à changer les conditions actuelles de son exploitation, son contrat lui laissant la faculté de maintenir les prix actuels pendant toute la durée de sa concession. Mais appréciant les devoirs que lui impose sa position, et préoccupée des intérêts des consommateurs en même temps que de ceux de ses actionnaires, elle a le désir d'assurer, dès à présent, à la population de Madrid, des diminutions dans le prix du gaz, moyennant une prolongation de concession; des négociations dans ce but ont été ouvertes avec l'Ayuntamiento.

Ces négociations sont en bonne voie, mais la consommation du gaz augmentant d'ailleurs d'année en année, nous n'avons pas voulu subordonner l'extension de notre usine à leur issue, et nous nous mettons en mesure de faire face aux besoins nouveaux qu'une baisse de prix ne manquera pas d'amener, comme cela a eu lieu partout et notamment à Paris. Notre usine sera bientôt à même de pourvoir à une consommation triple de la consommation actuelle.

Notre empressement à satisfaire largement aux besoins de la ville montrera à l'Ayuntamiento combien nous tenons à nous associer à ses désirs et à seconder des projets qui auront pour résultat de procurer aux habitants de Madrid une amélioration de prix qu'ils attendent impatiemment. Mais cet abaissement, que nous serions heureux de réaliser, n'est possible de notre part qu'à la condition de pouvoir répartir sur une longue période l'amortissement d'un capital important et destiné à s'accroître chaque année.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Vous savez, Messieurs, l'intérêt considérable que nous avons pris à l'origine dans les chemins de fer du Nord de l'Espagne.

Notre confiance dans l'avenir de cette magnifique entreprise n'a pas diminué. — Nous avons toujours pensé, et nous restons convaincus qu'une ligne qui mettra Madrid en communication avec Paris, et reliera entre elles d'industrieuses et de fertiles provinces, complétement séparées jusqu'ici par plusieurs chaînes de montagnes, doit donner des résultats largement rémunérateurs.

Dans son rapport à la prochaine assemblée, le Conseil d'administration de cette Compagnie fera connaître en détail l'état d'avancement des travaux de construction et les résultats obtenus sur les tronçons livrés à l'exploitation. Mais, en attendant, nous sommes heureux de vous dire que cette Compagnie fait les efforts les plus intelligents pour hâter l'achèvement d'un réseau qui est appelé à transformer les conditions économiques et commerciales du pays, au grand avantage de notre Société. En effet, lorsque Madrid ne se trouvera plus qu'à 30 heures de Paris, les relations et les échanges entre les deux pays prendront nécessairement une très-grande activité.

Déjà, grâce à l'initiative de la Compagnie du Nord, un service spécial, établi entre Madrid et Bayonne, permet de réaliser en 35 heures un trajet qu'il y a quelques mois à peine la malle-poste ne faisait qu'en 65 heures.

Dès le commencement de l'année prochaine, le Guadarrama sera percé et on pourra aller de Madrid en France en 25 heures.

CHEMIN DE FER DE CORDOUE A SÉVILLE.

Nous avons conservé notre intérêt dans le chemin de

Cordoue à Séville; cette ligne, en exploitation depuis quelques années, est en voie de progrès.

Malgré les inondations qui ont gêné considérablement son service pendant les premiers mois de l'année, les recettes de 1861 ont présenté un excédant sur celles de 1860. Les quatre premiers mois de 1862 ont produit 136,000 fr. de plus que la période correspondante de 1861, et les dépenses d'exploitation sont aussi modérées que possible. Nous avons donc tout lieu d'espérer qu'avant peu de temps les recettes donneront un produit rémunérateur des capitaux engagés dans cette entreprise, qui n'aura son développement complet qu'au moment peu éloigné où les lignes d'Andalousie viendront se relier à Madrid.

•

TERRAINS.

Nous possédons à Madrid des terrains dont il nous paraît utile de vous faire connaître la situation et l'importance.

Une partie de ces terrains, dénommée terrains de *Bonaplata*, comprennent 25,169 mètres.

Nous l'avons acquise au prix de 42 fr. le mètre.

Nous poursuivons auprès de l'Ayuntamiento l'alignement du boulevard qui longe ce terrain, et dès que nous l'aurons obtenu, nous ferons un lotissement qui nous permettra de le mettre en vente. Les demandes qui nous ont été faites nous autorisent à vous dire que nous pourrons réaliser prochainement cette propriété d'une manière très-avantageuse.

L'acquisition que nous avons faite de 18,589 mètres aux *Recoletos* se présente dans des conditions plus favorables encore.

Vous êtes témoins tous les jours du mouvement qui porte toute la société élégante de Madrid vers ce quartier où se sont déjà élevés de splendides hôtels; nous attendons encore pour mettre ces terrains en valeur que l'Ayuntamiento ait donné l'alignement qui doit élargir l'avenue des Recoletos.

Beaucoup d'autres affaires du même genre nous ont été proposées depuis le commencement de l'année courante. Les opérations que nous avons faites jusqu'ici, celles qu'une Société avec laquelle nous avons des relations d'intérêt et d'amitié a poursuivies avec tant de succès à Paris, ont éveillé l'attention dans cette capitale, et donnent lieu déjà à de dangereuses illusions.

Pour nous, qui savons avec quelle prudence doivent être conduites ces opérations nécessairement de longue haleine, nous ne nous laisserons aller à aucun entraînement, et nous ne nous attacherons qu'à celles qui seront de nature à nous assurer dans un avenir prochain une juste rémunération de nos capitaux, de nos soins et de notre expérience.

BILAN.

Après avoir résumé la situation des principales affaires qui composent l'actif de notre Société, nous devons placer sous vos yeux notre bilan au 31 décembre, et l'extrait du compte de profits et pertes.

Le capital appelé au 31 décembre dernier, à raison de 350 fr. par action, s'élevait à	42,000,000 »
Emission d'obligations spéciales,	3,235,447 38
Créanciers divers et dividendes arriérés,	71,355 59
Réserve extraordinaire.	2,678,471 »
Réserve ordinaire au 31 décembre 1861,	484,076 18
Bénéfices nets de l'exercice 1861,	3,012,545 65
Ensemble,	51,481,895 72

Qui étaient représentés de la manière suivante :

Placements en rentes et actions,	21,022,364 33
Entreprise de l'éclairage au gaz de Madrid.	6,975,317 20
Mines de houille,	3,508,547 65
Terrains (premier paiement),	868,147 79
Comptes courants,	1,582,209 30
Avance aux provinces du Guipuzcoa et d'Alava,	11,124,500 »
Effets à recevoir,	275,602 95
Mobilier,	49,010 75
Caisse,	1,560,085 66
Versements en retard,	4,618,050 »
Total égal,	51,481,895 72

Les valeurs que nous avons en portefeuille ne présentent pas un chiffre très-élevé et sont toutes excellentes; déjà, dans le cours du présent exercice, nous en avons réalisé quelques-unes avec grand bénéfice.

Vous aurez remarqué à l'actif, au compte d' [illegible] aux provinces, un chiffre sur lequel nous devons vous donner quelques explications.

Lorsque le chemin du Nord fut concédé au Crédit mobilier espagnol, les provinces du Guipuzcoa et de l'Alava, pour nous déterminer à commencer les travaux avant la constitution de la Société relative à cette entreprise, s'engagèrent à souscrire une certaine portion des actions à créer.

Il fut stipulé que ces provinces recevraient provisoirement, en échange du versement qu'elles devaient faire, des obligations spéciales de notre Société, mais qu'immédiatement après la constitution de la Compagnie du Nord, ces obligations seraient échangées contre des actions de cette Société.

La province d'Alava a fidèlement rempli ses engagements envers nous.

Nous avons le regret de dire qu'il n'en a pas été de même de la part des représentants du Guipuzcoa. La députation générale de cette province, dont la loyauté est cependant proverbiale, s'est refusée, depuis plusieurs années, à effectuer les versements qu'elle s'était engagée à faire, malgré l'activité donnée sur son territoire à des travaux qui lui assurent un passage que lui disputait la Navarre.

•

Nous n'avons reçu, jusqu'ici, du Guipuzcoa, qu'une somme de 7,087,100 réaux.

Au point de vue de nos intérêts, ces difficultés n'ont aucune importance; car nous sommes parfaitement couverts de tout dommage, tant par la somme qui est entre nos mains que par les actions qui nous ont été abandonnées. Nous n'avons donc à consigner ici que l'expression de nos justes regrets sur un incident qui n'aurait jamais dû être soulevé au nom d'une province dont la prospérité se lie si étroitement à celle de la grande entreprise de chemin de fer que nous avons fondée.

Le compte de profits et pertes présente un solde créditeur de 3,336,524 90

qui se décompose comme suit :

Bénéfices sur valeurs réalisées, intérêts et dividendes,		2,160,676 85
Intérêts en comptes courants,		517,505 50
Commissions et changes,		229,927 50
Bénéfices sur opérations industrielles,		608,416 05
Total égal,		3,336,524 90
Si on déduit de cette somme :		
Les frais généraux,	323,979 25	
L'intérêt à 6 0/0 sur les capitaux versés, savoir : un an sur 200 fr. et deux mois trente jours sur les 150 fr. appelés le 18 octobre dernier,	1,662,000 »	1,985,979 25
Il reste		1,350,545 65

Que nous vous proposons de répartir comme suit, savoir :

1° — 6 0/0 pour la réserve,	81,032 73
2° — 88 0/0 du surplus aux actionnaires comme dividende à raison de R. v. 35,34, soit 9 fr. 30 c. par action, soit 6 0/0 des fonds versés en sus des 6 0/0 d'intérêts,	1,116,000 »
3° — 10 0/0 aux fondateurs et administrateurs,	126,051 29
4° — 2 0/0 aux directeurs et aux employés,	25,390 25
5° — Solde à reporter à l'exercice suivant,	1,171 38
Total égal,	1,350,545 65

Si vous adoptez cette proposition, nos actions auront reçu pour l'année 1861, savoir :

Au mois de janvier 1861,	13 85
Au mois de juillet prochain,	9 30
Soit ensemble,	23 15

qui représentent 10 0/0 sur les capitaux versés.

Vous remarquerez que ce dividende est acquis sans que nous ayons eu à faire aucun prélèvement sur la réserve extraordinaire qui reste fixée à 2,678,471 »

Et qui, avec la réserve ordinaire qui s'élèvera au 31 décembre 1861 à 965,108 63

Forme un total de 3,243,579 63

représentant 8 0/0 du capital versé.

Pour apprécier la valeur réelle de nos actions, il faudrait ajouter à cette réserve la plus-value qui existe sur les principales parties de l'actif de notre Société; mais nous avons cru préférable, pour rester fidèles à la règle de conduite que nous avons observée depuis l'origine de notre Société, de ne tenir aucun compte de cet accroissement; il est important que vous sachiez cependant que des concessions ou des propriétés telles que le Gaz de Madrid, les mines de Barucio et de Valderrueda et les terrains acquis à Madrid, représentent une augmentation de valeur considérable et continuent néanmoins à figurer à nos inventaires pour leur prix de revient.

Il n'est pas indifférent non plus que vous sachiez que, en dehors des affaires que nous venons d'énumérer, et dont la plus-value donne à nos actions une valeur intrinsèque supérieure à leur cours actuel, nous avons commencé à réaliser, sur diverses opérations financières, entamées depuis le commencement de cette année, des bénéfices qui promettent d'être importants et qui nous assurent un dividende élevé pour le présent exercice.

Jusqu'au mois d'octobre dernier, le capital appelé sur vos actions n'avait été que de 200 francs, et vous n'avez pas oublié que ce versement avait été atténué par un prélèvement de 25 francs sur la réserve extraordinaire, de telle sorte que les porteurs de nos titres n'ont eu à verser effectivement que 175 francs, et ont reçu en échange un titre libéré de 200 fr.

L'obligation dans laquelle nous avons été de libérer nos actions du Nord, et de faire l'avance des versements à opérer sur celles qui avaient été souscrites par les provinces, avait déterminé votre conseil à faire, au mois d'octobre dernier, un appel de fonds de 150 fr.

Nous étions disposés à accorder toutes les facilités qui seraient réclamées pour le versement de cette somme; mais cela n'a pas été nécessaire.

La plus grande partie des porteurs de nos titres a répondu à votre appel avec le plus grand empressement, et nous sommes heureux de constater ici que, sur les 120,000 actions qui forment notre fonds social, 1,700 seulement doivent à ce jour le dernier versement de 150 francs.

En présence de l'importance et du développement que prennent nos affaires, il a paru à votre conseil que le moment était d'autant plus opportun pour assurer la réalisation de notre capital que nous pouvons en trouver aujourd'hui un emploi très-productif; mais en même temps et pour aller au-devant des observations qui pourraient être faites, il a pensé que les termes de la libération de nos actions devaient être fixés d'avance et avec d'assez longs délais, afin que cette libération pût s'effectuer facilement, sans perturbation aucune.

En conséquence votre conseil vous propose de déterminer les époques de versement ainsi qu'il suit :

50 fr. au 1er septembre prochain.
50 fr. au 1er mars 1863.
50 fr. au 1er septembre 1863.

Quatre places étaient restées vacantes dans le conseil; nous avons appelé à les remplir à titre provisoire :

MM. Baron de Heeckeren (sénateur),
Mendez Vigo,
Eugène Pereire,
C. Salvador.

Nous soumettons ces nominations à votre ratification.

Il ne nous reste plus, Messieurs, qu'à vous parler du renouvellement d'une partie de votre conseil. Le tirage qui a eu lieu a désigné pour sortir cette année :

MM. Le duc Decazes,
Eugène Duclerc,
Baron de Heeckeren.

Aux termes de l'article 27 des statuts, les administrateurs sortants sont toujours rééligibles.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

I

L'assemblée approuve les comptes de l'exercice 1861, présentés par le conseil d'administration.

II

L'assemblée fixe à 23 fr. 15 c. le dividende de l'exercice 1861, sur lequel un à-compte de 13 fr. 85 c. a été déjà payé au mois de janvier dernier, et décide que le complément, soit 9 fr. 30, sera payé à dater du 1er juillet prochain au siége de la Société, à Madrid, et à Paris, 15, place Vendôme.

III

L'assemblée fixe comme suit les époques de versement de la somme de 150 fr. restant à réaliser sur les actions de la Société, savoir :

50 fr. le 1er septembre 1862,
50 fr. le 1er mars 1863,
50 fr. le 1er septembre 1863.

IV

L'assemblée confirme la nomination de :

MM. Baron de Hoeckeren (sénateur français),
Mendez Vigo,
Eugène Pereire,
C. Salvador.

V

L'assemblée réélit :

MM. Le duc Decazes,
Eugène Duclerc,
Baron de Hoeckeren,

membres sortants du conseil.

COMPAGNIE HOUILLÈRE DU NORD

Exploitation spéciale dans le bassin de Brassac.

EMISSION

de 2,000 actions de 400 francs.

Les fondateurs de la *Compagnie houillère du Nord* ont résolu d'introduire dans le centre de la France les méthodes perfectionnées qui ont fait la prospérité des Sociétés du Nord, *et* ils veulent assurer le complet développement d'une exploitation dans le bassin de Brassac, à laquelle ils ont déjà consacré leurs capitaux et leurs efforts.

Les terrains sur lesquels les travaux seront développés commencent à la ligne méridionale fixée aux concessions de la Taupe, de Fondary et de la Combelle ; de là ils se prolongent sur la rive gauche de l'Allier jusqu'à Champagnat.

Le rapport de M. Achille Rainson, ingénieur des mines, établit que le terrain houiller est à 8m,50 en général, et démontre la grande puissance des veines.

La proximité de l'Allier, du chemin de fer et de la route impériale, assurent le transport économique et l'écoulement facile des produits.

La mise en exploitation du seul petit bassin de Champagnat garantira le service des intérêts, et une production certaine de 3,500 hectolitres par jour, lors de l'exploitation totale, assure des dividendes de 30 0/0.

Les noms des principaux fondateurs et actionnaires de la *Compagnie houillère du Nord* sont relatés en l'exposé qui se délivre, ainsi que le rapport de l'ingénieur, partout où la souscription est ouverte.

On souscrit à Paris, chez MM. L. Lauze et Ce, banquiers, 4, rue Chérubini, et à :

	Chez MM.
Aix	Digne jeune et Bédarride, banquiers.
Amiens	A. Demailly, id.
Arcis-sur-Aude	Thoyot, id.
Aurillac	Eugène Majonene, id.
Auxerre	Amédée Chailley, id.
Avignon	E. Cousin et Ce, id.
Bar-le-Duc	Varin-Bernier, id.
Bar-sur-Aube	Thoyot, id.
Bayeux	Mulot, Lefranc et Ce, banquiers.
Belfort	Juteau frères et Ce, id.
Béthune	F. Decroix et Ce, id.
Béziers	Bellotiny et Ce, id.
Bourg	J.-A. Petetin, id.
Cambrai	A. de Baralle, id.
Carcassonne	Pascal Lignières, président du tribunal de commerce.
Castres	Fourgassie, Vidal et Ce, banquiers.
Châlons-sur-Marne	De Ponsort fils, id.
Charmes	A. Evrard et Ce, id.
Chartres	Charpentier-Gaucheron, id.
Chaumont	J. Walter-Berthier, id.
Clermont-Ferrand	Lespinas, Laval et Ce, id.
Digne	Banon frères, id.
Etampes	Chaudé, Chevallier et Ce, id.
Foix	Escolier-Taurine, id.
Gap	Bigillion père et fils, id.
Grasse	H. Isnard, id.
Gray	Revon frères, id.
Isigny	Mulot, Lefranc et Ce, id.
Langres	J. Walter-Bertier, id.
Lille	Pérot et Ce, id.
Limoges	E. Jozeau-Marigné, agent de change.
Lons-le-Saulnier	Sobolewski, banquier.
Louviers	Tainard et Ce, id.
Mirecourt	A. Evrard et Ce, id.
Montargis	Paul Garnier, id.
Moulins	Hip. Delageneste, id.
Nantes	H. Bourcard, agent de change.
Neufchâteau	B. Evrard et Ce, banquiers.
Nevers	A. Frebault et Ce, id.
Orléans	C. Lefebvre, id.
Orléans	J. Lamy, id.
Pau	Mérillon aîné et frères, id.
Perpignan	Joseph Fabre, id.
Péronne	Gaudehon, id.
Poitiers	De Morineau, Bellot et Ce, id.
Pont-Audemer	Tainard et Ce, id.
Prades	Sauveur-Marty, id.
Privas	A. Delière, négociant.
Reims	Auger, Camuset et Ce, banquiers.
Rochefort	Roy-Bry et Ce, id.
Rouen	Lemercier, agent de change.
Saint-Dié	L. Phulpin et Ce, banquiers.
Saint-Dizier	Jacquinot et V. Bourdon, id.
Saint-Etienne	Balay frères et Ce, id.
Sainte-Ménehould	De Ponsort fils, id.
St-Pol-sur-Ternoise	Adolphe Héroguelle, id.
Soissons	Petit, Adam, Grehen, Labarre et Ce, id.
Tonnerre	A. Vasseur, id.
Toulouse	L. Duboul, correspondant de la Ce du canal maritime de Suez.
Tours	Gouin frères, banq.
Troyes	Coquet, Delalain jeune et Ce, id.
Troyes	H. Poupot, agent de change.
Valence	De Montlovier, banquier.
Vannes	Peyron, id.
Vassy-sur-Blaise	E. Royer et Ce, id.
Vesoul	J. Faivre et Ce, id.

La souscription sera close le 10 juin. Jusqu'au 31 mai au soir, les souscriptions ne seront assujetties à aucune réduction.

VERSEMENTS :

100 francs en souscrivant, 100 francs le 31 juillet, 100 francs le 30 septembre, 100 francs le 31 décembre 1862.

Toute demande d'actions à Paris doit être adressée à MM. L. Lauze et Ce, banquiers, et accompagnée du montant du premier versement, en espèces ou en un mandat à vue sur Paris. (Envoi par lettres chargées.)

L'anticipation des versements donne droit à un escompte de 5 0/0.

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. BONNEAU, LAURENT (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, BARRAL, E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, PAUCHET, PAUL FÉVAL, Vte PONSON DU TERRAIL, E. FEYDEAU, GUSTAVE AYMARD, etc., etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

PRIME GRATUITE.

Ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé *gratuitement* et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr.; un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

AVIS AUX ABONNÉS

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 *mai 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai,* AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

NOUVELLES

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1696 —

14e année — 20me semaine.

Du 14 au 20 mai 1862.

211.382 Voyageurs	463 962 73
Bagages, Marchandises, etc.	866.165 [illegible]
Total	1 330.127 88
Recettes antérieures	22.981.865 81
Total général	24.311.993 69
20e semaine de 1862	1 330.127 88
Semaine correspondante de 1861.	1.393.302 19
Différence	63 174 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	24 311 993 69
— — 1861.	24.617.860 12
Différence	305.866 43

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er au 28 février 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 28 févr. 1862	6.924.085 43
Du 1er janvier au 28 févr. 1861	6.840.516 26
Différence en faveur de 1861.	83.569 17

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 28 févr. 1862	2.868.760 85
Du 1er janvier au 28 févr. 1861	3.039.974 87
Différence en faveur de 1861.	171.214 03
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 1475 kil. — 1862. . 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil

Du 14 au 20 mai 1862.

97.312 Voyageurs	523.331 65
Bagages, Marchandises, etc.	676.310 63
Total	1.299.642 28
Semaine correspondante de 1861.	1.399.228 16
Différence	99.585 88
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	23 914 581 32
— — 1861.	26.041.995 06
Différence	2.127.413 74

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 462 kil. — 1862... 0?2 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 462 kil. — 1862... 0?2 kil.

21.085 Voyageurs	58.546 34
Bagages, Marchandises, etc.	120.030 31
Total	178.576 65
Semaine correspondante de 1861	117 541 78
Différence	61.034 87
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.429 186 90
— — 1861.	2.067.276 78
Différence	1 361 912 12

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 14 au 20 mai 1862.

185.473 Voyageurs	721.992 15
Bagages et marchandises	1.644.458 52
Total	2.366.450 67
Semaine correspondante de 1861.	2 253.174 25
Différence	113 276 42
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	46 206.545 67
— — 1861.	42.051.837 79
Différence	4.154.707 88

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée ; 231 kilomètres
1861. — 231 —

20.173 Voyageurs	58 810 »
Bagages, Marchandises, etc.	78 622 61
Total	137 432 61
Période correspondante de 1861.	144.157 93
Différence	6.725 32
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.331.521 86
— — 1861.	2.360.451 49
Différence	28.929 63

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 757 kilomètres.
1861. — 326 —

48.306 Voyageurs	131.764 90
Bagages et Marchandises	428.441 21
Total	560.206 11
Semaine correspondante de 1861.	384.689 90
Différence	175.516 21
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	10.218 972 90
— — 1861.	7.049.553 55
Différence	3.169.419 35

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1311 kilomètres.
1861. — 1311

Du 14 au 20 mai 1862.

354.123 Voyageurs	478.817 95
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	81.952 75
— — Pet. vitesse	388.033 60
Total	948.804 30
Semaine correspondante de 1861.	1.116.415 60
Différence	167.611 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	18.168 304 85
— — 1861.	18.510.298 65
Différence	341 993 0

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 mars 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

3 mois 1862, 900 kilomètres	10.132.508 06
— 1861, 900 —	10.357.726 30
Différence	225.132 24

RÉSEAU MIXTE.

3 mois 1862, 295 kilomètres	911.417 16
— 1861, 295 —	908.526 29
Différence. » —	2.890 87

NOUVEAU RÉSEAU.

3 mois 1862 18 kilomètres	29.907 04
— 1861 18 —	28.242 36
Différence	1.664 68
Différence totale : » kilom.	220.576 67

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 14 au 20 mai 1862.

156.291 Voyageurs	436.154 53
Bagages, Marchandises, etc.	751.337 [illegible]
Total	1.187 491 74
Semaine correspondante de 1861.	1.167.289 50
Différence	20.2?2 24
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	23.118 793 60
— — 1861.	22.504.646 03
Différence	614.147 57

Section de Paris à Nouvan-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 100 kilomètres

8.025 Voyageurs	17.066 65
Bagages, Marchandises, etc.	32.632 25
Total de la semaine	49.698 90
Semaine correspondante de 1861.	3 791 96
Différence	45.906 94
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	775 361 20
— — 1861.	72 523 16
Différence	702 838 12

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 14 au 20 mai 1862.

54.843 Voyageurs	173.259 96
Bagages, Marchandises, etc.	491.476 91
Total	664.736 87
Canaux	37.047 57
Totaux réunis	701.784 44
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	551.896 18
Canaux	43.932 79
Total	595.828 97
Différence	105.955 47

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	12.650.794 54
— — 1861.	10.923.200 05
Différence	1.727.594 49

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 164 kilomètres
Avril 1862.

32.563 Voyageurs	50.077 33
Bagages, Marchandises, etc.	49.291 52
Total	99.368 85
mois correspondant de 1861.	53.907 83
Différence	45.461 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	357.112 01
— — 1861.	188.886 50
Différence	168.225 51

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Nouzon, Sedan et Carignan.

1862 Longueur exploitée : 331 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 14 au 20 mai 1862.

19.103 Voyageurs	32 383 88
Bagages, Marchandises, etc.	70.358 30
Total	102 731 18
Semaine correspondante de 1861.	72.412 08
Différence	30 319 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.702.988 15
— — 1861.	1.386.826 58
Différence	316.161 57

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 14 au 20 mai 1862.

Voyageurs	2.038 60
Bagages, Marchandises, etc.	31.535 15
Total	33.573 75
Semaine correspondante de 1861.	30.128 »
Différence	3 445 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	603 060 55
— — 1861.	571.219 15
Différence	31.841 40

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 14 au 20 mai 1862.

14.780 Voyageurs	25.047 04
Bagages, Marchandises, etc.	32.272 26
Total	57.319 30
Semaine correspondante de 1861.	63.500 05
Différence	6.180 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.108.758 90
— — 1861.	1.101.684 94
Différence	7.071 96

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

n°mes Voyageurs	2.218 »
Bagages, Marchandises, etc.	1.551 »
Total	3.769 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	70.233 »

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 14 au 20 mai 1862.

94.216 Voyageurs	307.324 35
Bagages, Marchandises, etc.	743 557 40
Transports militaires	56.077 37
Total	1.106.958 92
Semaine correspondante de 1861.	1.040.123 56
Différence	66 835 36

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 251 kilomètres.
1861. — 251 —

46.475 Voyageurs	105.585 91
Bagages, Marchandises, etc.	58.551 63
Transports militaires	5.228 58
Total	169.466 47
Semaine correspondante de 1861.	118.028 39
Différence	50 438 08

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1868 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1.276 325 89
En 1861	1.159.051 95
Différence	117.273 44

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	24 027.181 82
En 1861	20 370.154 91
Différence	3.657 026 91

Ouverture de la ligne de Milan à Pavie, 33 kilomètres, le 10 mai 1862.

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 140 kilomètres.
1861. — 147 —

15.113 Voyageurs	47 793 05
Bagages, Marchandises, etc.	33.717 29
Transports militaires	6 167 37
Total	87 677 71
Semaine correspondante de 1861.	68.914 72
Différence	18 762 99
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.579.458 43
— — 1861.	1.352.207 45
Différence	227.250 98

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 14 au 20 mai 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 492 —

21.290 Voyageurs	149.807 25
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	18.068 25
— (Petite vit.)	242.959 63
Total de la semaine	410.835 10

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

11.133 Voyageurs.	23.625 78	39.632 23
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.870 97	
Marchandises. (Petite vitesse)	12.135 48	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

1862. Longueur exploitée : 155 kilomètres.

3.572 Voyageurs	11.874 73	28.683 89
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	930 46	
Marchandises. (Petite vitesse)	15.878 70	

Total des trois lignes réunies.	479.151 28
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	6.329.001 85
Total général des recet. en 1862.	6.808.153 13
— — 1861.	6.854.790 23
Différence	46.637 10

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1924 kilomètres.
1861. — 1924 —

Du 14 au 20 mai 1862.

(Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.)

... Voyageurs	381.895 »»
... quintaux Marchandises	574.602 50
Total	956 497 50
Semaine correspondante de 1861	945.650 »»
Différence	10.847 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	16 390.172 50
— — 1861	18.317.412 50
Différence	1.927.240 »»

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 354 kilomètres.
1861. — 304 —

Du 14 au 20 mai 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.	
Voyageurs	46 825 36
Marchandises	69.449 29
Total	116.274 65
Produit annuel par kilomètre	19 855 »»
Ligne de l'Escorial	
Voyageurs	18 897 56
Marchandises	8.765 83
Total	27 663 39
Produit annuel par kilomètre	28 850 »»
Total de la semaine	143 938 04
Semaine correspondante de 1861	109.373 70
Différence	31 564 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.288.237 75
— — 1861	2.058.135 49
Différence	230.102 26

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 14 au 20 mai 1862.

33 707 Voyageurs	65.206 44
Bagages, marchandises, etc.	39.889 07
Recettes diverses	2.388 98
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis	30.874 80
Total	138.359 29
Semaine correspondante de 1861	144.276 81
Différence	5.917 52
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2 565 013 54
— — 1861	2.496.554 63
Différence	68.456 80

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 905 kilomètres.

Du 9 au 15 avril 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	88.399 80
Marchandises	60.933 58
Total	149.333 38
Recettes antérieures en 1862	3.741.169 78

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 266 kilomètres.

Du 14 au 20 mai 1862.

13.860 Voyageurs	47 752 25
Marchand., cargaison, équipages	67.845 65
Total	115 597 90
Semaine correspondante de 1861	58.061 67
Différence	57.536 23
Recettes depuis le 1er janv. 1862	2.250.052 10

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 18 au 24 mai 1862.

35.880 Voyageurs	40.390 »»
Bagages, Marchandises, etc.	34.220 »»
Total	74.610 »»
Semaine correspondante de 1861	93.090 »»
Différence	18.480 »»
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861	1.246 880 »»
— — 1860	1.236.164 »»
Différence	10.716 »»

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 14 au 20 mai 1862.

Voyageurs	13.961 20
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.721 90
— — (pet. vit.)	11.016 60
Total	28 699 70

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	30.256 63
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.211 89
— — (pet. vit.)	8.795 95
Total	42.264 47
Total pour les deux sections	70.964 17

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	389.701 65
Section de Bologne	858.622 74
Total	1.248.324 39

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 247 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 14 au 20 mai 1862.

37.432 Voyageurs	68.755 50
Bagages, Marchandises, etc.	66.917 08
Total	135 672 58
Semaine correspondante de 1861	123.576 11
Différence	12.096 47
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.065.916 79
— — 1861	1.965.610 86
Différence	100.305 93

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 30 avril au 6 mai 1862.

18e semaine	54.594 90
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	66 410 70
Semaine correspondante de 1861	43.795 65
Différence	22.615 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	839 657 35
— — 1861	681.102 »»
Différence	158.555 35

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 14 au 20 mai 1862.

25.472 Voyageurs	34.902 35
3.338 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	23.195 93
Total	58 098 28
Semaine correspondante de 1861	55.704 75
Différence	2 393 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.021 700 89
— — 1861	810.836 58
Différence	210.864 31

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 14 au 20 mai 1862.

Voyageurs	19.080 16
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	2 246 77
Marchandises (petite vitesse)	18.110 77
Total	39 406 70

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 7 au 13 mai 1862.

Voyageurs	8.889 39
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	567 27
— (Petite vit.)	4.418 79
Total	13.875 45

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 106 kilomètres.

Du 30 avril au 6 mai 1862.

43.313 Voyag., Bagag. et March.	99.748 65
Semaine correspondante de 1861	91.396 39
Différence	8.352 26
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.325 334 44
— — 1861	1.173.959 42
Différence	151.375 02
Différence kilométrique	9.10 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 87 kilomètres.
1861. — 32 —

Du 7 au 13 mai 1862.

3.718 Voyageurs	4.685 49
Bagages, articles de messagerie	417 98
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	32 046 50
Total de la semaine	37.149 97
Recettes antérieures	480.191 84
Total	517 341 81
Recettes de la semaine en 1862	37.149 97
Période correspondante de 1861	12.742 42
Différence	24.407 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	517 341 81
— — 1861	197.582 78
Différence	319.759 03

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES)

Recettes d'avril 1862	39.589 32
— — 1861	35.547 94
En plus en 1861	4.041 38

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'avril 1861	1.400.209 67
Id. id. 1862	1.513.837 01
Différence, 8.11 0/0, soit	113.627 34
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861	7.115.113 62
— — 1862	8.037.713 93
Différence, 12.97 0/0, soit	922.600 31

OMNIBUS DE PARIS

Du 21 au 27 mai 1862.

		Par journée d'Omnibus de Paris.	Par journée d'Omnibus de Banlieue.
Recettes	332.036 95	85 14	48 30
Semaine correspondante de 1861	323.495 60	88 01	51 56
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	6.397.816 25	80 23	43 55
Période correspondante de 1861	5.850.808 20	77 87	44 98
Différence	547.008 05	2 36	1 43

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Emission de 300,000 *actions nouvelles.*

Le directeur de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que, conformément à la décision prise par l'assemblée générale, dans sa séance du 31 mars dernier, il est créé trois cent mille actions nouvelles du n° 300,001 à 600,000.

Les actions sont exclusivement réservées aux porteurs des 300,000 titres existants actuellement, à raison de *une* action nouvelle pour *une* action ancienne : les porteurs d'actions de jouissance ayant à cet égard les mêmes droits que les porteurs d'actions entières.

Les nouvelles actions recevront, pour les exercices 1862, 1863 et 1864, un intérêt de 5 0/0 l'an sur les versements effectués à l'échéance ou même par anticipation.

A partir de l'exercice qui commencera le 1er janvier 1865, les nouvelles actions seront complétement assimilées aux actions anciennes, c'est-à-dire qu'elles jouiront des mêmes conditions d'amortissement, et qu'elles entreront en partage de tous les produits nets, à raison de 1/600,000e pour chaque action.

Les versements devront être effectués comme suit :

- 75 fr. au moment de la souscription (jouissance du 1er juillet 1862 ;
- 75 fr. le 1er octobre 1862 ;
- 100 fr. le 1er avril 1863 ;
- 75 fr. le 1er octobre 1863 ;
- 75 fr. le 1er avril 1864 ;
- 100 fr. le 1er octobre 1864.

La jouissance de l'intérêt attribué aux capitaux versés devant courir des époques ci-dessus, tout versement effectué postérieurement sera passible d'un intérêt de retard, à raison de 5 0/0 l'an.

Les intérêts afférents aux nouveaux titres seront payés par semestre (les 1er avril et 1er octobre de chaque année) et exceptionnellement par trimestre, les 1er octobre 1862 et 1er janvier 1865.

Pour être admis à souscrire, tout actionnaire devra produire ses titres anciens (actions au porteur, certificats d'inscription nominative ou certificats de dépôt à la Banque de France.)

Les propriétaires de certificats nominatifs pourront faire faire leur souscription par un tiers sans *procuration*, toutes les fois que les actions nouvelles devront être délivrées sous la forme nominative aux mêmes noms et qualités que les actions anciennes.

Les anciens titres seront frappés d'une estampille constatant que le droit à la souscription est épuisé.

Tout actionnaire souscrivant avant ou même après l'échance du premier versement aura le choix entre les deux modes ci-après :

1er MODE. — Effectuer le premier versement de 75 francs seulement contre un récépissé constatant le nombre d'actions souscrites à la somme versée.

2e MODE. — Effectuer les trois premiers versements d'ensemble 250 francs contre des actions provisoires au porteur qui seront négociables à la Bourse, ou contre un certificat provisoire nominatif, au choix de l'actionnaire souscripteur.

On souscrit dans les bureaux de la Compagnie, rue de Clichy, 19.

Les bureaux seront ouverts, dès le 10 juin prochain, pour le versement à faire, époque du 1er juillet, et quinze jours avant chaque échéance pour les versements ultérieurs.

NOTA. Toutes les gares et stations du réseau de la Compagnie seront autorisées à recevoir et à transmettre gratuitement à Paris, les titres qui doivent être présentés et les fonds qui doivent être versés pour la présente souscription.

Des modèles de procuration seront mis, sans frais, à la disposition des porteurs d'actions nominatives qui désireraient charger un tiers de demander pour eux des titres au porteur.

Si le Conseil d'administration autorise plus tard la libération anticipée des trois derniers versements,

MM. les actionnaires en seront informés par une nouvelle publication.

Le directeur de la Compagnie,
SOLACROUP.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID ASARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale du 29 mai a fixé le dividende à répartir le 1er juillet prochain, à la somme de 12 fr. par action.

Vu le grand nombre d'actions déjà libérées par anticipation et dans le but de l'unification des titres, il a décidé que le dernier versement de 50 francs, restant à payer sur les actions non libérées, serait appelé du 1er au 15 juillet prochain.

En conséquence : 1° le paiement du dividende ci-dessus fixé à 12 francs, et les intérêts dus au 1er juillet prochain et s'élevant à 15 francs pour les actions entièrement libérées, s'effectuera à partir de ladite époque ;

2° Le versement de 50 francs à payer sur les actions libérées de 450 francs sera reçu, du 1er au 15 juillet, sous déduction de la somme de 12 francs de dividende et de celle de 13 fr. 50 c. pour les intérêts, soit ensemble 25 fr. 50 c., ce qui réduira le montant du versement à 24 fr. 50 c. par action.

Les actions provisoires seront échangées contre les titres définitifs au moment du versement.

Les actionnaires qui ne feront pas leur versement dans le délai indiqué, devront l'intérêt de retard, à raison de 6 0/0 l'an, à partir du 1er juillet.

Le paiement du dividende et des intérêts des actions entièrement libérées aura lieu et les versements sur les actions à libérer seront reçus, savoir :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Toulouse, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, faute d'un nombre suffisant d'actions déposées, l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire convoquée pour le 24 mai courant n'a pu avoir lieu, et, en conséquence, ils sont informés que, par décision du conseil d'administration, une nouvelle assemblée est, en vertu de l'art. 31 des statuts, convoquée aux mêmes effets pour le 12 juin prochain, à midi, au siége social, à Madrid, calle del Caballero de Gracia, 23.

Les porteurs d'au moins 30 actions qui seuls, aux termes de l'article 27 des statuts, ont le droit de faire partie de cette assemblée, sont invités à déposer leurs titres, conformément à l'article 31 des statuts, huit jours au moins avant celui de la réunion :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 28 mai 1862.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Tirage au sort de 143 obligations des emprunts réunis de Saint-Etienne a Lyon.

Dans sa séance publique du 27 mai 1862, le conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a procédé au tirage au sort de 143 obligations des emprunts réunis de l'ancienne Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, à amortir au 1er juillet 1862.

Ont été déclarées amorties les obligations numérotées :

6,206 à 6,305	100 obligations.
3,270 à 3,312	43 —
Total...	143 obligations.

Ces obligations seront remboursées, à raison de 1,250 francs chacune, à dater du 1er juillet prochain, dans les bureaux de la Compagnie, rue Neuve-des-Mathurins, 44, de 10 heures à 2 heures.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le paiement du coupon échéant le 1er juillet 1862, et s'élevant à 12 fr. 50 c., s'effectuera, sur la présentation des actions entièrement libérées, à partir du 1er juillet 1862 :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin ;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez MM. Krewinckel et Ce ;

4° A Bruxelles, chez M. de Hirsch.

5° A Nancy, chez MM. Leuglet et Ce ;

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt 3 0/0 de la Compagnie de l'Union des Chemins de fer Suisses, émission de 9,000 obligations de 1,000 francs chacune, du 1er juin 1858, sont prévenus que les intérêts semestriels à échoir le 1er juin 1862, de 25 francs par obligation, seront payés dès ce jour contre remise des coupons :

A Saint-Gall, Zurich, Augsbourg, Stuttgart, Carlsruhe, Francfort-sur-Mein et Paris, aux adresses désignées sur les obligations.

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier, et chez MM. Masner et Braun ;

A Reineck, chez MM. Custer et Ce ;

A Glaris, à la Banque ;

A Bâle, chez MM. Kaufmann et Luscher,

A Berne, chez MM. Tschann, Zeerleder et Ce.

COMPAGNIE DES

DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel, du 1er au 15 juillet prochain, du solde des actions, soit de 125 francs.

MM. les actionnaires pourront ajourner ce versement jusqu'au 31 décembre prochain, à la charge de payer l'intérêt de retard, à 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet.

Les versements seront reçus, sur la présentation des titres, au siége social, a Paris, rue Laffitte, 17 ; — à Marseille, à la gare du chemin de fer, bureau des titres ; — et à Lyon, rue Impériale, 33.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Liste des 125 obligations sorties au tirage qui a eu lieu après l'assemblée générale du 24 mai 1862, et remboursables à 500 francs, le 31 décembre même année :

480	13349	24871	33928
548	13739	25427	34117
711	13836	25607	34892
1404	14057	25783	36197
1699	14086	25834	36406
2540	14165	25888	36605
2728	14215	25958	37300
2739	14281	26151	37496
3110	14345	26851	38504
3786	15832	27026	39304
3914	15938	27225	40580
4227	16040	27401	40586
4663	16186	28784	40784
4787	16518	28943	40990
5565	16652	29504	41511
6403	16881	29615	41826
6838	17312	29939	42045
6988	17383	29989	42761
7329	17466	30180	42987
7402	17537	30262	43002
8376	17803	30690	43010
8392	18614	31133	43659
8617	19475	31140	44521
8656	20226	31167	44590
9047	20575	31347	45113
9504	21400	31944	45146
9569	22084	32427	45617
10278	22371	33283	45862
11672	22686	33333	46761
11707	22914	33479	
12130	23960	33557	
12179	24353	33869	

COMPAGNIE

D'ARMEMENTS MARITIMES

L.-T. BARUEY et Ce.

Les porteurs des obligations de la Compagnie, dont le remboursement devait avoir lieu du 1er juin 1862 au 1er juin 1869, sont informés que la *totalité* de ces obligations est remboursée *par anticipation*, à partir du 1er juin courant, avec les intérêts échus, au siége social, 46, rue de Provence, à Paris.

BANQUE DES ÉTATS-UNIS

en liquidation.

MM. de ROTHSCHILD FRÈRES ont l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations restant encore en circulation de l'emprunt de :

Liv. ster. 900,000, 6 0/0, de la Banque des Etats-Unis, qu'il sera payé à leur caisse, à partir du 1er juin prochain, les dividendes suivants, à valoir sur les intérêts arriérés dudit emprunt,

SAVOIR :

43 fr. 70 c. par 100 liv. sterl., ou 2,530 francs sur les obligations de la première série ;

40 fr. 15 c. par 100 liv. sterl., ou 2,530 francs sur les obligations de la deuxième série.

Provenant des intérêts perçus sur les fonds de Pensylvanie, Michigan, Indiana et Illinois, appartenant au dépôt de garantie collatérale du susdit emprunt.

Paris, le 24 mai 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

CIUDAD-REAL A BADAJOZ

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement d'intérêts au 1er juillet 1862, s'effectuera, à dater de cette époque :

A Paris, place Vendôme, 12 ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DES MINES DE

SOUDE D'ESPAGNE.

AVIS.

L'assemblée générale de la Compagnie des mines de soude d'Espagne, qui devait avoir lieu le 31 courant, est renvoyée à une époque que des avis ultérieurs feront connaître.

ÉMISSION
De 7,500 actions.

Versement de 60 francs par action de 500 francs sans engagement au delà.

UN PLACEMENT offrant des chances considérables de bénéfices presque sans risques est celui sur les actions de la Compagnie des Transatlantiques à machines Pascal, fondée à Lyon par acte authentique le 22 octobre 1855. Cette entreprise repose sur un nouveau système de machines sans chaudières, inexplosible et à vapeur surchauffée.

Il n'y aura aucun appel de nouveau versement avant que les avantages du système dont la Compagnie possède les brevets n'aient été confirmés par l'expérimentation d'une puissante machine marine dont la présente souscription a pour objet la construction.

Ainsi, avec un simple versement de 60 francs, on peut réaliser toute la plus-value qu'obtiendront les actions, et dans aucun cas on ne pourra perdre plus que cette somme.

LES IMMENSES avantages de ce système resultent d'un rapport favorable fait par une commission d'ingénieurs dont faisait partie un ingénieur de première classe de la marine impériale, délégué par Son Exc. M. le ministre de la marine.

S. M. L'EMPEREUR a décidé qu'une machine selon le système serait construite aux frais de sa cassette.

On souscrit chez MM. Archambault, Chantrot et Ce, banquiers, 4, rue de la Vrillière.

Le versement est de 60 francs par action de 500 francs, sans que dans aucun cas on soit engagé au delà.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 25 Comptant	Samedi 25 Terme	Lundi 26 Comptant	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Comptant	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Comptant	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29	Vendredi 30 Comptant	Vendredi 30 Terme
[illegible]	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3130 »	» »	3140 »	» »	3140 »	» »	3135 »	» »	Bourse fermée.	3135 »	» »
[illegible]	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	650 »	» »	650 »	» »	645 »	» »	650 »	» »		650 »	» »
[illegible]	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1580 »	1575 »	1580 »	» »	1575 »	» »	1575 »	1585 »		1577 50	» »
					id. nouvelles	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		» »	» »
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	482 50	» »	483 75	» »	483 75	» »	483 75	» »		485 »	» »
[illegible]	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	455 »	» »	455 »	» »	452 50	» »	452 50	» »		451 25	» »
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	97 50	» »	96 75	» »	97 50	» »	97 50	» »		97 50	» »
	100	Id.	3 »	Id.	— Id. 3 0/0	92 50	» »	91 25	» »	91 25	» »	92 50	» »		91 25	» »
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1030 »	» »	1025 »	» »	1025 »	» »	1030 »	» »		1030 »	» »
[illegible]	500	330	15 »	Mai et nov.	— Oblig. commun., 3 0/0 ... payé	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		» »	» »
[illegible]	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 320 fr. payés	» »	» »	423 75	» »	423 75	» »	423 75	» »		423 75	» »
[illegible]	100	Id	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	» »	» »	86 25	» »	86 25	» »	85 »	» »		» »	» »
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	620 »	625 »	620 »	620 »	620 »	620 »	620 »	615 75		630 »	» »
[illegible]	500	libérés	50 »	Id	Société gén. de Crédit mobilier	830 »	825 75	830 25	826 25	828 50	825 »	823 75	826 25		825 25	827 50
»	»	»	»	»	Crédit agricole	680 »	» »	670 »	» »	670 »	» »	670 »	» »		670 »	» »
					id. nouvelles	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		» »	» »
[illegible]	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	528 75	525 »	527 50	525 »	530 »	517 50	517 50	518 75		530 »	517 50
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		» »	» »
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	121 75	» »	118 75	» »	106 25	» »	112 50	» »		110 »	» »
[illegible]	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	117 50	» »	116 25	» »	113 75	» »	115 »	» »		117 50	» »
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	538 75	» »	538 25	» »	538 75	» »	537 50	535 »		535 »	» »
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		» »	» »
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		» »	» »

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES ET CAISSES.						
	Banque de la Réunion	» »	600	500	»	avril octobre	»
	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
	— de la Guadeloupe	» »	600	500	»	mars septemb.	»
	— de la Guyane	» »	600	500	»	avril octobre	»
	— du Sénégal	» »	600	500	»	......	»
	Comptoir Bonnard	38 75	200.000	100	»	octobre	1 80
	[illegible]	220 »	24.000	500	»	......	35 »
	Caisse Béchet	400 »	20.000	500	»	janvier juillet	28 65
	Caisse de l'Industrie	60 »	20.000	100	»	juillet	5 »
	[illegible] Propriétaires	875 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
	Omnibus de Paris	880 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
	— act. de jouissance	200 »	»	»	»	juillet	22 »
	Omnibus de Lyon	67 50	60.000	100	40	......	néant
	Omnibus de Londres	55 »	25.000	100	»	......	néant.
	Cie impériale des Voitures de Paris	67 50	600.000	100	»	avril octobre	néant.
	Messageries impériales (Service marit.)	835 »	40.000	500	»	janvier juillet	40 »
	— (actions nouvelles)	700 »	32.000	500	100	......	5 0/0
	Compagnie générale maritime	415 »	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
	Bazin, L. Gay et Ce	292 50	10.000	500	»	janvier juillet	12.50
	[illegible]-Fraissinet et Ce	455 »	»	»	»	......	»
	[illegible] Touache et Cie, navigation mar	470 »	20.000	1,250	»	......	»
	[illegible] Basse Seine et Oise	510 »	»	500	»	......	»
	CANAUX.						
	[illegible] universelle du Canal de Suez	476 25	»	500	300	janvier juillet	»
	[illegible], actions de capital	1250 »	60.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
	— actions de jouissance	95 »	60.000	»	»	juin	»
	Bourgogne, actions de capital	980 »	27.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
	— act. de jouissance	140 »	27.000	»	»	juin	12 50
	[illegible] à Bouc	940 »	6.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
	[illegible] canaux	» »	19.000	1.000	»	avril octobre.	50 »
	[illegible] la Bassée	7500 »	600	5.000	»	février août	611 25
	Sambre à l'Oise	300 »	11.500	1.000	»	juin décembre	50 »
	Sambre française canalisée	1500 »	6.000	1.000	»	janvier juillet	65 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	145 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
	Ports de Marseille	425 »	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	415 »	21.500	[illegible]	»	......	19 50
	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	300 »	25.000	1.250	150	......	»
	Docks et Entrepôts de Marseille	577 50	40.000	250	175	janvier juillet	5 0/0
	Docks du Havre	410 »	»	»	»	......	»
	GAZ.						
	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1210 »	110.000	[illegible]	»	mai novembre	70 »
	— actions nouvelles	1215 »	»	»	»	......	»
	Union des Gaz	102 50	20.000	250	»	janvier	néant.
	Marseille (et mines de Portes)	335 »	36.000	1,300	»	avril octobre.	18 30
	[illegible] Batignolles	» »	6.000	500	»	juin décembre	25 »
	[illegible]	» »	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
	Boulogne, Sèvres, etc.	» »	500	1.000	»	1er juin	60 »
	[illegible]	2700 »	7.000	1.750	»	janvier juillet	131 »
	[illegible]illotière, Vaise et Lyon	1100 »	2.400	1.200	»	......	77 50
	[illegible] général de Paris	» »	»	»	»	......	»
	[illegible] Centrale, Lebon et Ce	480 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
	J.-F. Cail et Ce	700 »	14.000	500	»	octobre avril.	75 »
	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	670 »	30.000	1,250	»	......	30 »
	[illegible]ville (Aveyron)	2000 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
	[illegible]	450 »	18.000	1.000	»	juin décembre	15 »
	[illegible] (Saône-et-Loire)	677 50	20.000	500	»	juin décembre	10 »
	[illegible]	» »	5.000	500	»	avril octobre.	20 »
	[illegible] et Commentry	125 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
	[illegible]	875 »	10.000	1.000	»	......	»
	[illegible] Nord	» »	6.000	1.000	»	......	30 »
	[illegible]	335 »	30.000	1.000	»	avril octobre	21 »
	[illegible] et chemins de fer	880 »	54.000	1.500	»	mai novembre	70 »
	[illegible]	» »	»	500	»	......	néant
	Franche-Comté	» »	40.000	500	»	mai novembre	»
	[illegible] (forges et chantiers)	840 »	16.000	1.000	»	......	60 »
	[illegible]	278	»	500	»	......	23 »
	[illegible]	240 »	»	500	»	......	»
	[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	505 »	10.000	500	»	avril octobre.	15 »
	[illegible]	1100 »	5.500	1.000	»	septembre	40 »
	Phénix-métallurgique	» »	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1260 »	2.400	1.200	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»	......	32 »
A	Grand'Combe	[illegible]	24.000	1.200	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	187 50	80.000	1.000	»	avril octobre.	12 »
A	Montrambert	147 50	80.000	1.000	»	avril octobre.	9 »
A	Saint-Étienne	147 75	80.000	1.000	»	avril octobre.	10 50
A	Rive-de-Gier	[illegible]	80.000	1.000	»	avril octobre.	19 »
A	Carmaux	[illegible]	24.000	1.250	»	mai novembre	20 »
A	[illegible]	1175 »	1.500	1.500	»	septembre	néant.
A	[illegible]	500 »	3.500	1.250	»	......	30 »
A	Layon-et-Loire	100 »	1.500	1.150	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	475 50	»	500	»	......	20 »
A	Quaregnon	650 »	6.750	250	»	......	10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Loup-Pondu	250 »	3.000	500	»	......	»
Civ.	Centre-du-Flénu	280 »	3.000	1.000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa ... (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id.	225 »	10.000	1.000	»	......	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	» »	10.000	1.000	»	......	néant.
C	Santander ... zinc	» »	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	253 75	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	» »	10.000	375	»	octobre	12 »
A	— non privilégiée, id.	» »	10.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie ... id.	500 »	5.000	1.000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie ... id.	180 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin ... id.	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière ... id.	» »	1.400	500	»	......	»
A	Pont-Rémy ... id.	300 »	5.000	1.500	»	30 avril	30 »
E	Siècle ... journal	» »	2.500	1.250	»	......	125 »
C	Journaux réunis ... id.	» »	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ... id.	5000 »	100	2.500	»	......	»
A	Saint-Gobain ... glaces	12500 »	3.000	1.250	»	......	750 »
C	Montluçon ... id.	110 »	24.000	500	»	......	néant
A	Oignies (Belgique) ... id.	410 »	22.000	500	»	septembre	34 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	100 »	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce, Vidanges	» »	24.582	500	»	......	20 »
C	Caoutchouc souple	» »	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»	......	néant
A	Compagnie générale des Eaux	317 50	80.000	250	»	......	10 »
C	Deux cirques F. Dejean et Cie	211 »	8.750	200	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	» »	»	»	»	......	»
»	Eaux de Seine purifiées	» »	»	»	»	......	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Époque de l'amortiss.	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	271 50	»	»	»	......	»
[illegible]	Cie impériale des Voitures de Paris	» »	27.000	125	56	......	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	30.000	500	13	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	512 50	12.000	500	1859	avril octobre.	30 »
»	Loire, anciennes	1165 »	4.124	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	1162 50	11.685	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe, — anciennes	1070 »	6.800	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	286 25	6.500	500	60	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.600	500	18	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	» »	8.600	600	20	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	292 50	20.000	300	20	avril octobre.	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	282 50	20.600	300	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Hornu, anciennes	480 »	2.440	312 50	30	30 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	276 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Ce	307 50	8.500	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
[illegible]	Gaz de Paris	417 50	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
[illegible]	Union des gaz	107 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	310 »	10.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	291 25	»	»	»	......	»
»	Omnibus de Paris	470 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	10.000	250	20	janvier juillet	15 »

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — Cours du 24 au 30 mai

Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 24 Compt.	Samedi 24 Terme	Lundi 26 Compt.	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Compt.	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Compt.	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29	Vendredi 30 Compt.	Vendredi 30 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1860	octobre, avril	Orléans	1322 50	1322 [illegible]	1320 »	1320 »	1320 [illegible]	1316 25	1320 [illegible]	1316 25	Bourse fermée.	1325 »	1322 [illegible]
300.000					Id. actions nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
4[illegible]1.767	400	»	[illegible] fr. [illegible] pour 1860	janvier, juillet	Nord ancien	10[illegible]8 25	1040 [illegible]	1056 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
41.666	400	300	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
41.667	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
500.000	500	»	40 fr. » pour 1860	mai, novembre	Est	541 75	542 50	543 75	542 50	[illegible] 50	545 [illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
»	»	»	21 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
800.000	500	»	63 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1111 25	1110 [illegible]	1112 50	1112 [illegible]	1110 [illegible]	1110 [illegible]	1110 [illegible]	1112 [illegible]		1108 [illegible]	1113 [illegible]
236.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	81[illegible] 25	812 50	81[illegible]	812 50	8[illegible]	812 [illegible]	[illegible] 75	[illegible]		[illegible]	[illegible]
300.000	500	»	30 fr. 50 pour 1860	avril, octobre	Ouest	[illegible] 50	50[illegible]	50[illegible]	50[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 25	[illegible]		[illegible]	[illegible]
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	37[illegible]	[illegible]	370	372 50	370	[illegible]	370	[illegible]		370	[illegible]
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	4[illegible]	477 50	480	475	480	477 50	477 50	[illegible]		475	475
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	430	[illegible]	430	431	430	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	440	[illegible]	[illegible]	[illegible]	44[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	11[illegible]
12.600	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	515	515	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
36.000	500	»	»	»	Béziers à Graissessac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	Algériens	[illegible]	[illegible]	435	[illegible]	[illegible]	[illegible]	112 50	[illegible]		[illegible]	[illegible]
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	375	380	380	377 50	377	375	375	[illegible]		377 50	376
»	»	»	[illegible] 0/0	[illegible]	Lyon Croix Rousse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		380	[illegible]
400.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Chemins autrichiens	521 25	520	517 50	515	[illegible]	516	521 25	[illegible]		521	519
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien Lombard	591 25	592	5[illegible]	595	[illegible]	592	[illegible] 25	[illegible]		593	593
80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	180	[illegible]	175	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		182 50	[illegible]
72.500	500	»	25 fr. » pour 1860	avril, octobre	Central-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		477	[illegible]
55.600	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	395	[illegible]	392	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
240.000	500	50	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse (non libérées)	561 25	557 50	562	[illegible]	555	556 25	[illegible]	[illegible]		558 75	557
					Id. libérées	[illegible]	[illegible]	560	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		552 50	555
91.400	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	359 75	360	360	[illegible]	361	355	[illegible]	[illegible]		358	360
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	485	480	481	[illegible]	475	475	[illegible]	[illegible]		480	477
38.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	457 50	455	460	[illegible]	460	45[illegible]	[illegible]	[illegible]		460	460
»	»	»			Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	415	412	415	413	415	413 75	415	[illegible]		415	413
170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	323 75	322 50	323 75	327	322 50	325	32[illegible] 25	325		325	327
»	»	»			Id. trentenaires	435	[illegible]	435	[illegible]	435	[illegible]	[illegible]	[illegible]		435	[illegible]
50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	265	[illegible]	265	[illegible]	270	[illegible]	270	[illegible]		265	[illegible]
»	»	»			Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
»	500	»		janvier, juillet	Portugais	421 [illegible]	420	420	[illegible]	422 50	421 25	425	423 75		418 75	[illegible]
	[illegible]	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	24	26	27	28	29	30
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Bourse fermée.	[illegible]
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	— 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
1847—1849	26.250	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1100		[illegible]
1848	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1085		1085
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	[illegible]	1021 25	1021 25	[illegible]		1000
1852—1854	31.536	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		1010
1852—1856	399.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	513 75	510	511 25	511 25		512
1843	2.777	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
1872	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	512 50	512 50	512 50	[illegible]		[illegible]
1872	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	521 75	523 75	522 50	525		5[illegible]5
1851	102.[illegible]	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	310 »	308 75	310 »	308 75		310
1852	83.[illegible]	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	315	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
1855	[illegible]	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	315	317 50	317 50	317 50		317
1852—1861	1.420.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	315	315	315	315		313
1851—1861	600.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	312	315	317	315		312
1855	87.[illegible]	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	307 50	[illegible]	[illegible]	307 50		307
1857—1860	137.[illegible]	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	— (nouvelles)	306 25	306 25	306 25	306 25		[illegible]
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	310	310	312 50	310		311
1855—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	308 75	310	311 25	311 25		310
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	311 25	312 50	311 25	311 25		31[illegible]
1850—1861	449.798	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi 3 0/0 gar.	310	307 50	308 75	308 75		309
1858	22.000	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	301 25	300		[illegible]
1857—1861	[illegible]	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	308 75	307 50	308 75	[illegible]		308
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	307 50	308 25	306 25	307 50		307
1859	158.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	308 75	308 75	308 75	308 75		308
1858—1861	1.250.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon Méditerranée, 3 0/0	311 25	311 25	311 25	311 25		310
1858—1861	658.475	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 gar. par le gouv. autrich.	[illegible] 50	271 25	271 25	271 25		278
1857—1861	280.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 Id. Id.	2[illegible]7 50	2[illegible]7 50	[illegible] 25	287 50		287
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien	238 75	238 75	237 50	238 75		237
1859	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	245	245 75	247 50	247 50		248
1859—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	258 75	258 75	258 75	258 75		258
1859	21.576	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	257 50	[illegible]	[illegible]	257 50		257
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	[illegible]	281 25	[illegible]	281 25		281
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	247 50	247 50	247 50	245		245
1859—1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	251 75	251 25	251 25	252		252
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	222 50	[illegible]	222	222		222
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre	Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	225	225		227
1858—1861	31.000	»	»	octobre	500	15 »	juin, décembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	212 50	211 75	212 50	213 75		213
1858	100.[illegible]	»	»	»	250	7 50	[illegible]	Graissessac à Béziers 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers.	Samedi 24 Comptant	Samedi 24 Terme	Lundi 26 Comptant	Lundi 26 Terme	Mardi 27 Comptant	Mardi 27 Terme	Mercredi 28 Comptant	Mercredi 28 Terme	Jeudi 29	Vendredi 30 Comptant	Vendredi 30 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1861	70 35	70 30	70 30	70 20	70 25	70 25	70 30	70 30	Bourse fermée.	70 25	70 [illegible]
Rentes 3 0/0 (emprunt), jouissance avril 1862	69 35	69 15	69 15	69 15	69 45	69 45	69 55	69 50		69 45	69 [illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 60	97 75	97 50	[illegible]	97 40	97 50	97 85	[illegible]		97 60	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	94 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	94 [illegible]	[illegible]		93 »	[illegible]
Rentes 4 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	463 75	[illegible]	463 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	463 75	466 25		465 »	465
Ville de Paris, Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1197 50	[illegible]	1107 50	[illegible]	1107 50	[illegible]	1110 »	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	465 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	467 50	[illegible]	467 50	[illegible]		467 50	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	453 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	455 »	[illegible]	455 »	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	236 25	[illegible]	237 50	[illegible]	237 50	[illegible]	237 50	[illegible]		237 50	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]	97 [illegible]	[illegible]	96 2[illegible]	[illegible]		96 25	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	41 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	41 25	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	93 1/8	[illegible]	92 1/8	[illegible]	92 1/8	[illegible]	92 1/8	[illegible]		92 1/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	79 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	78 1/2	[illegible]	78 [illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 1852 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	70 85	71 »	71 25	71 [illegible]	71 05	71 05	71 30	71 30		71 37	71
Id. 3 0/0, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		48 [illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	70 75	70 60	70 90	70 [illegible]	70 70	70 80	70 90	70 95		71 »	70
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	73 1/4	[illegible]	72 7/8	[illegible]	72 3/4	[illegible]	72 1/2	[illegible]		73 1/2	[illegible]
Emprunt russe	94 1/2	94 1/2	94 1/2	94 [illegible]	94 1/2	94 1/4	94 [illegible]	94 1/4		94 3/8	[illegible]
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	43 3/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	43 3/4	[illegible]	43 5/8	[illegible]		43 5/8	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieur	49 1/4	[illegible]	49 1/2	49 [illegible]	49 1/4	49 1/2	49 1/2	[illegible]		49 1/2	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	53 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	53 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1852-56	52 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	52 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]		52 5/8	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	340 »	[illegible]	338 75	[illegible]	340 »	[illegible]	337 50	[illegible]		337 50	[illegible]

Imprimerie centrale de Napoléon Chaix et Cie, 20, rue Bergère.

Le Gérant, A. de Birague d'Apremont.

Digitized by Google

N° 1135. — 21e ANNEE. — N° 23. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 7 JUIN 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

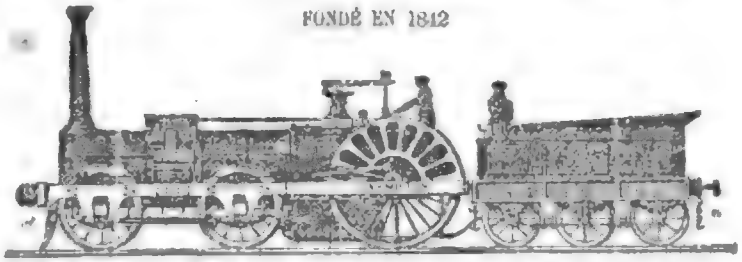
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	30 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	13 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. 50
Les Annonces	1 fr. 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, Foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 449. — Les sociétés à responsabilité limitée, 450. — Les associations d'agents de change, 451. — Recettes des chemins de fer pendant le premier trimestre de 1862-61, 451. — Chemin de Beaucaire à Alais, 452. — Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante, 452. — Chemin de l'Ouest suisse, 453. — Chemin de Cordoue à Séville, 453. — Omnibus de Londres, 454. — Société de la Nouvelle-Montagne, 554. — Chronique, 554. — Marché industriel, 554. — Bourses étrangères, 554.— Bourse de Londres, 554. — Correspondance de Bruxelles, 555. — Bulletin commercial, 455.— Bulletin des recettes de la semaine, 455. — Avis aux actionnaires, 456. — Actes officiels, 456. — Jurisprudence, 456. — Compagnie des services maritimes des Messageries impériales, rapport, 458.— Crédit foncier de France, rapport, 464.— Mines de la Grand-Combe, rapport, 465. — Chemins autrichiens, rapport, 468. — Chemin du Nord de l'Espagne, rapport, 472. — Crédit foncier, 475. — Recettes des chemins de fer, 476-477. — Annoncés, 477. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 479 Cours des actions et obligations industrielles, 479.— Cours des actions et obligations de chemins de fer et fonds publics français et étrangers, 480.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Le beau temps est venu avec les premiers jours de juin, et la Bourse commence à jouir des douceurs du repos. Le seul fait notable, c'est une complète absence d'affaires, qui n'a pas empêché les cours de se maintenir avec fermeté.

C'est demain 7 juin que se détache, pour la dernière fois à cette époque, le coupon du 3 0/0 ancien.

Voici le mouvement des principales valeurs pendant le cours de la semaine :

Le 3 0/0 ancien ferme aujourd'hui à 70 30 en comptant et à 70 40 à terme. L'écart des primes est très-faible. Demain, s'il n'y a pas hausse, la rente sera donc cotée au-dessous de 70. Ce cours serait bien séduisant pour la spéculation si elle ne se laissait pas préoccuper par la question du Mexique et aussi par les approches de la discussion prochaine du budget. Cependant on se demande si ces craintes chimériques ne disparaîtront pas à l'improviste et ne permettront pas enfin à la rente de reprendre son essor.

Le 3 0/0 nouveau se tient à 69 65 et avec beaucoup plus de fermeté. Il n'y a là rien qui puisse étonner. Nous avons déjà fait remarquer que les achats se font sur le 3 0/0 nouveau, tandis que les ventes portent sur le 3 0/0 ancien. L'unification des deux types aura un grand avantage pour le crédit public.

Le 4 1/2 0/0 est toujours sans affaires. C'est un embarras pour le marché. On espère, du reste, que la loi sur la conversion forcée sera portée au Corps législatif avant la fin de la session. Il est vrai qu'on laissera au ministre la faculté de choisir le moment opportun pour en faire l'application ; mais aussitôt la loi votée, l'élévation du 4 1/2 permettra facilement de donner cette satisfaction à l'unification générale de la dette. Le 4 1/2 a été coté aujourd'hui à 97 75. Nous avons déjà expliqué la faiblesse de cette rente par cette donnée naturelle, c'est que ceux qui font des placements ne peuvent s'adresser à un fonds qui devra bientôt disparaître, et que la spéculation l'a toujours déserté. Aussi actuellement la moindre offre ne trouvant pas de contre-partie fait immédiatement faiblir. Mais le jour où la conversion deviendra certaine, la spéculation ne dédaignera pas l'écart important dont on on aura à profiter.

Les obligations trentenaires se tiennent à 463 75, mais également sans affaires. Nous pouvons appliquer à cette valeur ce que nous venons de dire du 4 1/2.

L'emprunt italien est très-ferme et en voie de hausse ; il ferme aujourd'hui à 72 10. L'écart des primes est très-tendu. Il faut attribuer cette bonne tenue à la politique ferme du ministère Ratazzi et à l'approbation presque unanime qu'il trouve dans le parlement italien. On parle aussi de la prochaine émission des actions du Crédit foncier italien. La création d'institutions financières doit évidemment profiter au crédit de l'Etat.

Les fonds espagnols restent dans la stagnation.

Les établissements de crédit sont toujours en bonne voie.

La Banque de France est ferme à 3,140.

Le Crédit foncier, aux approches de la prochaine émission de ses propres actions et de celles du Crédit foncier italien, monte comme nous l'avions prévu. Nous nous plaisons à rappeler qu'il y a six mois ces actions étaient descendues à 1,200 francs, après avoir touché 1,300 francs ; nous étions alors presque seuls dans la presse financière à rassurer ceux qui avaient acheté dans les hauts prix, et à leur prédire qu'ils ne tarderaient pas à revoir les hauts cours. Les faits nous donnent-ils assez raison ? Ces actions sont aujourd'hui à 1,675 fr. après avoir touché 1,700 francs.

On nous demande quel sera l'écart entre la cote des actions nouvelles et celle des actions anciennes ; c'est assez difficile à déterminer : tout dépend des dividendes que procureront les anciennes actions aux porteurs jusqu'en 1865, on peut, à notre appréciation, les évaluer pour les trois exercices à un total de 150 francs environ, ce qui ferait qu'en admettant le décloublement au cours de 1,700 francs, les actions anciennes pourraient être cotées à 1,175 francs et les actions nouvelles à 1,025 fr. Mais ce n'est là qu'une hypothèse. Pour l'Orléans, on pouvait évaluer les dividendes annuels à 100 francs, et on possédait alors une base plus certaine.

Le Crédit agricole ferme à 692 50.

Le Crédit industriel est très-ferme à 627 50 ; cet établissement gagne de jour en jour dans l'esprit public, et nous ne serions pas étonnés que l'exercice qui va courir jusqu'à la prochaine assemblée leur réservât une centaine de francs de hausse sur le cours actuel.

Le Sous-Comptoir de l'industrie se tient à 540 fr., sans offres.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs a repris à 122 50 ; nous souhaitons sincèrement que le développement de ses affaires justifie ce cours élevé ; peut-être cet établissement devrait-il publier un bilan mensuel.

Les actions du Crédit mobilier restent affectées par la stagnation de la rente. Cependant nous les trouvous aujourd'hui à 832 50 avec un peu de reprise.

Les actions des chemins de fer ont cette semaine subi des fortunes diverses.

Les actions anciennes d'Orléans ferment à 1286 25 ; les actions estampillées, c'est-à-dire pour lesquelles le droit à la souscription est épuisé, ferment à 1023 75, et les actions nouvelles à 768 75. On voit que la baisse sur cette valeur est assez importante ; nous croyons que ce mouvement tient uniquement à une situation de place et qu'il ne saurait inquiéter les porteurs.

Beaucoup de spéculateurs avaient compris le bon marché de cette valeur au cours de 1,300 francs alors qu'elle représentait deux actions, et ils s'étaient décidés à en acheter à terme ; mais n'ayant pas d'argent pour lever les titres, ils espéraient faire reporter, sauf à payer le report. Mais on a cru devoir refuser les reports comme actions non estampillées et ne les reporter que comme actions estampillées avec déport. Il en est résulté un embarras et une nécessité de liquider des situations à la hausse, ce qui a déterminé de la baisse. Nous avouons ne pas comprendre cette nécessité, puisque les actions non estampillées sont encore cotées fin courant. Mais les porteurs d'Orléans peuvent se rassurer, cette valeur ne peut rester dans les cours actuels, elle constitue un placement trop avantageux.

Le Lyon finit à peu près au même cours que la semaine dernière, il est coté à 1,112 50 L'augmentation des recettes monte encore pour cette semaine à 226,000 environ; on voit que le trafic ne se ralentit pas sur cette ligne privilégiée et promet une augmentation importante de dividende.

Les augmentations de recettes sur le Nord maintiennent facilement ses actions à 1065.

L'Est à 562 50, et l'Ouest à 550 fr. donnent lieu à un nombre d'affaires plus limitées.

Le Midi a progressé à 853 75; c'est le chemin français qui a montré, cette semaine, les dispositions les plus vaillantes pour la hausse.

Le Lyon à Genève est toujours faible de 365 à 370.

Les actions du Dauphiné ont subi une dépréciation en liquidation dont on ne saurait s'étonner en présence des livraisons de titres qui ont eu lieu.

Les chemins autrichiens sont à 518 75.

Les chemins lombards, comme nous l'avions prévu, ont monté, ils ferment aujourd'hui à 617 50 avec forte tendance à la hausse.

Les Saragosse à Alicante se tiennent bien à 572 50 aux approches du détachement du coupon.

Les Russes sont un peu plus fermes, mais sans affaires.

Le Crédit Mobilier espagnol a repris à 523 75 le courant d'affaires sur cette valeur a beaucoup diminué, cependant les offres trouvent facilement preneurs.

Les chemins romains sont solides à 331 25. Leurs obligations étaient demandées aujourd'hui à 241 25, et les actions trentenaires, par suite, étaient d'autant mieux tenues, car une hausse de 1 25 sur les obligations correspondait à 2 50 de hausse sur les actions trentenaires, véritables obligations de valeur double.

Les Barcelone sont à 355.

Les Portugais, bien tenus à 425, ne tarderont pas à profiter de l'influence du prochain coupon pour monter et le gagner. Il ne faut pas oublier que ce coupon est de 20 fr.

Les actions du canal de Suez ont été cotées à 475.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	68 78 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	44 44 0/0
Cordoue à Séville	27.73 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	26 06 0/0
Séville-Xérès-Cadix	20 62 0/0
Union-Suisse	20.»» 0/0
Bessèges à Alais	16.05 0/0
Midi	15 88 0/0
Barcelone-Saragosse	13.80 0/0
Nord de l'Espagne	10.62 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	10 38 0/0
Victor-Emmanuel	9.35 0 0
Réseau du Sud de l'Autriche	5.78 0/0
Nord	5 43 0/0
Ouest suisse	4 63 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Est	2 11 0/0
Central Suisse	2.31 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	2.85 0/0
Lyon-Genève	3 98 0/0
Ouest	6 90 0/0
Dauphiné	7 58 0/0
Orléans	11.»» 0/0
Ardennes	27.85 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	30 mai.	6 juin	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 30	70 40	» 10	» »»
Rente à 1/2 0/0	97 10	97 75	» 65	» »»
Banque de France	3135 »»	3140 »»	5 »»	» »»
Consolidés	92 2/8	92 1/8	» »»	» 1/8
Crédit foncier	1577 50	1675 »»	97 50	» »»
Crédit agricole	670 »»	690 »»	20 »»	» »»
Crédit industriel com	620 »»	627 50	7 50	» »»
Crédit mobilier	827 50	832 50	5 »»	» »»
Comptoir d'Escompte	650 »»	652 50	2 50	» »»
Orléans	1323 75	1286 25	» »»	37 50
Nord	1058 75	1065 »»	6 25	» »»
Nord nouveau	985 »»	985 »»	» »»	» »»
Est	562 50	562 50	» »»	3 75
Paris-Méditerranée	1113 75	1112 50	» »»	1 25
Midi	843 75	853 75	10 »»	» »»
Ouest	556 25	550 »»	» »»	6 25
Genève	370 »»	365 »»	» »»	5 »»
Dauphiné	675 »»	645 »»	» »»	30 »»
Ardennes ancien	630 »»	643 75	13 75	» »»
Ardennes nouveau	640 »»	642 50	2 50	» »»
Ch. Autrichiens	520 »»	518 25	» »»	1 25
Victor-Emmanuel	376 25	372 50	» »»	3 75
Russes	613 75	618 75	5 »»	» »»
Romains	327 50	331 25	3 75	» »»
Sud-Autr.-Lombard	593 75	617 50	23 75	» »»
Saragosse Pampelune	395 »»	395 »»	» »»	» »»
Saragosse-Alicante	557 50	571 25	13 75	» »»
Saragosse-Barcelone	360 »»	355 »»	» »»	5 »»
Nord-Espagne	477 50	482 50	5 »»	» »»
Séville-Xérès-Cadix	400 »»	457 50	» »»	2 50

LES SOCIÉTÉS A RESPONSABILITÉ LIMITÉE.

Nous disions samedi dernier que lorsque les documents promis au Corps législatif seraient publiés, on reconnaîtrait qu'il existait entre la législation anglaise et celle qu'on propose d'introduire chez nous une divergence considérable. Nous avons aujourd'hui sous les yeux ces documents qui confirment pleinement nos prévisions.

C'est qu'en effet la législation anglaise, préparée par des hommes pratiques pour des hommes pratiques, repose sur un principe primordial dont la nôtre s'éloigne de plus en plus : la liberté des transactions. Qu'on ne se méprenne pas sur notre pensée; nous savons que la liberté absolue n'est pas plus admissible dans l'ordre financier, commercial et industriel, que dans l'ordre politique ; et quand nous parlons de la liberté des transactions, il s'agit, on le comprend bien, d'une liberté réglée. Mais comment réglée ? conformément aux lois naturelles de l'activité commerciale et aux prescriptions générales du droit civil. Nous trouvons tout simple que la loi prescrive la forme du contrat, qu'elle détermine les droits et les devoirs des contractants ainsi que leurs obligations réciproques ou envers les tiers. C'est ce que fait la loi anglaise. Mais ce qu'elle ne fait pas, et ce que fait au contraire le projet de loi français à chacune de ses lignes, c'est de placer à tout propos l'action publique, la puissance répressive, entre la société commerciale et son but d'activité; de telle sorte que l'être collectif qu'on appelle la société, au lieu d'encourir seulement le risque naturel qui naît de toute opération commerciale et industrielle, et qui ne saurait raisonnablement aboutir qu'à une perte d'argent, encourt le risque d'un châtiment pénal; dans cet ordre d'idées, la faute commerciale confine au délit: le mandataire ou l'administrateur marche dans un chemin semé de précipices; et s'il se trompe, ce n'est pas sa capacité qui est compromise, c'est son honneur. Voilà par quel côté excessif la loi du 17 juillet 1856 sur les sociétés en commandite a entravé ce qu'elle voulait seulement régulariser ; voilà pourquoi nous craignons bien que le projet de loi sur la responsabilité limitée ne dorme inutile dans le *Bulletin des lois*.

Un examen rapide de la législation anglaise, en nous faisant voir tout ce qu'elle ne contient pas, nous indiquera par cela même tout ce qu'il faudrait supprimer ici pour mettre nos sociétés commerciales sur le pied d'égalité avec celles de nos voisins.

Aucune condition n'est imposée aux sociétés anglaises : ni pour la durée de la société, ni pour le nombre des associés, ni pour le montant du capital, ni pour la division du capital, ni pour l'époque et le mode des versements, ni pour la rédaction ou la révision de ses statuts; ni pour les apports des fondateurs, ni pour le choix des administrateurs, ni pour les garanties à exiger de ceux-ci, ni pour la tenue des assemblées générales, ni pour la fixation et la répartition des bénéfices ou dividendes.

Que contiennent donc les cinq lois qui forment aujourd'hui le code des sociétés anglaises à responsabilité limitée ?

Rien que des prescriptions d'ordre public qui, sans intervenir en quoi que ce soit dans les conventions particulières, obligent les contractants à publier ces conventions par le moyen de l'enregistrement au ministère du commerce, et qui subordonnent l'existence légale des sociétés à l'exact accomplissement de formalités prescrites. Les infractions à ces règles sont considérées comme de simples contraventions punissables d'amendes de 2 à livres sterling.

En certains cas, la société ou les administrateurs qui ne se sont pas conformés à la loi perdent le bénéfice de la responsabilité limitée elles retombent alors dans le droit commun en matière d'association. Tout cela est parfaitement sage ; car le défaut de publicité n'étant répréhensible que parce qu'il peut préjudicier à l'intérêt des tiers, la réparation consiste à faire disparaître toute possibilité de préjudice, ce qui a lieu en faisant revivre la responsabilité illimitée contre les sociétés ou les administrateurs qui ont manqué à la stricte observation de la loi.

Quant à l'objet spécial qui, en France, a le privilége d'absorber presque entièrement les préoccupations du législateur, nous voulons parler de la distribution des dividendes, il paraît que les Anglais n'y attachent pas la moindre importance, car leurs lois sont muettes à cet égard; ils pensent apparemment que les associés, libres de former un capital, sont également libres de se le partager à leur guise, de le dissiper et même de le dissiper entièrement. Cette liberté n'a pour eux qu'une limite : le droit des tiers. En conséquence la distribution des dividendes n'est prohibée qu'au moment même où la Compagnie devient insolvable; et en ce cas, les directeurs qui auraient payé ce dividende seraient, non pas traduits en police correctionnelle, comme chez nous, mais déclarés responsables sur tous leurs biens des dettes de la Compagnie jusqu'à concurrence de la somme indûment distribuée.

Les cinq lois anglaises communiquées au Corps législatif contiennent en tout 197 articles. Nous certifions qu'il n'en est pas un seul qui édicte une pénalité correctionnelle ou criminelle contre les associés ou administrateurs pour fait de gestion. Par contre, l'autorité supérieure peut intervenir dans les cas suivants :

1° *Le board of trade* peut nommer des inspecteurs pour examiner la situation de la Compagnie, dans le cas où cette inspection serait requise par le cinquième des actionnaires ;

2° Le tribunal de commerce (*cour des faillites*) peut liquider d'office une Compagnie : si cette Compagnie n'a pas commencé ses opérations dans le délai d'un an ou les a suspendues pendant le même temps ; si le nombre des actionnaires est tombé au-dessous de sept ; si la Compagnie est insolvable ou si elle a perdu les trois quarts de son capital.

De la fidèle analyse qui précède ressort le caractère général de la loi anglaise : c'est qu'elle est faite pour favoriser l'esprit d'entreprise et multiplier le nombre des sociétés financières, commerciales et industrielles ; la loi française, au contraire, ne paraît par regretter de les restreindre, en prémunissant le public contre les conséquences auxquelles il s'expose en y entrant.

F. Grimaud.

LES ASSOCIATIONS D'AGENTS DE CHANGE.

La loi qui modifie les articles 74, 75 et 90 du *Code* de commerce, dans le but de légaliser les associations pour l'exploitation des charges d'agents de change, vient d'être votée par le Corps législatif, sur le rapport de M. Larrabure, rapport qui a produit une vive sensation, parce qu'on y a vu, non sans raison, le signal d'une réaction très-légitime en faveur de la spéculation et des affaires.

M. Larrabure a voulu signaler tout ce qu'il y a d'excessif dans les préventions dont la Bourse est l'objet, et il y a pleinement réussi ;

« On croit, dit-il, qu'il n'y a là que du jeu, du jeu effréné, qui fait de nombreuses victimes. Il y a, en effet, du jeu ; oui, les marchés à terme de la Bourse donnent lieu à des opérations fictives, ouvrent le champ aux paris sur les mouvements des cours, et tous les cœurs honnêtes doivent le déplorer. Si on ne veut voir que cette face de la question, on aura aisément raison. Mais il faut voir le bien comme le mal. A côté de ces opérations fictives, il y a des opérations à terme sérieuses, utiles, nécessaires même et parfaitement licites. Le devoir des hommes politiques est d'éclairer le public en faisant la vraie part du bien et du mal. »

Comme exemple, M. Larrabure cite les cas les plus usuels de marchés à terme répondant à une opération très-sérieuse :

« Direz-vous qu'elle est blâmable ? Direz-vous qu'elle doit être interdite ? Mais prenez garde ! Vous nuiriez à l'Etat par cette interdiction, outre que vous enchaîneriez ce qui doit être libre ; car vous interdiriez ce qui fait rechercher les effets publics, c'est-à-dire la facilité et la commodité d'acheter et de vendre, par grosses masses, et en tout temps, selon ses besoins, selon ses convenances . . . . . On a été émerveillé de la facilité avec laquelle les emprunts de la guerre de Crimée, de la guerre d'Italie, se sont faits et placés. Mais imagine-t-on, par hasard, qu'ils se seraient placés si aisément et si vite avec les seules transactions au comptant ? Vous auriez été vingt-cinq ou trente ans à les placer ainsi ; ou plutôt, n'ayant que la ressource de les placer au comptant, vos emprunts ne se seraient pas faits. Il en est de même des énormes capitaux qui ont servi à construire nos canaux, nos chemins de fer. Supprimez demain les marchés à terme, supprimez les facilités qu'ils donnent au mouvement des grands capitaux, et vous les verrez disparaître, et vous verrez vos travaux chômer. »

Ajoutons encore quelques citations empruntées à la dernière partie du rapport de M. Larrabure :

« Quand on abuse, on est coupable : cela ne souffre aucun doute.

» Mais, en lui-même, l'esprit de spéculation ou d'entreprise est-il à étouffer aveuglément ? Non sans doute, car il faut avouer que quelquefois il enfante de grandes choses. A bien dire, tout est spéculation, c'est-à-dire calcul et prévision, dans les affaires de ce monde : affaires commerciales, affaires industrielles, même les entreprises et les travaux si utiles de l'agriculture, tout repose sur le calcul. Vous avez déjà un réseau de chemins de fer : il devra s'étendre et se compléter. A quoi le devrez-vous ? à l'esprit d'entreprise. Sans l'esprit d'entreprise, comment l'auriez-vous exécuté ? L'Etat était impuissant à le faire. La spéculation hardie et légitime a pu seule en venir à bout. Par elle, vous avez obtenu ce que vous n'auriez pas obtenu sans elle. Avec son concours, vous avez pu satisfaire à un immense intérêt public ; car combien ces voies nouvelles sont utiles au commerce et à l'agriculture !

» Nous n'aimons pas, Messieurs, qu'on parle d'une manière absolue contre la spéculation. Si elle occasionne parfois quelque mal, reconnaissons qu'elle a produit aussi un grand bien. Ne nous récrions pas même contre les profits qu'on a pu lui donner. Nous pensons, quant à nous, qu'on a bien fait d'accorder de grands avantages aux premières compagnies de capitalistes, qui se sont jetées résolûment dans une voie alors inconnue. Si elles y ont recueilli des profits, ce n'est que justice : qui a couru de grands risques doit espérer des bénéfices, surtout quand il produit des monuments éminemment utiles à la société tout entière. »

Ce langage est élevé, il est sage ; espérons qu'il portera ses fruits.

Quant à la loi en elle-même, nous n'avons rien à dire ; elle répond à un besoin généralement reconnu, constaté par les chefs même de la magistrature ; elle ne pouvait soulever par elle-même aucune contradiction sérieuse.

L'occasion eût peut-être été bonne pour examiner certains côtés défectueux de l'organisation actuelle du parquet de la Bourse, tels que le marché des assesseurs et le marché du comptant ; ce sont là des points délicats sur lesquels nous reviendrons en temps et lieu.

F. Grimaud.

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER PENDANT LE PREMIER TRIMESTRE DE 1862 ET 1861.

Le ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics publie au *Moniteur* de ce matin le tableau des recettes de l'exploitation des chemins de fer français pour le premier trimestre de 1862.

La longueur totale des lignes exploitées au 31 mars dernier était de 10,157 kilomètres ; elle n'était à pareille époque de 1861 que de 9,448 kilomètres ; l'augmentation est de 709 kilomètres. Les recettes totales se sont élevées à 106,514,482 francs ; elles n'avaient été que de 100,819,417 francs pour le premier trimestre de 1861 ; l'augmentation est de 5,695,065 francs.

La longueur kilométrique moyenne exploitée pendant le trimestre ayant été de 9,877 kilomètres, on obtient un produit kilométrique moyen de 10,784 francs ; ce même produit était de 10,679 francs pour le premier trimestre de 1861 ; augmentation, 105 francs, soit 0.98 0/0.

Examinons maintenant la part respective de l'ancien et du nouveau réseau.

La longueur exploitée de l'ancien réseau est aujourd'hui de 7,003 kil. ; c'est une augmentation de 25 kil. sur la période correspondante de 1861. Sur ces 25 kil., on en compte 13 qui ne sont que de simples raccordements n'ayant pu donner lieu à aucune recette appréciable. Les recettes totales de l'ancien réseau ont atteint pour le premier trimestre de 1862, 90,187,063 fr. au lieu de 87,876,827 fr., soit une augmentation de 2,289,236 fr.

L'exploitation moyenne ayant porté sur 6,987 kil., le revenu kilométrique ressort à 12,904 fr. au lieu de 12,593 fr. ; augmentation, 311 fr. ; soit 2.47 0/0. Ce résultat en bloc n'indique pas au vrai la marche du trafic ; car les augmentations proviennent de petites lignes, tandis que plusieurs des grandes ont diminué ; il y a en effet augmentation de 47.21 0/0 sur Carmaux à Albi ; de 40.89 0/0 sur Graissessac ; de 23.96 0 0 sur Anzin, de 15.97 0/0 sur le Midi, de 9.94 0/0 sur le chemin de Ceinture, de 9.64 0/0 sur le Paris-Lyon-Méditerranée, de 4.14 0/0 sur Bességes, de 1.82 0/0 sur le Nord, de 1.20 0/0 sur le Victor-Emmanuel.

Tandis qu'il y a diminution de 9.04 sur l'Orléans ; de 4.05 0/0 sur le Genève ; de 1.90 sur l'Ouest, et de 0.72 sur l'Est.

Mais on s'expliquera très-bien ce ralentissement momentané si l'on réfléchit que l'époque correspondante de 1861 avait accusé sur 1860 des augmentations plus ou moins considérables : 28.37 pour le Midi ; 24.34 pour le Paris-Lyon-Méditerranée ; 43.59 pour l'Orléans ; 10.49 pour l'Est ; 5.87 pour le Genève ; 3.26 pour l'Ouest ; 1.33 pour le Nord

La progression du nouveau réseau s'accuse au contraire d'une manière assez sensible : 5,660 fr. de recette kilométrique moyenne au lieu de 5,255 en 1861 ; augmentation, 405 fr., ou 7.71 0/0. L'augmentation est de 75.52 0/0 sur le nouveau réseau du Nord ; de 65.39 0/0 sur le Midi ; de 53.39 sur l'Orléans ; de 44.17 sur les Ardennes ; de 8.06 sur le Paris-Lyon-Méditerranée ; il y a au contraire diminution de 6.77 0/0 sur l'Ouest ; de 6.83 sur l'Est, et de 12.21 sur le Dauphiné.

Gustave Wit.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS. — Direction générale des Ponts et chaussées et des chemins de fer. — Bureau de statistique

Recettes de l'exploitation des chemins de fer français. — Premier trimestre des années 1862 et 1861.

NOMS des CHEMINS.	1862 Longueur totale exploitée au 31 mars.	1862 Longueur moyenne exploitée pendant le trimestre.	1862 1er TRIMESTRE.	1861 Longueur totale exploitée au 31 mars.	1861 Longueur moyenne exploitée pendant le trimestre.	1861 1er TRIMESTRE.	Total du trimestre 1862	Total du trimestre 1861	DIFFÉRENCE EN PLUS 1862	DIFFÉRENCE EN PLUS 1861	PAR KILOMÈTRE. RECETTE TOTALE. 1862.	RECETTE TOTALE. 1861.	DIFFÉRENCE de 1862 sur 1861 TOTALE en plus.	TOTALE en moins.	POUR CENT en plus.	POUR CENT en moins.
	k.	k.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Ancien réseau.																
Nord	967	967	14,720,568	967	967	14,457,268	14,720,568	14,457,268	263,300	»	15,223	14,951	272	»	1.82	»
Est (1)	963	960	10,711,540	955	955	10,732,975	10,711,540	10,732,975	»	21,435	11,158	11,239	»	81	»	0.7
Ouest	900	900	10,161,296	900	900	10,357,724	10,161,296	10,357,724	»	196,428	11,290	11,509	»	219	»	1.9
Orléans	1,477	1,475	14,830,341	1,474	1,474	16,291,517	14,830,341	16,291,517	»	1,461,176	10,053	11,053	»	999	»	9.0
Paris-Méditerranée	1,412	1,412	29,471,922	1,411	1,411	26,884,727	29,471,922	26,884,727	2,587,195	»	20,872	19,056	1,816	»	9.54	»
Lyon à Genève (2)	237	237	1,379,437	237	237	1,440,746	1,379,437	1,440,746	»	67,309	5,820	6,105	»	284	»	4.6
Midi	797	796	7,316,698	796	796	6,309,099	7,316,698	6,309,099	1,007,599	»	9,192	7,926	1,266	»	15.97	»
Vict.-Emm. (est.-Rives)	116	106	267,408	104	104	259,300	267,408	259,300	8,108	»	2,523	2,493	30	»	1.20	»
Ceinture	17	17	577,261	17	17	525,269	577,261	525,269	51,992	»	33,957	30,886	3,071	»	9.94	»
Graissessac-Béziers	51	51	185,519	51	51	103,271	185,519	103,271	82,248	»	2,853	2,025	828	»	40.89	»
Bessèges-Alais	32	32	359,027	32	32	345,318	359,027	345,318	14,309	»	11,238	10,791	447	»	4.14	»
Anzin-Somain	19	19	135,468	19	19	109,283	135,468	109,283	26,182	»	7,130	5,752	1,378	»	23.96	»
Carmaux-Albi	13	13	79,981	15	15	54,330	79,981	54,330	25,651	»	5,332	3,622	1,710	»	47.21	»
Totaux et moyennes	7,003	6,987	90,157,063	6,978	6,978	87,876,827	90,157,063	87,876,827	2,260,236	»	12,904	12,593	311	»	2.47	»
Nouveau réseau.																
Nord (3)	159	158	423,707	31	31	47,361	423,707	47,361	376,436	»	2,682	1,528	1,154	»	75.52	»
Est	765	762	4,433,126	763	736	4,720,235	4,433,126	4,720,235	»	287,109	5 975	6,413	»	438	»	6.8
Ardennes	187	170	1,016,534	164	164	858,965	1,016,534	858,965	157,569	»	5,980	5,248	732	»	14.17	»
Ouest (4)	312	312	959,260	312	312	966,769	959,260	966,769	»	7,509	3,075	3,099	»	24	»	0.7
Orléans	682	104	2,129,852	460	460	1,267,254	2,129,852	1,267,254	862,598	»	4,226	2,755	1,471	»	53.39	»
Paris-Méditerran.	746	730	6,450,226	526	526	4,301,281	6,450,226	4,301,281	2,148,945	»	8,836	8,177	659	»	8.06	»
Dauphiné	162	162	664,771	135	135	631,132	664,771	631,132	33,639	»	4,104	4,673	»	571	»	12.21
Midi	161	112	279,853	99	99	149,593	279,853	149,593	130,260	»	2,499	1,511	988	»	65.39	»
Totaux et moyennes	3,154	2,890	16,357,419	2,470	2,463	12,942,590	16,357,419	12,942,590	3,414,829	»	5,660	5,255	405	»	7.71	»
Récapitulation.																
Ancien réseau	7,003	6,987	90,157,063	6,978	6,978	87,876,827	90,157,063	87,876,827	2,260,236	»	12,904	12,593	311	»	2.47	»
Nouv. réseau	3,154	2,890	16,357,419	2,470	2,463	12,942,590	16,357,419	12,942,590	3,414,829	»	5,660	5,255	405	»	7.71	»
Ensemble (5)	10,157	9,877	106,514,482	9,448	9,441	100,819,417	106,514,482 (a)	100,819,417 (a)	5,695,065	»	10,784	10,679	105	»	0.98	»

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 31 mars 1861 au 31 mars 1862 ont une étendue de 700 kilomètres, savoir :

1° *Ancien réseau.*

Est. — Strasbourg au Rhin (frontière) (11 mai 1861)	8	
Orléans. — Raccordement à Bordeaux des lignes d'Orléans et du Midi (pour 1/2) (3 août 1861)	1	3
Le Guétin à Saincaize (reprise sur la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée), (21 septembre 1861) (*a*)	2	
Paris-Méditerranée. — Raccordement de Villers-les-Pots (13 mai 1861)	1	
Midi. Raccordement à Bordeaux des lignes du Midi et d'Orléans (pour 1/2) (3 août 1861)	1	
Victor-Emmanuel. — Saint-Jean-de-Maurienne à Saint-Michel (15 mars 1862)	11	
Total pour l'ancien réseau..... kilom.	25	

2° *Nouveau réseau.*

Nord. — Serran à Villers-Cotterets (31 août 1861)	60		123
Béthune à Hazebrouck (5 septembre 1861)	33		
Lens à Béthune (15 octobre 1861)	19		
Arras à Lens (5 janvier 1862)	16		
Est. — Traversée de Mortcerf (9 décembre 1861)	2		
Ardennes. — Sedan à Carignan (23 septembre 1861)	23		
Orléans. — Limoges à Périgueux (26 août 1861)	98		221
Arvant à Massiac (25 octobre 1861)	24		
Bourges à Montluçon et racc[t] (9 déc. 1861)	100		
Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ougney à Rans (prise de possession le 1er juin 1861) (*b*)	10		222
Chagny à Montceau-l.-Mines (21 sep. 1861)	45		
Montargis à Nevers (21 septembre 1861)	135		
Raccord. de Saincaize (21 septemb. 1861)	1		
Livron à Privas (17 février 1862)	31		
Le Guétin à Saincaize (abandon à la Cie d'Orléans le 21 septembre) (*a*), moins 2 kil.	2		
Reste	220		
Dauphiné. — Bourgoin à Saint-André-du-Gaz (22 août 1861)	22		27
Chabons au Grand-Lemps (9 janv. 1862)	5		
Midi. — Toulouse à Pamiers (19 octobre 1861)	62		
Total pour le nouveau réseau..... kilom.	684		
Ensemble	709		

Longueur totale exploitée au 31 mars 1861 .... kil. 9,448

Longueur totale exploitée au 31 mars 1862 10,157

(a) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour le trimestre 1862, à	8,237,744	»
— 1861, à	8,146,861	»

(*a*) *Antérieurement à l'ouverture de la courbe de raccordement de Saincaize, la section du Guétin à Saincaize appartenait à la Compagnie d'Orléans était exploitée par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.*

(*b*) *Les produits de cette section, qui a été ouverte le 1er août 1861, ne figurent dans les comptes d'exploitation de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée qu'à partir du 1er juin 1861.*

(1) Y compris 4 kil. sur le territoire suisse (à Bâle), exploités par la Compagnie de l'Est.
(2) Y compris 16 kil. sur le territoire suisse, exploités par la Compagnie de Lyon à Genève.
(3) Non compris la ligne de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches (9 kil.), dont les produits ne figurent pas dans les comptes d'exploitation de la Compagnie du Nord.
(4) Y compris 295 kil. pour Caen à Cherbourg et les embranchements du Mans à Mézidon, de Coulibœuf à Falaise et de Lison à St-Lô, qui feront partie de l'ancien réseau à partir du 1er janvier 1863.
(5) Y compris 20 kil. sur le territoire suisse, exploités par les Compagnies françaises, et non compris 9 kil. (lignes de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches), dont les produits ne figurent pas dans les comptes d'exploitation.

NOTA. Les comptes du premier trimestre de 1862 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

CHEMIN DE FER DE BESSÉGES A ALAIS

La Compagnie du chemin de fer de Bességes Alais vient d'être autorisée à étudier un chemin qui partira du Rhône et se rendra à Saint-Ambroix. Nous publions à ce sujet la lettre par laquelle S. Exc. M. le ministre des travaux publics a accordé cette autorisation :

Paris, 30 avril 1862.

Monsieur, vous m'avez fait l'honneur de m'adresser le 7 de ce mois, au nom de la Compagnie de Bességes à Alais, une demande tendant à obtenir l'autorisation de faire procéder, à vos frais, aux études d'un chemin de fer de Saint-Ambroix à Pouzin, sur l'embranchement de Privas, par Barjac, Viger, Baravon et la vallée de Escoutoux.

Cette demande m'a paru pouvoir être accueillie favorablement. J'ai l'honneur de vous informer, Monsieur, que je viens d'inviter MM. les préfets des départements du Gard et de l'Ardèche à prendre un arrêté qui facilite à vos agents les moyens d'effectuer les opérations qu'il y aura lieu de faire sur le terrain.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que ces opérations seront faites à vos frais, risques et périls, et que la présente autorisation, sans préjuger en aucune façon l'exécution ultérieure de la ligne dont il s'agit, ne constituera à votre projet, aucun droit soit à sa concession, soit au remboursement des dépenses auxquelles lesdites études auront donné lieu, dans le cas où la concession serait accordée à un tiers.

Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération très-distinguée.

Signé : ROUHER.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

En attendant la publication du rapport, nous complétons aujourd'hui les renseignements que nous avons donnés dans notre numéro du 31 mai dernier, par les résolutions ci-après prises par l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie, dans sa séance du 29 mai 1862 :

1° Le rapport et les comptes qui l'accompagnent sont approuvés;

2° L'assemblée générale autorise la répartition d'un dividende de 12 francs par action, qui sera payé à partir du 1er juillet, en même temps que les intérêts du semestre courant;

3° L'assemblée générale, attendu les dispositions nouvelles prescrites par la loi du 20 janvier 1862 pour l'émission des obligations, ratifie les changements apportés à l'article 7 et autres des statuts relatifs à cet objet;

4° L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à contracter des emprunts par voie d'émission d'obligations ou de toute autre manière qui lui paraîtra convenable quand, sur l'avis du Conseil, les affaires de la Compagnie l'exigeront;

5° L'assemblée générale approuve les mesures prises par le Conseil d'administration pour faire maintenir les actions et les obligations de la Compagnie sur la cote officielle de la Bourse de Paris, et décide que les frais de timbre et les impôts seront portés comme par le passé, au compte des frais généraux d'administration;

6° L'assemblée générale, conformément à l'article 20 des statuts, réélit comme membres du Conseil d'administration :

MM. Poisat,
Tessereinc,
Weisweiller,
Llorente,

qui sont désignés comme membres sortants;

7° L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à faire usage des facultés mentionnées à l'article 26 des statuts (lettres *g* et *i* inclusivement), pourvu que les résolutions soient prises par quinze membres au moins du Conseil, lequel devra être convoqué spécialement à cet effet. Cette autorisation est valable jusqu'à la prochaine assemblée générale.

F. GRIMARD.

COMPAGNIE DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Un grand nombre de nos abonnés nous interrogent journellement sur les chemins de l'Ouest suisse, et nous demandent quels sont les revenus qu'on peut espérer pour l'exercice de 1861 et pour l'exercice courant.

Les concessions de la Compagnie comprennent la ligne de Coppet à Lausanne et Vaumarcus ;

La ligne de Lausanne à Saint-Maurice.

Le capital social se compose de 80,000 actions de 500 francs, complétement libérées, soit ..... Fr.	40,000,000
Mais il faut en déduire 11,074 actions non placées ou rentrées entre les mains de la Compagnie, soit.....	5,537,000
Ce qui réduit le capital social à..... Fr.	34,463,000
En outre, 49,579 obligations de 400 francs ont été émises en 1854, 1856, 1857 et 1859, soit Fr.	19,831,600
15,000 nouvelles obligations, remboursables à 500 francs, ont dû être émises en 1861.....	*Mémoire.*
Total (sauf l'article pour *mémoire*)	55,294,600
Les produits de l'exploitation se sont élevés, pour l'année 1861, à ..... Fr.	2,894,684
Dont il faut défalquer les dépenses d'exploitation.	
Ces dépenses avaient été, en 1859, de 55 0/0, et en 1860, de 47 0/0.	
Nous ne les évaluerons provisoirement pour 1861 qu'à 44 0/0, soit.....	1,273,660
Il resterait pour produit net..	1,621,024
Il convient d'ajouter pour intérêts divers.....	50,000
Ce qui porte le produit total à ..... Fr.	1,671,123
Les intérêts et amortissement d'obligations, en y comprenant la nouvelle émission, nous paraissent, d'après nos calculs, devoir s'élever à.....	1,392,877
Le reliquat de..... Fr.	278,247

serait à partager entre les 68,926 actions émises, en admettant qu'il ne fût rien porté à la réserve, ce qui donnerait, pour l'exercice 1861, 4 francs par action.

Il faut ajouter que les quatre premiers mois de 1862 donnent une augmentation de 200,000 francs, ce qui, en calculant pour les huit derniers sur les mêmes données, porterait l'augmentation à 600,000 francs, et permettrait d'espérer pour l'exercice de 1862 un revenu de 8 fr. 75 c. par action.

Il faut espérer que cette situation s'améliorera d'année en année.

DE BERARDI.

CHEMIN DE FER DE CORDOUE A MALAGA.

Le 28 avril dernier a eu lieu l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de Cordoue à Malaga.

L'assemblée était nombreuse, il y avait plus de deux cents actionnaires présents.

Les actes et les comptes du Conseil ont été approuvés.

Le directeur a annoncé à l'assemblée qu'en conséquence de négociations suivies activement, il avait l'espoir fondé de placer toutes les obligations de la Compagnie à un taux très-acceptable.

L'assemblée a ensuite donné au Conseil le pouvoir de se compléter par son propre choix.

Aussitôt que la Compagnie nous aura communiquer son rapport, nous examinerons en détail la situation de cette entreprise.

F. GRIMARD.

OMNIBUS DE LONDRES.

C'est le 31 mars dernier qu'a eu lieu à Londres l'assemblée générale des actionnaires des Omnibus de Londres.

Beaucoup de petits capitaux français sont engagés dans cette opération qui depuis trois années n'a pu distribuer aucun intérêt, aucun dividende. Aussi nous eussions désiré que le rapport lu à cette assemblée eût prouvé aux actionnaires que leurs intérêts étaient complétement sauvegardés ; il n'en a rien été malheureusement, et nous ne savons sur quoi reposent les cours récemment cotés de cette valeur.

Le bilan présenté à l'appui du rapport s'établit ainsi :

Passif.		
148,525 actions à 100 fr. Fr.	14,852,500	»
Dettes et responsabilités. ...	2,401,757	»
Réserve, y compris la balance de l'exercice 1860.....	253,366	»
Profits et pertes.....	191,513	»
	17,699,136	»
Actif.		
Baux et constructions... Fr.	1,845,210	70
Matériel et cavalerie.....	6,765,861	10
Clientèle, frais de premier établissement, etc.....	8,551,902	40
Créances (bonnes)	243,091	»
Id. (mauvaises ou douteuses).....	241,240	»
Caisse	189,330	85
	17,699,136	»

On voit, d'après ce bilan, que les bénéfices de l'année s'éleveraient à 191,513 francs, sur laquelle somme on a voté la distribution d'un dividende de 1 fr. 25 par action, représentant 186,585 francs.

Ce résultat n'est pas brillant. Il faut remarquer, d'ailleurs que l'on fait figurer *à l'actif* une somme de plus de 8,500,000 francs constituant les dépenses faites, soit pour constructions, soit pour achat de matériel et chevaux.

On porte également, pour clientèle et frais de premier établissement, une somme de plus de 8,500,000 francs.

Il eût été de bonne administration, en pareil cas, de constituer une réserve importante :

1° Pour représenter la dépréciation et amortir les dépenses de constructions et d'achats de matériel ;

2° Pour amortir l'achat de clientèle et les frais de premier établissement.

Autrement le capital se trouve déprécié de jour en jour.

En présence de cet énorme chiffre de 17 millions porté à l'actif, et dont une grande partie est à reconstituer, une réserve de 253,360 fr. paraît plus qu'insuffisante.

D'un autre côté, on laisse figurer à l'actif une somme de 241,000 francs que l'on déclare constituer des créances *mauvaises ou douteuses*, et cette somme est supérieure au bénéfice distribué.

Le passif donne lieu à des observations de même nature. Ainsi, on fait figurer une somme de 14,852,500 fr. pour représenter 148,525 actions, tandis qu'on déclare dans une note que les dividendes sont payables sur 149,268 actions, jusqu'après l'achat de 743 actions complétant 1,283 actions perdues

Il y a donc, en définitive, 149,268 actions dues, et le passif devrait être augmenté d'une somme de 74,300 francs.

Nous savons bien qu'on rachètera ces 743 actions, mais il faudra les payer, et, en admettant qu'on les achète à 50 francs, ce serait toujours une somme d'au moins 37,150 francs qui s'ajouterait au passif.

Dans de pareilles conditions, il nous eût paru plus sage d'ajourner toute distribution de dividende, ne fût-elle, comme celle qui est faite, que de 1 fr. 25 c. 0/0. La Société nous semble devoir d'abord chercher à reconstituer solidement son capital, si cela est possible.

Il reste à apprécier si l'exposition de Londres doit déterminer, comme on le fait espérer, une amélioration sensible pour l'entreprise.

Nous croyons qu'en 1862, à raison du nombre des voyageurs qui se rendront à Londres, les recettes des Omnibus augmenteront. Mais c'est là une recette temporaire qui ne peut réagir sérieusement sur l'avenir de l'entreprise.

N. Destribaud.

SOCIÉTÉ DE LA NOUVELLE-MONTAGNE.

Assemblée générale du 28 avril 1862.

Le dividende a été fixé :

A 50 francs par action entière, payables 25 francs le 1er juillet prochain et 25 francs le 1er janvier suivant.

Le solde des obligations provenant de l'emprunt de ladite Société, sera payé à partir du 1er juillet prochain.

F. Grimaud.

CHRONIQUE

— Le service est complétement établi depuis le 2 juin entre Paris, Soissons, Reims et la frontière belge, par la Compagnie du Nord et des Ardennes.

— La commission nommée par le ministre des travaux publics vient de recevoir la ligne de Toulouse à Montrejean. Le service public sera établi lundi 9 juin.

— L'inauguration du chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse a eu lieu le 1er juin en présence du clergé, des autorités civiles et militaires. Le [illegible]ucera le 25 juin. Il circulera 20[illegible]

PAYS-BAS. — Des arrêtés du roi de Hanovre en date du 27 mars 1861, et du roi des Pays-Bas en date du 23 juin 1861, concèdent un chemin de fer d'Almelo à Salzbergen par Oldenzaal, Gildehaus, Bentheim et Schuttorf. Cette ligne internationale raccourcit de 32 kilomètres le trajet des ports de la Hollande vers la partie septentrionale de l'Europe.

La longueur est de 51 kilomètres et le coût d'établissement est estimé 68,000 fl., matériel compris, par kilomètre.

Le capital de la Compagnie est fixé à 3,500,000 fl, divisé en actions de 1,000 florins.

ÉTAT FINANCIER DES PRINCIPALES PUISSANCES — Un recueil anglais, l'*Economist*, vient de publier un instructif relevé de l'état financier des principales puissances du globe.

Voici les chiffres qu'il constate :

La dette publique de l'Angleterre, qui était en 1847 de 19 milliards 750 millions, s'élevait l'année dernière à 22 milliards et demi, y compris les 2 milliards 500 millions de la dette indienne.

Le capital de la dette de la France est de 9 milliards 718 millions, en chiffres ronds ; elle s'est accrue, de 1852 à 1861, de 4 milliards 200 millions.

L'Autriche a une dette de 7 milliards, et un déficit moyen par année, de ses recettes sur ses dépenses, de 243 millions et demi environ.

Le royaume d'Italie, né d'hier, a déjà une dette de 2 milliards. Le déficit, pour l'année 1861 seulement, a dépassé 300 millions.

On évalue la dette de la Russie à 2 milliards 40 millions.

La Turquie ne doit qu'un milliard 27 millions et demi, mais les pertes de change qu'elle subit montent, pour les trois années de 1859 à 1861, à 150 millions.

Les Etats-Unis se trouveront, au 1er juillet 1863, sous le coup d'une dette publique de 6 milliards, contractée en une seule année par suite de la désastreuse guerre qu'ils soutiennent contre le Sud.

VIENNE. — La commission des finances de la Chambre a adopté à l'égard de la Banque, le principe qui est admis en Angleterre, savoir, qu'au delà d'un certain chiffre d'émission, les billets en circulation devront être couverts par une réserve métallique. Elle a discuté aujourd'hui le montant de ce chiffre, a décidé que la somme des billets excédant 200 millions de florins devait être représentée dans les caisses de la Banque en monnaie d'argent légale ou en lingots d'argent. M. Skene avait proposé de limiter l'émission non couverte par la réserve métallique à 160 millions ; M. de Plener de l'étendre à 220 millions. C'est le chiffre proposé par M. Herbst qui a été adopté.

(*Presse de Vienne.*)

PERCEMENT DU MONT CENIS. — On écrit de Turin :

Il y a quelque temps déjà, l'Empereur a eu une longue conversation avec M. Grattoni, l'ingénieur en chef du percement du mont Cenis, sur les progrès des travaux. S. M. a proposé un nouveau système de son invention qui doit être expérimenté prochainement.

Le procédé actuel consiste à perforer des trous assez profonds. Ces trous sont remplis de poudre au quart de la profondeur, après quoi l'on fait sauter la mine, et cette opération se continue plusieurs fois. On évite ainsi de revenir trop souvent à la machine de perforation dont l'emploi cause de grandes pertes de temps. L'Empereur conseille la substitution de ce procédé par des trous de mines moins profonds qui seraient remplis de poudre fulminante. Cette poudre développe moins de gaz et son action sera plus énergique et plus régulière. On doit faire des expériences incessamment. *A priori*, les hommes de science pensent que cette méthode pourrait rendre d'excellents service et être substituée avec profit au procédé en usage jusqu'à présent.

(*Indépendance belge.*)

— On lit dans un journal cette correspondance de Turin :

En ce qui concerne le percement du mont Cenis, le gouvernement français s'engagerait à donner à celui du roi Victor-Emmanuel 25 millions si les travaux du tunnel étaient complétés en dix ans, et 30 millions s'ils l'étaient en moins de huit années. Tout ce qui concerne le Crédit foncier italien est terminé.

CRÉDIT FONCIER D'ITALIE. — On lit dans un journal étranger :

M. Alexandre Bixio est de retour de Turin où l'avaient appelé les dernières démarches à faire pour la ratification de la concession du Crédit foncier et agricole italien dont il est l'un des titulaires.

M. Bixio y a laissé le député Ballanti, qui avait quitté momentanément Paris, après l'heureux résultat de sa mission auprès du conseil d'administration du Crédit foncier de France, lequel a adhéré à toutes les propositions dont le cabinet de Turin avait chargé son commissaire en France. M. Ballanti, député au Parlement, fait maintenant partie avec le comte Arrivabene et le comte de Salmour, sénateurs, d'une commission qui a été chargée, par le marquis Pepoli, du soin de rédiger l'acte définitif de concession, qui pourra être signé dès le retour de ce ministre à Turin.

F. Grimaud.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Ce marché offre peu d'animation ; les nouvelles affaires s'engagent difficilement. Du reste, il ne faut pas s'étonner de cette situation ; tous les ans, à pareille époque, les spéculateurs disparaissent peu à peu de la Bourse, le beau temps les attire à la campagne.

Il s'est produit une réaction assez sensible sur les Petites voitures ; on a coté 67 25. Les espérances qu'avait eues ne s'étant pas réalisées, les porteurs de titres livrent peu à peu les actions qu'ils ont en portefeuille. Aujourd'hui, vendredi, le cours de 68 fr. est repris ; ferme à 68 50.

Les actions de la Compagnie immobilière de Paris restent cotées 143 fr.

Les Omnibus de Londres sont faibles à 40 fr., titres nominatifs ; les titres au porteur sont très-offerts à 55 fr.

Les Omnibus de Paris sont cotés 815 fr. Cette valeur est bien tenue, nous ne saurions néanmoins trop engager les porteurs à envisager sérieusement l'avenir.

Les Messageries impériales, 640 fr., coupon détaché ; l'Union des gaz, 102 50 ; le Gaz de Marseille, 320 ; les Docks de Marseille, 500 fr. ; la caisse Mirès, 90 (les affaires sont toujours très-faibles sur cette dernière valeur). Le Bonnard reste invariable à 38 75.

On voit par ces prix que les affaires ont été presque nulles cette semaine, et la Bourse ferme aujourd'hui dans la plus grande stagnation.

N. Destribaud.

BOURSES ÉTRANGÈRES.

Nous ne pouvons que continuer à signaler une stagnation générale. Sur toutes les places on remarque même répugnance des capitaux à s'engager dans les affaires ; les cours des fonds publics se maintiennent ; quelques entreprises jouissent d'une faveur momentanée, mais les transactions sont à peu près nulles.

Ce sont les places de Vienne et de Turin qui, cette semaine, ont été les plus occupées. A Vienne, on a lu les débats du Reichsrath relativement à la proposition de M. de Plener ; il est décidé que le gouvernement aura recours à un emprunt de 50 millions de florins, qui sera contracté de préférence au moyen de l'émission d'une partie des obligations de l'emprunt-loterie de 1860, ces obligations étant cotées à 98, sont par conséquent bien. Le public dont le gouvernement peut se servir le plus facilement. Mais ce n'est qu'un moyen d'atermoiement qui ne modifie pas sensiblement la situation financière.

A Turin, on s'occupe des chemins de l'Italie méridionale et du Crédit foncier. M. le général Bixio est un des concessionnaires de cette grande institution, qui marchera de concert avec le Crédit foncier de France.

F. Grimaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE

Londres. — Le coton baisse à Liverpool sans avoir encore reçu une balle de cette substance tant désirée. On voudrait croire à une prochaine reprise, mais on est forcé de reconnaître qu'il n'y a encore rien de changé dans la situation commerciale, et que les progrès des Etats du Nord n'ont que des résultats négatifs. On semble même changer d'opinion relativement à notre expédition du Mexique, et quelques-uns de nos fabricants pensent que l'on aurait pu y trouver une occasion de rétablir des relations profitables avec les Etats du Sud. Ce sont là des tendances tout à fait personnelles à leurs, et qui n'ont qu'une importance secondaire.

Ce qui est plus sérieux, c'est la menace d'un emprunt autrichien de 50 millions de florins qui serait réal[illegible]

notre place. Ceci peut vous paraître étrange après ce que je vous écrivais il y a huit jours ; mais il y a eu un tour de girouette, ce qui n'est pas rare. On dit maintenant que cet emprunt suffit à reconstituer les finances de l'Autriche ; on ne le croyait pas il y a huit jours, et on aura la preuve du contraire huit jours après que l'emprunt aura été contracté. Qu'importe ! la politique de certains financiers l'aura emporté une fois de plus.

Quant à la discussion qui a eu lieu dans le Parlement au sujet de nos finances, on s'attendait dès le principe à la voir aboutir de cette manière. On économisera plus tard, il faut maintenant des armements. Ce jouet ministériel finira probablement par s'user, et le bon sens du public en fera justice ; mais nous n'en sommes pas encore là.

Nos fonds publics sont fermes. Les échéances du 4 ont été relativement faibles, en raison de la stagnation générale des transactions. L'encaisse de la Banque est fort peu attaqué, bien que l'emprunt turc ait pris 3 millions sterling depuis la souscription. MM. Rothschild ont demandé en outre 600,000 livres en impériales russes, mais ils ont payé les 150,000 livres qu'ils ont déjà prises, en or. D'ailleurs les métaux précieux affluent. Nous avons encore reçu 47,800 livres de New-York et 535,000 liv. de Melbourne.

Les valeurs indiennes sont demandées, bien qu'on annonce que la récolte de l'opium sera très-mauvaise.

W. Burn.

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

Le nouvel emprunt de la ville de Bruxelles a occupé cette semaine le monde financier. Le résultat de cette émission est très-satisfaisant, et prouve de plus en plus la hauteur qu'a atteint le crédit de la Belgique. Nous croyons que sur cet emprunt le pair sera bientôt dépassé, comme sur les précédents emprunts de la même ville.

On a fait beaucoup d'affaires sur les obligations de chemins de fer.

Les deux émissions de Namur à Liége se sont complétement nivelées ; on cote à 307. Le Hainaut-Flandres est recherché à 206 50. Les transactions sont assez vives sur cette valeur.

Le Grand-Luxembourg est coté 481.

Les actions de la Banque nationale sont demandées à 1047 1/2.

La Banque de Belgique à 1047 1/2.

Les actions des chemins de fer n'ont pas éprouvé de grands changements.

Le Luxembourg trouve des acheteurs à 375.

Anvers à Gand à 380.

Le Lichterveide-Furnes à 322 50, mais il est très-offert.

La compagnie de Guillaume-Luxembourg paiera le 1er juillet le coupon semestriel d'intérêt de 12 fr. 50. Le cours de cette valeur est 270.

Les actions Sidérurgiques sont offertes. Du reste, les usines travaillent à peu près sans bénéfices. Couillet, 380. Châtelineau, 380. Seraing, 1030. Providence, 1300.

N. Destribaud.

BULLETIN COMMERCIAL.

Les cultivateurs vivent au jour le jour ; hier, tout était pour le mieux ; aujourd'hui, la pluie a abattu les espérances de la veille et les craintes renaissent ; il est vrai que c'est le moment critique pour les blés ; car la floraison commence, et si la pluie que nous avons eue ces jours derniers continuait, on aurait à craindre pour la verse.

Le marché de Paris s'est ressenti de l'incertitude de cette situation ; la culture faisait des offres et les boulangers demeuraient sur la réserve. Il n'y a donc eu que fort peu de transactions.

CÉRÉALES. — En farines de boulangerie, la vente est toujours limitée à de faibles parties de disponible ; à part ces quelques petits lots, il ne se fait rien d'intéressant.

La meunerie a fait quelques concessions sur les prix cotés au commencement de la semaine.

Ce soir on peut établir la cote à 58 francs pour les choix ; 57 francs les bonnes sortes ; 54 à 55 francs pour toutes provenances, le sac de 157 kil.

Les déclarations à la Caisse de service indiquent les prix extrêmes de 52 à 60 francs.

Blés. — Au marché d'aujourd'hui les offres de la culture ont été beaucoup moins importantes que celles de la semaine dernière.

Du reste les cours se sont régularisés, et au lieu de l'hésitation qui régnait au précédent marché, la meunerie, en payant les mêmes prix, a pu acheter pour suffire à ses besoins.

Les cours se résument donc ainsi : Blés de choix de la haute culture, toujours très-rares, 34 à 35 fr.

Les premières qualités obtiennent fr. 33 50 à 34.

Les bonnes sortes fr. 32 à 32 50, et les inférieurs de fr. 30 à 31 ; le tout pour 120 kil.

Ces prix sont exactement les mêmes que ceux pratiqués vers la fin du marché du 28 mai, il y a huit jours.

En blés de commerce, les affaires sont très-difficiles à engager, et la meunerie ne veut acheter qu'en baisse ; on tient jusqu'ici les bons blés de Montereau, Sens et Joigny de 32 à 32 50.

Mais les acheteurs voudroient payer 50 c. de moins. C'est la seule provenance offerte aujourd'hui.

F. Grimard.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 21 au 27 mai	1706	1.314.269 93	770 38	1706	1.342.572 41	786 97	» »	2.11	14.131 25	565 »
Orléans*	21 — 27 —	1475	1.237.786 87	839 18	1475	1.390.848 48	942 95	» »	11. »	17.020 90	1316 25
Paris-Lyon-Méditerranée*	21 — 27	1411	2.396.838 47	1.698 68	1411	2.171.346 71	1.538 87	10.38	» »	34 330 22	1110 »
Ouest*	21 — 27 —	1213	996.483 50	821 50	1213	1.070.387 40	882 40	» »	6.90	15.708 85	560 »
Nord*	21 — 27 —	967	1.246.401 14	1.288 93	967	1.182.129 84	1.222 47	5.43	» »	25.196 62	1058 75
Midi*	21 — 27 —	798	605.581 86	758 88	798	522.665 45	654 49	15.88	» »	15.553 85	842 50
Lyon a Genève*	21 — 27 —	231	141.374 41	612 01	231	147.245 05	637 42	» »	3.98	10.651 81	370 »
Ardennes*	21 — 27 —	336	103.066 81	317 99	164	72.068 76	439 56	» »	27.88	8.448 65	430 »
Dauphiné*	21 — 27 —	134	53 605 05	400 03	134	57.670 76	430 37	» »	7.56	8.628 13	477 50
Bességes a Alais*	21 — 27 —	33	33.081 70	1.002 47	33	28.506 90	863 78	16.05	» »	19.276 59	517 50
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit'.	21 — 27 —	1969	1.349.888 10	685 56	1967	1.210.059 39	646 13	5.78	» »	13.073 84	592 50
Autrichiens	21 — 27 —	1324	905.467 80	683 91	1324	1.043.032 50	787 89	» »	13.19	13.120 30	516 25
Madrid à Saragosse et à Alicante	Madrid a Alicante	482	328.031 81	680 56	482	337.651 66	700 52	» »	2.83	12 634 63	536 25
	Alcazar a Ciudad	153	28.044 19	180 93	114	14.279 18	125 26	44.44	» »	»	»
	Madrid a Jarraque	114	36.555 94	351 48	104	29.000 95	278 85	26.04	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	21 — 27 —	306	116.881 65	319 30	183	51.336 95	280 50	13.80	» »	6.467 04	355 »
Nord de l'Espagne	21 — 27 —	358	141.660 86	395 70	308	110.370 77	358 35	10.42	» »	4.865 51	473 75
Union suisse	25 — 31 —	275	81.370 »	296 »	275	67.440 »	245 »	20. »	» »	»	»
Central suisse	21 — 27 —	262	135.657 44	517 77	262	138.873 09	530 05	» »	2.31	8.901 26	»
Victor-Emmanuel	21 — 27 —	214	138.566 95	647 90	214	136.593 15	638 25	9.35	» »	12.641 91	375 »
Romains Bologne a Ancone	21 — 27 —	206	37.135 16	180 26	»	»	»	»	»	»	325 »
Rome a Civita-Vecchia	21 — 27 —	73	27.478 40	375 04	»	»	»	»	»	»	»
Saragosse a Pampelune	21 — 27 —	179	47.582 92	265 80	»	»	»	»	»	4.992 59	305 »
Séville-Xérès-Cadix	7 — 13 —	160	86.095 98	538 09	160	71.473 69	446 70	20.62	» »	»	455 »
Ouest suisse	21 — 27 —	150	63.251 32	421 »	150	60.449 96	403 »	4.63	» »	7.228 »	135 »
Cordoue a Séville	21 — 27 —	131	61.271 25	467 72	131	47.987 45	366 16	27.73	» »	6.865 28	»
Guillaume-Luxembourg	14 — 20 —	52	34.656 31	389 42	52	11.997 20	230 73	68.78	»	6.209 84	261 25
Portugais	14 — 20 —	75	11.867 09	158 23	»	»	»	»	»	»	425 »

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimard.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

12 juin. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — A midi, au siége social, à Madrid, calle del Caballero de Gracia, 23.

30 juin. — **Télégraphe électrique sous-marin.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu.

1er juillet. — **Gaz et hauts-fourneaux de Marseille.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

15 mai. — **Chemins du sud de l'Autriche, de la Lombardie et de l'Italie centrale.** — 22 francs par action, solde du dividende 1861.

15 mai. — **Mines et fonderies de zinc de la Silésie.** — 8 fr. 43 c. 1/2 par action, première moitié du dividende 1861.

31 mai. — **Hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer.** — 35 francs par action, solde du dividende de 1860-61.

1er juin. — **Chemins de l'Est.** — Paiement du coupon des obligations 5 0/0 et 3 0/0.

1er juillet. — **Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — 12 francs par action.

1er juillet. — **Chemin Guillaume-Luxembourg.** — 12 fr. 50 par action entièrement libérée.

1er juillet. — **Chemin de Ciudad-Real à Badajoz.** — Paiement des intérêts semestriels aux porteurs d'actions.

1er juillet. — **Nouvelle-Montagne.** — 50 francs par action, dividende 1861. Paiement de la première moitié, soit 25 francs, le 1er juillet.

Service des Obligations.

1er juin. — **Société houillère et métallurgique des Asturies.** — 7 fr. 50 par obligation.

1er juin. — **Union des chemins suisses.** — 25 francs par obligation, émission de juin 1858.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Compagnie houillère du Nord. — Emission de 2,000 actions de 500 francs. (Pour plus amples renseignements, voir notre numéro de ce jour, page 453.)

A partir du 10 juin. — **Chemin d'Orléans.** — Emission de 300,000 actions nouvelles ; souscription réservée aux porteurs d'actions anciennes.

APPELS DE FONDS.

1er au 15 juillet. — **Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Appel du dernier versement de 50 francs sur les actions non libérées.

1er au 15 juillet. — **Canal de Suez.** — Appel de 100 francs par action.

1er au 15 juillet. — **Docks de Marseille.** — Appel du solde des actions, soit 125 francs.

TIRAGES.

14 juin. — **Crédit colonial.** — Tirage de 189 obligations.

REMBOURSEMENTS.

1er juin. — **Armements maritimes.** — Remboursement anticipé des obligations.

1er juillet. — **Chemin d'Orléans.** — Remboursement des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril.

1er juillet. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement de 143 obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Etienne à Lyon sorties au tirage du 27 mai.

1er juillet. — **Chemins du Midi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 avril.

1er juillet. — **Préfecture du département de la Seine.** — Remboursement des obligations de l'emprunt de 50 millions de 1852 sorties au tirage du 1er mai, à la caisse municipale, à l'hôtel de ville.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 24 mai.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

LOI

portant modification des articles 74, 75 et 90 du Code de commerce.

Nouvelle rédaction adoptée par la commission et le conseil d'Etat.

Article unique. — Les articles 74, 75 et 90 du Code de commerce sont modifiés ainsi qu'il suit :

Art. 74. — La loi reconnaît, pour les actes de commerce, des agents intermédiaires, savoir ;

Les agents de change et les courtiers ;

Il y en a dans toutes les villes qui ont une Bourse de commerce ;

Ils sont nommés par l'Empereur.

Art. 75. Les agents de change près des Bourses pourvues d'un parquet pourront s'adjoindre des bailleurs de fonds intéressés, participant aux bénéfices et aux pertes résultant de l'exploitation de l'office et de la liquidation de sa valeur. Ces bailleurs de fonds ne seront passibles des pertes que jusqu'à concurrence des capitaux qu'ils auront engagés.

Le titulaire de l'office doit toujours être propriétaire en son nom personnel du quart au moins de la somme représentant le prix de l'office et le montant du cautionnement.

L'extrait de l'acte et des modifications qui pourront intervenir seront publiés, à peine de nullité à l'égard des intéressés, sans que ceux-ci puissent opposer aux tiers le défaut de publication.

Art. 90. — Il sera pourvu par des règlements d'administration publique à ce qui est relatif : 1° aux taux des cautionnements, sans que le maximum puisse dépasser 250,000 francs ; 2° à la négociation et transmission de la propriété des effets publics, et généralement à l'exécution des dispositions contenues au présent titre.

Décret impérial portant promulgation de la convention conclue le 30 avril 1862, entre la France et la Grande-Bretagne, pour régulariser la situation des Compagnies commerciales, industrielles et financières dans les Etats respectifs.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre et secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Une convention ayant été conclue, le 30 avril 1862, entre la France et le royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, pour régulariser la situation des Compagnies commerciales, industrielles et financières dans les Etats et possessions respectifs, et les ratifications de cet acte ayant été échangées à Paris le 15 mai 1862, ladite convention, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière exécution.

CONVENTION.

S. M. l'Empereur des Français et S. M. la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ayant jugé utile de s'entendre pour régulariser, dans leurs Etats et possessions respectifs, la situation des Compagnies et associations commerciales, industrielles et financières, constituées et autorisées suivant les lois particulières à chacun des deux pays, ont résolu de conclure une convention dans ce but, et ont muni, à cet effet, de leurs pleins pouvoirs, savoir :

S. M. l'Empereur des Français, *M. Edouard-Antoine Thouvenel*, sénateur, son ministre et secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères ;

Et S. M. la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le très-honorable *Henri-Richard-Charles* comte *Cowley*, son ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire près S. M. l'Empereur des Français ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1er. — Les hautes parties contractantes déclarent reconnaître mutuellement à toutes les Compagnies et autres associations commerciales, industrielles ou financières, constituées et autorisées suivant les lois particulières à l'un des deux pays, la faculté d'exercer tous leurs droits et d'ester en justice devant les tribunaux, soit pour intenter une action, soit pour y défendre, dans toute l'étendue des Etats et possessions de l'autre puissance, sans autre condition que de se conformer aux lois desdits Etats et possessions.

Art. 2. — Il est entendu que la disposition qui précède s'applique aussi bien aux Compagnies et associations constituées et autorisées antérieurement à la signature de la présente convention qu'à celles qui le seraient ultérieurement.

Art. 3. — La présente convention est faite sans limitation de durée. Toutefois, il sera loisible à l'une des deux hautes puissances contractantes de la faire cesser en la dénonçant un an à l'avance. Les deux hautes puissances contractantes se réservent, d'ailleurs, la faculté d'introduire, d'un commun accord, dans cette convention, les modifications dont l'utilité serait démontrée par l'expérience.

Art. 4. — La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées dans le délai de quinze jours, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait en double original à Paris, le 30 avril 1862.

(*L. S.*) *Signé* : THOUVENEL.
(*L. S.*) *Signé* : COWLEY.

Art. 2. — Notre ministre et secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 17 mai 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre des affaires étrangères,

THOUVENEL.

Vu et scellé du sceau de l'Etat :

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

DELANGLE.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics :

Vu l'article 10 de la loi du 27 février 1832 ;

Vu l'article 21 de la loi du 31 mai 1846 ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Un entrepôt réel des sucres indigènes est accordé à la ville de Cambrai, sous les conditions déterminées par l'article 21 de la loi du 31 mai 1846.

Art. 2. — Nos ministres de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 17 mai 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
E. ROUHER.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. DENIÈRE.

Audience du 19 mai.

LIQUIDATION MIRÈS ET Cie. — DEMANDE EN REMBOURSEMENT AU PAIR DES ACTIONS DU CHEMIN DE FER DE SARRAGOSSE A PAMPELUNE.

Voici le texte des conclusions prises par Me Nouguier :

Attendu que la Caisse générale des chemins de fer était propriétaire de la majeure partie des actions par elle souscrites dans le chemin de fer de Saragosse à Pampelune ;

Qu'à la fin du mois de mars 1860, les directeurs de ladite Caisse ont résolu, comme c'était leur droit, de conserver une partie desdites actions au profit de leur Société, et de procéder à l'émission, dans le public, de trente mille actions seulement ;

» Attendu que le 31 mars 1860, réalisant cette pensée, les directeurs de la Caisse général, des chemins de fer firent insérer dans divers journaux et notamment dans le *Journal des chemins de fer*, des annonces indiquant les avantages que cette entreprise offrait, ses probabilités de revenus, ses probabilités de fusion avec d'autres chemins, et que, comme justification et considération de leurs affirmations, ils ont fait connaître les clauses et conditions de la souscription à laquelle il allait être publiquement procédé pour les 30,000 actions dont s'agit ;

Attendu que, parmi ces conditions, se trouve, en conséquence de ce qui précède, la suivante, à savoir : l'engagement pris par MM. Mirès et Solar, « tant en leur nom personnel que comme directeurs-gérants de la Caisse générale des chemins de fer, de rembourser les actions à 500 francs, si, un an après l'exploitation, c'est-à dire au 1er janvier 1862, les actions tombaient au-dessous de ce prix. »

Attendu que l'inauguration du chemin de Saragosse à Pampelune n'a eu lieu, et que par conséquent son exploitation n'a commencé que vers la fin de 1861 ;

Que néanmoins, se fondant sur une interprétation erronée des annonces dont il vient d'être parlé, certains porteurs d'actions du chemin de fer de Pampelune élèvent la prétention d'être remboursés de leurs actions à 500 fr., à partir du 1er janvier 1862, et que, dans ce but, ils ont introduit la présente instance ;

Attendu qu'il ne saurait entrer dans l'intention de M. Mirès de rechercher si la promesse qu'il a faite peut être contestée au point de vue juridique comme ne réunissant pas les caractères légaux nécessaires à la formation des contrats ;

Qu'au contraire il entend maintenir entière la fidélité due aux engagements pris envers le public ;

Que tout récemment encore, et dans ses réponses à diverses sommations à lui adressées, il a formellement déclaré, comme il le déclare aujourd'hui, que les obligations par lui prises doivent être et seront exécutées ;

Mais, attendu que si M. Mirès ne peut et ne veut loyalement invoquer aucun moyen de droit, pour se soustraire à l'exécution de ses actes, il se doit à lui-même et doit surtout à ses actionnaires de ne point donner à ses promesses un sens, qu'en fait, elles ne sauraient comporter, et de ne pas laisser contraindre sa Société à une exécution prématurée ; — qu'il importe donc de préciser, d'une part, l'étendue et la portée desdites promesses, et, d'autre part, le moment où la réalisation en pourra être invoquée.

En ce qui touche l'époque de l'exigibilité :

Attendu que par l'article 6 de l'acte de société de Saragosse à Pampelune, M. de Salamanca, entrepreneur des travaux à exécuter, s'était obligé à livrer le chemin de fer complétement terminé à la fin de l'année 1860 ;

Que les directeurs-gérants de la Caisse générale des chemins de fer, après les études les plus sérieuses, étaient convaincus, et sont encore convaincus de plus fort aujourd'hui, qu'à l'époque qu'ils avaient prévue, le chemin de Saragosse à Pampelune serait terminé, que la ligne de Bilbao à Barcelone, qui relie l'Océan à la Méditerranée, serait achevée, et que le chemin de Pampelune à Saragosse, qui forme la section principale de ce chemin de jonction de l'Océan à la Méditerranée, aurait le bénéfice de l'immense trafic de cette importante ligne ;

Que c'est donc sous l'influence de ces prévisions qu'ils ont évalué qu'après une année d'exploitation totale, ce chemin donnerait un revenu net de 3,810,000 francs, ce qui laisserait libre environ 57 francs par action ;

Que c'est en vue de cette exploitation totale, devant amener de pareils résultats, que les directeurs-gérants de la Caisse générale des chemins de fer ont pris l'engagement de rembourser les actions à 500 francs, si un an après l'exploitation, ces actions étaient à un taux moins élevé ;

Attendu que, si dans la phrase où se trouve mentionné cet engagement, il a été ajouté ces mots : « c'est-à-dire au 1er janvier 1862, » on ne saurait, sans faire une violence évidente à l'intention des parties, séparer ces dernières expressions, qui ne sont qu'une phrase incidente, des premières expressions auxquelles elles se lient d'une manière intime et qui constituent le membre principal de la phrase et l'engagement lui-même ;

Que le sens en est manifeste, lorsqu'on rapproche ces expressions de l'ensemble de l'annonce de son but et des motifs qui l'ont dictée, et enfin des termes mêmes de l'article 6 des statuts.

Attendu que les ponts entrepris sur l'Ebre et l'Aragon ont été emportés par des crues d'eau exceptionnelles ; que leur reconstruction a nécessairement retardé l'achèvement des travaux, quand ils s'appliquent à des ponts dont l'un a 600 mètres, doivent être considérés comme des cas de force majeure, à raison desquels les gouvernements relèvent les Compagnies des déchéances qu'elles ont pu encourir et prorogent les délais ;

Attendu qu'il résulte de l'esprit, comme de la lettre des engagements, que c'est seulement en janvier 1863 qu'arrivera, s'il y a lieu, l'échéance de remboursement des actions à 500 francs, si ces actions ne sont pas cotées à ce cours.

En ce qui touche la portée et l'étendue de l'engagement :

Attendu qu'en janvier et février 1861, la Caisse générale des chemins de fer a négocié 18,000 actions à M. de Salamanca, au prix de 400 francs l'une ;

Que vers la même époque, les représentants de la Porte ont reçu de la Caisse générale des chemins de fer 4,000 autres actions, qui ont été vendues à la Bourse à un prix rapproché de 500 francs ;

Que la Caisse générale des chemins de fer ne pouvait, dans aucune cas, être tenue de faire, pour ces actions, ce qu'elle reconnaît devoir aux souscripteurs des actions comprises dans la première catégorie ;

Attendu que si, postérieurement, M. de Salamanca ou la Caisse générale des chemins de fer ont, en tout ou en partie, cédé les actions formant le complément du capital, ils ont opéré cette cession sans aucune publication, sans aucune garantie, sans aucun engagement ;

Que l'on ne saurait étendre à ces dernières actions l'engagement du 31 mars 1860 ; qu'un exemple tiré des usages en matière de chemins de fer ne permet pas une autre interprétation ; qu'ainsi lorsque le gouvernement accorde la garantie d'un minimum d'intérêt à telle ou telle fraction du capital d'une Compagnie, on serait fondé à prétendre que cette généralité s'applique à d'autres parties du capital que celles qui ont été l'objet du contrat ;

Que dès lors il convient de limiter l'engagement aux souscripteurs des premières actions dont s'agit ;

Par ces motifs et tous autres à suppléer, déclarer les demandeurs quant à présent non recevables et mal fondés dans leur demande et les condamner aux dépens ;

Déclarer le jugement à intervenir commun avec MM. Bordeaux et Richardière ès noms ;

Et ce sera justice.

Audience du 2 juin.

Le tribunal a vidé aujourd'hui son délibéré, et a prononcé plusieurs jugements.

Nous nous bornons à en rapporter deux qui statuent sur toutes les difficultés qui lui étaient soumises :

Vu la connexité, joint les causes ;

Reçoit Mirès opposant au jugement de défaut contre lui rendu, et statuant tant à l'égard des liquidateurs et de Mirès qu'à l'égard de Solar, défaillant ;

Attendu que Defente primitivement souscripteur de soixante actions de la Société de Sarragosse à Pampelune, se présente porteur de quatre-vingt-dix actions, demandant remboursement au taux de 500 francs par action ;

Attendu que les liquidateurs opposent à sa demande :

1° Que l'engagement de garantie pris par Mirès et Solar est radicalement nul ;

2° Que Defente, porteur de quatre-vingt-dix actions, ne saurait prétendre à une garantie qu'à concurrence des soixante actions par lui originairement souscrites ;

3° Subsidiairement, que la garantie ne devant être mise à exécution qu'après une année d'exploitation, le délai d'exigibilité n'est pas encore échu ;

Attendu que Mirès se joint aux conclusions des liquidateurs en ce qui touche l'étendue de la garantie et l'époque de l'exigibilité ;

Sur le premier moyen, nullité de l'engagement :

Attendu que les liquidateurs Mirès et Cie prétendent que la garantie promise par Mirès et Cie est nulle comme constituant un avantage prohibé par l'article 1965 du Code Napoléon ;

Attendu que Mirès et Cie ont ouvert, comme banquiers, une souscription aux actions de Saragosse à Pampelune qu'ils avaient souscrites personnellement ; qu'en faisant dans ces conditions appel au public, ils n'ont pas traité en qualité d'associés, mais comme vendeurs de titres négociables ; que, dès lors, la garantie donnée n'a aucun caractère social, et que le contrat dont s'agit ne représente en réalité qu'une cession de valeurs dans des termes et des conditions qui ne sont point contraires à la loi ;

Sur le second moyen, étendue de l'engagement :

Attendu que, dans le courant d'avril 1860, Mirès et Solar annonçaient par la voie des journaux une émission au pair d'actions de 500 francs du chemin de fer de Saragosse à Pampelune ; qu'à l'occasion de cette émission ils s'engageaient tant en leur nom personnel que comme directeurs de la Caisse des chemins de fer à rembourser les actions de 500 francs, si, une année après l'exploitation, c'est-à-dire le 1er janvier 1862, elles tombaient au-dessous du pair ;

Attendu que la souscription annoncée était limitée à 30,000 actions ; qu'il était en même temps déclaré que le surplus demeurait au mains de Mirès et Cie et de Salamanca ;

Attendu qu'en exécution de l'engagement pris par Mirès et Cie, remise était faite à tous souscripteurs, contre le versement de 500 francs, de titres provisoires et nominatifs portant la stipulation de la garantie promise ; qu'il se formait donc ainsi entre Mirès et Cie et les divers souscripteurs aux 30,000 actions émises, un contrat spécial indépendant du titre même de l'action ;

Qu'on ne saurait étendre indistinctement le bénéfice d'une pareille stipulation à tous porteurs d'actions achetées en Bourse à des cours variables et à des conditions en dehors de la souscription ;

Attendu que le demandeur n'établit pas qu'il s'est substitué pour les actions par lui acquises aux droits de son vendeur souscripteur primitif ; qu'il ne peut donc exercer d'autres droits que ceux dérivant des titres dont il est porteur ; que ce titre ne lui confère aucune garantie et ne crée à son profit de principe d'action que vis-à-vis de la Société de Saragosse à Pampelune ;

Attendu que Defente ne saurait d'ailleurs être fondé à se prévaloir de la généralité des termes employés par Mirès et Cie dans les diverses publications adressées aux actionnaires de Saragosse à Pampelune, pour prétendre que la garantie promise s'appliquait à la totalité du capital de ladite société ; que les termes invoqués, quelle que puisse être leur ambiguïté, n'ont pu avoir pour conséquence d'étendre les limites de la partie du contrat intervenu entre Mirès et Cie, et les souscripteurs ayant répondu à l'appel qui leur était fait ;

Qu'il résulte de ce qui précède que Defente ne saurait être admis au remboursement qu'il réclame qu'à concurrence des soixante actions par lui souscrites, représentant, aux taux de 500 francs, la somme de 30,000 francs ;

Sur le troisième moyen, époque d'exigibilité :

Attendu que dans les annonces publiées lors de la souscription il a été dit que le remboursement aurait lieu à 500 francs si, un an après l'exploitation, c'est-à-dire le 1er janvier 1862, les actions étaient tombées au-dessous du pair ;

Attendu que Mirès et Cie ont ainsi fixé d'une manière expresse l'époque du remboursement au 1er janvier 1862 ; qu'ils ne sauraient opposer aujourd'hui à bon droit que l'exploitation du chemin de fer de Saragosse à Pampelune n'est pas encore commencée ; qu'en précisant la date d'exécution de la garantie à laquelle ils s'engageaient, ils ont assumé toutes les conséquences pouvant résulter du retard dans les travaux et des conventions par eux faites avec l'entrepreneur général ; que cette interprétation est d'ailleurs justifiée par les déclarations réitérées de Mirès lui-même, annonçant, en janvier 1861, dans ses lettres aux actionnaires de Saragosse à Pampelune, et dans le compte rendu communiqué à l'assemblée générale de la Caisse des chemins de fer, que l'époque de l'exigibilité de la garantie promise échéait au 1er janvier 1862.

Qu'il ressort de ce qui vient d'être dit que le délai de remboursement est échu ;

Par ces motifs, le tribunal déclare les liquidateurs non recevables dans leurs conclusions à fin de sursis ;

Condamne solidairement les liquidateurs Mirès et Cie, par les voies de droit seulement, Mirès et Solar par corps, à payer à Defente la somme de 30,000 francs avec intérêts à partir du 1er janvier 1862, à charge par Défente de faire remise des soixante actions par lui souscrites ;

Déclare Defente mal fondé dans le surplus de ses fins et conclusions ; l'en déboute ;

Condamne les liquidateurs Mirès et Cie et Solar aux dépens ; dit que les dépens incombant aux liquidateurs seront employés en frais de liquidation.

Jugement rendu sur la demande de M. Moreau, de Mme de Ferrière et de demoiselle Raffat :

Attendu que Moreau et consorts ont introduit leur demande en remboursement des actions par eux souscrites, le 2 mai dernier ; que cette demande ne saurait être accueillie ;

Attendu, en effet, que, d'après les publications et annonces qui constituent l'engagement de Mirès et Cie au regard des tiers, l'obligation prise de rembourser devait être exécutée du 1er au 31 janvier 1862 ; que cette obligation impliquait comme conséquence la production de la demande de remboursement antérieurement à cette époque ; qu'on ne saurait admettre en l'absence d'une stipulation expresse, que Mirès et Cie aient entendu rester exposés indéfiniment vis-à-vis des souscripteurs à toutes les éventualités de dépréciation pouvant résulter de la variation du cours des actions de Saragosse à Pampelune ; que les demandeurs qui n'ont pas usé dans le délai imparti du droit de demander ce remboursement qui leur était ouvert, doivent être réputés avoir opté pour la conservation de leurs titres, et qu'il y a lieu dès lors de repousser leur action comme tardivement formée ;

Par ces motifs,

Déclare les demandeurs non recevables dans leur demande, et les condamne aux dépens.

COMPAGNIE DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie a eu lieu à la salle Herz, le 2 juin courant.

M. Simons, vice-président du conseil d'administration, préside l'assemblée. Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs et complètent le bureau.

L'assemblée étant reconnue valablement constituée, M. Armand Behic, président du Conseil d'administration, donne lecture du rapport présenté par le Conseil d'administration sur les résultats de l'exercice 1861.

RAPPORT

A l'assemblée générale des actionnaires du 2 juin 1862.

EXERCICE 1861.

Messieurs,

Nous avons à vous rendre compte, en exécution de l'article 35 des statuts, des résultats de notre gestion pendant l'exercice 1861, et à vous demander de vouloir bien les couvrir de votre approbation.

CHAPITRE Ier.

BILAN.

Nous vous entretiendrons d'abord du bilan. Cet examen nous fournira l'occasion de vous soumettre, au sujet des affaires générales de la Société, quelques détails qui sont de nature à vous intéresser.

La comparaison du bilan établi au 31 décembre 1861 avec celui qui constate la situation au 31 décembre de l'année précédente, fait connaître que notre actif général s'est accru, pendant l'exercice qui nous occupe, dans les proportions suivantes :

Matériel naval		5,440,213 45
Approvisionnements		609,885 58
Outillage		42,263 16
Mobilier		2,409 43
Total		6,094,771 62
Nous avons de plus, pendant cette même période :		
Augmenté le nombre de nos débiteurs ou diminué celui de nos créanciers divers de	1,091,215 41	
Réduit la balance de nos comptes avec le Trésor de	813,224 39	1,904,439 80
Pourvu aux frais de premier établissement des lignes de l'Océan et de l'Indo-Chine jusqu'à concurrence de	527,758 41	
Et balancé une réduction dans les fonds d'assurance de	467,203 83	694,982 24
Total		8,694,173 66

La contre-partie financière de ces opérations se trouve dans les chiffres suivants :

Versements réalisés en 1861 sur actions nouvelles	1,295,275 »
Placement d'obligations	21,000 »
Produits nets des prélèvements effectués à titre d'amortissement	1,484,475 75
Réserves statutaires de 1860	162,007 36
	3,962,758 11
Moins-value des immeubles et établissements, ci	2,461 30
Réduction dans les valeurs de caisse et de portefeuille	2,008,314 87
Plus-value en 1861 des comptes profits et pertes,	720,639 38 — 2,731,415 55
Total égal,	8,694,173 66

Matériel naval. — Ce chapitre de votre actif, qui comprend les navires à flot et leur mobilier pour le prix auquel ils ont été achetés ou construits, et les navires en chantier ou en armement, pour le montant de la dépense réalisée au moment de la formation de l'inventaire, s'élevait au 31 décembre 1861, à | 56,975,571 25
Au 31 décembre 1860, cette somme n'était que de | 51,533,357 80
Différence | 5,440,213 45

Cette différence se décompose ainsi qu'il suit :

Augmentation sur la valeur des navires en chantier ou en armement	5,926,806 70
Réduction sur la valeur des bâtiments à flot	486,593 25
Différence égale	5,440,213 45

La réduction survenue dans la valeur des bâtiments à flot provient de la perte dont il sera question au chapitre des assurances, du *Sully* et du *Henri IV*, chacun de 200 chevaux et de 1,800 tonneaux de déplacement, et de la disparition de notre flotte du *Sphinx*, de 460 chevaux de force et 777 tonneaux de déplacement, vendu à l'étranger, et du *Nil*, de 220 chevaux et de 1,030 tonneaux, démoli dans le courant de 1861.

Ces moins-value ont été compensées dans une certaine proportion par la mise en service de l'*Aunis*, paquebot de 1,247 tonneaux de déplacement et 250 chevaux de force, livré à l'exploitation en juillet 1861.

En résumé, vous aviez à flot, au 31 décembre 1861 :

45 navires ;
12,320 chevaux de force ;
63,231 tonneaux de déplacement.

Ce qui fait, dans l'effectif des bâtiments à flot, une réduction comparativement à 1860, de
3 navires ;
520 chevaux de force ;
1,981 tonneaux de déplacement.

Mais cette diminution a été largement compensée par l'accroissement qu'ont reçu le nombre, l'échantillon, et surtout la valeur de vos bâtiments en construction.

L'*Impératrice*, le *Donnaï*, le *Cambodge*, l'*Alphée* et l'*Erymanthe*, qui se trouvaient déjà en cours de construction au commencement de l'année 1860, mais à des degrés peu avancés d'achèvement, ont acquis dans cet exercice, par suite du progrès des travaux, une augmentation de valeur de 5,878,888 fr. 91 c. La mise en chantier des cinq paquebots : *Tigre*, *Meinam*, *Godavery*, *Dupleix*, *la Bourdonnais*, destinés à compléter l'effectif de la flotte de l'Indo-Chine, a ajouté à la valeur des navires en construction une plus-value de 805,756 fr. 13 c.

L'ensemble de ces diverses sommes se trouve ramené à 5,926,806 fr. 71 c. par la déduction de la valeur de l'*Aunis* passé, ainsi qu'on l'a vu, dans le cours de l'année 1861, de la catégorie des navires en chantier dans celle des bâtiments à flot.

Au 31 décembre 1861, vous aviez en construction :

10 navires ;
3,920 chevaux de force ;
26,434 63 tonneaux de déplacement.

Soit une augmentation dans cette catégorie de matériel, par comparaison avec 1860, de :
4 navires ;
1,530 chevaux de force ;
10,770.63 tonneaux de déplacement.

En réunissant l'effectif de votre flotte en activité de service, avec le chiffre de vos navires en construction, on trouve que vous possédiez, au 31 décembre 1861 :
55 paquebots ;
16,240 chevaux de force ;
89,665.63 tonneaux de déplacement.

Ce qui constitue sur l'année 1860, par suite des mouvements de matériel que nous venons de vous faire connaître, une augmentation de :
4 navire ;
1,000 chevaux de force ;
8,790.63 tonneaux de déplacement.

En 1860, Messieurs, nous signalions à votre attention l'excellence du matériel naval construit sur les plans et sous la direction de M. l'ingénieur Delacour, dans les divers chantiers qui concourent à la création de votre flotte, et nous mettions sous vos yeux l'approbation qu'avaient méritée de la part de la commission du gouvernement instituée pour autoriser leur entrée en service, les grands paquebots de 500 chevaux, à roues, *Guyenne* et *Navarre*.

L'*Impératrice*, le *Donnaï* et le *Cambodge* n'ont pas moins bien répondu à nos espérances.

Voici dans quels termes la commission de réception, dans ses rapports en date des 6 décembre 1861 et 10 février 1862, formule ses éloges :

« La commission est d'avis que ces paquebots sont d'excellents navires, remplissant de la manière la plus satisfaisante toutes les conditions du cahier des charges, parfaitement disposés pour rendre le séjour du bord aussi agréable que possible aux passagers ; bien commandés, pourvus d'officiers et de chefs mécaniciens expérimentés ; aptes, enfin, à desservir la ligne postale de l'Indo-Chine, non seulement avec un plein succès, mais encore avec honneur pour le pavillon national dans les mers lointaines qu'ils vont bientôt parcourir.

» Ces paquebots font l'éloge de la compagnie qui en a ordonné la mise en chantiers, de l'ingénieur, M. Delacour, qui en a fourni tous les plans et dirigé l'exécution, et des chantiers et ateliers qui ont coopéré à leur construction. »

Nous aimons d'autant plus à faire passer ces témoignages sous vos yeux, qu'ils sont la justification des efforts que nous faisons depuis dix ans pour composer votre flotte d'un matériel sans reproche.

Approvisionnements. — La valeur de vos approvisionnements de toute nature dans vos différents centres d'exploitation était, au 31 décembre 1860, de | 6,484,870 21
Elle s'élevait, au 31 décembre 1861, suivant des inventaires effectifs et rigoureux, tels qu'il est dans nos usages de les établir, à | 7,094,755 79
Différence | 609,885 58

Cette augmentation s'explique par les causes suivantes :

A la suite de longs tâtonnements et d'essais multipliés, faits en vue de former notre expérience et celle de nos collaborateurs, nous avons décidé de renoncer, pour la nourriture de nos passagers, de nos états-majors et de nos équipages, au système de l'entreprise. Trop considérable désormais

pour être centralisée dans la main et sous la responsabilité d'un seul entrepreneur; trop variable dans ses éléments et dans ses chances pour être accomplie par plusieurs avec le soin et l'uniformité indispensables, nous n'avons pas dû hésiter à rappeler directement à nous cette difficile gestion, qui ne comporte pas aujourd'hui un budget annuel moindre de 3 millions, destiné à s'élever fort au delà, pour peu que nos lignes de l'Indo-Chine soient fréquentées comme elles sont appelées à l'être. Adoptée au milieu de l'année 1861, cette importante mesure paraît devoir réussir.

La transition d'un régime à l'autre s'est faite sans difficulté appréciable, et nous sommes fondés à espérer que le nouveau système, en même temps qu'il ajoutera au bien-être des voyageurs, sera plus économique que le précédent.

Le changement apporté dans le mode de gestion de la nourriture a dû faire passer entre nos mains, et à notre compte, les approvisionnements formés pour ce service,

Ils figurent, en 1861, dans les inventaires de Marseille, pour 280,348 42
Et dans ceux de Bordeaux pour. 66,526 06

Total..... 346,874 48

Le magasin des vins à Marseille et à Bordeaux offre une augmentation de 30,942 46

L'approvisionnement de matières et d'objets fabriqués là a Ciotat présente un accroissement qu'explique facilement l'activité exceptionnelle imprimée au service des constructions, et qui se monte à. 492,250 86

Ces diverses augmentations se trouvent compensées par une réduction dans la valeur du stock en charbon de Marseille et des agences de l'extérieur de..... 239,314 32

Reste..... 630,733 48

La différence entre ce chiffre et celui énoncé ci-dessus de..... 609,885 58

Soit..... 20,837 90

est le résultat de l'amortissement qu'on a fait subir en 1861; par comparaison avec 1860 à la valeur de divers objets en magasin et de jeux de comptes sans importance.

Outillage fixe et mobile à la Ciotat.

Augmentation 42,263 10

Immeubles et Etablissements.

Réduction..... 2,461 30

Mobilier.

Augmentation 2,409 43

Ces variations dans le chiffre des inventaires afférents à ces divers articles sont dépourvus d'intérêt et n'appellent pas d'observations.

Valeurs de Caisse et de Portefeuille.

Cette portion de votre actif montait en décembre 1860 à 6,590,716 09
Elle n'atteignait plus en décembre 1861 que 4,582,401 22

Vous avez vu que la réduction de 2,008,314 87 se trouve compensée soit par l'accroissement des autres valeurs actives de la Compagnie, soit par des réductions dans le chiffre de vos engagements.

Balance des débiteurs et des créanciers divers.

Cette balance se compose d'une foule d'éléments qu'il serait trop long et superflu d'analyser. Elle offre par comparaison avec l'Exercice 1860, une amélioration de 1,094,215 41

Frais d'établissement des nouvelles lignes.

Le découvert créé, à ce titre, en 1861, s'élève à 527,758 44

Il devra faire ultérieurement l'objet d'un amortissement particulier.

Comptes débiteurs et créanciers avec le Trésor.

La balance de ces comptes présente par comparaison avec la situation au 31 décembre 1860, une diminution dans les engagements de la Compagnie de 813,224 39

Vous n'avez peut-être pas oublié, Messieurs, qu'aux termes de l'article 7 de la convention du 28 février 1854, sanctionnée par la loi du 8 juillet de la même année, convention à laquelle remonte l'origine de nos services, nous avons dû verser au Trésor une somme de un million en numéraire.

Ce versement devait servir de garantie, jusqu'à parfait paiement, à la dette que nous avions contractée envers l'Etat pour l'ancien matériel naval appartenant à l'administration des postes dont nous nous étions rendus acquéreurs. — Il était en outre stipulé que ce versement serait admis, par confusion, à titre de solde définitif lorsque nous aurions justifié du paiement du prix total de cette acquisition, moins ce million.

La dixième et dernière annuité de 271,824 fr. 25 c. due par la Compagnie à raison de cette cession de matériel ayant été payée le 30 septembre 1861, la somme de 1,000,000 a dû simultanément disparaître des deux comptes débiteur et créancier du Trésor. Le compte créancier du Trésor cesse, par suite, de figurer au bilan au 31 décembre 1861.

Le compte débiteur continue seul à être ouvert dans nos écritures. Il constate à notre profit une créance de 905,000 francs, provenant des cautionnements que nous avons fournis pour le service de l'Indo-Chine et pour la concession de la cale de halage de la Ciotat.

Fonds d'amortissement.

Le fonds d'amortissement, constitué à divers titres pour la dépréciation du matériel naval et des immeubles et pour l'amortissement de nos obligations, s'élevait en 1860, à... 43,635,125 37
Au bilan de 1861, ce fonds s'élève à 45,119,601 12

Augmentation..... 1,484,475 75

Le prélèvement opéré en 1861 sur les produits de l'exploitation pour contribuer à couvrir la dépréciation du matériel naval a été calculé sur le pied de 6 0/0 par an de la valeur des machines et des coques de ceux de nos navires à flot dont l'amortissement n'est pas déjà complet, indépendamment des réductions opérées sur la valeur du mobilier embarqué; laquelle est soumise, en sus des frais de renouvellement et d'entretien, à un système d'amortissement spécial.

Ce prélèvement s'est élevé à ... 2,066,606 16
auquel il faut ajouter l'amortissement des immeubles, montant à.. 125,033 14
et les intérêts acquis au fonds d'amortissement des obligations.... 105,990 »

Total..... 2,297,629 30
La différence avec la somme de 1,484,475 75

Ci..... 813,153 15

représente la dotation appartenant dans le fonds d'amortissement des navires, aux quatre paquebots disparus de notre flotte en 1861, et dont les comptes ont dû être liquidés.

Fonds d'assurance.

Les prélèvements opérés en 1861 pour alimenter le fonds d'assurance des navires ont été faits, suivant l'usage, à un taux quelque peu supérieur à celui des primes nettes payées aux Compagnies pour la part de nos risques qu'elles sont chargées de réassurer. Ils se sont élevés, en y comprenant le produit de quelques épaves provenant de navires perdus antérieurement, à..... ..... 1,209,062 69

Il y a eu à déduire de cette somme les primes payées à diverses Compagnies pour les risques courus au delà de 700,000 francs sur chaque navire..... 285,253 70

Il est donc resté disponible 923,808 97

Le fonds d'assurance a eu à couvrir, par contre, dans le courant de l'exercice 1861:

Pour diverses avaries particulières 21,278 89
Pour la perte du *Henry IV*..... 582,286 31
Pour la perte du *Sully* 496,478 67 110,043 87

Différence entre les prélèvements et les pertes en 1861..... 186,234 88

Cette différence s'est trouvée ramenée par l'encaissement des prélèvements opérés à titre de primes d'assurance sur les avances faites aux navires charbonniers, à 19,031 05

167,199 83

Le *Sully* et le *Henri IV* se sont perdus en mer Noire, les 25 janvier et 1er février 1861, l'un dans le port de Trébizonde, l'autre sur les rochers d'Amastra.

Ces navires avaient été achetés en 1856 de la Compagnie Bazin. Les changements importants d'installation qu'ils avaient dû subir après cette acquisition, pour être rendus aptes à la ligne de Trébizonde à laquelle ils étaient affectés, en avaient élevé assez notablement la valeur, bien qu'ils n'eussent pas suffi pour faire atteindre à chacun d'eux le chiffre de 700,000 francs au delà duquel les compagnies d'assurances auraient participé à la perte.

Eu égard à la date de leur entrée dans notre flotte, quatre années seulement d'amortissement avaient été opérées sur la valeur de ces navires.

Tout s'est donc réuni pour rendre plus onéreuses les conséquences de ce double sinistre.

Une enquête rigoureuse a heureusement mis hors de cause la responsabilité, au point de vue nautique, des deux capitaines, et nous autorise à ne voir dans ce douloureux événement qu'une de ces catastrophes fatales qu'il n'appartient pas à la prudence humaine de prévenir.

Par suite de ces divers mouvements de compte, le fonds d'assurance qui, au 31 décembre 1860, était de..... 3,035,806 01
s'est trouvé réduit, au 31 décembre 1861, à..... 2,868,402 18

Fonds de réserve statutaire.

En 1860..... 1,156,673 08
En 1861..... 1,318,680 44

La différence de 162,007 36 représente le montant du prélèvement opéré sur les bénéfices de l'exercice 1860 en vertu de votre délibération du 3 juin 1861.

Obligations. — Sur les 46,000 obligations émises par suite de votre vote du 31 mai 1856, 42 ont été placées en 1861, et il n'en restait plus à négocier au 31 décembre que 134.

L'amortissement de cette dette suit d'ailleurs son cours régulier. — Le fonds créé dans ce but s'élève déjà à la somme de 2,323,171 83.

Actions. — Enfin, Messieurs, la valeur de vos actions libérées s'élève au 31 décembre 1861, comme au 31 décembre 1860, à .. 40,000,000 »

Sur les..... 45,000,000 »
d'actions créées en vue des services de l'Indo-Chine et qui sont actuellement en voie de libération, après avoir été intégralement attribuées et réparties entre les actionnaires, conformément à votre délibération du 3 juin 1861, il restait encore à recevoir au 31 décembre dernier ..... 40,704,725 »

Ce qui porte à ..... 4,295,275 »

le montant des versements opérés en 1861, et à..... 44,295,275 »
le montant total du capital actions réalisé à la même époque.

CHAPITRE II.

EXPLOITATION.

§ Ier. — *Itinéraires.*

Sans parler de la suppression de la relâche de Gaëte (21 janvier 1861) que la présence de l'escadre française avait accidentellement fait introduire dans l'un de nos ordinaires d'Italie, le système général de nos lignes de la Méditerranée et de la mer Noire n'a subi dans le cours de l'exercice 1861 qu'une modification unique, mais essentielle. Elle consiste dans le retour à l'ancien itinéraire de la ligne de Syrie, itinéraire que nous avions dû changer, en août 1860, sur la demande du gouvernement, pour rendre plus fréquentes et plus directes les relations entre Marseille et Beyrouth, chef-lieu militaire de l'occupation française en Syrie.

Ce changement, qui supprimait les relations immédiates entre Marseille, Syra et Smyrne, soulevait, dans ces centres importants d'affaires, des plaintes aussi vives que fondées.

Le commerce de ces places n'avait en effet à opter qu'entre les inconvénients également fâcheux, ou de faire parcourir à ses marchandises, par Beyrouth et la Syrie, tout le tour de la Méditerranée avant qu'elles fussent rendues à destination, ou bien de les soumettre à un transbordement au Pirée, entre nos paquebots de la ligne de l'Archipel et ceux de la ligne de Constantinople. Encore cette dernière faculté devait-elle être à peu près illusoire, les paquebots de la ligne de Constantinople étant la plupart du temps à peine suffisants pour le trafic propre de cette ligne.

L'escale de Syra se plaignait avec raison de ne pouvoir communiquer avec Constantinople par le Pirée, comme cela avait lieu sous le précédent régime de la ligne de l'Archipel.

Les échelles de Syrie, Beyrouth excepté, n'étaient pas mieux traitées que Syra et Smyrne. Non-seulement leurs relations directes avec Alexandrie étaient rompues, mais leurs communications avec Marseille et l'Italie, desservies autrefois chaque semaine, tantôt par Smyrne, tantôt par Alexandrie, étaient réduites à un service de quinzaine.

Les transports militaires profitaient moins que nous n'aurions pu l'espérer de cette onéreuse innovation; car, du 19 août 1860 au 5 janvier 1861, c'est-à-dire en vingt-deux voyages, nous n'avions été appelés à transporter pour le compte du gouvernement que 278 hommes, 47 chevaux et 271 tonnes de matériel, soit à peine par voyage une moyenne de 12 hommes, de 2 chevaux et de 12 tonneaux de matériel.

Cet état de choses justifiait suffisamment la demande que nous avons faite, dès l'ouverture de l'exercice 1861, d'être autorisés à revenir aux anciens itinéraires de nos lignes d'Egypte et de Syrie, autorisation que nous n'avons reçue que le 1er juillet suivant.

Il est vrai que le retour à l'ancien système de nos lignes nous avait fourni une occasion favorable pour remanier ce système lui-même et pour y introduire d'assez notables améliorations.

Consacrées par la décision de S. Exc. le ministre des finances, du 1er juillet 1861, ces améliorations ont consisté :

1° A intercaler dans notre réseau l'escale de Palerme, que nos navires n'avaient pas fréquentée jusqu'alors, et qui devait mettre pour la première fois l'une des capitales de la Sicile en rapport direct avec Marseille;

2° A substituer en vue d'une abréviation de parcours, dans le trajet entre Marseille et Smyrne, l'escale de Messine à celle de Malte;

3° A comprendre parmi nos lignes obligatoires et subventionnées le service précédemment facultatif entre Constantinople et Salonique;

4° A supprimer par compensation la ligne bimensuelle entre Constantinople et Smyrne, dite d'Anatolie.

Les remaniements de subvention qu'entraînaient ces changements divers ont ramené le chiffre des allocations normales qui nous sont dues pour l'ensemble des services de la Méditerranée et de la mer Noire, non compris l'Algérie,

à.....	4,760,041 66
au lieu de.....	4,776,118 40
Diminution.....	16,076 74

C'est aussi à partir du mois de janvier 1861 que les parcours de la ligne du Brésil et de la Plata, sortie de la période provisoire, sont venus prendre réglementairement place dans nos itinéraires généraux.

Ces itinéraires se sont trouvés ainsi portés au chiffre suivant, à la fin de l'exercice 1861 :

	Lieues marines.
Méditerranée et mer Noire.....	280,362
Brésil, Plata et Sénégal.....	53,100
Total.....	333,462

Dans le chiffre de 53,100 lieues marines afférent au service du Brésil, se trouve compris pour 3,840 lieues marines l'embranchement de Saint-Vincent à Gorée qu'une décision ministérielle a mis à notre charge, sans augmentation de subvention, jusqu'à ce que le port de Gorée rendu apte par les travaux que le gouvernement y fait exécuter, à recevoir des grands navires et à se prêter à leurs opérations, puisse être substitué à la relâche de Saint-Vincent dans l'itinéraire de la grande ligne.

L'embranchement extra-réglementaire de Gorée qui exige l'emploi, en dehors de notre effectif obligatoire, d'un navire spécial et qui n'est alimenté par aucun trafic, nous impose un sacrifice annuel, mais heureusement temporaire, que nous ne pouvons pas estimer à moins de 300,000 fr.

Les parcours effectifs qui diffèrent toujours sensiblement des parcours organiques, se sont élevés en 1861 à 356,196 lieues marines. Ils ont été desservis par 49 navires dont 4 affrétés. La moyenne de l'utilisation pour chacun des paquebots de la Compagnie s'est élevée à 7,528 lieues marines. La moyenne des vitesses à 9 nœuds 58 par heure, soit une nouvelle amélioration de 1/4 de nœud sur 1860.

§ 2. — *Dépenses.*

Par suite des changements d'itinéraires que nous venons d'exposer, les comptes d'exploitation qui vous sont aujourd'hui soumis comprennent un élément nouveau, à savoir les frais afférents aux lignes du Brésil et de la Plata.

Outre que les conditions de l'exploitation et les dépenses qui en résultent sont tout autres dans l'Océan que dans la Méditerranée, il existe une différence dans le mode même d'établissement des comptes relatifs à ces deux lignes. Au début d'un service exécuté avec des navires complétement neufs, les frais d'entretien sont naturellement beaucoup moindres qu'à l'état normal. On ne saurait sans illusion compter sur la permanence de frais aussi réduits, en même temps qu'il y aurait de l'imprévoyance à ne pas se préparer, par une réserve spéciale, aux mises dehors accumulées, qu'à un moment donné les grandes réparations et notamment les changements de chaudières devront faire peser sur l'exploitation.

Pour échapper à ce péril nous avons admis pour l'entretien de notre flotte du Brésil, et par imitation de ce que nous avons vu pratiquer dans certaines compagnies anglaises, un système d'abonnement dont nous n'avions pas senti la nécessité dans la Méditerranée, à cause de la composition de notre ancienne flotte aussi variée dans l'âge que dans l'échantillon des navires qui la composent.

L'application de cet abonnement nous a dès aujourd'hui procuré, à la décharge des exercices à venir, une avance de 632,145 fr. 23 c.

Cette diversité dans les éléments et dans la forme des comptes, exclut toute comparaison entre les dépenses de 1860 et celles de 1861; nous sommes ainsi forcés de rejeter à une époque où nous pourrons mettre en présence des termes analogues, les rapprochements dans lesquels, lors de nos précédents rapports, nous avons pu trouver quelquefois d'utiles lumières.

Nous nous plaisons à vous assurer seulement que, si les dépenses de la ligne du Brésil et de la Plata, à cause du nombre et de l'échantillon des navires qui doivent la desservir, ont contribué à élever dans une assez forte proportion la moyenne de nos frais de navigation, en 1861, ces dépenses n'en sont pas moins exactement restées dans les limites que nous avions prévues.

En ce qui concerne l'ensemble de nos lignes, nous faisons vers l'économie des efforts constants et heureux que contribue seule à rendre moins apparents la progression continue des échantillons et de la force des navires que la nature même des lignes nouvellement créées autant que l'augmentation de notre trafic sur les lignes anciennes, nous contraint d'employer.

En effet, si prenant pour terme de comparaison le premier et le dernier des dix exercices que nous avons parcourus dans le cours de notre existence sociale, on rapproche l'ensemble des dépenses faites aux deux époques par chaque lieue marine parcourue considérée comme dénominateur commun, on trouve en 1861, par comparaison avec 1852, une augmentation absolue de 25 0/0. Mais on constate en même temps que la dépense de 1861 s'applique à des navires supérieurs à ceux employés en 1852 :

Pour la force en chevaux de... 37 0/0
Pour le tonnage..... 75 0/0
Pour la vitesse..... 46 0/0

et à un trafic supérieur par lieue marine :

Pour les passagers :

En nombre, de..... 92 0/0
En produit, de..... 49 0/0

Pour les marchandises :

En quantité, de..... 245 0/0
En produit, de..... 34 0/0

La subvention qui nous est payée par l'Etat, par lieue marine parcourue, est le seul élément qui présente une marche décroissante.

De 1852 à 1861 le chiffre par lieu marine des allocations de cette nature s'est réduit de 18 0/0.

§ 3. — *Trafic.*

Notre trafic sur toutes les lignes a donné, pendant l'exercice 1861, les résultats suivants :

	Nombre.	Produits.
Passagers :		
Civils.....	120,676	Fr. 7,724,526 85
Du gouvernement..	58,114	1,072,579 90
Totaux.....	178,790	8,797,106 75
Marchandises :		
Civils.....	401,167 tx.	8,908,865 75
Du gouvernement..	4,273	92,682 02
Totaux.....	405,440	9,001,117 77

Comparés avec les faits accomplis en 1860, ces résultats présentent :

Pour les passagers :

En nombre :

Parité dans le trafic civil.

Diminution de 12,600 hommes dans les transports du gouvernement.

En produit :

Diminution de 490,000 francs, soit 8 0/0, portant exclusivement sur les transports de l'Etat.

Pour les marchandises :

En quantité :

Parité dans le trafic civil.

Diminution de 4,000 tonneaux, soit 49 0/0 dans les transports opérés pour compte de l'Etat.

En produit :

Augmentation de 490,000 francs sur les marchandises du commerce, soit 5 0/0.

Diminution de 190,000 francs, soit 58 0/0 sur le produit des transports du gouvernement.

En résumé, si nous écartons les transports pour le compte de l'Etat et qui ont présenté, en 1861, une diminution de 681,649 fr. 01 c., et dont les fluctuations tiennent à des causes qui échappent à toute discussion, nous trouvons que le trafic sur l'ensemble de nos lignes est tout au moins resté stationnaire, et que le mouvement décroissant constaté pour la première fois en 1860 s'est arrêté dans sa marche.

Mais pour compenser, d'une part, la moins-value des transports du gouvernement ; de l'autre, le surcroît des frais de navigation de la ligne du Brésil, et pour rétablir entre les résultats des exercices 1861 et 1860 un complet équilibre, il eût fallu que les transports commerciaux donnassent plus que la parité et reprissent, en 1861, le mouvement ascendant que notre trafic avait éprouvé d'une manière constante jusqu'en 1860. Or si la ligne du Brésil a apporté à l'ensemble de ce trafic un tribut de six mille deux cent soixante et dix passagers et de 4,690 tonneaux de marchandises, tribut très-satisfaisant pour le début et qui tend à s'accroître, nos lignes de la Méditerranée et de la mer Noire, en outre des pertes que nous venons de constater sur les transports faits pour compte de l'Etat, ont été au contraire arrêtées dans leur essor par des causes accidentelles, mais assez faciles à dégager.

Sur la ligne de Syrie, notre trafic a eu à souffrir non-seulement de l'impuissance où nous nous sommes vus, pendant une notable partie de l'exercice, de répondre aux besoins du commerce par suite de l'itinéraire défectueux qui nous était imposé, mais encore de l'inquiétude et de l'ébranlement profonds produits dans ces contrées par les agitations politiques et religieuses que l'intervention des puissances de l'Europe a seule réussi à assoupir.

La crise financière dont souffre depuis si longtemps l'empire ottoman n'était pas moins défavorable que l'état politique de plusieurs des provinces de cet empire au développement des transactions et à l'activité des échanges, en même temps que l'élévation démesurée du cours de la piastre atteignait dans sa source le produit de tous ceux de nos tarifs qui sont stipulés en monnaies turques.

Parmi les causes d'un ordre plus général qui ont contribué, dans la période qui nous occupe, à comprimer l'essor habituel des affaires, nous devons mentionner les incertitudes inséparables de toute transition, qui devaient résulter des réformes économiques inaugurées par le traité de commerce, et la guerre d'Amérique, qui a écarté d'Europe un contingent considérable de touristes et de voyageurs d'affaires que nous étions accoutumés à voir fréquenter nos navires.

C'est beaucoup pour nous, Messieurs, que d'avoir pu faire tête, sans perdre de terrain, à tant d'influences contraires, dont la plupart ne sont heureusement pas de nature à se perpétuer.

§ 4. — *Liquidation de l'exercice.*

En résumé, l'exercice 1861 se présente, quant au rendement final, dans les conditions suivantes :

Recettes :		
Liquidation de 1860 et des exercices antérieurs..	721,308 43	
Recettes de toutes natures effectuées en 1861....	18,406,014 90	
Subventions reçues de l'Etat....	8,592,638 91	27,719,962 25
Dépenses :		
Dépenses d'exploitation	18,818,827 06	
Frais généraux.	1,057,590 »	19,876,417 06
Reste.....		7,843,545 18
Assurances .. .	1,200,427 41	
Amortissement et dépréciation ..	2,066,606 16	3,267,033 57
Différence.....		4,576,511 61
A déduire : intérêts des obligations.....		475,725 »
Solde en bénéfice....		4,100,786 61
Contribution du capital Indo-Chine au service des titres.....		500,000 »
Solde à répartir.....		4,600,786 61

Nous vous proposons de prélever, aux termes de l'article 39 des statuts, 5 0/0 du montant du solde en bénéfice de 4,100,786 fr. 61 pour venir en accroissement du fonds de réserve statutaire 205,039 33

Et de fixer à 50 francs, dont 20 déjà payés à titre provisoire, le dividende de l'exercice 1861..... 4,000,000 »

4,205,039 33

La différence de..... 395,747 28

entrerait, sauf liquidation de l'exercice 1861, dans le compte de Profit et Pertes de 1862. 4,600,786 61

Vous remarquerez, Messieurs, dans le compte qui précède, et sous la rubrique : *contribution du capital Indo-Chine au service des titres*, une somme de 500,000 francs ajoutée au montant des bénéfices à répartir, résultant des opérations de l'exercice 1861.

Dans notre rapport du 3 juin 1861, en même temps que nous soumettions à votre sanction une résolution tendante à fixer au 1er janvier de ladite année la date de l'entrée en pleine jouissance des 32,000 actions du capital Brésil, et la fusion en un seul et même titre de ces 32,000 actions avec les 48,000 formant le capital ancien, nous vous disions :

« Un inconvénient de la combinaison qui précède est de faire entrer intégralement en participation de nos bénéfices ultérieurs tout le capital formé pour l'exploitation des deux lignes du Brésil, tandis qu'une partie seulement de ce capital, par suite de la réduction des deux lignes du Brésil à une seule, se trouve mise en valeur. Mais cet inconvénient est inévitable, et d'ailleurs il sera essentiellement temporaire.

» La partie du capital qui demeurera improductive, par suite du dédoublement des lignes du Brésil, trouvera, dans les services en projet, un emploi avantageux, et il est facile de concevoir telle combinaison qui, jusqu'à la mise en activité des nouveaux services, allége la charge que ferait peser sur notre exploitation courante la participation d'un capital inactif aux résultats de cette exploitation. »

La combinaison à laquelle nous nous sommes arrêtés consiste à faire contribuer les frais d'établissement des lignes de l'Indo-Chine à la distribution que nous avons à faire aux 80,000 actions, qui forment, depuis 1861, votre capital participant pour une somme égale à 5 0/0 de la portion de ce capital qui, par suite de la suppression de la seconde ligne du Brésil, a dû être reportée sur les lignes de l'Indo-Chine, et qui ne produira ses fruits que lorsque ces dernières lignes seront en activité.

L'exploitation courante n'aura plus ainsi à supporter pour cette partie de capital inactif à rémunérer que la différence entre le produit de cette contribution et le montant du dividende que vous allez arrêter.

CHAPITRE III.

LIGNES DE L'INDO-CHINE.

Dans votre séance du 3 juin dernier, vous avez ratifié le contrat que nous avons passé en votre nom, le 22 avril de la même année, avec S. Exc. le ministre des finances pour l'exécution pendant vingt-quatre ans d'un service de navigation postale dans les mers de l'Indo-Chine. A cette époque, ce contrat attendait encore, pour acquérir un caractère définitif, la sanction qui lui a été donnée par la loi du 3 juillet suivant. Le 22 du même mois intervenait le décret impérial dont la date marque le point de départ, et de la durée de la concession et du délai de trois années qui nous est accordé pour assurer la pleine activité de ce nouveau service.

Nous avons mis immédiatement la main à l'œuvre, avec la volonté bien arrêtée de ne pas plus épuiser pour l'Indo-Chine que nous ne l'avions fait pour le Brésil cette période préparatoire.

En même temps que nous donnions à nos ateliers les ordres d'exécution pour la construction du matériel, l'un de nos collaborateurs les plus anciens et les plus éprouvés, M. J. Gizeux,

nommé inspecteur général de nos services, était délégué pour parcourir nos nouvelles lignes et pour pourvoir, sous réserve de notre ratification, à la création des moyens matériels et au choix du personnel nécessaires pour en assurer l'exploitation.

Notre collaborateur a quitté la France accompagné de la sympathie de tous les intéressés aux affaires de l'extrême Orient, à quelque nationalité qu'ils appartinssent. Toute rivalité de pavillon s'est effacée devant la nécessité impérieuse et manifeste de multiplier les moyens de communication en raison du développement merveilleux que des causes nouvelles tendent chaque jour à accroître dans les relations entre des points extrêmes du globe qui ont d'autant plus de tendance à se rapprocher qu'il existe plus de disparate entre leurs climats et leurs produits.

Précédé par les plus bienveillantes recommandation de S. Exc. le ministre des affaires étrangères aux consuls français dans l'Inde et en Chine, et du gouvernement anglais lui-même aux représentants de la reine dans ses colonies ; annoncé par S. Exc. le ministre de la marine aux chefs de stations maritimes et aux gouverneurs des établissements français, notre inspecteur général n'a vu contester nulle part à sa mission le caractère d'utilité générale qui devait lui mériter un accueil et des facilités exceptionnels.

L'efficacité de ce concours n'a pas tardé à se faire sentir.

L'Egypte, qui, par sa position géographique commande toutes les relations par les voies rapides entre l'Occident et l'Orient, est soumise par son organisation politique à une volonté unique.

Suivant l'esprit qui dirige cette volonté absolue, et suivant l'usage qu'elle est disposée à faire de la clef placée entre ses mains par la Providence, l'Egypte peut être le trait d'union ou devenir un obstacle au rapprochement matériel et moral entre ces deux pôles extrêmes de la civilisation et du commerce.

L'Egypte appartient heureusement à un prince dès longtemps familier avec les idées les plus avancées, éclairé, aimant les grandes choses, les comprenant, progressif, et qu'il soit permis de le dire, libéral.

Il est surabondant de rappeler à vous, Messieurs, qui avez tant à attendre du succès de la noble et grande entreprise de M. de Lesseps, avec quelle fermeté de volonté, quel esprit de suite, quelle royale munificence et quelle persévérante sagesse S. A. Saïd-Pacha a donné les mains à la création de ce canal dont les difficiles problèmes marchent à grands pas, malgré toutes les résistances et tous les doutes, vers une solution.

Faciliter notre service de l'Indo-Chine, aider à son organisation dans le début et à son assiette dans l'avenir, c'était pour S. A. Saïd-Pacha s'avancer dans ses propres voies et ajouter une pierre de plus à l'édifice qui sera la gloire de son règne.

Aussi étions-nous certains, lorsque nous viendrions lui demander les concessions sans lesquelles, en l'état de la constitution du pays et de son gouvernement, l'établissement de notre service eût été impossible en Egypte, de retrouver chez ce prince le bon vouloir dont notre Compagnie s'honore de l'avoir toujours vu animé envers elle.

Cette confiance n'a pas été trompée. Avec le concours énergique et éclairé de M. de Beauval, représentant de la France en Egypte, nous avons obtenu de S. A. le vice-roi tout ce qui était nécessaire pour nous placer dans ses Etats sur le même pied que la Compagnie péninsulaire et orientale.

Par ses ordres, nous jouirons pour l'usage de la voie ferrée d'Alexandrie à Suez de conditions de faveur absolument identiques à celles qu'un traité a accordées en 1849 à la Compagnie anglaise.

Un emplacement suffisant à distance convenable de la mer et de la gare du chemin de fer nous a été assuré à Alexandrie pour le débarquement et l'entrepôt de nos charbons.

A Suez, S. A. nous a affecté, pour toute la durée de notre concession, un établissement considérable élevé aux frais du Trésor égyptien pour l'usage de la Medjidieh, compagnie gouvernementale de navigation à vapeur dans la mer Rouge. Cette affectation nous est faite à titre gratuit et à charge seulement, dans le cas où nos services viendraient à cesser, d'abandonner sans indemnité les travaux d'agrandissement que nous avons à faire pour approprier l'établissement dont il s'agit aux nécessités de notre exploitation.

S. A. Saïd-Pacha a fait plus.

Informé par M. le consul général, chargé d'affaires, et par le commandant des forces navales de France en Egypte de l'immense bienfait qui résulterait non pas seulement pour notre service postal, mais pour les marines commerciales et militaires du monde entier, de l'existence à Suez d'un bassin de radoub qui permît d'assécher les navires et de les visiter, le vice-roi n'a pas hésité à ordonner la construction à ses frais d'un établissement de cette nature.

Chargés par S. A. de lui proposer le plan et le devis de cette grande entreprise, nous avons donné à M. Stœcklin, ingénieur des ponts et chaussées, la mission d'en faire l'étude. L'exécution du bassin de Suez au prix à forfait de 6 millions de francs, dans le délai maximum de cinq années, a été ensuite confiée sur notre désignation à l'un des entrepreneurs français de travaux publics les plus capables et les plus considérés, déjà chargé à Marseille même, par le gouvernement, des travaux les plus importants.

Par un contrat corrélatif nous avons accepté la direction des travaux et le service financier de l'entreprise, moyennant une indemnité qui suffira à couvrir les avances que nous avons dû faire pour l'étude du projet, et nos frais de surveillance.

Il est inutile de dire que notre Compagnie n'attend de sa participation à cette entreprise d'autre avantage que l'existence même dans un port appelé à devenir la tête et le principal foyer d'activité de ses nouvelles lignes, d'un bassin de radoub autour duquel se grouperont bientôt l'outillage et le personnel nécessaires pour constituer un ensemble complet de moyens de réparation.

Les bienfaits du vice-roi ont ainsi singulièrement facilité notre tâche en Egypte.

Aden est un établissement anglais dont la création assez moderne a eu pour objet principal le ravitaillement des navires de la Compagnie péninsulaire et orientale. Le sol très-restreint d'ailleurs sur lequel repose cet établissement appartient en totalité à la Couronne, et nous avons dû, pour y faire prendre pied à nos services, avoir recours à la libéralité du gouvernement anglais.

Il nous est agréable de déclarer que nous n'avons eu qu'à nous louer des procédés et de la largeur de vues que nous avons rencontrés tant auprès du résident politique qui représente à *Aden* les intérêts de la couronne d'Angleterre, que du gouvernement supérieur de Bombay dont l'assentiment était nécessaire pour valider les concessions qui nous ont été faites.

Non-seulement nous avons obtenu le long du rivage et dans les conditions les plus favorables à la manutention du combustible les emplacements nécessaires pour la création de nos dépôts, mais encore un site excellent pour la construction, sur un point élevé et salubre, de la maison destinée à l'habitation de notre agent. Bien que frappées de précarité les concessions dont il s'agit présentent autant de solidité et de certitude que le comporte l'état de la législation domaniale en vigueur dans les colonies de la Grande-Bretagne.

La construction de nos diverses installations à terre est déjà parvenue à un certain degré d'avancement. Le matériel qui doit constituer l'outillage nautique de l'agence est successivement expédié par la voie de l'Isthme et de la mer Rouge, et nous avons dès à présent la certitude que les premiers de nos navires qui toucheront dans ce port, y trouveront tout disposé pour les recevoir.

Outre son importance intrinsèque comme l'un des ports de l'île de Ceylan, *Pointe-de-Galle* avait pour nous un intérêt particulier comme dépôt de charbon et comme point de rattachement à notre ligne principale de l'embranchement de Calcutta.

Bien que nous ayons rencontré à Pointe-de-Galle plus de difficultés à nous établir qu'à Aden, nous avons fini par triompher des hésitations et des vues un peu parcimonieuses qui avaient dans l'origine, présidé à l'instruction de nos demandes.

Dans ce port étroit et peu sûr, où les opérations ne peuvent se faire en tout temps que sur un point déterminé et fort restreint dont les abords sont occupés dès longtemps par les établissements de la Compagnie péninsulaire et orientale, deux emplacements favorablement situés et appartenant, l'un à la Compagnie de Ceylan, l'autre au gouvernement de la Métropole, nous ont été concédés sous des conditions de précarité analogues, quoique un peu plus restrictives que celles stipulées dans le contrat de concession d'Aden.

Sur les lots mis dès à présent à la disposition de notre service nous avons fait élever des magasins dont la construction touche à sa fin. Nous faisons exécuter en même temps, sur les lieux, le matériel nautique nécessaire pour le maniement du combustible et pour le service de l'Agence.

A *Pondichéry*, colonie française où les souvenirs de la grandeur passée de notre empire dans l'Inde sont particulièrement vivaces, l'accueil qui attendait notre pavillon ne pouvait être qu'excellent. Aussi avons nous obtenu dans ce port toutes les facilités désirables. La colonie a demandé l'autorisation de construire de ses propres deniers des magasins et une agence dont la jouissance nous sera abandonnée moyennant loyer.

A *Calcutta* nous avons institué comme agent de la Compagnie le chef d'une maison de commerce française depuis longtemps établie dans cette capitale et qui y jouit d'une considération méritée. Il nous a semblé utile, dans un centre d'affaires aussi actif que Calcutta, de donner à notre agence une forme et un caractère plus particulièrement commerciaux, et d'en confier la direction à un négociant initié aux exigences, aux habitudes et aux sources du trafic local.

Par deux contrats d'une grande importance, nous nous sommes assurés des moyens d'asséchage et de réparation pour nos navires, et la jouissance, à des conditions relativement modérées, d'un emplacement parfaitement situé sur l'Hoogly, dans le voisinage des établissements de la Compagnie péninsulaire et orientale, et qui, toute proportion gardée entre l'importance respective

des deux services, place notre exploitation dans ces conditions équivalentes.

Dès aujourd'hui notre agence est donc constituée à Calcutta.

Il en est de même à *Madras*. Dans ce port, qui est appelé à jouer aussi un grand rôle dans notre trafic, nous avons choisi pour nous représenter, par des raisons analogues à celles qui nous ont guidés dans le choix de l'agent de Calcutta, le chef d'une maison française établie dans l'Inde de longue date, lequel est en même temps vice-consul de France.

Penang est un point sans importance, où nous n'avons eu à instituer qu'une simple correspondance commerciale.

La petite île de *Singapoure*, placée pour ainsi dire à distance égale du golfe du Bengale, de la mer de Chine et des grandes îles de la Sonde, commande tout le commerce de ces riches parages, dont son port est le lieu nécessaire de transit et d'entrepôt.

Cette situation géographique assigne à cette relâche une importance exceptionnelle.

D'un autre côté, l'escale de Singapoure, tête de ligne de notre embranchement de Batavia, est appelée, par le jeu de nos itinéraires généraux, à devenir l'un de nos principaux dépôts de combustible.

A tous ces titres, il convient d'établir nos services à Singapoure sur une base aussi large que solide.

Dans ce but, nous avons été saisis de divers projets, étudiés avec le concours des hommes spéciaux, et même des autorités locales. Mais comme il s'agissait, dans ces projets, d'immobiliser à Singapoure des capitaux considérables, il était plus prudent de nous borner, quant à présent, à des arrangements d'une nature transitoire, et de nous donner ainsi le temps d'étudier à loisir les mesures à prendre pour nous installer, aux moindres frais possibles, d'une manière définitive. Nous avons passé, en conséquence, avec une société anglaise très-recommandable, qui possède à Singapoure des établissements vastes et bien situés, un contrat de magasinage et de manutention d'une durée de trois années, qui assurera notre service de charbons à des prix relativement modérés.

Saïgon, chef-lieu de la colonie française qui vient d'être si glorieusement fondée en Cochinchine, est l'une des principales raisons d'être de notre concession. Tous les renseignements concordent à présenter cette colonie sous les aspects les plus favorables, et à lui promettre un grand avenir, pour peu que la métropole accepte les sacrifices inséparables de tout établissement nouveau. Situation géographique, au cœur de pays riches et commerçants, population trop rare, mais douce et facile à gouverner et à contenir, plaines immenses douées de la plus grande puissance de production et sillonnées de cours d'eau magnifiques, praticables jusqu'à des distances inconnues pour la grande navigation; tout semble réuni pour rendre l'œuvre de la colonisation en Cochinchine prompte, aisée et féconde.

Saïgon se trouvait naturellement désigné pour devenir le point central de notre exploitation dans l'Indo-Chine. Aussi, au lendemain même de notre concession, avons-nous commencé des démarches pour obtenir les terrains sur lesquels devront s'élever nos ateliers, nos magasins et notre agence.

Cette question n'a pas marché aussi vite vers une solution qu'il nous eût paru désirable et que nous nous croyons en droit de l'espérer.

Si nous avons obtenu la désignation des terrains en quantité suffisante et convenablement placés, notre agent n'a pas réussi à s'entendre avec les autorités locales sur le caractère des concessions dont ces terrains devaient être l'objet.

M. le gouverneur général consentait bien à nous les livrer à titre gratuit; mais en vertu d'instructions reçues de France, il exigeait le retour à l'État des emplacements concédés à l'expiration du contrat relatif au service postal.

Notre agent a justement fait valoir que, si une condition de cette nature pouvait être subie lorsqu'il s'agit de n'engager sur le sol concédé que des dépenses sans importance, et dont l'amortissement à bref délai ne constituerait qu'une faible charge, il était inadmissible que la Compagnie fît les frais des établissements dispendieux que réclame la centralisation de ses services à Saïgon, si elle n'était nantie qu'à titre précaire du sol sur lequel reposeront ces établissements.

Pour sortir de difficulté nous avons proposé d'acquérir à titre onéreux et à un prix débattu à l'amiable les terrains désignés par le chef de la colonie pour la construction de notre agence et de nos ateliers de réparation, terrains dont nous serions ainsi devenus propriétaires définitifs.

Cette question, soumise à M. le ministre de la marine et des colonies, est encore pendante.

Elle aurait eu pour effet de paralyser les efforts que nous nous imposions pour la prompte inauguration de nos lignes de l'Indo-Chine, si nous n'avions dû trouver dans le port de Hong-Kong les ressources propres à suppléer, au moins temporairement, à ce qui manque et manquera encore quelque temps à Saïgon pour devenir le chef-lieu d'une grande exploitation maritime.

En même temps que ces études et ces préparatifs se poursuivaient au loin, nous assurions par des marchés passés en Europe le ravitaillement de nos navires pendant le long trajet qu'ils ont à parcourir en doublant le cap de Bonne-Espérance pour se rendre à leurs futurs ports d'attache, et nous alimentions, soit par des achats sur place, soit par des affrétements successifs en Angleterre, les différents dépôts de combustible de nos futures lignes.

Tout se préparait, en un mot, pour mettre en mouvement les diverses parties de ce grand ensemble, et pour entrer le plus tôt possible dans la période d'action.

User en effet de la faculté d'anticipation partielle qui nous est accordée par l'article 44 du cahier des charges, c'était mettre plus tôt fin aux stériles sacrifices que nous impose l'inaction de nos navires, et nous ménager des chances de succès en nous permettant de ne nous avancer que pas à pas, par le morcellement de nos lignes, sur un terrain difficile et nouveau.

Dès le mois de novembre 1861, nous proposions à S. Exc. le ministre des finances l'ouverture par anticipation, entre Suez et Calcutta, d'une ligne provisoire à laquelle nous entendions affecter les trois grands navires : *Impératrice*, *Donnaï* et *Cambodge*, primitivement destinés à la seconde ligne du Brésil, et dont l'inactivité absolue depuis la suppression de cette ligne ne laissait pas que de nous imposer un fardeau très-onéreux.

En avril 1862, S. Exc. le ministre des finances nous fit connaître que tout en appréciant les efforts persévérants de la Compagnie pour satisfaire, en les devançant, à ses obligations envers l'État, il ne croyait pas pouvoir se prêter, par le paiement de la subvention réclamée, à l'ouverture anticipée de la ligne provisoire de Suez à Calcutta.

Le refus du ministre s'appuyait sur deux motifs : l'un, que d'après les termes de l'article 44 du cahier des charges, notre droit à une subvention proportionnelle pour les services anticipés, ne devait s'ouvrir qu'autant que ces services comprendraient la ligne principale complète et l'un ou plusieurs embranchements; l'autre, que l'établissement d'une ligne entre Suez et Calcutta n'offrait pas au gouvernement assez d'intérêt pour le déterminer à élargir par l'interprétation les termes stricts des engagements pris envers la Compagnie.

Nous n'avions qu'à nous incliner devant cette décision qui, si elle s'écartait, selon nous, de l'esprit, était néanmoins conforme à la lettre de notre contrat. Mais nous avions trop d'intérêt à sortir de l'impasse dans laquelle elle nous plaçait; nous avions eu trop à souffrir depuis six mois de l'incertitude dans laquelle nous avions été tenus, pour que nous n'ayons pas dû chercher à faire taire, en leur donnant une satisfaction immédiate, les objections élevées contre l'ouverture anticipée de nos services.

En conséquence nous avons déclaré dès le 5 avril à S. Exc. le ministre des finances qu'au moyen de l'adjonction à la flotte de l'Indo-Chine de trois navires empruntés à la navigation de la Méditerranée, nous étions prêts, non-seulement à accomplir, suivant le vœu du cahier des charges, la ligne principale de Suez à Saïgon, mais à pousser cette ligne jusqu'à Hong-Kong avec deux annexes, l'une de Hong-Kong à Shanghaï, l'autre de Galle à Calcutta.

Cette proposition donnait au vœu exprimé par S. Exc. le ministre des finances une satisfaction nette et absolue qui nous semblait devoir mettre un terme à toute hésitation et à tout retard; elle a cependant rencontré une objection que nous n'avions pas dû prévoir.

Par la convention du 22 avril 1861 nous avons droit à une subvention dont la moyenne pour les vingt-quatre ans de la durée du service, s'élève à 6 millions de francs, mais qui, différenciée suivant les époques où le service s'accomplit, varie de période en période, d'après une échelle décroissante, de 7,500,000 francs à 5,000,000.

Ni cette convention, ni la loi du 3 juillet qui la sanctionne, ne s'occupent des anticipations de service. Ces anticipations ne sont prévues que par l'art. 44 du cahier des charges.

Or, rien n'est stipulé dans cet article, quant au chiffre de subvention qui doit servir de base à la proportionnalité, et c'est sur ce point important que s'est élevé entre S. Exc. le ministre des finances et nous un dissentiment nouveau.

Nous prétendions que, dans le silence du contrat, il ne pouvait pas y avoir de doute que le point de départ de la proportion à établir pour décompter l'indemnité due au service provisoire, ne dût être le chiffre maximum de 7,500,000 francs.

La variabilité de la subvention qui est l'une des clauses essentielles de notre contrat, n'a en effet, d'autre raison d'être que de compenser pour les entrepreneurs les périls et les difficultés des débuts. Or, ces périls et ces difficultés sont plus considérables par une foule de motifs inutiles à énumérer, pour la période d'anticipation que pour toute autre. Il paraissait donc peu d'accord avec la logique d'appliquer à cette période un chiffre de rémunération réduit et correspondant seulement à la subvention de la deuxième année de l'entreprise.

Le département des finances a jugé au contraire que le service provisoire ne devait être rémunéré que sur le pied de la subvention moyenne des vingt-quatre années de la concession, c'est-à-dire en prenant pour base le chiffre de 6 millions par an.

Cette décision s'écartait trop de ce que nous

croyions être conforme à la nature des choses et à l'intention commune des parties au moment de la signature de la convention, pour que nous eussions hésité à nous pourvoir contre elle pardevant l'Empereur et son Conseil d'Etat, si nous n'avions une répugnance considérable à procéder par les voies contentieuses dans nos rapports avec l'administration publique. Nous devions craindre d'ailleurs de voir se prolonger par l'effet de ce débat les sacrifices considérables que nous imposait l'inaction forcée de nos navires.

Il nous a paru plus sage et plus conforme à vos intérêts d'entrer dans une voie de transaction qui nous était ouverte.

En vertu de cette transaction le service provisoire que nous allons accomplir nous sera payé sur le pied de 7,500,000 francs par an jusqu'à l'époque fixée pour la mise en activité de tous nos services. A ce moment, il sera établi un décompte de la différence existante entre les paiements qui nous aurons été faits d'après cette base et ceux auxquels nous aurait donné droit la base de 6 millions de francs adoptée par le département des finances.

Le produit de ce décompte considéré comme avance remboursable sera restitué par nous sans intérêts en six annuités échelonnées, à partir de la dixième jusqu'à la quinzième année de notre concession.

Dans le cas où l'Etat, usant du droit qu'il s'est réservé par l'article 7 de la convention du 28 avril 1861, résilierait, à la fin de la douzième année, les diverses concessions qui nous sont faites, les annuités restant à échoir à cette époque ne nous seraient pas réclamées.

Cet arrangement, signé le 27 mai dernier, équivaut, suivant nos calculs et en tenant compte des intérêts composés, à une réduction de subvention de 85,000 francs par an pendant les vingt-quatre années de la concession. C'est un sacrifice que, nous le répétons, nous n'avions pas dû prévoir, mais que nous avons cru sage d'accepter. Nous espérons que vous voudrez bien admettre les raisons majeures qui nous ont conduits à y consentir.

Nous sommes prêts à entrer en rapport avec l'administration des postes pour le règlement des itinéraires et de toutes les autres questions dans lesquelles cette administration est appelée à intervenir, en même temps nous mettons la dernière main aux modifications que doivent subir l'*Alphée*, l'*Erymanthe* et l'*Hydaspe*, pour être rendus propres à la navigation de l'Indo-Chine.

Six semaines doivent nous suffire pour ces derniers préparatifs, et si nul incident nouveau ne vient déranger nos prévisions et démentir nos espérances, le mois d'octobre prochain pourra voir s'ouvrir dans les mers de l'Indo-Chine, quinze mois après la date du décret de concession et vingt et un mois avant l'échéance de nos engagements envers l'Etat, la ligne postale française comprenant dans son parcours Suez, Aden, Pointe de Galle, Madras, Pondichéry, Calcutta, Singapoure, Saïgon, Hong-Kong, Shanghaï.

Moins de six mois après, il nous sera peut-être possible d'inaugurer la ligne de Maurice et de la Réunion.

L'époque de l'ouverture des lignes secondaires de Manille et Batavia reste seule indéterminée.

Tel est, Messieurs, le résultat de nos efforts. Nous espérons que vous voudrez bien les encourager par votre approbation.

Nous ne terminerons pas sans vous annoncer que plus nous avançons dans l'étude de nos services de l'Indo-Chine, plus nous nous sentons fortifiés dans les espérances que nous vous avons fait concevoir, quand nous vous avons provoqués à vous engager dans cette entreprise.

Vous avez vu que notre assiette matérielle ne rencontrait nulle part d'insurmontables obstacles

Les bassins et les ateliers de Calcutta, de Hong-Kong, de Shanghaï et de Maurice, en attendant ceux de Suez et de Saïgon, nous assurent des moyens d'entretien coûteux sans doute, mais dont le prix ne s'écartera pas de nos prévisons.

En l'état actuel du cours des frets, le prix du combustible reste fort au-dessous de nos calculs, mais quoiqu'il ne faille pas compter dans une matière susceptible de tant de variations sur le maintien de conditions aussi favorables, nous sommes autorisés à considérer comme exactes les moyennes qui ont servi de base à ces calculs.

Enfin, Messieurs, accueillir avec un empressement et une faveur sur lesquels nous n'aurions pas osé compter, par tous les intéressés aux affaires de l'extrême Orient à quelque nationalité qu'ils appartiennent, nous constatons partout l'existence d'un trafic considérable, très-susceptible de développement et dont rien ne nous empêchera de prendre notre part.

Notre confiance dans l'avenir de cette nouvelle entreprise subsiste donc et nous aimerions à vous la voir partager.

En résumé, Messieurs, nous avons l'honneur de vous proposer les résolutions suivantes :

Première résolution.

Les comptes de l'exercice 1861 sont approuvés.

Deuxième résolution.

Le dividende de l'exercice 1861 est fixé à 50 francs par action

Savoir :

20 francs déjà payés en vertu des pouvoirs donnés au Conseil d'administration par l'article 40 des statuts ;

30 francs payables à partir du 3 juin courant.

Le reliquat de 395,747 fr. 28 c. sera porté au crédit de l'exercice 1861, et entrera, sauf liquidation de cet exercice, dans les comptes de profits et pertes de 1862.

Troisième résolution.

Est approuvé le contrat passé le 27 mai 1862, entre S. Exc. le ministre des finances et le Conseil d'administration pour ratifier la transaction relative à l'exécution par anticipation des lignes de l'Indo-Chine.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1862.

COMPTE RENDU

AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Par M. L. Fremy, gouverneur.

(Suite. — Voir notre numéro du 17 mai.)

Annuités des prêts communaux

La Compagnie avait à recouvrer, pendant le cours de l'année 1861, 652,013 fr. 48 c.

Cette somme était intégralement payée au 31 décembre 1860.

Le semestre échéant le 31 janvier 1862 s'élevait à 1,003,256 fr. 23 c., et se trouve dès aujourd'hui acquitté tout entier.

ÉMISSION D'OBLIGATIONS.

§ 1er. — Obligations foncières.

Le montant des obligations foncières mises en circulation s'accroît dans la même proportion que le montant des prêts hypothécaires à long terme.

Le nombre des obligations émises pendant l'année 1861 a été de 165,600 pour une somme de 82,891,800 fr.

Savoir :

Obligations 3 et à 0/0 :		
54,461 titres pour une somme de	27,317,800 fr.	» c.
Obligations 5 0/0 :		
111,148 titres pour une somme de	55,574,000	»

Si nous comparons le montant des sommes restant dues au 31 décembre sur les prêts hypothécaires à long terme et à court terme, soit..... 257,191,115 fr. 20 c.

au chiffre des obligations en circulation, déduction faite des titres libérés partiellement, soit..... 253,139,300 »

nous trouvons que le montant des prêts au 31 décembre excédait le montant des obligations de..... 4,051,815 20

§ 2. — Obligations communales.

Nous prêtons, vous le savez, aux départements, aux communes et aux associations syndicales, en numéraire : telle est la disposition de la loi du 6 juillet 1860, qui a institué ce genre d'opérations. La négociation des obligations communales est ainsi mise à nos risques.

Dans l'intérêt de la Société, comme dans celui des porteurs de nos titres communaux, nous éviterons tout ce qui serait de nature à exercer une fâcheuse influence sur leur bonne tenue.

C'est dans ce but que, depuis le 31 décembre, nous avons presque exclusivement émis des obligations communales 5 0/0 : ce parti nous est commandé par l'état du marché et par l'intérêt des porteurs actuels des obligations communales 3 0/0 ; il explique et justifie les conditions nouvelles, arrêtées pour nos prêts aux communes.

DÉPÔTS EN COMPTE COURANT.

Votre Société, vous le savez, reçoit des dépôts en compte courant, qu'elle emploie de la manière déterminée par l'article 2 des statuts.

J'ai déjà eu l'occasion de rectifier une erreur trop répandue, et qui consiste à supposer qu'il nous serait possible de nous servir pour des prêts à long terme aux particuliers ou aux communes des fonds toujours exigibles, reçus en compte courant. Qu'il me soit permis de dire encore une fois qu'une telle opération, rigoureusement interdite par la plus vulgaire prudence, serait contraire à la lettre et à l'esprit des règles fondamentales de notre institution.

Ces fonds sont pour moitié déposés en compte courant au Trésor public ; l'autre moitié est consacrée à des opérations qui s'échelonnent dans un délai maximum de quatre-vingt-dix jours et dont la durée moyenne est de trente à quarante jours.

Le montant des sommes déposées pendant le cours de l'année 1861 a été de 252,794,487 fr. 95 c.

Le solde, au 31 décembre 1861, était de	57,061,275 70
dont en compte courant,	56,507,375 70
En bons de caisse,	553,900 »
Total égal,	57,061,275 70

Le nombre des titulaires de comptes au 31 décembre était de 6,763, ce qui porte la moyenne de chaque compte à 8,463 fr.

Le taux de l'intérêt alloué aux déposants a été fixé à 2 1/2 0/0 pendant tout le cours de l'année 1861.

Nos comptes courants sont aujourd'hui remontés à 88 millions, sans que le taux de l'intérêt ait été modifié.

§ 1er. — Avances sur obligations foncières ou communales et sur valeurs diverses.

Le montant des avances à trois mois sur obligations foncières, pendant l'année 1861, en y comprenant le solde au 31 décembre 1860, a été de	40,577,453 89
Sur lesquels il a été remboursé,	21,589,117 69
De telle sorte qu'il restait dû à la Compagnie,	18,988,336 15
Le montant des avances à trois mois sur obligations communales a été de	6,944,370 25
sur lesquels il a été remboursé,	5,747,221 65
Il restait dû, au 31 décembre 1861, un solde de	1,197,148 60

Au milieu de toutes les fluctuations du taux d'intérêt qui ont signalé la fin de l'année 1860, nous avons pu maintenir l'intérêt de nos avances sur obligations foncières au taux minimum de 4 0/0. Nous avons même, pendant plusieurs mois, réduit à 3 1/2 0/0 l'intérêt des avances sur obligations communales.

D'après le dernier bilan publié par la Banque de France en 1861, le chiffre de ses avances sur obligations foncières était de 439,100 »

Les avances à trois mois sur valeurs diverses dont la nature est déterminée par les statuts, se sont élevées en 1861, en y comprenant le solde au 31 décembre 1860, à 21,778,308 fr. 58 c., sur lesquels il a été remboursé 19,190,737 fr. 38 c., de telle sorte qu'au 31 décembre 1861 il restait un solde de 2,588,571 fr. 20 c.

L'intérêt des avances sur valeurs diverses a varié, pendant le cours de l'année 1861, de 4 à 6 0/0.

Le mouvement des avances de toute nature a donné lieu, pendant l'année 1861, à 2,095 actes d'avances et à 1,413 remboursements.

Le solde, au 31 décembre, s'élevant à 22,774,057 fr. 75 c., se partageait entre 1,403 débiteurs.

Il était garanti par des titres d'une valeur de 34,279,079 fr. 95 c., de la manière suivante :

- 969 avances sur dépôt d'obligations foncières, s'élevant à une somme de 18,988,339 fr. 15 c., par des obligations foncières d'une valeur de 24,039,700 fr. ;
- 212 avances sur dépôt d'obligations communales, s'élevant à une somme de 1,197,148 fr. 60 c., par des obligations communales d'une valeur de 3,047,900 f. ;

Et enfin,

222 avances sur dépôt de valeurs diverses, admises par la Banque de France, s'élevant à une somme de 2,588,571 fr. 20 c., par des titres d'une valeur de 6,591,479 fr. 91 c.

§ 2. — *Encaissement de coupons divers.*

Nous ne vous donnerions pas une idée complète des services qu'accomplit et des services que rend au public notre Caisse des comptes courants, si nous ne vous rappelions qu'elle se charge d'encaisser les coupons de rentes, d'actions et d'obligations de chemin de fer et de valeurs diverses pour le compte de tous les titulaires de comptes, et pour le compte des receveurs généraux et des autres correspondants du Crédit foncier.

Nous avons reçu à l'encaissement, dans le cours de l'année 1861, 963,463 coupons, montant en sommes à [illegible] fr. 21 c.

(*La suite prochainement.*)

COMPAGNIE DES MINES DE LA GRAND'-COMBE.

RAPPORT A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Messieurs,

Le progrès que nous constatons depuis plusieurs années se maintient et se développe, notre production s'augmente, nos ventes s'étendent, et malgré l'influence d'une concurrence, tout au moins très-active, notre situation s'est encore améliorée pendant l'exercice qui vient de finir.

Notre production a dépassé de 60,000 tonnes celle de l'exercice précédent. Il en a été à peu près de même de nos ventes qui ont été augmentées de 50,000 tonnes.

La conséquence de ce double progrès a été un accroissement de 150,000 francs environ sur les bénéfices de l'exercice 1861, comparé au précédent.

Exploitation et commerce.

En 1861, notre production totale s'est élevée à 477,000 tonnes.

Pendant les exercices antérieurs elle avait été :

En 1860 de	418,000	tonnes.
En 1859 de	397,000	»
En 1858 de	347,000	»

Depuis 1858 le progrès a donc été constant et considérable, il a approché, en moyenne, de 5[illegible],000 tonnes par an, comme nous le faisions remarquer l'an dernier, ce progrès avait été précédé d'un mouvement de recul considérable qui eut lieu en 1858, sous la double influence d'une certaine réduction dans la consommation et de la mise en exploitation du chemin de fer de Bessèges, qui ouvrait aux autres exploitations de notre bassin houiller une voie nouvelle pour nous disputer le marché.

Notre extraction, en effet, s'était élevée en 1857 à 436,000 tonnes; nous avons mis, comme nous vous le disions à notre dernière réunion, plus de deux ans pour regagner le terrain que nous avions perdu; mais dans la troisième année, non-seulement tout ce terrain perdu est regagné, mais encore nous réalisons une augmentation de plus de 30,000 tonnes sur la plus forte année de nos extractions qui, de 446,000 tonnes qu'elles étaient en 1857, se sont élevées à 477,000 en 1861.

En ce qui concerne l'écoulement de nos produits, le progrès s'accuse avec plus de précision, nos ventes et consommations se sont élevées, en 1861, à plus de 478,000 tonnes.

Dans les exercices antérieurs elles s'élevaient à :

Pour 1860,	428,000	tonnes.
Pour 1859,	381,000	»
Pour 1858,	359,000	»
Pour 1857,	432,0 0	»
Pour 1856,	418,000	»

Nous n'avons pas à revenir sur le mouvement décroissant de 1858. Nous vous le rappelions tout à l'heure et nous avons insisté sur ce point il y a un an.

Mais ce qu'il nous paraît important de constater, c'est que nos ventes de 1861 dépassent de près de 50,000 tonnes l'importance de celles de nos meilleures années.

Nous vous l'avons déjà fait remarquer, Messieurs, dans nos rapports précédents, un accroissement de production, tel que celui que nous avons obtenu en 1861, est très-considérable. Il peut satisfaire une administration prudente, quelque énergie qu'elle veuille mettre à la poursuite du progrès. Mais nous n'oserions pas vous promettre que l'insuffisance du personnel ne nous exposera pas à des temps d'arrêt dans cette voie que nous voudrions fermement continuer de suivre, non-seulement dans votre intérêt, mais aussi dans l'intérêt de nos consommateurs dont les besoins s'accroissent sans cesse.

Il est impossible, en effet, de n'être pas frappé de l'évidence que présente le rapprochement de nos ventes en 1858, 1859 et en 1861. — Nous avons vendu, en 1861, 100,000 et 120,000 tonnes de plus qu'en 1858 et 1859, et si l'on remarque qu'en même temps les exportations voisines ont progressé de leur côté, on arrive forcément à cette double conclusion que les besoins de notre marché s'accroissent rapidement et que nous devons nous efforcer de les suivre.

Malheureusement, comme nous vous le disions, il est difficile de maintenir le développement du personnel en rapport exact avec celui de la consommation.

Une administration paternelle, attentive à satisfaire à tous les besoins moraux et matériels des ouvriers et de leurs familles, nous a toujours paru un des meilleurs moyens pour conserver, retenir et appeler à nous les bras nécessaires à nos travaux; nous continuerons nos efforts dans cette direction, qui nous paraît à tous égards préférable à des augmentations de salaires qui ne peuvent avoir d'effets durables, ne peuvent être elles-mêmes que temporaires, démoralisent la classe ouvrière et portent la perturbation la plus fâcheuse dans tous les éléments du travail et de la production.

Revenant à l'examen de notre mouvement commercial, pendant l'exercice 1861, nous avons à constater que notre production de coke s'est élevée à 61,400 tonnes; elle avait été, dans les exercices précédents, de 52 à 55,000 tonnes: l'augmentation est sensible.

Quant aux agglomérés, nos ventes se sont élevées, en 1861, à 66,000 tonnes environ. L'importance de ce chiffre suffit à elle seule pour justifier le parti que nous avons pris au sujet de la transformation d'une partie importante de nos menus en agglomérés.

L'ordre que nous suivons habituellement dans ce rapport nous amènera tout à l'heure à examiner cette question à un autre point de vue.

BÉNÉFICES.

Le bénéfice de l'exercice 1861 s'élève à la somme de 1,743,813 fr. 93 c.

De ce bénéfice, nous avons à déduire pour le service de l'emprunt et pour les frais de timbre et d'impôt sur les actions et sur les obligations, 119,708 fr. 41 c.

Le bénéfice liquide se trouve ainsi réduit à la somme de 1,624,105 fr. 52 c.

Sur ce bénéfice liquide nous devons, aux termes des statuts, prélever une retenue qui ne peut être inférieure à 5 0/0.

Déduisant cette retenue obligatoire, le bénéfice réellement disponible se trouve être de 1,542,900 fr. 25 c.

C'est en partant de ce bénéfice que nous aurons tout à l'heure à vous proposer de déterminer le dividende à répartir entre les actions.

TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT.

Les travaux d'aménagement ont occasionné, pendant le dernier exercice, une dépense totale de 358,968 fr. 13.

Savoir :

1° Aménagement des mines,	110,262 24
2° Matériel,	156,886 81
3° Construction diverses,	22,055 23
4° Ateliers de lavage,	24,131 91
5° Etablissement pour la fabrication des agglomérés,	45,630 94
Total,	358,968 13

Nous avons dépensé en outre pour les constructions communales, église, etc., 91,014 fr. 70 c.

Ainsi que nous l'avions annoncé, ces dépenses sont beaucoup plus élevées que celles de l'an dernier.

Mais, comme vous le verrez aisément par la comparaison des chiffres qui précèdent avec ceux de l'exercice précédent, l'augmentation porte principalement sur les travaux de l'église, d'une part, et de l'autre, sur l'augmentation du matériel d'exploitation, nécessitée par le développement de la production. Si, après avoir mis sous vos yeux les dépenses de l'exercice dernier pour nos travaux d'aménagement, nous voulons jeter un coup d'œil général sur l'ensemble de ces travaux poursuivis avec persévérance depuis plusieurs années, et nous rendre compte de l'influence que les combinaisons sur lesquelles ces travaux ont été basés exercent sur la marche de nos exploitations, nous aurons l'occasion de faire passer sous vos yeux des faits qui méritent toute votre attention :

1° Un des principaux objets que nous avons voulu atteindre a été de développer nos champs d'exploitation et d'en créer de nouveaux ; ce résultat a été obtenu de telle manière, qu'aujourd'hui nous pouvons produire 500,000 tonnes par an, avec plus d'aisance que nous le faisions il y a quelques années pour une production beaucoup moindre (et encore travaillait-on alors jour et nuit, pendant que maintenant nous avons assez de chantiers ouverts, pour ne travailler qu'à un seul poste, condition très préférable à tous égards);

2° Nous avons établi sur un de nos puits, le Puits du Gouffre, une machine d'épuisement sur laquelle nous pouvons aujourd'hui ramener les eaux d'une partie considérable de nos travaux, ce qui va nous permettre de reprendre, dans des quartiers importants, l'exploitation suspendue depuis plusieurs années ;

3° Nous avons installé de nouveaux moyens d'aérage en rapport avec l'extension progressive des travaux souterrains et avec le développement de la production ;

4° Nous avons créé sur plusieurs de nos exploitations des dispositions propres à faciliter les mouvements du matériel roulant employé à l'extraction des charbons et à l'introduction dans les travaux intérieurs des remblais destinés à en combler les voies ;

5° Nous avons développé et perfectionné nos appareils de lavage de la houille même, de manière à nous mettre en mesure de soumettre à ce procédé d'épuration la grande quantité de houille que nous convertissons soit en coke, soit en agglomérés ;

6° Nous avons enfin augmenté convenablement nos moyens de production des agglomérés, tant à la Grand'-Combe qu'à Marseille, de telle sorte qu'aujourd'hui nous sommes en mesure de convertir en agglomérés toutes les houilles menues que les fluctuations dans la demande pourraient laisser invendues sur le carreau des mines.

Tels sont, Messieurs, les traits principaux des projets d'amélioration et de développement arrêtés depuis longtemps, et dont la réalisation a été poursuivie avec persévérance dans ces dernières années.

Nous sommes heureux d'ajouter que ces efforts ont été couronnés de succès.

C'est ainsi que notre production de 1861 est arrivée, comme nous vous l'avons dit tout à l'heure, à un chiffre qu'elle n'avait jamais atteint.

C'est ainsi que le prix de revient de la houille a encore subi une certaine réduction après en avoir éprouvé de très-considérables dans les exercices précédents.

Enfin des progrès sont également à constater, soit dans le prix de revient, soit dans la qualité et dans la régularité de teneur en cendres de nos cokes et de nos agglomérés.

Nous ne pensons pas que la situation financière d'une Compagnie puisse se présenter d'une manière plus claire et dans des conditions plus satisfaisantes.

Cet exposé nous amène naturellement à vous soumettre nos vues sur les voies et moyens nécessaires à l'exécution des importants travaux dont nous vous avons fait connaître les projets.

Le motif déterminant de ces projets consiste principalement, comme nous vous l'avons dit, dans les économies importantes de main-d'œuvre et de frais que leur exécution doit apporter à la Société ; quant à notre système financier, pour cette opération, il repose sur ces économies elles-mêmes, qui nous permettent d'adopter les bases suivantes : Ne rien retenir sur les bénéfices sociaux,

pourvoir aux dépenses nécessaires au moyen du placement successif d'obligations, lorsque y étant appelés par les besoins des travaux, nous trouverons des conditions de placements convenables;

Consacrer au service du capital ainsi dépensé une portion de l'économie que l'opération nous produira, de manière à assurer et au delà le service de ce capital, et ne verser aux bénéfices sociaux qu'une portion du bénéfice net que l'opération procurera, après défalcation de l'amortissement et des intérêts du capital employé.

Par cette combinaison, l'exécution de ces projets n'occasionnera aucun embarras pour la société, aucune charge pour les actionnaires.

DÉTERMINATION DU DIVIDENDE.

Les détails dans lesquels nous venons d'entrer sur la situation financière de la Société, ceux que nous avons donnés précédemment sur les bénéfices réalisés dans le cours de l'exercice, nous permettent d'aborder maintenant, en pleine connaissance de cause, la question très-intéressante de la détermination du chiffre du dividende à distribuer.

Le bénéfice disponible de l'exercice s'élève, comme nous l'avons vu, à 1,542,900 francs, qui représentent un dividende de 64 fr. 25 par action.

L'an dernier, le bénéfice disponible était de 1,395,000 francs, représentant un dividende de 58 fr. 10 cent. par action.

Nous vous avons cependant, sans hésiter, proposé de porter le dividende à 60 francs et de prendre le petit appoint qui nous manquait sur les bénéfices antérieurs.

Faut-il aujourd'hui maintenir ce même dividende de 60 francs que nous avons conservé sans changement pendant plusieurs années, malgré des variations assez considérables dans les produits sociaux, ou bien faut-il, forçant un peu le dividende, le porter à 65 francs en empruntant, comme l'an dernier, une faible somme aux bénéfices antérieurs? Le Conseil ne l'a pas pensé. — Son opinion a été que, si les 75 centimes par action qui manquent pour parfaire 65 francs manquaient pour en compléter 60, il ne devrait pas hésiter à vous proposer de les ajouter, mais que pour élever le chiffre du dividende au delà de celui des années antérieures et pour arrondir la somme, recourir, pour l'appoint, aux bénéfices arriérés, ce n'était pas se conformer aux précédents de notre Société, qui s'est toujours fait une loi de procéder avec prudence et modération.

Le Conseil a donc décidé de vous proposer pour l'exercice 1861, comme pour les deux exercices précédents, un dividende de 60 francs par action.

APERÇU GÉNÉRAL DE LA SITUATION.

Bien que ce rapport soit déjà un peu long, nous ne voudrions pas le clore sans vous dire quelques mots sur la situation générale des affaires de charbon.

Les perturbations que notre marché avaient subies l'an dernier et dont nous vous avions entretenus ne se sont pas reproduites, et il faut espérer qu'elles ne se représenteront pas, du moins sous une forme aussi dangereuse. La concurrence entre les producteurs continue naturellement d'être active, quelquefois ardente; toutefois, nous ne pouvons pas nous en plaindre tant que les procédés n'ont rien d'insolite ni d'excessif.

Les embarras et les dépenses résultent de ce que les charbons de la mine de Champelauson, destinés à la fabrication des agglomérés, descendus par les plans inclinés existants, doivent arriver à la gare de la Levade et être déchargés, rechargés dans les grands wagons du chemin de fer, — conduits sur la ligne de la Méditerranée jusqu'à la gare de la Pise, y parcourir environ 4 kilomètres, pour être ensuite livrés à la fabrique d'agglomérés.

L'amélioration à réaliser consiste en ceci : — une étude complète du terrain et des combinaisons auxquelles les localités se prêtent, nous a permis de reconnaître la possibilité d'amener directement les wagons sortants soit de la mine, soit des lavoirs de Champelauson, jusque dans l'usine même de la Pise où ils arriveront sans rompre charge; de là ces mêmes wagons, après avoir été déchargés, remonteront par un plan automoteur mis en action par la descente des wagons pleins, jusqu'à une hauteur suffisante pour être entraînés par leur propre poids, d'abord sur la carrière où ils seront chargés de remblais, et de là dans la mine et jusqu'à la taille, où ils doivent être vidés, rechargés de charbons et entraînés de nouveau et sans aucun effort de traction sur des pentes convenables jusqu'au plan automoteur où ils deviendront, à leur tour, les moteurs d'une nouvelle manœuvre, en sorte que ce mouvement considérable de 60 à 80 mille tonnes, et même davantage, de charbons descendus d'une hauteur de 200 mètres, le parcours d'une distance de plusieurs kilomètres, la remonte des wagons vides, le transport des remblais correspondants jusqu'au chantier d'exploitation, tout cela s'opérera sans aucune dépense de force.

Les études, les projets complets, les devis de ces importants travaux sont achevés, nous sommes en mesure d'en entreprendre immédiatement l'exécution.

La dépense totale s'élève à un maximum de 220,000 francs. A cette somme il convient d'ajouter une dépense de 70,000 francs environ pour rattacher à ce vaste système deux autres de nos établissements, celui des ateliers de lavage de Trascol et le chantier des remblais de Fournier.

Nous arrivons ainsi à une dépense totale de 300,000 francs environ.

Il convient toutefois de remarquer que, si nous n'exécutions pas ce projet, il nous faudrait en tout cas dépenser à peu près 60,000 francs pour certains services accessoires que nous comprenons dans le grand système projeté.

Les économies que ce service ainsi installé nous apporterait nous permettront de couvrir d'abord l'intérêt et l'amortissement de la somme dépensée et de réaliser en outre un bénéfice annuel assez important.

Mais nous y trouverons, par-dessus tout, l'avantage de simplifier nos mouvements, de diminuer les manœuvres et enfin de débarrasser la ligne de la Méditerranée d'un service qui peut devenir gênant pour elle, et pourrait dans ce cas nous causer de sérieux embarras.

En examinant tout à l'heure notre situation financière, nous vous entretiendrons des voies et moyens pour l'exécution de ces divers projets.

Nous ne devons pas quitter ce sujet sans vous exprimer toute notre satisfaction et nous efforcer d'obtenir la vôtre pour l'excellent et habile concours que nous avons trouvé pour ces importantes études, dans notre personnel, qui, soit pour ces travaux, soit pour tout notre service technique et administratif, n'a cessé de développer le zèle le plus louable pour les intérêts de la Société, une capacité, une persévérance et un dévouement qui ne se sont jamais démentis.

Le Conseil saisit avec empressement cette occasion de donner à votre personnel, par le témoignage de son entière satisfaction exprimée devant vous, l'encouragement auquel il peut être le plus sensible.

SITUATION FINANCIÈRE.

En nous reportant à notre assemblée générale de 1856, nous y trouvons la délibération par laquelle vous avez autorisé le Conseil à contracter un emprunt qui pouvait s'élever à 4,500,000 francs; en 1858, le Conseil se décida à réaliser cette opération jusqu'à concurrence alors d'une somme de 2,500,000 francs seulement. A votre assemblée générale suivante, le 29 juin 1859, il vous rendit compte de l'opération, consommée pour une somme de 1,700,000 francs environ, alors suffisante pour les besoins de la Société.

Dans les trois années qui ont suivi, nous avons continué de faire face aux besoins du fond de roulement, par le placement successif et sur une échelle très-modeste, d'un certain nombre d'obligations alors créées, mais à des conditions plus favorables que celles qui avaient été établies primitivement.

Dans ces trois années, il en a été ainsi émis en tout 650 environ qui nous ont suffi pour faire face aux insuffisances des fonds de roulement.

Ces insuffisances provenaient des causes suivantes :

1° Le remboursement qui nous restait à faire à la Compagnie de la Méditerranée pour l'avance qu'elle nous avait faite pour la construction des fours à coke et dont le reliquat, au 31 octobre, s'élevait à 306,398 fr. 36 c., et avec les intérêts ajoutés au capital à 388,306 fr. 09 c.

Cette somme est aujourd'hui complétement soldée, le compte éteint.

2° Le paiement que nous faisons chaque année pour la libération des immeubles par nous acquis, soit dans le cours de l'exercice, soit antérieurement.

Ces paiements se sont élevés, dans les trois années réunies, à une somme totale de 275,772 fr. 72 c.

3° Les dépenses pour construction d'immeubles, lesquelles pour ces trois années forment un total de 427,645 fr. 31 c.

4° Les travaux d'aménagement à amortir, auquel nous ajoutons les chemins de fer sur les mines, ensemble 317,352 fr. 71 c.

5° Les augmentations de matériel dans le même intervalle, qui s'élèvent à 370,126 88 c.

6° Enfin, le remboursement des obligations de l'emprunt pendant ces trois années et montant à 101,250 fr.

Ces six articles réunis présentent un total de 1,880,454 fr. 22 c. qu'il nous a fallu demander au fonds de roulement; presque toutes ces dépenses ont été soldées par la caisse sociale.

Pour faire face à ces besoins, nous avons eu à notre disposition les ressources suivantes :

1° Les abonnements pour l'amortissement des travaux d'aménagement, que nous ajoutons au prix de revient d chaebons, et dont le montant vient naturellement compensation de nos dépenses pour cette nature travaux.

Cette recette s'est élevée, pour les trois exercices réunis, à la somme de 568,668 fr. 34 c.

2° La réserve que nous prélevons chaque année sur nos bénéfices, et qui, pour les trois années, s'est élevée une somme totale de 240,950 fr. 15 c.

3° Enfin une certaine somme que nous avons prise sur les bénéfices antérieurs, lesquels s'élevaient, au 31 décembre 1858, à 833,144 fr. 23 c., et au 31 décembre 186 à 619,539 fr. 13 c. seulement; cette somme s'est ainsi trouvée de 213,605 fr. 10 c.

Ajoutant cette somme aux deux précédentes, nous arrivons à un total de 1,023,204 fr. 59 c. que nous avons effectivement prélevé sur les produits sociaux pour être consacré au paiement des diverses dépenses que nous venons d'énumérer tout à l'heure, et qui, pour la plupart constituent des augmentations réelles de l'actif social ou ce qui revient au même, des diminutions sur le passif de la Société.

Nous n'avons eu ainsi à pourvoir qu'à l'insuffisance ces ressources comparées aux dépenses que nous avions à couvrir.

Les dépenses s'élevaient, comme nous l'avons vu, plus de 1,880,000 fr., les ressources sociales à un peu plus de un million de francs, nous avions ainsi à faire face à une insuffisance de plus de 800,000 fr.

Nous y avons consacré, comme nous l'avons dit, environ 650 obligations placées au-dessous du pair de 1,000 fr et il importe de remarquer que, dans le passif de la Société, cette dette consolidée remplace réellement une somme plus forte de notre passif exigible, à savoir l 380,000 francs remboursés à la Compagnie de la Méditerranée, les 275,000 francs payés aux propriétaires vendeurs des immeubles que nous avons acquis, et enfin les 100,000 francs environ, montant des obligations arrivées à échéance par les tirages successifs, ensemble 763,000 francs; en sorte que tous les travaux que nous avons exécutés depuis quatre ans, n'ont apporté aucune augmentation au passif social, sous quelque forme que ce soit.

Nous ne négligerons rien, Messieurs, pour nous maintenir dans cette situation et pour nous tenir en mesure de répondre autant que possible aux besoins variés et toujours croissants de la consommation.

Indépendamment de l'ensemble des travaux, sur lequel nous venons de jeter un coup d'œil, rétrospectif et grande partie, nous en entreprenons, nous en étudions plusieurs autres dont l'exposé ne sera pas sans intérêt pour vous.

1° La création dont nous vous avons déjà entretenus l'an dernier, d'un ensemble de places de dépôt sur nos mines, qui doivent nous donner le moyen de pourvoir par un stock d'une certaine importance aux variations possibles de la consommation; ou bien encore à une insuffisance accidentelle (ainsi que nous l'avons éprouvé cette année) du matériel de la Compagnie du chemin de fer de la Méditerranée.

2° Les travaux nécessaires à la mise en valeur de concession de Saint-Jean de Valeriscle dont nous vous avons entretenus précédemment.

3° Divers travaux ayant pour objet de nouvelles extensions de nos champs d'exploitation.

4° Diverses dispositions, à l'état soit d'étude, soit d'expérience, soit de commencement d'exécution, ayant pour objet de réduire la main-d'œuvre et les frais des mouvements et des manipulations que subissent les charbons depuis leur sortie de la mine, jusqu'au moment où ils sont expédiés soit en nature, soit après leur transformation en coke, ou en agglomérés.

Il y a là à résoudre des questions d'un grand intérêt et dont l'urgence se fait de plus en plus sentir à mesure que l'accroissement de notre production nous oblige à réserver pour les travaux de l'intérieur la plus grande portion possible de notre personnel.

5° Enfin, il nous reste à vous entretenir d'un ensemble de travaux que nous allons entreprendre, et qui sont destinés à apporter dans notre mouvement à la surface dans nos exploitations une simplification et une économie considérables.

Quelques développements sont nécessaires pour vous faire apprécier l'importance et l'utilité des combinaisons qui servent de base aux projets en question.

L'une de nos exploitations, celle de Champelauson, qui nous fournit à peu près le tiers de notre production, est située sur le flanc d'une montagne d'où les charbons sortent de la mine sur des chemins de fer qui, commençant à la taille même, arrivent en pente jusqu'au jour.

L'orifice des galeries par lesquelles les charbons débouchent ainsi se trouve à près de 200 mètres au-dessus du niveau de la ligne du chemin de fer de la Méditerranée

Il y a déjà bien des années qu'un système de chemins de fer à faibles pentes et à plans inclinés automoteurs, judicieusement combinés, amène au niveau de la gare des chemins de fer les wagons chargés de charbon et ramène à la mine les wagons vides, le tout sans autre dépense de force et uniquement par l'utilisation d'une partie du poids des charbons descendus.

Aujourd'ici ce système ne laisse rien à désirer, il fonctionne à souhait, très-économiquement et suffit aux besoins de l'exploitation.

Mais depuis que, d'une part, la fabrication des agglomérés sur une grande échelle, devenue une des conditions essentielles de notre exploitation, nous a amenés à construire à la gare même de la Pise une grande usine nouvelle pour cette fabrication ; depuis que, d'un autre côté, les perfectionnements successifs de nos procédés de triage nous ont amenés à coordonner le service du sortage des charbons et celui de la rentrée des remblais, de manière à éviter toute remonte des wagons chargés, nous nous sommes trouvés en présence d'embarras, de difficultés à naître, de dépenses à réduire et d'améliorations à réaliser dont l'ensemble, soigneusement étudié, nous a conduits au projet important que nous allons vous exposer.

D'un autre côté, la fabrication sur une grande échelle des agglomérés et des briquettes a apporté une modification profonde dans notre situation. Cette modification, résultat de ce qui concerne l'équilibre à établir entre les diverses natures de charbons, ne laisse pas d'avoir un côté faible ; ce côté faible, c'est le prix de revient ; il a toujours été prévu, que nous vous avons annoncé et que la pratique confirme aujourd'hui, c'est qu'on ne peut pas livrer à la consommation des agglomérés d'une teneur limitée en cendre, c'est-à-dire produits avec des charbons lavés, si l'on n'obtient un supplément de prix assez notable au delà de celui des charbons en roche.

C'est là une vérité qui n'a pas besoin de démonstration : un combustible d'une faible teneur en cendres, tenu propre, livré sous une forme à tous égards très-avantageuse pour le consommateur, enrichi de 8 à 10 pour 100 d'une matière relativement très-chère, difficile à extraire et d'une grande puissance calorique, un tel combustible a nécessairement pour le producteur et pour le consommateur beaucoup plus de valeur que le charbon en fragments de toutes formes et dimensions, tel qu'il sort de la mine, plus ou moins pur.

Faire admettre par les consommateurs un écart suffisant est une question à débattre entre eux et les producteurs ; mais elle ne pourra être résolue que lorsque les producteurs auront bien fait leur compte et sauront exactement ce que leur coûte un produit de choix, d'une fabrication difficile et très-coûteuse.

Nous ne doutons pas que l'avenir ne ramène cet état de choses à une situation vraie, et qu'il ne s'établisse sur les agglomérés des prix réellement rémunérateurs, que le monde fera son compte, et l'échelle des prix se modifiera des rapports plus exacts et qui ne laisseront aucun regrets quant aux dépenses que nous aurons faites pour la création d'établissements si importants et si utiles.

Toutefois, si nous envisageons les agglomérés seulement comme un des éléments de notre production, et comme un moyen prévu de maintenir l'équilibre entre les diverses branches du commerce et des extractions, nous devons reconnaître que l'objet que nous avons voulu atteindre est réalisé et que cette combinaison était nécessaire pour nous mettre en mesure d'aborder résolûment le marché de la Méditerranée.

Grâce à ce mode de transformation d'une partie de nos produits, nous sommes maintenant en mesure d'exporter que la consommation locale ne pourrait pas consommer.

Toute des arrangements à faire pour réduire les frais d'exportation et ceux d'embarquement.

Tout cela est à l'étude, et nous sommes fondés à espérer sur cette importante question les exploitations marcheront d'accord avec nous,

Car la consommation de la Méditerranée, tout le monde le reconnaît, qui ouvre aux exploitations houillères du midi de la France un champ de progrès à peu près sans limite, c'est en présence de cette consommation aujourd'hui acquise, qu'il est permis de dire que notre production peut sans danger se développer.

Nous sommes donc arrivés à une situation satisfaisante sous tout ce qui peut dépendre de nous; ce qui n'est pas, c'est l'accroissement du personnel dont nous disposons pas les maîtres; mais ce qui est obtenu, ce sont des champs d'exploitation suffisants pour tout ce que nous pourrions extraire, des prix de revient modérés, des fabrications de coke et d'agglomérés convertissant nos charbons inférieurs en produits excellents, et enfin la proportion de nos diverses sortes de combustibles à notre entière disposition et par conséquent à la disposition des consommateurs, et enfin devant nous un marché déjà considérable toujours en progrès, augmenté du marché de la Méditerranée que notre fabrication d'agglomérés nous a définitivement ouvert.

Telle est, Messieurs, la situation dans laquelle il est permis à votre Compagnie d'envisager l'avenir avec sécurité.

Obligations sorties au tirage du 31 mai 1862, pour être remboursées le 1er octobre 1862.

Obligations du 1er emprunt (26 avril 1846), 6,000 obligations remboursables par 1,200 francs.

18	1026	2134	3175	4106	5124
24	1036	2150	3178	4120	5155
38	1170	2189	3181	4149	5166
48	1180	2198	3184	4151	5197
68	1194	2211	3210	4152	5200
70	1221	2224	3214	4164	5236
77	1229	2250	3217	4177	5246
82	1246	2256	3222	4181	5283
90	1273	2267	3239	4183	5284
101	1282	2282	3262	4184	5290
109	1290	2293	3275	4194	5304
118	1292	2298	3305	4221	5324
129	1297	2301	3308	4224	5335
130	1303	2306	3320	4268	5335
141	1325	2367	3351	4278	5356
146	1341	2394	3367	4292	5366
147	1353	2400	3396	4293	5370
150	1384	2452	3403	4315	5386
158	1391	2471	3407	4318	5419
193	1401	2472	3427	4322	5427
212	1421	2489	3432	4329	5429
241	1429	2517	3445	4341	5447
243	1429	2538	3450	4354	5459
250	1429	2540	3451	4360	5460
252	1477	2572	3495	4380	5468
277	1490	2623	3516	4385	5496
298	1499	2624	3524	4400	5514
310	1510	2633	3528	4409	5519
339	1514	2641	3531	4409	5545
344	1517	2657	3542	4424	5550
358	1524	2681	3558	4440	5559
407	1526	2687	3563	4501	5572
418	1529	2690	3568	4548	5574
445	1542	2699	3618	4566	5576
459	1568	2703	3620	4575	5581
467	1569	2707	3625	4578	5593
476	1573	2714	3634	4588	559
507	1591	2720	3659	4590	5598
517	1600	2741	3666	4613	5613
546	1644	2744	3682	4619	5615
563	1687	2750	3704	4624	5627
572	1704	2756	3730	4627	5628
596	1722	2774	3753	4629	5630
600	1735	2809	3747	4632	5642
606	1741	2848	3749	4679	5656
625	1752	2853	3769	4704	5663
647	1762	2861	3770	4706	5667
641	1790	2878	3781	4713	5756
698	1795	2884	3790	4720	5764
701	1805	2886	3797	4723	5767
706	1807	2898	3801	4732	5768
713	1809	2903	3805	4739	5791
727	1839	2916	3817	4745	5792
740	1847	2931	3822	4748	5794
743	1866	2932	3826	4754	5799
750	1878	2933	3830	4778	5805
764	1897	2958	3833	4794	5830
770	1913	2951	3834	4806	5837
784	1921	2953	3839	4823	5861
789	1933	2961	3844	4830	5889
814	1958	2969	3861	4836	5892
820	1960	2978	3866	4855	5900
838	1990	2980	3873	4857	5927
850	2007	2984	3879	4869	5928
880	2041	2989	3907	4911	5939
901	2043	3004	3916	4916	5941
911	2053	3012	3944	4924	5944
939	2058	3019	3961	4963	5975
949	2071	3020	4008	5074	5978
956	2079	3108	4021	5076	5986
965	2087	3128	4023	5090	5995
984	2089	3130	4030	5098	
992	2094	3155	4035	5102	
994	2097	3158	4060	5111	
1025	2119	3171	4089	5112	

Obligations du 3e emprunt (30 juin 1858), 2,700 obligations remboursables par 1,250 francs.

81	732	1320	1516	2343
143	858	1370	1544	2368
151	1008	1374	1695	2419
457	1036	1380	1834	2574
513	1053	1414	1996	2616
667	1087	1437	2097	2680

Obligations du 2e emprunt (11 Juillet 1854), 10,000 obligations remboursables par 1,250 francs.

60	1012	3024	5169	6761	8889
285	2128	3047	5250	6947	8950
366	2162	3078	5610	6958	8979
403	2172	3094	5800	7006	9055
521	2258	4002	5847	7015	9195
701	2339	4063	5869	7126	9343
1004	2347	4101	6012	7245	9484
1125	2384	4268	6078	7278	9503
1151	2711	4370	6217	7391	9563
1280	2934	4397	6360	7621	9664
1327	3046	4486	6391	7779	9701
1379	3200	4519	6426	7841	9702
1484	3203	4569	6449	8005	9774
1493	3206	4616	6521	8118	9802
1543	3554	4623	6522	8256	9907
1770	3579	4811	6716	8314	
1826	3769	4849	6729	8321	
1852	3905	5122	6749	8547	

Résumé du bilan au 31 décembre 1861.

ACTIF.

Immobilier.

Concessions, immeubles, houillères,	Mémoire.	
Frais d'établissement de la société anonyme,	83,631 21	
Immeubles nouveaux,	1,066,976 45	
Ateliers,	76,922 20	
Bâtiments d'habitation,	218,316 60	
Travaux à amortir,	1,226,565 03	
Chemins de fer des mines,	322,428 90	
Fours à coke,	924,212 86	
Usines à briquettes,	309,969 75	
	4,250,253 06	4,250,253 06

Matériel.

Matériel en service aux mines,	1,193,106 70	
Matériel des entrepôts et de la direction,	79,660 42	
Approvisionnements sur les mines,	484,611 07	
	1,757,477 68	1,757,477 88

Marchandises.

Charbons, coke et briquettes dans les entrepôts et sur les places,	269,205 15	269,205 15

Valeurs diverses.

Actions de la Société des soudes,	37,500 »	
Actions de la Raffinerie franco-belge,	5,000 »	
	42,505 »	42,505 »

Commercial.

Débiteurs divers (factures à recouvrer,	573,765 24	
Débiteurs de l'entrepôt de Marseille,	997,989 71	
	1,571,754 93	1,571,754 98

Disponible.

En dépôt chez les Banquiers,	84,300 65	
Billets à recevoir,	79,151 35	
Banque, Caisse de Paris, Nimes et Grand'Combe,	893,233 65	
	1,056,685 65	1,056,685 65
TOTAUX,		8,947,876 69

PASSIF.

Capital.

Actions,	Mémoire.	
Fonds de roulement,	651,455 84	
Réserve,	694,865 15	
Amortissement des travaux d'aménagement,	1,066,421 93	
Obligations de la Société anonyme,	2 351,000 »	
	4,763,642 92	4,763,642 92

Créances à terme.		
Avances du chemin de fer,	» »	
Créanciers pour immeubles,	432,756 62	
	432,756 62	432,756 62
Créances courantes.		
Créanciers divers,	539,764 93	
Liquidation de l'ancienne Société,	41,851 61	
Billets à payer	» »	
Dépenses ordonnancées,	513,354 33	
	1,075,970 87	1,075,970 87
Produits sociaux.		
Dividendes en paiement,	513,067 50	513,067 50
Bénéfices annuels.		
Antérieurs,	519,539 13	
De l'année 1861,	1,542,900 25	
	2,162,439 38	2,162,439 38
TOTAUX,		8,947,876 09

COMPAGNIE I. ET R. P. DES CHEMINS DE FER AUTRICHIENS

Septième assemblée générale du 27 mai 1862.

Présidence de M. le baron de SCHLECHTER-DIEZ, Président du Conseil d'administration.

RAPPORT.

Messieurs,

L'exercice dont nous venons exposer les résultats est caractérisé par ces deux circonstances, que l'accroissement de recettes des chemins de fer est dû principalement à des transports exceptionnels de blés à tarifs réduits, et que l'agio sur le papier de banque, qui sert de monnaie courante, a atteint des proportions extrêmement défavorables, mais, nous l'espérons, passagères.

Avant d'indiquer les conséquences de ces deux circonstances sur les résultats de l'exploitation, nous donnerons, comme à l'ordinaire, l'exposé de ce qui a été fait dans la campagne en travaux neufs pour développer ou améliorer nos chemins de fer et nos mines, usines et domaines.

Première Partie.

TRAVAUX DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

§ 1. CHEMINS DE FER.

Chemin de fer d'Orawitza à Steydreorf.

L'entreprise la plus importante, qui datera de 1861, est la mise en train des travaux du chemin de fer d'Orawitza à Steyerdorf. L'exécution de cette ligne figure dans les prévisions de l'exposé présenté par le Conseil à la première assemblée générale des actionnaires en 1856, et elle n'a été ajournée jusqu'à présent que pour attendre le développement des entreprises du bas-in houiller de Steyerdorf qu'elle doit rattacher à la ligne du Sud-Est.

Les travaux ont été adjugés en juin 1861, et, dès la première campagne, on a attaqué les treize petits tunnels que présente la ligne tracée à travers un pays des plus accidentés et dans des conditions tout à fait exceptionnelles, au moins sous le rapport des courbes, qui s'y trouvent en grand nombre avec un rayon de 114 mètres.

Les travaux sont poussés avec activité, de manière à pouvoir mettre la ligne en service avant la fin de 1864; ce qui est essentiel en raison du développement des exploitations, de la gêne des transports en hiver par la route de terre, et de la nécessité de reporter sur le travail des mines les forces actuellement appliquées à ces transports.

Le tracé de la ligne de Steyerdorf exigeait des machines locomotives spéciales, en raison du petit rayon de ses courbes. Les études auxquelles la Compagnie s'est livrée sous ce rapport ont été couronnées de succès, et une locomotive à dix roues motrices, avec accouplement entre deux trains articulés à essieux non parallèles, figure à l'exposition de Londres après des épreuves satisfaisantes. On étudie en ce moment les modifications d'attelage à faire aux wagons de nos lignes ordinaires, pour les appliquer sans difficulté à notre ligne de montagne.

Sur les chemins de fer en exploitation de la Société, on ne procède plus depuis longtemps que par travaux partiels en raison des besoins.

Ligne du Nord.

Sur la ligne du Nord, nous avons surtout à signaler la solution de la question relative à l'agrandissement de la station de Prague. Cette station, disposée par rebroussement, pénètre dans l'enceinte fortifiée de la ville; mais la longueur disponible entre l'enceinte et le fond de la gare n'est que de 245 mètres, et la largeur de 140 mètres. Avec de telles dimensions, la plupart des services ont dû, dès l'origine, être rejetés en dehors de l'enceinte, et malgré cela il devenait à peu près impossible de satisfaire aux exigences d'un trafic croissant.

A la suite de longues conférences, la Compagnie est parvenue à obtenir des facilités qui amélioreront beaucoup la situation. La courtine qui traverse la gare, et que nous aurions désiré pouvoir supprimer, sera réduite notablement dans son profil transversal et percée d'assez larges ouvertures pour qu'on puisse établir au dehors de nouveaux magasins à marchandises.

Ces magasins, les quais découverts qui en dépendent et les aménagements pour le service des houilles feront plus que tripler les espaces consacrés au trafic. En même temps, une voie de raccordement direct, en dehors de la place, dégagera la station de tout le service des trains de transit et ne contribuera pas peu à faciliter les manutentions dans la gare; des garages extérieurs en dehors des deux pointes du triangle formé par ce raccordement serviront, en outre, de succursale équivalant à de nouveaux développements de la station même de Prague.

La Compagnie a présenté les projets d'exécution, et nous poursuivons maintenant les expropriations nécessaires. En attendant, nous avons déjà, en 1861, refondu les locaux pour le service des voyageurs en supprimant les énormes piliers qui encombraient la gare couverte, qu'on a vitrée en grande partie, en améliorant les salles d'attente, buffets et autres dépendances de ce service.

En dehors de ces projets importants, la Compagnie a entrepris l'agrandissement et l'amélioration des ateliers de Pardubitz et de Böhmisch-Trübau; elle a réorganisé le service de l'eau dans les stations de Hohenstadt, Elbe-Teinitz, Kolin et Bomisch-Brod; elle a agrandi, pour les besoins du trafic, les stations de Greifendorf, Kladrub et Melnik et commencé, d'accord avec la Nordbahn, l'amélioration du service des voyageurs à la gare de Brünn.

Nous aurions voulu pouvoir mettre la station de Bodenbach en harmonie avec les besoins du service et l'importance du pays dont Bodenbach est une des entrées principales, mais la transaction préparée à cet égard après de longs pourparlers a été remise en discussion, et nous avons dû borner notre action aux installations utiles en tout cas pour le service intérieur. En 1861, nous avons ainsi établi un nouveau magasin pour le service des marchandises.

Ligne du Sud-Est.

Sur la ligne du Sud-Est, nous avons aussi une station par rebroussement à Pesth, mais placée sur un terrain libre; cette station a pu être facilement agrandie, et dès 1856, nous avons porté sa superficie de 26 hect. 469 à 32 hect. 884.

La station a été, en outre, dégagée des trains de transit par un raccordement extérieur qui a été terminé en 1861. Une station de secours placée à l'extrémité du raccordement vers Vienne, est en voie d'exécution. La superficie de cette station, ajoutée à l'ancienne station que traverse le raccordement et que nous avons acquise, est de 19 hectares, et pourra servir de complément à la station de Pesth.

D'année en année, nous sommes obligés de développer les établissements de cette station, et en 1861 nous y avons établi un nouveau magasin pour les arrivages, de 5,200 de superficie, avec de larges chaussées pavées aux abords.

A Pressburg, Tarnoc, Lanschütz et Tardosked, on a posé de nouvelles voies, fait des bâtiments définitifs pour les voyageurs ou agrandi et amélioré le service des marchandises.

A Basiasch, nous avons ajouté de nouvelles installations pour les voyageurs et les marchandises dans leurs rapports avec la navigation. On développe petit à petit, dans la mesure des matériaux disponibles, les aménagements sur le fleuve pour notre service de navigation.

On a négocié en 1861 l'établissement d'une nouvelle station à Saint-Hubert. Cette station dédouble l'intervalle de 19 kilomètres qui sépare maintenant les stations de Gross-Kikinda et de Hatzfeld, et ouvrira un nouveau débouché aux céréales des plaines du Banat.

Outre ces entreprises dans l'intérêt du trafic, la campagne de 1861 a été employée à améliorer, dans l'intérêt de la traction, le service de l'eau de neuf stations de la première section de la ligne du Sud-Est.

Nous espérons pouvoir terminer en 1862 les améliorations du même ordre sur la seconde section de ligne.

Ligne de Vienne à Neu-Szöny.

Sur la ligne de Vienne à Neu-Szöny, les améliorations considérables faites en 1860 ont dispensé de toute construction nouvelle en 1861; on s'est borné à améliorer le service de l'eau à Raab en établissant une prise d'eau directe dans la rivière Raab.

Dépenses de premier établissement pour les lignes.

Les dépenses pour les travaux de premier établissement exécutés en 1861 sur les lignes de chemin de fer, dont nous venons de parler, se sont élevées à fl. 2,595,841

Savoir :

Pour la ligne du Nord,	440,100
Pour la ligne du Sud-Est,	1,407,003
Pour la ligne de Vienne à Neu-Szöny (y compris le solde des comptes de 1860),	141,438
Pour la ligne d'Orawitza à Steyerdorf,	389,840
Pour achat de 27 hect. 5843 mètres carrés de terrains à Vienne,	216,458

Matériel.

La principale dépense de la Compagnie en 1861, pour le matériel des chemins de fer, a eu pour objet l'organisation d'un service de trains express sur nos lignes. Nous avons fait construire pour cela douze locomotives rapides avec leurs tenders, on a construit en outre seize wagons de service et augmenté la réserve de cent quatre-vingt dix paires de roues.

Les tampons de choc des wagons avaient été en A triche, jusqu'à ces dernie s temps, à l'écartement de 0m,683. Cette disposition, qui avait été adoptée à cau des fortes courbes des premiers chemins de fer, n'était pas indispensable à ce point de vue, et avait le doub inconvénient d'opposer un obstacle insuffisant aux perturbations de mouvement des wagons, et de rendre difficiles les échanges de matériel avec les lignes étrangères où l'écartement des tampons était de 1m,75. On a ramené tous les tampons à ce dernier écartement. en imputant le tiers de la dépense au compte d'exploitation et le reste au compte capital.

On a fait en outre, en 1861, quelques augmentations d'outillage dans les ateliers.

Le matériel de navigation s'est accru de six chalands de deux bateaux plats et de quelques accessoires.

La dépense totale pour le matériel, en 1861, s'établit comme suit :

Pour les chemins de fer, compensation faite du vieux matériel vendu,	fl.	379,269
Pour le service de navigation,		78,321
Total,	fl.	457,591

§ 2. — MINES, USINES ET DOMAINES.

Nous avons continué en 1861 les travaux d'extension des exploitations houillères pour être toujours en mesure de faire face aux besoins croissants de l'industrie.

Mines de Bohême.

Dans le bassin de Buschtéhrad, en Bohême, nous continuons le fonçement du puits Pruhon dans le bassin Kladno. La profondeur de ce puits, accrue en 1861 de 68 mètres atteignait, à la fin de l'année 212 mètres, reste environ 80 mètres à percer pour atteindre la houille et nous espérons y arriver vers la fin de l'année courante.

La galerie qui du puits Michel se dirige vers le massif Rappitz a été continuée avec activité; elle a atteint à 4 mètres de distance du puits un relèvement de la couche de houille. On continue la galerie au delà jusqu'à la couche dans sa direction normale.

Mines de lignites de Sobochleben.

Dans le bassin de lignites de Sobochleben et à côté la station Maria-Theil, nous avons commencé en 18 le fonçement d'un puits et les installations accessoires nous serons en mesure de commencer l'extraction dans le second semestre de 1862.

Mines de Domau et Szekul.

Dans les exploitations du Banat, les mines de Dom et de Szekul ne servent guère que pour l'approvisionnement de la forge de Reschitza. Les travaux qu'on y fait n'ont pour but que d'améliorer l'exploitation. A Domau la galerie de François-Joseph, destinée à relier directement la mine à la forge de Reschitza, a été prolongée de 188 mètres; il reste encore à percer 661 mètres sur une longueur totale de 2,335 mètres.

Le puits d'aérage, commencé en 1860 à Szekul, a été terminé et nous permet de donner à l'exploitation de cette mine une direction convenable en toute sécurité. Comme l'extraction pourra être ainsi accrue, on a été

sur place en 1861 un magasin et une habitation pour l'agenieur.

Mines de houille de Steyerdorf.

Dans le bassin houiller de Steyerdorf, les exploitations actuelles ne suffisaient plus désormais pour les besoins de nos industries et du commerce. Jusqu'à présent, au contraire, leur production avait dépassé la consommation et il reste des approvisionnements qui laisseront le temps de terminer les travaux entrepris pour tripler la production.

Nous avons terminé en 1861 le fonçage du puits Thinnfeld jusqu'à la profondeur de 188 mètres. A quelques mètres au-dessous de ce niveau le puits a été relié aux couches, au moyen de deux galeries à travers bancs de 170 mètres de longueur moyenne, qui ont rencontré, dans de belles conditions de puissance et de qualité, le gisement de houille du puits Breuner.

La reconnaissance de ce gisement se poursuit et son exploitation va commencer incessamment. On fonce, pour venir en aide à cette exploitation, un puits d'aérage à peu de distance du puits Thinnfeld pour pouvoir isoler complétement son exploitation de celle du puits Breuner et se mettre ainsi à l'abri de toute atteinte du feu.

On a approfondi le puits Kubeck et on y a installé une machine d'épuisement de 80 chevaux de force, ce qui permettra d'augmenter notablement l'activité de ce puits et d'appliquer à l'extraction toute la puissance de l'ancienne machine affectée en partie jusqu'à présent à l'épuisement.

Nous avons décidé en même temps le fonçage d'un nouveau puits dans la région Est du bassin près du centre de Steyerdorf, à côté de la colonie de Karrenschlag. Ce puits, qui doit atteindre la houille à 60 mètres de profondeur, sera commencé dans le second semestre de 1862. Son creusement exigera douze mois de travail.

Tous ces travaux se rapportent à la région orientale du bassin où se trouve la forge de l'Anina et où débouche directement le chemin de fer d'Orawicza à Steyerdorf.

Mines métalliques.

On a exécuté en 1861 en moyenne 1/8 de ce qui restait à faire des galeries entreprises dans les districts des mines de Dognacska, Orawicza, Szaska et Moldowa, pour assurer l'avenir de ces mines.

A Dognacska les travaux de 1861 ont rencontré un beau massif de galène argentifère et de blende, à Orawicza un gisement de minerai de cuivre de 6 mètres d'épaisseur.

Nous avons enfin pu entamer et nous poursuivrons avec activité la procédure pour la dissolution des anciennes exploitations minières d'Orawicza et de Moldowa, dans lesquelles les tiers ne possèdent plus que 37/1,000 et 21/1,000.

En attendant la fin prochaine de ces opérations, nous régularisons nos possessions par de nouvelles délimitations de gisements, d'après la loi des mines de 1854.

Usines à fer.

Les travaux de la campagne de 1861, en ce qui concerne les usines à fer, se sont concentrés principalement à l'usine de l'Anina.

La construction et les installations de cette usine ont été à peu près terminées, et un des hauts-fourneaux a pu être mis en feu à la fin de 1861.

La forge a commencé à travailler, et les premiers rails sortirent bientôt des laminoirs. La fonte produite par le haut-fourneau est d'excellente qualité, tant pour le moulage que pour le puddlage.

A *Reschitza*, la forge mécanique qui forme le complément de l'atelier de construction des machines a été achevée et est entrée en exploitation depuis le mois de novembre.

Les fontes au bois qui sont traitées à Reschitza sont d'excellente qualité et tout à fait propres à la fabrication de l'acier. Elles gagnent encore sous ce rapport depuis qu'on a commencé l'exploitation de gisement de minerai magnésifère, près de Tirnowa, à 9 kilomètres de Reschitza; aussi dès l'origine avait-on prévu l'établissement d'une fabrique d'acier comme complément des établissements sidérurgiques du Banat.

La fabrication de l'acier est à présent l'objet de tant de recherches et d'essais que l'on ne peut manquer avant peu d'arriver à de grandes améliorations. Des résultats importants ont déjà été obtenus sous ce rapport, mais il y a encore des incertitudes. Nous avons donc ajourné la question, et nous nous étions bornés jusqu'à présent à faire de l'acier puddlé. Nous avons fait un pas de plus en 1861; la suppression des martinets de Reschitza, par suite de l'établissement de la forge mécanique et de la reconstruction des constructions, laissait disponibles plusieurs chutes d'eau et un beau terrain attenant aux hauts-fourneaux.

On a commencé en 1861 les travaux pour utiliser les chutes successives réunies en une seule et pour régulariser et enclore le terrain. Tout va se trouver ainsi préparé, et il ne restera plus à établir que les fours de fusion ou de traitement et les appareils de martelage pour une usine à acier. Les enseignements que donnera l'exposition de Londres nous mettront probablement à même de prendre un parti définitif pour le complément de cette usine.

Forêts et domaines.

Le réseau des voies de communication de notre domaine du Banat s'est accru, en 1861, de 5,830 mètres de route nouvelle entre Lupak et Reschitza, et de 3,120 mètres de chemins de service empierrés entre les mines de Morawicza et la grande route de Dognaska à Reschitza. Ces deux sections complètent, pour le transport du minerai, entre les mines de Morawicza et la forge de Reschitza, la nouvelle route, qui n'a que 14 kilomètres 850 de longueur, tandis que l'ancienne avait 29 kilomètres 200.

Les constructions de bâtiments pour le service ou l'exploitation de notre domaine ont compris en 1861 deux maisons: l'une à Orawicza, l'autre à Szaska pour l'administration domaniale, et trois auberges à Pojana-Piki, Jabalska, et dans la colonie de Gerlistye, près de l'Anina.

On a, en outre, remanié complétement, et on va mettre en activité le moulin à vapeur que la Compagnie avait acheté à Orawicza en 1858 avec la mine d'or Elisabeth.

La grande triangulation du domaine, commencée depuis 1857, est aujourd'hui terminée; il reste encore à faire, pour mener à fin l'important travail du cadastre de nos possessions, des mesurages de détail qui exigeront encore environ deux années.

Ensemble des dépenses.

L'ensemble des dépenses du premier établissement des mines, usines et domaines s'est élevé, en 1861, à 360,631 fl. 80.

§ 3. — COMPTE CAPITAL.

Le capital de la Compagnie en actions et obligations s'élève à fr. 378,860,926 75
Ou en florins, au change moyen de 46,25 fl. à 175,193,504 »

Cette somme est représentée comme suit :

Acquisition des chemins de fer du Nord et du Sud-Est (déduction faite de la section de Czegled à Szolnok),		80,630,879 37
Acquisition du chemin de fer de Vienne à Uj-Szonyi,		3,089,334 88
Travaux exécutés par la Compagnie (1),		36,372,965 37
Matériel d'exploitation acquis de l'État,		12,677,356 14
Matériel d'exploitation acquis de l'ancienne Compagnie de Raab,		511,700 95
Matériel d'exploitation commandé par la Compagnie avant 1861, y compris le service de navigation,	14,739,404 66	
Matériel d'exploitation commandé par la Compagnie en 1861, y compris le service de navigation,	457,591 20	15,196,995 86
Total pour les chemins de fer, matériel compris,		128,088,543 99
Acquisition des mines, usines et domaines vendus par l'État,		13,093,196 99
Acquisition de la fabrique de machines à Vienne,		866,585 76
Travaux exécutés par la Compagnie aux mines, usines et domaines avant 1861,	7,123,916 73	
Travaux exécutés par la Compagnie aux mines, usines et domaines en 1861,	360,631 80	7,984,548 53
Total pour les mines, usines et domaines,		21,024,331 19
		21,024,331 19

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas :

1° Les immeubles de la Compagnie à Vienne, avec 47 hectares 31 ares 52 centiares de terrains acquis pour la station de tête de tout le réseau, ont coûté, 1,200,231 05

2° Les objets d'inventaire dont la valeur s'élevait à la fin de 1861 :

Pour les chemins de fer, à	6,167,152 49	
Pour les mines, usines et domaines,	6,773 816 14	12,940,968 63
Le solde disponible à la fin de 1861, est de		11,041,429 14
Total général,		175,193,504 »

Sur le montant total de l'inventaire fixé à 12,940,968 fl. 63, une bonne partie est disponible pour les travaux à faire ou à réaliser par la vente.

	Avant 1861.	En 1861.	Ensemble.
(1) Sur le chemin de fer du Nord,	8,639,215 47	440,100 86	9,079,316 33
Sur le chemin de fer du Sud-Est,	17,181,072 12	1,796,843 57	18,980,915 69
Sur le chemin de fer de Neu-Szonyi,	8,371,293 25	141,438 10	8,512,733 35
Ensemble,	34,194,582 84	2,378,382 53	36,572,965 37

Deuxième partie.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION POUR 1861.

§ 1er. — CHEMINS DE FER.

Les recettes des chemins de fer se sont élevées, en 1861, y compris les articles accessoires, à la somme de Fl. 21,835,764 21
Elle avaient été, en 1860, de 19,822,348 57

D'où une augmentation de 2,012,915 64
ou de 10.15 0/0. Cette augmentation est due, pour la plus grande partie, à la ligne du Sud-Est; les recettes ont augmenté, sur cette ligne, de 24.63 0/0. L'augmentation n'a été que de 0.55 sur la ligne du Nord, et sur la ligne de Vienne à Neu-Szonyi, il y a eu réduction de 4.71 0/0. Cette réduction s'explique par l'ouverture de la ligne d'Ofen (Pesth) à Pragerhof, au moyen de laquelle le marché de Pesth fait concurrence à celui de Raab pour les expéditions de grains sur le port de Trieste.

Dans l'augmentation de 10.15 0/0 sur l'ensemble des lignes, la part de la grande vitesse n'est que de 0.87 0/0, et celle de la petite vitesse de 9.28 0/0, ou, en d'autres termes, les recettes de la grande vitesse n'ont augmenté, de 1860 à 1861, que de 2.81 0/0, tandis que celles de la petite vitesse ont augmenté de 13.46 0/0. Cette augmentation de la petite vitesse est due surtout à l'accroissement du trafic des grains, c'est-à-dire d'un transport à prix très-réduit, ce qui a fait baisser le prix moyen de l'ensemble des transports en petite vitesse par tonne et kilomètre de 0,0436 florins à 0,0426 florins, soit de 6.99 1/0.

Ce résultat est à signaler à deux points de vue, d'abord par l'influence qu'il doit avoir sur le produit net de l'exploitation, ensuite parce que cette réduction de tarif a lieu dans une année où l'agio réel et le maximum d'agio appliqué aux tarifs de la petite vitesse ont dépassé de beaucoup le quantum des autres années. En 1860, l'agio-limite appliqué aux tarifs avait été de 15 0/0. En 1861, il a été presque toute l'année de 30 0/0, et, en raison des tarifs réduits que la Compagnie a appliqués à la plus grande masse de ses transports, cet accroissement de 15 0/0 dans les tarifs-limites correspond à une réduction de 6.99 sur les tarifs moyens réellement appliqués.

Pour le service des voyageurs, le tarif moyen appliqué, abstraction faite des militaires, a dépassé de 9.09 0/0 le tarif de 1860, et l'augmentation de recette sur le service des voyageurs n'a été que de 4.35 0/0. Il y a donc eu, en général, réduction sur le nombre de voyageurs, en conséquence de l'augmentation des tarifs sous la pression de l'agio.

Les recettes de l'exploitation de 1861 méritent encore considération à un autre point de vue. Pour régulariser le service des marchandises et réduire de fait les délais de livraison, nous avons établi sur nos lignes, pour le transport des marchandises, des trains de transit ne desservant que les stations principales, et on a, par suite, augmenté le nombre des trains fixes. On a ainsi expédié plus tôt et plus rapidement, ce qui, d'une manière générale, mais surtout pour certaines sections où le trafic est peu animé, a eu pour conséquence de diminuer la charge des trains. Les transports de céréales, notamment sur la ligne du Sud-Est, étant dans le sens du plus grand trafic, l'accroissement de ces transports a concouru aussi à réduire la charge moyenne, qui tient compte des parcours dans les deux sens.

Nous avons annoncé, l'année dernière, que nous mettions à l'essai des trains express sur la ligne du Sud Est, et que nous en ferions autant sur la ligne du Nord dès que nous serions arrivés à nous mettre d'accord avec les lignes de correspondance. Nous ajoutions : « Les tentatives faites jusqu'à présent, sous ce rapport, sur le réseau autrichien, n'ont pas donné de brillants résultats ; nous avons voulu faire l'expérience ainsi sur nos lignes pour apprécier si les populations traversées sentaient mieux que par le passé le prix du temps. »

L'épreuve n'a été faite, en 1861, que sur la ligne du Sud-Est, et les résultats ont été très-modestes : le produit moyen par kilomètre de train express n'a été que de 1.25 florins, tandis que celui des trains ordinaires de voyageurs est de 2.43 florins. Comme les frais sont couverts, nous croyons ne pas devoir nous décourager ; les trains express continuent sur la ligne du Sud-Est et sont organisés, depuis le 1er mai 1862, sur la ligne du Nord. Nous avons la confiance que, surtout si les conditions d'agio viennent à s'améliorer, cette augmentation de la vitesse et du nombre des trains dans chaque sens donnera de bons résultats. Sous ce rapport, comme pour le service des marchandises, nous avons décidé de maintenir les améliorations introduites en faveur du public, quoique les avantages pour la Compagnie soient encore douteux. Sous l'influence des diverses circonstances de tarifs et des modifications du nombre et de la vitesse des trains, la charge moyenne a diminué, de 1860 à 1861, de 13 0/0 pour les trains de voyageurs, et de 6.22 0/0 pour les trains de marchandises. Sur le produit moyen par train, la diminution a été de 2.77 0/0 pour les voyageurs, de 13.45 pour les marchandises, et, en moyenne, de 7.41 0/0.

Les dépenses du service d'exploitation se sont élevées, en 1861, à Fl. 8,519,508 98

Cette somme, comparée au montant des recettes, fait ressortir une proportion de frais de 39.01 0/0, tandis que la proportion n'a été, en 1860, que de 37.16 ; différence : 1.85.

Les explications données plus haut sur les éléments des recettes rendent suffisamment compte de cette différence, mais nous devons cependant signaler les particularités du service des dépenses.

Le seul de ces services qui présente une aggravation réelle, en 1861, est celui des réparations du matériel. La dépense qui, pour ce service, avait été, en 1860, de 1,623,095 fl. 79, s'est élevée, en 1861, à 2,159,011 fl. 77, d'où une augmentation de 535,915 fl. 98, ce qui a porté la proportion, par rapport aux recettes, de 3.19 à 9.50 0/0. La dépense par kilomètre de train qui, de ce chef, avait été de 0.36 en 1860, est de 0.39 en 1861. Il y a donc eu accroissement absolu de dépenses de 32.02 0/0, et accroissement de 11.52 0/0 sur le prix de revient du kilomètre de train. L'explication de cette augmentation se trouve dans cette circonstance que, pour les wagons construits au moment où la Compagnie s'est fondée, les roues sont arrivées, en 1861, pour une proportion exceptionnellement élevée, à l'époque du renouvellement des bandages. Pour ce seul article, l'exercice 1861 présente, sur le précédent, un excédant de dépense de 235,575 fl. 70, et si on faisait abstraction de cette somme, sans même tenir compte d'un nouvel excédant de près de 150,000 florins, dû à des reconstructions à neuf et aux modifications d'écartement des tampons, les résultats, pour 1861, se réduiraient comme suit :

La proportion de la dépense à la recette serait de 8.76 0/0, et la dépense par kilomètre de parcours, de 0 fl. 35.

Du reste, quand on veut juger cette partie de nos dépenses, il ne faut pas perdre de vue que nos wagons font des parcours considérables sur les lignes étrangères et que le produit de ces parcours qui, en réalité, devrait être défalqué du compte des dépenses d'entretien du matériel, figure aux recettes. En 1861, ce produit a été de 99,254 fl. 27. Afin de mieux tenir compte de tous les éléments variables de ce service, il y aura lieu pour l'avenir de modifier la passation des écritures et de mieux répartir les dépenses entre les exercices pour un compte de réserve ; il en résultera une plus exacte mesure des efforts intelligents et économiques du service des ateliers.

Pour les autres services les améliorations obtenues sont faciles à constater.

Le service du mouvement, qui comprend le personnel des trains et des gares et qui représentait en 1860 8.90 0/0 de la recette, ne représente en 1861 que 8.85. Rapportée au kilomètre de parcours des trains, la dépense de ce service présente une amélioration en faveur de 1861 de 8.13 0/0.

L'amélioration est plus forte pour le service de l'entretien et la surveillance de la voie, grâce surtout à la réorganisation de la surveillance.

La dépense totale de 1861 ne dépasse que de 39,168 fl. 56 celle de 1860 ; la proportion par rapport aux recettes qui était de 8.35 0/0 en 1860, n'est en 1861 que de 7.70 0/0, et si on rapporte la dépense au kilomètre de parcours, il y a en faveur de 1861 une amélioration de 14.45 0/0.

Le service commercial et de contrôle représente 1.19 de la recette en 1861, au lieu de 1.10 en 1860 ; différence bien faible, si on tient compte des éléments spéciaux de l'accroissement du trafic en 1861.

Le service de la traction comprenant le personnel des machines et des dépôts, le combustible, le graissage des machines et des voitures, et le service de l'eau avaient coûté en 1860, Fl. 1,590,716 77
La dépense en 1861 s'élève à 1,768,652 08

D'où une augmentation de Fl. 278,935 31

La proportion des dépenses aux recettes, qui avait été de 7.62 0/0 en 1860, s'élève en 1861 à 8.19 0/0. Mais cela provient uniquement de la diminution du produit par train, car la dépense de la traction, rapportée au kilomètre de parcours, est restée à 0.24 sur la ligne du Nord et a baissé de 0.39 à 0.37 sur la ligne du Sud-Est, et de 0.49 à 0.47 sur celle de Vienne à Neu-Szönyi.

On le voit donc, presque tous les services ont réalisé des améliorations, et si le résultat, relativement aux recettes, est pour quelques-uns moins favorable qu'en 1860, cela tient uniquement à ce que les conditions nouvelles des recettes ont plus que compensé ces améliorations.

Nous devons d'ailleurs signaler que, en raison du taux de l'agio, qui a été en moyenne, en 1861, de 141,47 en papier pour 100 en argent, nous avons dû augmenter en quelques points les salaires des ouvriers et améliorer les traitements de presque tous les employés ; cette circonstance a pesé plus ou moins sur tous les services.

Finalement les recettes se sont élevées, en 1861, à Fl. 21,835,264 21
Les dépenses, à 8,519,508 98

Il reste comme produit net, Fl. 13,315,755 23

Soit 859,008 fl. 25 de plus que l'année précédente.

§ 2.— MINES, USINES ET DOMAINES.

Houillères.

Nos houillères sont dans une voie de progrès marqué, tant sous le rapport de la production que sous celui du prix de revient.

L'extraction de la houille en 1861 s'est élevée, dans l'ensemble de nos mines, à 267,175 tonnes, et celle du minerai de fer de la houillère de Steyerdorf, à 31,524 tonnes ; le bénéfice total avec les industries accessoires a été de 278,243 fl. 46, soit, par rapport à 1860, un accroissement de 25 0/0 dans l'extraction, et de 63 0/0 sur le produit net.

Le résultat eût été encore plus favorable sans un incendie survenu dès le commencement de l'année dans l'exploitation du puits Breuner de Steyerdorf et qui a forcé d'interrompre l'exploitation de ce puits pendant huit mois.

A Brandeisel, nous avons suspendu la fabrication des briquettes à cause du prix élevé du goudron, qui ne nous permettait pas de continuer cette opération avec avantage. Nous la reprendrons dès que nous aurons pu nous procurer du goudron à bon marché.

Nous avons accru l'atelier de fabrication de cordes en fil de fer d'une machine à coudre les câbles plats, de manière à suffire sous ce rapport à nos besoins et à nous exonérer du tribut payé jusqu'à présent aux fabriques étrangères.

La fabrique de paraffine d'Orawicza est entrée en pleine exploitation, et produit aujourd'hui couramment de la paraffine et un photogène dont les débouchés s'étendent petit à petit. Les améliorations successivement introduites dans le prix de revient nous donnent l'espoir que nous tirerons bon parti des sacrifices que nous avons faits pour l'établissement de cette usine.

Mines et usines métalliques.

L'exploitation des mines et usines métalliques a produit, en 1861, un bénéfice de 28,380 fl. 61, bien qu'elle ait eu à supporter des frais extraordinaires, comme reconstruction de bâtiments d'administration à Szaska de chemins de service à Moravicza et une grosse réparation à l'étang d'Orawicza. Il y a, par rapport à 1860 une augmentation de 12,499 fl. 98.

L'amélioration du rendement est surtout sensible l'usine de Dognacska et à la fabrique d'acide sulfurique de Moldova.

L'acide sulfurique et le sulfate de cuivre produits par cette dernière usine sont de plus en plus recherchés dans le commerce, ce qui nous a amenés à agrandir l'atelier de fabrication pour le sulfate.

Nous écoulons également avec facilité et à de bons prix le cuivre rosette produit à Szaska, ainsi que le cuivre façonné provenant de notre martinet de Csiklova.

Parmi nos usines métalliques les unes, comme celles de Dognacska et de Csiklova, sont dans une période d'exploitation sinon très-fructueuse du moins assez satisfaisante, les autres, comme à Szaska et à Moldova ne pourront être réellement productives qu'après l'achèvement des grands travaux de reconnaissance et de premier établissement que nous poursuivons.

Usines à Fer.

Le produit des hauts-fourneaux et forges et des ateliers de construction qui en dépendent s'est élevé en 1861 à 171,170 fl. 55, il avait été en 1860 de 166,966 fl. 55. Mais en 1861 pour diminuer le stock de fonte en approvisionnement on n'a tenu en feu en moyenne que 2 1/2 hauts-fourneaux et on a fabriqué 3,574 tonnes de fonte de moins qu'en 1860.

La diminution de produit qui en est résultée a été plus que compensée par l'amélioration des résultats de la forge anglaise de Reschitza, qui a produit 970 tonnes de plus qu'en 1860, avec des prix de revient plus favorables. La production de fer de la forge de Reschitza a été en 1861 de 4,790 tonnes et tend à s'accroître.

Les essais faits par la marine impériale sur quelques échantillons de plaques pour cuirasses de navire ont été très-satisfaisants, malgré les imperfections d'un premier essai de fabrication. La qualité supérieure des fers de Reschitza nous ouvre, sous ce rapport, un nouveau débouché. Toutes les installations pour cette nouvelle fabrication sont étudiées et nous sommes prêts à l'entreprendre dès que le gouvernement jugera convenable de nous donner une commande.

Les frais de mise en feu du premier haut-fourneau de l'usine de l'Anina sont compris dans le compte de l'exercice de 1861. Comme nous l'avons dit plus haut, les fontes obtenues sont d'excellente qualité et tout nous fait espérer une fabrication courante bonne et fructueuse dès que nous serons sortis des difficultés inséparables d'une mise en train.

Fabrique de Vienne.

La fabrique de Vienne a livré en 1861 81 locomotives et 811 wagons à marchandises ; le bénéfice a été de 173,335 fl. 18 ; il avait été de 208,251 fl. 16 en 1860. La marche de la fabrique est assurée pour toute l'année 1862 par des commandes dont la plus importante est pour les chemins de fer Russes.

Forêts et domaines.

Le produit net des forêts et domaines n'est en 1861 que de fl. 110,858 3
Il avait été en 1860 de 168,536 3

soit une réduction de 57,697 0
malgré une augmentation de 16,125 fl. 53 sur les bois et autres revenus fonciers. Cette différence provient surtout d'une très-forte réduction dans les abatages de bois, en conséquence de la diminution de production de fonte dont nous avons parlé plus haut.

Les ventes de bois et autres produits fonciers se sont accrues en 1861 de 56,765 fl. 40 ; mais comme les matières qui ont produit cet excédant ont été prélevées sur l'inventaire, cette vente ne profite que peu à l'exercice courant, tout en étant un symptôme favorable pour l'avenir.

Finalement les revenus que nous venons d'indiquer donnent, après déduction des frais généraux du service central, un produit net de fl. 634,935 3
Le produit net de 1860 avait été de 627,480 4

Pour bien fixer la signification de ces résultats, il est

…ssaire de dire que l'exercice de 1861, ou les dimi…ces d'exploitation forestière et de production de … a supporté un prélèvement de 104,456 fl. 06 pour …tes sur la valeur des inventaires.

§ 3. — COMPTE DIVIDENDE.

…a situation monétaire de l'Autriche en 1861 a eu la …cheuse influence sur le compte dont nous avons …s occuper maintenant pour fixer le dividende de …ée. En 1860 les coupons d'intérêt des actions et …tions et les sommes pour l'amortissement se sont … en francs, à fr. 20,712,291 55
…s charges correspondantes en florins …té de fl. 10,221,551 45

…avoir :
…mes portées en compte d'après les … des échéances 11,241,976 47
…il faut déduire les différences de … réglées en fin d'année par rap… aux couvertures, ci 1,020,425 02

…me ci-dessus 10,221,551 45

…e qui correspond à 49,35 florins de banque pour … francs (1) ou à 121,65 florins de banque pour 100 … d'argent. L'agio nous avait imposé en 1860 une … supplémentaire de 1,833,073 fl. 38.

…a situation s'est notablement aggravée en 1861. … moyen de l'année a été de 141,47 fl. de banque … en argent, et le change moyen de nos … a été de fl. 57,39 pour 100 fr.; par suite, … les coupons d'intérêts des actions et obli… et de l'amortissement qui est de fr. 21,063,131 50 … à la Compagnie en florins 12,088,281 89, c'est-à-dire … 44 de plus qu'en 1860; et 3,557,713 63 … le pair, car au pair la Compagnie n'aurait … débourser que fl. 8,530,568 26.

…es chiffres montrent la différence essentielle que pré… compte d'après le change comparé au compte … le pair, c'est-à-dire à raison de 2 fr. 50 par …

…e compte dividende est aussi influencé par l'impôt de … qui, calculé sur la moyenne de trois années pré…dentes, est pour 1861 de Fl. 900,924 56
… qu'il avait été pour 1860 de 707,513 17

…avons indiqué plus haut que le … net de l'exploitation en 1861 était … les chemins de fer de 13,315,755 23
… les mines, usines et domaines de 634,035 38
… il faut ajouter le produit des … de fonds qui s'est élevé à 827,322 85

…e produit total de l'année est donc 14,778,013 46

…es charges de l'année sont par contre … :
… des coupons d'intérêts et de …ment des ac… et obligations, 12,088,281 89
… de l'impôt sur …, 900,924 56

Total des charges, 12,989,206 45

1,788,807 01

…a retenue de 5 0/0 pour la réserve … 89,440 35

Reste, 1,699,366 66

…e change moyen de l'année a été … nous l'avons dit de 57 fl. 30 pour … francs. Ce change est tout à fait …ptionnel. Depuis la fondation de la …pagnie le change a été en moyenne … suit :

… 1855 de	49,34	pour 100 francs.
1856	42,53	—
1857	42,70	—
1858	42,88	—
1859	48,25	—
1860	52,57	—

… les années de 1848 et de 1849 il … en moyenne que de 44,96 et de …

…n raison des conditions de change si …ordinairement défavorables qui ab… sur les bénéfices de 1861 un sur… de 3,557,713 fl. 63 le Conseil a pensé … y avait lieu de prélever sur la ré… supplémentaire ou 545,962 20, une … de 493,302 29

…e montant à distribuer sera donc 2,192,668 95

(1) Le pair est de 46 fl. 50 pour 100 fr.

Déductions réglementaires ou statutaires, 278,468 05

Dividende, 1,914,200 »

soit 4,7855 fl. par action ou 8 fr. 50 au change du 31 décembre 1861 de 56 fl. 30 pour 100 fr.

La différence de change en plus ou en moins sur le dividende au moment de l'échéance sera imputée sur le compte de 1862. Le revenu de l'année se sera donc élevé à 33 fr. 50 par action ou à 18 fl. 71. Le revenu de l'année précédente avait été de 35 fr. ou 18 fl. 02. Ici encore se traduit l'influence du change, car le revenu en florins est plus élevé en 1861 alors qu'il y a réduction de 1 fr. 50 c. sur le revenu en francs. Le résultat de l'année peut se résumer ainsi : le produit net des exploitations et du compte d'intérêts comparé à celui de l'exercice précédent présente un supplément de 959,637 fl. 85; mais les pertes pour agio et l'impôt du revenu dépassent les charges correspondantes de 1860 de 2,000,141 fl. 83.

Si le florin avait été au pair, le paiement des coupons d'intérêts et de l'amortissement aurait laissé disponible une somme de 5,366,520 fr. 64 c., et le dividende de l'année, sans toucher à la réserve supplémentaire, aurait été de 27 fr. 37 c., ce qui aurait porté le revenu par action à 52 fr. 37; l'agio nous coûte, en 1861, 20 f. 78 c. par action. Il est vrai que les recettes brutes auraient pu être plus faibles, par suite de la réduction de quelques parties des tarifs affectés de l'agio; mais d'après ce que nous avons dit plus haut à l'égard des tarifs, cette réduction n'aurait pas eu une grande importance, elle aurait été en partie atténuée par l'augmentation de trafic, résultant de tarifs plus bas, et en partie compensée par la réduction des prix de main-d'œuvre.

Les débuts de l'année 1862 n'ont pas été favorables. Les recettes jusqu'au 20 mai courant présentent par rapport à 1861 une diminution de 770,890 fl. due en partie à une réduction d'activité commerciale, en partie aux inondations qui, au commencement de février, ont exercé leurs ravages dans toute l'étendue du pays.

Nos trois lignes ont été coupées par les eaux, et il en est résulté des interruptions partielles du service des trains qui ont duré de huit à trente jours. La réparation des dégâts, montant à 350,000 fl. environ, se fera sur le compte des fonds de réserve. Outre ces dégâts, les interruptions de service ont occasionné une perte directe de 235,000 fl. sur les recettes, sans compter l'influence fâcheuse que les dommages éprouvés par le pays ont eue sur le trafic.

Le reste de la diminution des recettes doit être attribué à la stagnation du commerce des grains. Les pays qui ont eu disette de grains en 1861 ont fait de suite d'énormes achats qui ne couvrent pas tous les besoins, mais qui, arrivant à la fois sur les marchés, ont amené une dépréciation. Ces approvisionnements ne sont pas encore tous consommés, et il est naturel que dans cette situation on attende pour combler le déficit que les prévisions de la prochaine récolte aient exercé leur influence sur les prix, aussi bien sur les marchés d'importation que sur ceux d'exportation.

En Autriche, en particulier, la baisse de l'agio est une raison de plus de stagnation, car la valeur autrichienne s'améliorant, il faut baisser d'autant le prix des blés en florins pour pouvoir concourir sur les marchés étrangers. Comme il y a encore de très-grands approvisionnements en Hongrie, on doit s'attendre à une reprise dès qu'on pourra établir une prévision un peu certaine sur la prochaine récolte. Il y a donc lieu d'espérer que la différence avec l'exercice 1861 sera moins considérable que les premiers résultats ne le feraient craindre.

La comparaison des comptes de 1860 et 1861 montre assez que la recette n'est pas le seul élément à considérer, puisque l'exercice 1861 avec 2,012,914 fl. 64 de recette de plus, donne en fin de compte, en raison du taux exceptionnel de l'agio, un dividende moindre qu'en 1860. Nous ne croyons pas que la recette de 1862 soit inférieure à celle de 1861 de plus de 1 million de florins : cela représenterait sur le produit net 600,000 florins.

Or, le change qui a été en moyenne, en 1861, de 57 30, était, ces jours derniers, à 51 80, et cette différence représente un boni de fl. 1,178,579 77, lequel, déduction faite de la réduction supposée plus haut de 600,000 fl., permettrait de donner le même dividende qu'en 1860.

L'entente des pouvoirs publics sur les questions financières est tellement nécessaire à l'avenir de l'Autriche, que l'on ne saurait douter du résultat des délibérations actuelles; on peut dès lors s'attendre à une nouvelle baisse de l'agio, et ce n'est pas aller au delà d'une sage prévision que de compter sur un change moyen de 51 80 pour l'année courante.

Troisième partie.

RÉSUMÉ DES ACTES D'ADMINISTRATION.

La dernière assemblée générale a ratifié la demande de concession adressée au gouvernement par le Conseil, et lui a donné tous pouvoirs nécessaires pour le complément du réseau des chemins de fer de la Société. L'assemblée a voté en même temps les voies et moyens pour l'exécution.

La demande de concession avait été présentée au gouvernement le 19 février 1861, et nous n'avons pas encore reçu de réponse, malgré nos démarches.

Notre projet a donné lieu à d'assez vives polémiques dans lesquelles on nous a reproché l'origine étrangère de notre Société.

Quand des capitalistes étrangers, répondant à l'appel du gouvernement, ont fondé notre Société, dont l'objet est si éminemment autrichien, ils ont contribué puissamment à la prospérité nationale, car notre entreprise, qui occupe directement 23,700 employés, agents ou ouvriers, représentant avec leurs familles plus de 60,000 âmes, est de celles qui augmentent au plus haut degré les forces et le bien-être du pays.

L'appréciation impartiale de cette situation doit nous assurer la bienveillance de la nation et la protection du haut gouvernement, qui ne saurait trouver, dans l'origine étrangère de capitaux venus, sur sa demande, s'immobiliser en Autriche, qu'un motif de plus pour reconnaître entièrement les droits de notre Société.

Nous avons donc la pleine confiance que nous ne tarderons pas à recevoir une réponse favorable à une demande de concession basée sur un contrat en vertu duquel notre Compagnie, ainsi que l'indique son nom, a acheté de l'État les chemins qu'elle exploite.

En dehors de notre droit, qui est incontestable, notre confiance se fonde sur l'intérêt public; néanmoins, notre Compagnie n'a pas hésité à se prêter aux tentatives que S. Exc. M. le ministre des travaux publics, comte Wickenburg, a jugé convenable de faire pour arriver à concilier les intérêts en présence.

Dans ces conférences, nous nous sommes montrés disposés à accepter diverses combinaisons mises en avant par Son Excellence; mais après le refus péremptoire qu'a opposé la Nordbahn, il ne nous restait plus qu'à renouveler notre demande, et nous l'avons fait par un mémoire en date du 11 janvier 1862, que nous croyons résumer ici :

« La Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer » de l'État a demandé :

» 1° La concession du prolongement de sa ligne Sud-» Est de Marchegg jusqu'à Vienne par la plaine du » Marchfeld-Gross-Enzersdorf et Schwechat;

» 2° La concession d'une ligne de jonction partant de Gross-Enzersdorf et se dirigeant par Laa (près Znaim), vers la ligne du Nord, branche de Brunn.

» Si le gouvernement le désire, rien ne sera plus facile que d'ajouter à ces lignes un embranchement sur Znaim, déjà étudié.

» Ces lignes ont pour objet principal, en desservant des centres industriels et agricoles, riches et très-peuplés, actuellement en dehors des lignes de chemin de fer, de faciliter et rendre plus économique l'approvisionnement de Vienne, de relier les lignes du Nord et du Sud-Est entre elles et avec Vienne, et de constituer ainsi l'indépendance, vis-à-vis de la Nordbahn, de la Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'État.

» Les lignes proposées, très-importantes pour le développement du bien-être général, doivent intéresser le gouvernement par les raisons suivantes :

» D'abord, Vienne rattaché à de nouveaux territoires verra par là s'accroître ses moyens d'approvisionnement et ses relations.

» En même temps, les points intermédiaires desservis obtiendront des débouchés et des facilités qui leur font défaut, et moyennant lesquels s'accroîtra la valeur imposable.

» Ensuite, les lignes projetées, en ouvrant des nouveaux parcours de transit, contribueront puissamment à réduire les tarifs d'une manière éminemment favorable pour le public;

» Elles faciliteront à un haut degré les opérations de l'armée impériale;

» Et au point de vue des finances de l'empire, comme elles doivent finalement faire retour à l'État par l'application des articles 14 et 15 de l'acte de concession du 1er janvier 1855, leur exécution augmentera l'actif du domaine sans aucuns frais pour le Trésor.

» Les considérations d'économie nationale de stratégie et de finances sont donc toutes en faveur de la concession demandée; ces raisons d'intérêt général qui appuient les projets présentés ne sont pas affaiblies par les considérations tirées de l'intérêt privé; au contraire.

» Au point de vue des intérêts privés, les appréciations sont diverses selon que l'on prend en considération les droits de la Société du chemin de fer du Nord ou de la Société des chemins de fer de l'État.

» Les droits de la Nordbahn sont définis par son pri-

vilége, qui ne saurait faire obstacle à la concession des lignes projetées, car :

» 1° Ces lignes desservent d'autres points intermédiaires, et leur but de relier les lignes du Nord et du Sud-Est entre elles et avec Vienne est entièrement en dehors du privilége de la Nordbahn, puisque les lignes du Nord et du Sud Est n'existaient pas quand le privilége de la Nordbahn a été accordé ;

» 2° Le réseau proposé desservi, il est vrai, la relation locale de *Vienne à Brunn* et de *Brunn à Vienne*, que l'on revendique comme comprise dans le privilége de la Nordbahn; mais, outre que cette revendication est contestable, rien n'empêche le gouvernement, s'il partage sur ce point l'avis de la Nordbahn, de statuer que le trafic pour la relation dont il s'agit sera exclusivement réservé à cette Compagnie. La Société autrichienne des chemins de fer de l'Etat, tout en contestant la prétention de la Nordbahn, *est prête à se soumettre sur ce point à la décision du gouvernement ;*

» 3° Quant aux *relations du Nord avec le Sud-Est, du Nord et du Sud-Est avec Vienne* et réciproquement, elles sont évidemment en dehors du privilége de la Nordbahn.....

.....

Les droits particuliers de la Nordbahn ne sont donc pas en opposition avec notre demande de concession, et cette demande elle-même est fondée sur d'autres droits que la Société autrichienne a acquis à titre onéreux.....

Dans les traités constitutifs conclus avec le gouvernement, il a été stipulé en effet que :

» *Notre Compagnie était autorisée à toute époque où elle en fera la demande à faire aboutir directement et dans une gare spéciale à Vienne le chemin de fer de Marchegg à Szegedin et en outre à le réunir par un chemin de fer de jonction, dont le point de départ sera fixé par le gouvernement avec l'une ou l'autre des branches de la ligne de Bodenbach à Brünn et Olmutz.*

» Le but que se proposaient les parties contractantes par la rédaction de cette clause était d'assurer à la Société autrichienne une indépendance complète vis-à-vis de la Nordbahn, et sans cette promesse le traité n'aurait pas eu lieu, car on ne peut croire sérieusement que quelqu'un eût accepté de fonder une société, qui en concurrence avec la Nordbahn, aurait été forcé de subir, pour lier ses tronçons épars, la loi de sa rivale. Dès l'origine, quand les fondateurs de la Société posèrent cette condition absolue à leurs engagements, les représentants du gouvernement n'acceptèrent pas immédiatement, et c'est seulement après examen qu'ils donnèrent leur adhésion et proposèrent la rédaction ci-dessous.

» Cette rédaction stipule formellement :

» *(a)* La prolongation de la ligne du Sud-Est jusqu'à Vienne ;

» *(b)* Après cela, la jonction du Sud-Est avec le Nord ;

» *(c)* Et ces deux conditions ont comme conséquence forcée la jonction du Nord avec Vienne.

» La rédaction répondait donc à la demande faite et elle a été acceptée parce que les trois conditions essentielles à l'indépendance de la Société autrichienne vis-à-vis de la Nordbahn s'y trouvaient formellement contenues.....

.....

Une interprétation qui rendrait stérile la promesse faite serait incompatible avec la dignité et les principes d'un gouvernement qui ne fonde pas le bien public sur un succès momentané, mais l'appuie, au contraire, sur la ferme exécution des contrats.

» Aussi la Société autrichienne, pleine de confiance dans la loyauté qui a présidé aux engagements contractés de part et d'autre ;

» Après avoir rempli les siens avec la plus scrupuleuse exactitude :

» Après avoir contribué, en Autriche au développement des chemins de fer, à celui des ateliers de construction et de l'industrie sidérurgique :

» Après avoir donné enfin des preuves non équivoques de son dévouement,

» Attend du gouvernement une décision conforme à sa demande par la loyale exécution des traités en faisant remarquer que si la Société autrichienne a un grand intérêt dans la question, il n'y en a pas un moindre pour le pays au double point de vue du développement de sa richesse au dedans et de son crédit au dehors. »

C'était de notre devoir d'entrer dans les détails qui précèdent pour faire connaître aux actionnaires la situation de la question et rendre compte de nos démarches dans ce qu'elles ont d'essentiel.

Nous ajoutons avec regret que l'arrangement à l'amiable dont nous avions annoncé la conclusion à l'assemblée générale de 1860, après cinq années de pourparlers, a été encore une fois remis en question.

Notre Compagnie, persistant dans ses efforts pour le développement de l'industrie en Autriche, a envoyé à l'Exposition de Londres des échantillons de tous ses produits, et, entre autres modèles nouveaux, des types spéciaux de locomotives pour trains rapides et pour chemins de fer de montagne. Ces constructions ont valu à nos ateliers de Vienne l'honneur insigne de la visite de S. M. I. R. A., et nous espérons que l'inspection de cette fabrique nationale, où S. M. a été reçue par les acclamations les plus vives et les plus dévouées et où elle a pu voir à l'œuvre des milliers de bras occupés à préparer des machines qui doivent porter au loin le témoignage de la puissance industrielle de l'Autriche, aura fourni à S. M. une nouvelle preuve des efforts que fait la Société pour rester toujours digne de son auguste protection.

En raison du changement de monnaie opéré en Autriche au commencement de 1859, nous avons décidé de refaire les actions de la Société qui n'ont plus que cinq coupons, et de confectionner en même temps un type conforme d'action de jouissance. Les nouveaux titres pourront être émis probablement à l'échéance du 1er janvier 1863.

La Commission nommée par la dernière assemblée générale pour la vérification des comptes de 1860, qui se composait de MM. F. Figdor, J. G. Schwarz et A. Zimmermann, a rempli sa mission et donné son approbation, après examen attentif, à la date du 21 novembre 1861.

L'assemblée générale aura à pourvoir à la vérification des comptes de 1861.

Aux termes de l'article 20 des statuts, le Conseil est renouvelé tous les ans par cinquième. Les membres sortants sont :

MM. Cajetan, chevalier de Mayrau.
Gaspard, baron de Seillier.
Duc de Galliera.
Emile Pereire.

Les statuts autorisent la réélection des membres sortants, et vous aurez à vous prononcer à cet égard.

Extrait du procès-verbal de la séance de la septième Assemblée générale de la Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat, tenue à Vienne le 27 mai 1862.

Présidence de M. le baron de Doblhoff-Dier.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport du Conseil d'administration, les propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix, et adoptées par l'assemblée générale, ainsi qu'il suit :

1° L'assemblée générale réélit à l'unanimité, moins un votant, pour la durée de cinq ans les administrateurs sortants :

MM. Le baron de Seillier,
Le chevalier de Mayrau,
Duc de Galliera,
Emile Pereire,

dont les pouvoirs expiraient cette année ;

2° L'assemblée fixe à 8 fr. 50 c. par action le dividende pour 1861, de sorte que le revenu total de l'exercice pour intérêts et dividende s'élève à 33 fr. 50 c., et que le coupon de juillet, en ajoutant au dividende les intérêts échus, sera de 21 fr. par action.

Approuvé à l'unanimité.

3° Pour la vérification des comptes de 1861 présentés par le conseil d'administration, il est nommé une commission composée de :

MM. F. Figdor,
J. G. Schwarz,
A. Zimmermann,

auxquels l'assemblée générale donne pouvoir d'approuver les comptes.

Le secrétaire,
Signé : Nussa.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE

Assemblée générale des actionnaires du 24 mai 1862.

RAPPORT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Présidence de M. de Olea, président du Conseil d'administration.

Messieurs,

Depuis notre dernière réunion les travaux du chemin de fer du Nord de l'Espagne ont fait des progrès considérables ; si des retards, de la nature de ceux qu'on rencontre trop souvent dans les grandes entreprises, ne nous ont pas permis d'accomplir rigoureusement le programme que nous vous avions soumis l'année dernière, et de mettre dès le commencement du mois de janvier en exploitation toute la partie comprise entre les Pyrénées et Guadarrama, nous sommes en mesure de vous annoncer que la voie est posée sans interruption depuis Olaguibia jusqu'à San Chidrian sur une étendue de 342 kilomètres, et que dans quelques jours nos services de correspondance n'auront plus que deux transbordements à subir entre Madrid et Bayonne.

Nous pouvons maintenant avec une certitude à peu près complète assigner un terme à l'achèvement de notre œuvre.

En partant de la frontière de France, le chemin de fer du Nord rencontre trois faîtes à traverser : celui des Pyrénées, celui de la Brujula ou d'entre l'Ebre et le Duero et celui du Guadarrama.

C'est à la traversée de ces trois faîtes que sont réunis les travaux les plus importants de notre entreprise.

Le faîte intermédiaire, celui de la Brujula, est franchi ; celui du Guadarrama le sera au milieu de la campagne prochaine. — Celui des Pyrénées exigera un délai plus long, et la communication générale ne sera pas ouverte avant la fin de l'année 1864.

Nos principaux efforts sont en ce moment concentrés sur la traversée du Guadarrama. — Notre exploitation commencera à devenir productive que lorsque, par l'achèvement de ce travail, nous aurons mis la Castille et toutes les provinces du Nord en communication avec Madrid.

Pour l'exploitation organisée déjà sur quelques sections isolées, la difficulté d'organiser des charrois dans toutes les parties de l'Espagne limite l'extension que pourra prendre dès à présent nos services de marchandises ; la hauteur de la chaîne du Guadarrama, que le chemin de fer traverse par un col beaucoup plus bas que la route de terre, contribue à augmenter le prix du roulage ; et la nécessité pour les voyageurs de retenir des places dans les diligences, pendant la saison d'été, plusieurs mois à l'avance, est un sérieux obstacle au déplacement des personnes ; ce sont là autant de circonstances qui laissent le trafic actuel des sections, de Madrid à l'Escorial et au plateau de la Castille, beaucoup au-dessous de ce qu'il devrait être, si les lacunes pouvaient être franchies avec facilité ; il est donc impossible de se faire encore, par l'état actuel des transports, une idée exacte de ce que deviendra la circulation lorsque la jonction sera établie à travers le Guadarrama.

La lacune qui subsiste toujours sur le chemin de fer de Santander ne doit pas être comblée avant deux années ; mais l'ouverture prochaine du chemin de fer de Miranda à Bilbao établira une communication directe, par rail, entre Madrid et l'Océan ; le mouvement commercial destiné à satisfaire aux besoins de la capitale pourra suivre alors sa direction naturelle et commencera à recevoir toute l'extension dont il est susceptible.

La ville de Madrid est d'ailleurs plus que jamais en voie de progression ; à l'imitation de Paris, elle renverse son mur d'octroi et augmente son périmètre ; la spéculation se porte sur les terrains, et les constructions municipales, publiques et particulières, s'exécutent ou se projettent sur une vaste échelle. — C'est le signe d'une transformation que les chemins de fer auront rendue possible et qui nous sera très-profitable.

Madrid a été certainement jusqu'à ces derniers temps la ville d'Europe où les matières de première nécessité coûtaient le plus cher ; il y a quelques années, la houille s'y payait encore 180 francs la tonne, et son prix actuel reste supérieur à 100 francs ; le fer, le bois, les pierres, les objets manufacturés, tout, sauf les comestibles les plus ordinaires, y était à l'avenant. — L'achèvement du réseau des grandes lignes de chemins de fer, et surtout du chemin de fer du Nord, changera cette situation d'une manière radicale, car l'Espagne est un pays riche en produits de toute nature, et il ne manque au développement de la consommation que les moyens de transport.

Déjà l'ouverture de la petite section de Madrid à l'Escorial a produit, pour certains articles, des effets très remarquables ; elle vient de permettre à l'Ayuntamiento de préparer les bases d'un grand projet ayant pour but la réfection générale du pavage dans la capitale.

L'achèvement des travaux du Guadarrama peut donc être considéré comme une première date d'achèvement pour le chemin de fer du Nord ; ses prolongements se compléteront plus ou moins vite ; mais, dès cette époque, nous entrons dans une période d'exploitation lucrative.

La traversée des Pyrénées sera achevée la dernière ; outre des difficultés d'exécution, heureusement aplanies aujourd'hui, il n'y avait pas la même urgence dans l'établissement de cette communication.

La section d'Olazagoitia ou d'Alsasua à Irun emprunte sa principale importance aux relations internationales. Pour les voyageurs, la lacune de 26 kilomètres, qui re-

en seule à franchir pendant le cours de l'année 1864, n'a qu'un inconvénient limité; il sera possible de faire face, par des services d'omnibus, à toutes les exigences de la circulation.

Mais pour les marchandises internationales d'importation et d'exportation, qui donneront lieu à un mouvement fort considérable, il y a d'autres barrières à abaisser; il faut qu'un traité de commerce entre la France et l'Espagne vienne modifier profondément le régime douanier actuel.

L'exemple donné par la France et l'Angleterre ne peut, chez aucun pays, porter des fruits plus utiles qu'en Espagne.

Le gouvernement espagnol a bien pu craindre qu'avec la cherté des transports intérieurs, l'exportation des matières premières restât limitée; et l'industrie nationale, privée de moyens de communication économiques pour ses matières premières et pour ses produits, a pu se croire autorisée, sur beaucoup de points, à réclamer une protection excessive.

Mais l'achèvement du réseau des chemins de fer va changer complétement la situation; avant peu d'années, tout le territoire sera sillonné de grandes lignes de voies ferrées en communication les unes avec les autres; la houille et beaucoup de matériaux de première nécessité auront cessé de se vendre plus cher, à poids égal, que le blé et le vin; l'industrie sera possible à l'intérieur, et l'exploitation de produits, tels que les minerais de toute nature, métaux bruts, sels minéraux, marbres, cuirs, céréales, vins, huiles, bétail et laines, oranges, fruits verts ou conservés, etc., fournira des sources abondantes d'exportation et de richesses.

L'assimilation de la frontière de terre au pavillon étranger a créé, pour les relations commerciales de la France et de l'Espagne, des anomalies qui ne pourront plus subsister en présence des nécessités résultant de la construction des chemins de fer.

Situation des travaux.

Après avoir indiqué à grands traits la situation actuelle de nos travaux, nous avons à vous faire connaître, section par section, ce qui a été fait et ce qui reste à faire.

Nos travaux sont actuellement répartis en trois divisions :

La première s'étend de Madrid à Mingoria, à quelques kilomètres au delà d'Avila, sur 134 kilomètres.

La seconde comprend toutes les sections en exploitation sur le plateau de la Castille, plus quelques kilomètres à achever de San Chidrian à Mingoria en revenant vers Avila. — Son étendue, de Mingoria à Alar del Rey et à Quintanapalla, est de 343 kilomètres.

La troisième, celle où il reste encore la plus grande somme de travaux à exécuter, s'étend aujourd'hui de Quintanapalla à la Bidassoa; dans quelques jours, par la jonction qui va être faite à la direction de l'exploitation des parties ouvertes au service, sa longueur sera réduite à 241 kilomètres à 194 kilomètres, d'Olazagoitia à Irun.

1re division. — *Madrid à Mingoria.*

La section de Madrid à l'Escorial, de 50 kilomètres, a été livrée à l'exploitation à la date qui avait été fixée au moment de votre dernière réunion, le 24 juin 1861. La voie pouvait donner passage aux convois réguliers, mais restait à élargir les tranchées, et, sur plusieurs points, à abaisser le sol au niveau définitif. Ces travaux de parachèvement seront terminés vers la fin de juillet prochain. Il y avait un grand intérêt, vis-à-vis du gouvernement et des populations, à mettre la capitale en possession de cette première section le plus promptement possible, et nous ne pensons pas qu'il y ait à regretter les efforts nécessités par cette ouverture anticipée.

La distance de 70 kilomètres, de l'Escorial à Avila, par la traversée du Guadarrama. Nous avions indiqué, à votre dernière réunion, un délai de deux années pour l'achèvement de cette section; nous espérons que nos prévisions ne seront pas dépassées, et que, le 1er juin de l'année prochaine, l'exploitation sera régulièrement établie sur toute cette lacune.

Le tableau du nombre des ouvriers employés chaque mois vous donnera une idée de l'énergique activité avec laquelle ces travaux sont poussés.

Il a été employé, dans la traversée du Guadarrama :

En Juillet	1861,	4,480 ouvriers.
Août	—	4,790 —
Septembre	—	5,430 —
Octobre	—	5,060 —
Novembre	—	5,700 —
Décembre	—	6,590 —
Janvier	1862,	7,630 —
Février	—	8,430 —
Mars	—	10,477 —
Avril	—	13,750 —

Les plans de la station d'Avila sont à l'approbation du gouvernement, et, avant la fin de l'année, les rails seront posés sans discontinuité de ce point jusqu'à San Chidrian, sur une longueur de 31 kilomètres, et une communication non interrompue se trouvera établie avec les lignes déjà exploitées.

2e division. *Mingoria à Alar del Rey et Quintanapalla.*

En dehors des travaux de construction qui s'achèvent sur le tronçon de Mingoria à San Chidrian, il n'y a plus, dans la 2e division, que des travaux de parachèvement. Les principaux sont la reconstruction métallique du pont du Duero, quelques bâtiments définitifs de station, et l'achèvement du ballastage sur les points où le défaut de moyens de transport n'avait pas permis de le compléter.

La consolidation des remblais et des ouvrages d'art sur les points où les inondations avaient occasionné des dégradations est achevée, et nous sommes sûrs que le corps du chemin est désormais à l'abri de toute atteinte.

Nos ateliers de Valladolid se complètent et s'organisent; leur position centrale nous dispensera d'établir d'autres ateliers de quelque importance sur les diverses parties de notre réseau.

Sur presque toute l'étendue des 326 kilomètres exploités sur le plateau de la Castille, la voie est arrivée à son état d'entretien normal et est excellente; l'achèvement des travaux complémentaires de ballastage permettra de séparer complétement désormais le service d'entretien de celui de parachèvement.

3e division. *De Quintanapalla à Irun.*

Les travaux de cette division peuvent se partager en cinq sections : 1° Quintanapalla à Miranda; 2° Miranda à Olazagoitia; 3° Olazagoitia à Beasain ou traversée des Pyrénées; 4° Beasain à Saint-Sébastien; 5° Saint-Sébastien à Irun.

L'état d'avancement de ces diverses sections est différent, suivant les difficultés qu'elles ont présentées.

La seconde section, de Miranda à Olazagoitia, est livrée à l'exploitation depuis le 10 avril dernier, sur sa longueur totale de 75 kilomètres. Le corps du chemin et la voie sont complétement achevés; les bâtiments des stations sont nécessairement encore pour la plupart à l'état provisoire; les constructions qu'il a fallu élever au terminus d'Olazagoitia ne pouvaient être en effet exécutées différemment, puisque, dans trois années au plus tard, cette station ne servira plus qu'aux besoins d'une localité secondaire, ou au raccordement du chemin de Saragosse à Pampelune, lequel doit venir se souder en ce point à notre réseau. A Miranda, nous nous occupons de régler les conditions de raccordement avec la ligne de Bilbao qui s'achève.

La première section, de Quintanapalla à Miranda, 72 kilomètres, a présenté des difficultés d'exécution plus considérables que celles dont nous venons de parler; néanmoins la vive impulsion donnée aux travaux aura laissé peu d'intervalle entre les deux ouvertures. Cette section est achevée, sauf une faible lacune, retardée par la pose du tablier métallique du viaduc des Trois-Moulins, près du Pancorbo; cet ouvrage devant être terminé dans quelques jours, rien ne fera plus obstacle à ce que l'autorisation d'exploiter nous soit promptement accordée.

Un tronçon intermédiaire entre Monasterio et Pancorbo était achevé depuis plusieurs mois sur 38 kilomètres de longueur, mais nous n'avons pas pensé qu'il y eût lieu de l'exploiter, afin de ne pas multiplier les transbordements, et de ne pas être obligés de créer au cœur de l'hiver pour un espace de temps très-court, une organisation spéciale.

La troisième section, d'une longueur de 46 kilomètres, forme la traversée des Pyrénées. L'ouvrage principal, le tunnel d'Oazursa, qui est d'une longueur de 2,900 mètres, n'a rien d'exceptionnel, mais le relief du sol a empêché d'établir un aussi grand nombre de puits qu'on aurait pu le désirer, et il reste, vers le milieu, un intervalle de 700 mètres qui est attaqué par les extrémités, les deux puits centraux étant terminés complétement.

Sur les autres parties, les travaux n'ont eu jusqu'ici qu'une activité assez limitée en raison des travaux de consolidation et des études de modification de tracé, sur lesquels nous reviendrons tout à l'heure. La solution favorable de ces études et l'achèvement de la section de Quintanapalla à Miranda, qui laissera disponible un personnel expérimenté, vont nous permettre, dès le milieu de cette campagne, de donner sur ce point un très-grand développement au travail.

Sur la quatrième section, de Beasain à Saint-Sébastien, tous les travaux sont entrepris, quelques-uns même achevés; nous comptons que les 41 kilomètres de cette section seront terminés et prêts à recevoir les rails dans le premier semestre de 1863. Le matériel nécessaire à l'exploitation est commandé.

L'exécution de la cinquième section, de Saint-Sébastien à Irun, n'avait rien d'urgent tant que les travaux de la lacune de Bayonne à Irun, sur le territoire français, ne seraient pas entrepris. Le complément des travaux à exécuter est adjugé, et un traité est intervenu entre notre Compagnie et celle du Midi pour la construction à frais communs du pont de la Bidassoa. Les ingénieurs des deux Compagnies garantissent l'achèvement simultané des sections espagnole et française pour la fin de l'année 1863, époque à laquelle il n'y aurait plus jusqu'à Madrid que la lacune de Beasain à Olazagoitia.

En résumant les indications que nous avons successivement présentées, relativement à l'achèvement des diverses sections, nous constatons la situation suivante :

Désignation des sections.	Longueurs.	Mise en exploitation.
Madrid à l'Escorial,	50 kil.	exploitée.
L'Escorial à Avila,	70	juin 1863.
Avila à San Chidrian,	31	fin 1862.
San Chidrian à Alar del Roy et à Quintanapalla,	326	exploitée.
Quintanapalla à Miranda,	72	juin 1862.
Miranda à Olazagoitia,	75	exploitée.
Traversée des Pyrénées,	45	fin 1863.
Beasain à Saint-Sébastien,	41	juillet 1863.
Saint-Sébastien à Irun,	19	fin 1863.
Total,	729 kil.	

Si nous calculons le nombre des kilomètres qui seront en exploitation aux différentes époques, nous trouvons :

Au 1er juillet 1862,	526 kilomètres.
Au 1er janvier 1863,	555 —
Au 1er juin 1863,	666 —
Au 1er janvier 1864,	683 —
Fin de 1864,	729 —

Au moment où nous donnions à nos travaux un redoublement d'activité, nous avons désiré qu'ils fussent examinés par l'un des ingénieurs ayant le plus activement contribué à l'établissement du réseau français, et auquel l'expérience acquise a donné la plus haute autorité en matière de travaux publics.

M. l'inspecteur général des ponts et chaussées Jullien a bien voulu consacrer plusieurs semaines à parcourir nos lignes, à examiner les travaux achevés et les projets en cours d'exécution.

M. Jullien a constaté que les tracés avaient été bien choisis dans leur ensemble, que les travaux avaient été exécutés avec solidité et avec goût, quoique sans luxe inutile.

M. Jullien a surtout porté son attention sur la traversée des Pyrénées; tout en approuvant le tracé dans son ensemble, il aurait désiré que nos ingénieurs eussent pu trouver une solution plus économique pour descendre de Zumarraga dans la vallée adjacente de l'Oria; dans son opinion il y avait lieu de rechercher si la différence de niveau considérable qui existe entre la vallée de l'Urola, au fond de laquelle Zumarraga est assise, et celle de l'Oria, où se trouve Beasain, ne pouvait pas être rachetée, sur un faible parcours, au moyen d'une pente exceptionnelle de 25 à 30 millimètres par mètre.

Le tracé dont l'exécution est entamée descend, au contraire, de Zumarraga à Beasain, sur 13 kilomètres de longueur, avec la pente normale de 15 millimètres par mètre, fixée par le cahier des charges.

En outre, les premiers travaux exécutés pouvaient faire craindre des difficultés exceptionnelles.

Dans un esprit de prudence auquel nous nous sommes empressés de déférer, M. Jullien a conseillé de nouvelles études pour reconnaître s'il n'y aurait pas lieu de déplacer le tracé actuel, dans le cas où des assainissements ne réussiraient pas à rendre possible le maintien de ce tracé.

Nos ingénieurs ont réalisés les assainissements indiqués sur place par M. Jullien, en même temps qu'ils se mettaient à l'œuvre pour étudier la modification éventuelle recommandée par lui. Ces études sont achevées, et nous avons la satisfaction de vous annoncer que les travaux exécutés avant l'hiver ayant donné des résultats complétement satisfaisants, toute modification du tracé actuel devient inutile.

Ces études et ces travaux auront eu pour résultat de faire vider une question qui avait jeté de l'hésitation dans notre marché sur ce point. — La haute expérience de M. Jullien nous aura rendu à cet égard un service signalé.

Autant que le permettait un voyage rapide, M. Jullien a en outre revu les estimations de dépenses faites par nos ingénieurs. Il a constaté ainsi que nous l'avions reconnu nous-mêmes depuis que les travaux ont reçu une grande activité, que les estimations primitives seraient dépassées, par suite de l'enchérissement du prix de la main-d'œuvre, des difficultés de transport, et de celles non moins grandes de la réunion de nombreux ouvriers et d'entrepreneurs capables, dans un pays où jusque-là les travaux publics avaient été nuls ou peu développés, par suite, enfin, des pertes d'intérêt résultant du retard

apporté à la marche de l'entreprise par ces difficultés mêmes.

Mais en même temps que L. Juillen constatait la nécessité de compter sur des excédants de dépense, nous sommes heureux de dire qu'il a exprimé une opinion très-favorable sur l'avenir de notre entreprise, opinion que la connaissance qu'il avait antérieurement acquise des ressources de l'Espagne lui a permis de donner avec l'autorité qui s'attache à son jugement.

Nos ressources se sont accrues par la faculté que nous accorde la législation actuelle de réaliser par obligations une somme égale au montant de notre capital social augmenté des subventions de l'Etat qui, comme vous le savez, s'élèveront à la somme de 56 millions de francs.

Nos actes de concessions nous ont attribué la faculté de construire à Madrid un chemin de fer de ceinture, reliant notre gare à celle d'Atocha, où viennent se réunir les chemins de fer aboutissant de Madrid à Saragosse, à Alicante, à Valence, à Carthagè, à Malaga, à Séville et à la frontière du Portugal par Badajoz.

Cette voie, destinée à relier toutes les parties de l'Espagne entre elles, n'a que 7 kilomètres de l'ongueur et ne coûtera que 2,500,000 francs à construire; l'exemple du chemin de fer de ceinture de Paris permet de juger des services qu'elle est appelée à rendre. Bien que le trafic dût en être largement rémunérateur, nous avons pensé qu'à l'exemple de ce qui se passe à Paris, il y avait convenance et intérêt à la construire et à l'exploiter en commun avec la Compagnie des chemins de fer de Madrid à Sarragosse et à Alicante, qui doit concourir avec nous à lui fournir les éléments de sa circulation. Des négociations sont pendantes à ce sujet entre les deux Compagnies; nous vous demanderons l'autorisation d'y donner suite au mieux des intérêts communs. — Le chemin de ceinture nous permettra d'aboutir à l'usine à gaz de Madrid et d'y amener, sans camionnage, les charbons des mines de Castille, et, en outre, par l'établissement d'une succursale dans des terrains acquis à cet effet, de débarrasser notre gare principale des entrepôts de charbons, de pierres et de matériaux divers, dont nos lignes sont appelées à faire le transport sur une grande échelle,

Sur divers points nous avons, avec l'autorisation du gouvernement, commencé l'établissement de petits embranchements particuliers, qui mettront en relation directe des usines importantes avec nos voies; le transport des matières premières consommées par ces usines et leurs produits trouveront des facilités dont nous recueilleront le bénéfice. Les dépenses se partagent entre la Compagnie et les propriétaires des usines.

Nous ne négligerons rien de ce qui peut hâter le développement de notre trafic. Entre autres mesures importantes, nous avons offert notre concours à la province de Valadolip pour exécuter ou pour améliorer les routes de terre qui aboutissent à nos stations. Nous sommes disposés à prêter le même concours aux autres provinces, qui, comme celles de Valladolid, ne manqueront pas de reconnaître l'heureuse influence que devront exercer sur leurs propriétés la création du chemin de fer et l'amélioration immédiate de leurs voies de communication.

Il nous reste maintenant à vous rendre compte, Messieurs, des résultats de notre exploitation pendant le cours de l'exercice 1861.

La section de Madrid à l'Escorial a été ouverte le 9 août 1861, mais le trafic a toujours été limité par les exigences du parachèvement, qui n'a permis de développer jusqu'ici ni le transport des matériaux, ni le mouvement des voyageurs; la recette kilométrique est restée, en moyenne, au chiffre de 18,334 francs pendant les premiers mois de l'exploitation; ce premier résultat ne peut donner aucune idée de ce que sera le mouvement sur cette section, comme chemin de banlieue isolé, et comme tête de ligne du chemin de fer du Nord.

Depuis quelque temps, d'ailleurs, le mouvement sur cette section commence à se développer, et la recette kilométrique annuelle atteint déjà le chiffre de 24,000 francs.

Le transport des matériaux de construction, de la pierre de taille, du pavé et du macadam pourrait à lui seul alimenter abondamment cette portion du chemin. Une grande partie des déblais des tranchées peut être vendue à Madrid; un marché a été récemment conclu pour la livraison à la gare de Madrid, en deux années, de 100,000 tonnes de ces matériaux. — Nos travaux ont mis à découvert, tant en deçà qu'au delà de l'Escorial, des masses granitiques de belle qualité, qui permettront aux exploitations particulières de s'établir au contact même de nos rails.

Le Guadarrama fournit aussi des bois de construction et de chauffage et du charbon de bois, qui commencent à donner lieu à des expéditions assez importantes.

Les frais de cette première exploitation ont dû être élevés sur cette section par suite même ces sujétions du parachèvement et à cause du prix exceptionnel du combustible et du manque d'installation pour l'entretien dut matériel.

Les lignes exploitées sur le plateau de la Castille étaient livrées, pour la presque totalité, à l'exploitation avant l'ouverture de l'exercice, soit sur 300 kilomètres, qui ont donné un produit kilométrique annuel de 19,329 francs.

La difficulté extrême de toutes les opérations relatives aux transports de terre a été une des principales causes de réductions du trafic des lignes exploitées; les combinaisons les plus élémentaires viennent se heurter contre l'insuffisance des charrois et contre leurs prix excessifs. Nous vous en donnerons une idée, en vous disant qu'entre Villalba et San Chidrian, sur une distance de 66 kilomètres, le prix qu'on a dû allouer aux entrepreneurs est de 130 réaux vellon par tonne, soit 0 fr. 53 c. 1/2 par tonne et par kilomètre.

Entre Olazagoitia et Iron, sur une distance de 91 kilomètres, les prix de transport alloués sur la route de terre sont de 217 réaux 50, soit 0 fr. 63 c. par tonne et par kilomètre.

Les tarifs du chemin de fer présenteront une réduction de 3/4 environ sur ces prix. On comprend facilement les résultats considérables que devra produire une pareille amélioration dans l'état des choses actuel.

Au nombre des causes qui ont limité notre trafic, il faut mettre en première ligne le mauvais rendement de la récolte dans la Vieille-Castille.

Les exportations ont été presque nulles.

La récolte présente pour cette année des apparences favorables.

Enfin, le service des diligences entre Madrid et la frontière de France n'avait pu encore emprunter que partiellement notre ligne. L'ouverture de la section de Miranda à Olazagoitia nous a permis d'établir un service qui s'effectue en 35 heures; celle de la section de Quincanapella à Miranda, qui va avoir lieu dans quelques jours, nous permettra, en supprimant deux transbordements et en substituant 72 kilomètres de voie ferrée à une longueur à peu près égale de route de terre, de réduire le temps du parcours à moins de 30 heures.

Au milieu de l'année prochaine nous arriverons sans interruption d'Olazagoitia à Madrid; le chemin de fer de Miranda à Bilbao, achevé avant cette époque, nous mettra en communication avec la mer; à la fin de la même année nous n'aurons plus entre Madrid et Bayonne d'autre lacune que celle très-courte de la traversée des Pyrénées. — Enfin, les travaux de la lacune du chemin de fer d'Isabelle II, entre Reinosa et Barcena vont être entrepris, et, nous l'espérons, poursuivis avec activité. Nous insistons sur ces renseignements, parce que c'est en réalité le degré d'avancement de ces divers travaux qui caractérise notre véritable situation; cette situation s'améliore rapidement, et chaque jour nous rapproche du terme de nos efforts et du moment où nous pourrons recueillir les fruits de notre persévérance,

L'état actuel des choses est encore trop provisoire, trop anormal, pour que nous jugions utile de vous donner les renseignements statistiques d'usage sur la répartition des voyageurs entre les diverses classes, les parcours de machines et de trains, etc. — Nous nous bornerons à vous fournir quelques détails sommaires sur le service du matériel et de la traction.

Ainsi que nous l'avons mentionné dans le cours de ce rapport, nos ateliers s'achèvent et s'organisent; ils sont pourvu d'un outillage perfectionné fourni par les meilleurs constructeurs français. — Toute notre application est d'y former un personnel d'ouvriers espagnols; nous avons la certitude d'arriver bientôt à entretenir notre matériel à des conditions aussi favorables que partout ailleurs.

Les machines locomotives, construites ed France, dans les ateliers du Creusot, d'Onllins et de Graffenstad, continuent à nous donner une entière satisfaction.

Les voitures à voyageurs et les wagons, construits d'après les meilleurs modèles français, s'achèvent dans les ateliers des constructeurs, à Paris et à Bruxelles. L'expédition peut s'en faire aujourd'hui exclusivement par terre; nous y trouvons une grande économies, et les véhicules montés entièrement dans les ateliers du constructeur, arrivent en parfait état sur nos rails.

Les combustibles nécessaires à notre service nous sont fournis par les mines de Castilles, qui ne sont distantes que de 35 kilomètres de notre station d'Alar del Rey. La nécessité d'un parcours par terre, sur 16 kilomètres, pour atteindre le chemin de fer d'Isabelle II, parcours qui coûte plus d'un franc par tonne et par kilomètre, grève encore ces combustibles d'un surcroît de prix considérable; après de longues péripéties, la question du chemin de fer qui doit aboutir à ces mines va enfin se résoudre, et, dans quelques mois, nos wagons pourront aller prendre leur chargement à l'orifice même des galeries d'extraction. La solution de cette question intéresse encore plus notre exploitation que notre service de traction, car ces mines approvisionneront de combustible tout le rayon desservi par notre réseau, y compris Madrid, où nous commençons déjà à faire des expéditions, malgré les frais considérables occasionnés par les charrois sur terre.

Ce combustible est de bonne qualité; il nous est livré à l'état de tout-venant pour la forge, les machines fixes et le chauffage, à l'état de coke et d'agglomérés pour les machines locomotives. Les prix, qui ne sont réglés que provisoirement, deviendront très-modérés lorsque les moyens de transport seront définitivement organisés.

Avant d'aborder l'examen de notre situation financière il nous reste à vous donner quelques détails sur l'état des entreprises de chemins de fer qui se rattachent à la nôtre, et notamment sur le chemin de fer d'Isabelle II qui doit nous relier au port de Santander.

Nous vous avions fait connaître dans votre dernière réunion le résultat de nos négociations avec la Compagnie de ce chemin de fer; l'arrangement intervenu avait surtout, pour nous, l'avantage d'assurer à bref délai l'achèvement de la lacune de Reinosa à Barcena, qui constitue un des principaux obstacles au développement de notre trafic.

Une question de forme a fait avorter la convention intervenue.

Chacune des parties ayant recouvré sa liberté, nous avons voulu attendre une plus ample expérience avant de reprendre de nouvelles négociations, et les relations qui ont eu lieu depuis ce moment entre les deux Compagnies n'attestent que des bonnes dispositions qui les animent réciproquement, en attendant qu'on ait pu examiner à nouveau de quelle manière pourront se lier définitivement leurs intérêts.

Il paraît toutefois que, avec le concours des Sociétés financières provinciales, la Compagnie de Santander va être en mesure d'achever ses travaux, ce qui nous intéresse autant qu'elle-même.

Le chemin de fer de Bilbao à Miranda et à Tudela, concédé à une Compagnie organisée par la ville et par le commerce de Bilbao, est en pleine construction entre la mer et son point de raccordement avec notre ligne, à Miranda. Au delà, les travaux sont moins avancés, mais ils s'exécutent à travers la riche province de la Rioja, qui se trouvera en communication avec notre réseau.

Nous vous avons annoncé l'année dernière que deux des embranchements de notre ligne avaient été concédés par voie d'adjudication, l'un de Medina del Campo à Zamora, l'autre de Palencia à Léon et à Ponferrada, formant la première section d'une grande ligne qui doit aboutir à Vigo et à la Corogne. Les travaux sont en cours d'exécution sur ces deux lignes.

Le chemin de fer de Saragosse à Pampelune est en exploitation jusqu'à cette dernière ville; mais il reste encore 49 kilomètres à construire pour le mettre en communication avec notre ligne, à Olazagoitia (Alsasua).

Situation financière.

Il nous reste à vous présenter notre situation financière au 31 décembre dernier. Elle s'établissait comme suit :

Capital de 200,000 actions,	100,000,000
Obligations,	51,160,951
Subventions reçues,	16,935,906
Cautionnement des fournisseurs et entrepreneurs,	265,547
Créanciers divers,	2,392,551
Intérêts à payer sur actions et obligations,	4,761,943
Bénéfice de l'exploitation,	2,370,838
Total,	177,894,791

Il avait été dépensé à la fin du dernier exercice :

Pour frais de construction, matériel, administration et intérêts sur actions et obligations,	138,168,687
Il reste un solde actif de	10,726,103

Représenté comme suit :	
Débiteurs divers,	12,004,557
Solde chez les divers banquiers de la Compagnie en Espagne,	5.525,701
Société générale du Crédit mobilier français et autres banquiers hors d'Espagne.	1,908,268
Caisse,	288,31[illegible]
Total,	19,726,103

Les dépenses spécialement afférentes à la construction du chemin et aux acquisitions des terrains qui ont été faites en 1861, en dehors des intérêts de capitaux et frais d'administration, se sont élevés à la somme de 53,487,308 fr.. et, pour vous mettre à même d'apprécier l'activité donnée à nos travaux pendant le dernier exercice, il nous suffira de vous dire que les mêmes dé[illegible]

ses pour l'année 1860 ne s'étaient élevées qu'au chiffre de 29,278,108 francs.

La moyenne des dépenses mensuelles de cette nature, qui n'avait été en 1860 que de 2,448,183 fr., s'est élevée en 1861 à 4,457,275 francs.

Pendant le courant de la présente année, nos dépenses ont pris un développement qui se traduit pour les quatre premiers mois pour une somme mensuelle de 4,736,842 francs.

Ces chiffres justifient éloquemment tout ce que nous avons dit des efforts que nous faisons pour achever dans le plus bref délai possible l'entreprise à laquelle vous vous êtes associés, et des efforts se justifient suffisamment eux-mêmes par la nécessité de réduire nos dépenses d'intérêts.

En résumé, Messieurs, vous voyez que votre Conseil, secondé par des ingénieurs habiles, auxquels nous nous plaisons à donner ici un témoignage public de notre satisfaction, ne recule devant aucune dépense nécessaire, et qu'il serait difficile d'apporter plus d'activité qu'il s'en a été déployé dans l'accomplissement de l'œuvre à laquelle nous nous sommes voués.

Cette année sera encore laborieuse ; ce n'est qu'après que le Guadarrama aura été franchi, lorsque la section de l'Escorial, se trouvant soudée au tronçon supérieur, pourra recevoir les voyageurs et les marchandises du nord du royaume et de l'étranger, que le chiffre de nos recettes indiquera tout l'avenir réservé à notre ligne.

Quant à nous, nous avons la ferme confiance de voir se réaliser pleinement les espérances que nous avions conçues à l'origine de notre affaire, et ces espérances se fondent aujourd'hui sur des résultats acquis. C'est ainsi que la section de Madrid à l'Escorial vous donne déjà, par suite des mesures récemment adoptées, un produit kilométrique de plus de 30,000 francs par an.

La petite section d'Olazagoitia, qui conduit d'un village sans importance à une ville d'à peine 2,000 âmes, et dont l'ouverture date de moins de deux mois, donne de semaine en semaine des augmentations de recette qui dépassent nos prévisions. Tous ceux qui ont étudié le début des chemins de fer savent que les lignes dont les produits sont le plus largement rémunérateurs n'ont pas fait, dans les premières années de leur exploitation, des recettes semblables à celles que nous constatons dans l'état d'inachèvement de notre entreprise (1).

Sur notre section principale, celle qui s'étend de San Cadrian à Burgos, l'affaiblissement momentané des recettes ne tient qu'à la pénurie de la dernière récolte de céréales et à la nullité des exportations, qui constituent l'un des principaux éléments de nos recettes.

La récolte prochaine s'annonce sous les plus heureux auspices, et nous prévoyons, à partir des mois d'août ou de septembre prochains, une forte reprise dans les recettes de cette section avant le moment où la voie ferrée sera sans lacune d'Olazagoitia à Madrid.

Ayons donc confiance, Messieurs, dans l'avenir d'une œuvre qui réalise déjà nos prévisions, et qui ne tardera pas à récompenser la persévérance de nos efforts pour la mener à bonne fin au milieu des crises politiques et financières qui depuis la constitution de notre Société ont signé l'Europe.

Plusieurs vacances s'étant produites dans le Conseil, nous avons appelé à les remplir.

MM. Del Pino,
Mendez Vigo,
J. Navarro,
Sancho, marquis de Torrebianco,
D. Vivo.

(1) LYON-MÉDITERRANÉE.

Avignon à Marseille.

Dates.	Moyenne de kilom. exploités.	Produit moyen par kilomètre.
1848	114	15,738 fr.
1849	119	26,012
1850	120	28,262
1851	120	29,623
Ligne entière.		
1858	1,353	55,252
1859	1,293	63,661
1860	1,411	72,200
1861	1,411	85,000
MIDI.		
1855	174	13,551
1856	324	17,371
1857	508	18,730
1858	782	20,177
1859	793	25,519
1860	793	20,794
1861	798	36,609
1862	798	42,200

Nous avons l'honneur de soumettre ces nominations à votre sanction.

Nous vous prions de vouloir confirmer aussi la nomination de M. Bailleux de Marisy, qui a été appelé dans notre conseil depuis longtemps déjà, et dont la nomination, par suite d'une omission, n'avait pas été soumise au vote de l'Assemblée générale.

Nous avons eu le regret de voir figurer parmi les membres qui ont renoncé à siéger dans notre Conseil, M. de Abaroa, qui avait pris part avec nous à la fondation de notre grande entreprise et qui n'avait cessé depuis, de nous prêter le concours le plus dévoué. Nous sommes persuadés que notre ami et ancien collègue nous continuera son concours affectueux, même en dehors du Conseil.

Vous partagerez les sentiments que nous inspire la retraite de M. de Araboa qui a quitté les Conseils dans lesquels nous aimions tant à le voir à nos côtés, pour se consacrer tout entier à la direction de la maison dont il fut longtemps l'associé et dont il est devenu le chef après la mort de son vénérable oncle, M. de Uribarren.

Vous aurez enfin à vous constituer en assemblée extraordinaire, pour délibérer à nouveau sur les crédits que nous vous avions antérieurement demandés et pour régulariser, en tant que de besoin, le vote des ressources que vous avez déjà mises à notre disposition, tant pour l'achèvement de notre ligne que pour les besoins de toutes autres qui seraient réunies au réseau actuel.

Après la lecture du rapport, l'Assemblée générale statuant à l'unanimité, approuve les comptes de l'exercice 1861, et les autres résolutions mises à l'ordre du jour.

En conséquences sont nommés administrateurs :

MM. Bailleux de Marisy,
Del Pino,
Mendez Vigo,
J. Navarro,
Sancho, marquis de Torrebianca.
D. Vivo.

AVIS.

CHEMIN DE FER DE BESSÈGES A ALAIS.

Les bureaux de l'administration centrale du chemin de fer de Bessèges à Alais, situés actuellement rue Bergère, n° 12, seront transférés rue Basse-du-Rempart, n° 50, à partir du 1er juillet 1862.

Le secrétaire de la Compagnie,
DE COLOMBIER.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

38e *Tirage des obligations foncières* 3 *et* 4 0/0.

Le trente-huitième tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0 aura lieu le 23 juin 1862, à 3 heures.

Ce tirage comprendra trois numéros :

Le premier numéro sortant gagnera un lot de ..... 100,000 fr.
Le deuxième numéro sortant gagnera un lot de..... 50,000
Le troisième numéro sortant gagnera un lot de..... 20,000

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(Établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois.....	3	0/0
Ceux de 6 à 11 mois.....	3 1/2	0/0
Ceux de 12 à 17 mois.....	4	0/0
Ceux de 18 à 23 mois.....	4 1/2	0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus	5	0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la caisse, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,
FERDINAND LE ROY.

La quarantième livraison des *Grandes usines de France*, par M. Turgan, vient de paraître à la librairie Michel Lévy frères. Elle a pour sujet la **Filature de laine** de M. Davin.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de **3 0/0**. La Société se charge **GRATUITEMENT**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur président, Marquis d'AUDIFFRET.

NOUVELLES

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de* 100 *francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.
Au tirage du quatrième trimestre, à **300,000**
A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui la demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 3 francs.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1666 —

14e année — 21me semaine.
Du 21 au 27 mai 1862.

214.690 Voyageurs	450 498 94
Bagages, Marchandises, etc....	863.770 99
Total.......	1.314.269 93
Recettes antérieures.....	24.311.993 69
Total général.....	25.626.263 62
21e semaine de 1862	1.314.269 93
Semaine correspondante de 1861.	1.342.572 11
Différence.....	28.302 18
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	25 626 263 62
— — 1861.	25.960.432 53
Différence.....	334.168 91

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES
divisées par réseau.
Du 1er au 28 février 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 28 févr. 1862	6.924.085 43
Du 1er janvier au 28 févr. 1861	6.840.516 26
Différence en faveur de 1861.	83.569 17

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 28 févr. 1862	2.868.760 85
Du 1er janvier au 28 févr. 1861	3.039.974 87
Différence en faveur de 1861.	171.214 02
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux.....	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1861... 1475 kil. — 1862.. 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Du 21 au 27 mai 1862.

95.505 Voyageurs..........	415,128 64
Bagages, Marchandises, etc....	822.658 33
Total.......	1.237.786 87
Semaine correspondante de 1861.	1.390.848 48
Différence.....	153.061 61
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	25 152.368 19
— — 1861.	27.632.843 54
Différence.....	2.480.475 35

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 462 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 462 kil. — 1862... 692 kil.

31.984 Voyageurs..........	69.770 18
Bagages, Marchandises, etc....	119.722 46
Total.......	189.492 64
Semaine correspondante de 1861	121 691 92
Différence.....	67.800 72
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.618.681 54
— — 1861.	2.188.968 70
Différence.....	1.429.712 84

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 21 au 27 mai 1862.

184.031 Voyageurs..........	711.414 »
Bagages et marchandises......	1.685.424 47
Total.......	2.396.838 47
Semaine correspondante de 1861.	2.171.346 71
Différence.....	225 491 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	48.008 384 14
— — 1861.	44.223.184 50
Différence.....	[illegible] 64

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

20.038 Voyageurs..........	65.172 81
Bagages, Marchandises, etc....	76.201 60
Total.......	141 374 41
Période correspondante de 1861.	147.245 05
Différence.....	5.870 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.472.806 27
— — 1861.	2.507.606 50
Différence.....	34.800 27

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 737 kilomètres.
1861. — 526 —

48.190 Voyageurs..........	124.116 30
Bagages et Marchandises......	417.391 00
Total.......	541 507 96
Semaine correspondante de 1861.	393.773 20
Différence.....	147.734 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	10.760 480 86
— — 1861.	7.443.326 55
Différence.....	3.317.154 31

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 21 au 27 mai 1862.

309.729 Voyageurs..........	492.413 30
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	88.190 95
— — Pet. vitesse	415.879 25
Total.......	996.483 50
Semaine correspondante de 1861.	1.070.387 40
Différence.....	73.903 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	19 164.788 35
— — 1861.	19.580.686 05
Différence.....	415 897 70

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 mars 1862-1861
(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

3 mois 1862, 900 kilomètres...	10.132.592 08
— 1861, 900 — ...	10.357.724 30
Différence.....	225.132 22

RÉSEAU MIXTE.

3 mois 1862, 295 kilomètres...	941.417 16
— 1861, 295 — ...	938.526 29
Différence. » — ...	2.890 87

NOUVEAU RÉSEAU.

3 mois 1862 18 kilomètres...	29.967 04
— 1861 18 — ...	28.342 36
Différence.....	1.624 68
Différence totale : » kilom.	220.576 67

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 21 au 27 mai 1862.

184.443 Voyageurs..........	481.672 58
Bagages, Marchandises, etc....	764.728 56
Total.......	1.246 401 14
Semaine correspondante de 1861.	1.182.129 84
Différence.....	64.271 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	24 365 194 74
— — 1861.	23.686.775 87
Différence.....	678.418 87

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 166 kilomètres

6.530 Voyageurs..........	17.589 50
Bagages, Marchandises, etc....	32.844 45
Total de la semaine...	50.433 95
Semaine correspondante de 1861.	3 749 65
Différence.....	46.684 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	825 795 21
— — 1861.	76.272 79
Différence.....	749 522 42

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 21 au 27 mai 1862.

53.737 Voyageurs..........	164.531 07
Bagages, Marchandises, etc....	441.050 79
Total.......	605.581 86
Canaux..........	35.809 67
Totaux réunis....	641.391 53
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	522.605 45
{ Canaux...	43.322 56
Total.......	565.928 01
Différence.....	75.463 52

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	13.292.186 07
— — 1861.	11.489.128 06
Différence.....	1.803.058 01

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 164 kilomètres
Avril 1862.

28.563 Voyageurs..........	50.077 33
Bagages, Marchandises, etc....	49.291 52
Total.......	99.368 85
Mois correspondant de 1861....	53.907 83
Différence.....	45.461 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	357 112 01
— — 1861.	188.886 50
Différence.....	168.225 51

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 324 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 21 au 27 mai 1862.

19.172 Voyageurs..........	30.878 71
Bagages, Marchandises, etc....	72.789 10
Total.......	103 666 81
Semaine correspondante de 1861.	72.088 76
Différence.....	31.578 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.806 654 96
— — 1861.	1.458.915 34
Différence.....	347.739 62

BESSÈGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.
Du 21 au 27 mai 1862.

Voyageurs..........	2.087 95
Bagages, Marchandises, etc....	30.993 75
Total.......	33 081 70
Semaine correspondante de 1861.	28.504 90
Différence.....	4 576 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	636 142 25
— — 1861.	599.724 05
Différence.....	36.418 20

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 21 au 27 mai 1862.

13.711 Voyageurs..........	23.549 04
Bagages, Marchandises, etc....	30.056 01
Total.......	53.605 05
Semaine correspondante de 1861.	57.670 76
Différence.....	4.065 71
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.162.363 95
— — 1861.	1.159.357 70
Différence.....	3.006 25

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 33 kilomètres.

n° mm Voyageurs..........	2.158 »
Bagages, Marchandises, etc....	2.069 »
Total.......	4.227 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	74.460 »

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée ; 1646 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 21 au 27 mai 1862.

96.886 Voyageurs..........	303.349 04
Bagages, Marchandises, etc....	766.414 86
Transports militaires..........	120.442 31
Total.......	1.190.206 21
Semaine correspondante de 1861.	1.038.499 29
Différence.....	91.706 92

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 353 kilomètres.
1861. — 251 —

61.319 Voyageurs..........	91.565 34
Bagages, Marchandises, etc....	61.651 02
Transports militaires..........	6.465 53
Total.......	159.691 89
Semaine correspondante de 1861.	111.560 10
Différence.....	48 131 19

RECETTES
des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1969 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862..........	1 349.898 10
En 1861..........	1.210.059 39
Différence.....	139.838 71

RECETTES
des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862..........	25.377 669 32
En 1861..........	21.580.214 30
Différence.....	3.797 455 02

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 160 kilomètres.
1861. — 147 —

19.202 Voyageurs..........	48 122 85
Bagages, Marchandises, etc....	24.458 10
Transports militaires..........	6.572 24
Total.......	79.153 89
Semaine correspondante de 1861.	71.265 04
Différence.....	7 888 85
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.658 012 32
— — 1861.	1 423.472 49
Différence.....	233.139 83

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 21 au 27 mai 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

13.004 Voyageurs..........	92.276 03
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	16 935 01
— (Petite vit.).	218.820 77
Total de la semaine...	328.031 81

Ligne de Saragosse.
SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

9.304 Voyageurs.	22.446 88	38.555 04
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.643 74	
Marchandises. (Petite vitesse) ...	12.462 42	

Ligne de Ciudad-Real.
SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862. Longueur exploitée : 153 kilomètres.

3.398 Voyageurs..	11.344 17	28.044 19
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	871 09	
Marchandises. (Petite vitesse)....	15.828 93	

Total des trois lignes réunies.	392 631 04
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	6.808.143 13
Total général des recet. en 1862.	7.200.774 17
— — 1861.	7.235.721 42
Différence.....	34.947 25

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1334 kilomètres.
1861. — 1334 —

Du 21 au 27 mai 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	300.702 50
[illegible] quintaux Marchandises	604.765 —
Total	905 467 50
Semaine correspondante de 1861.	1.043.033 50
Différence	137.565 —
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	17.295.640 —
— — 1861.	19.360.445 —
Différence	2.064.805 —

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 238 kilomètres.
1861. — 208 —

Du 21 au 27 mai 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	41 934 56
Marchandises	74.750 45
Total	116.685 01
Produit annuel par kilomètre	19 754 —

Ligne de l'Escurial

Voyageurs	14 829 60
Marchandises	10.146 25
Total	24.975 85
Produit annuel par kilomètre	26.016 —
Total de la semaine	141.660 86
Semaine correspondante de 1861	110.370 77
Différence	31.290 09
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.429 900 61
— — 1861.	2.168.506 26
Différence	261.394 35

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 21 au 27 mai 1862.

22.565 Voyageurs	62.350 55
Bagages, marchandises, etc.	40.022 74
Recettes diverses	2.083 24
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis	34.110 42
Total	138.566 95
Semaine correspondante de 1861.	136.593 15
Différence	1.973 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 703 580 47
— — 1861.	2.633.147 78
Différence	70.433 69

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni-Novogorod.

Longueur exploitée totale, 805 kilomètres.

Du 16 au 22 avril 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	163.770 08
Marchandises	103.924 92
Total	267 695 00
Recettes antérieures en 1862	3.872.793 10

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 21 au 27 mai 1862.

13.435 Voyageurs	50 747 66
Marchand., cargaison, équipages	66.133 99
Total	116.881 65
Semaine correspondante de 1861	51.356 95
Différence	65.524 70
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	2.366.933 74

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 25 au 31 mai 1862.

49.210 Voyageurs	47.330 —
Bagages, Marchandises, etc.	34.240 —
Total	81.570 —
Semaine correspondante de 1861.	67.449 —
Différence	14.121 —
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	1.338.450 —
— — 1860.	1.303.613 —
Différence	34.837 —

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 21 au 27 mai 1862.

Voyageurs	16.015 60
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.883 15
— — (pet. vit.)	8.579 65
Total	27.478 40

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 200 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1861).

Voyageurs	26.147 64
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.310 22
— — (pet. vit.)	7.677 30
Total	37.135 16
Total pour les deux sections.	64.613 56

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	417.180 05
Section de Bologne	895.757 90
Total	1.312.937 95

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 21 au 27 mai 1862.

29.870 Voyageurs	71.191 75
Bagages, Marchandises, etc.	64.465 69
Total	135.657 44
Semaine correspondante de 1861.	138.873 09
Différence	3.215 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.331 161 44
— — 1861.	2.245.444 68
Différence	85.716 76

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 7 au 13 mai 1862.

19e semaine	49.455 45
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.915 80
Total	61.371 25
Semaine correspondante de 1861.	47.967 45
Différence	13.303 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	900 928 00
— — 1861.	729.069 45
Différence	171.859 15

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 130.

Du 21 au 27 mai 1862.

29.285 Voyageurs	38.169 9
3.721 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	25.081 42
Total	63 251 32
Semaine correspondante de 1861.	60.449 96
Différence	2.801 36
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.084.952 21
— — 1861.	871.286 54
Différence	213.665 67

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 21 au 27 mai 1862.

Voyageurs	18.374 11
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	6 271 40
Marchandises (petite vitesse)	22.739 34
Total	47.384 85

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 14 au 20 mai 1862.

Voyageurs	8.205 55
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	580 17
— (Petite vit.)	2.503 37
Total	11.287 09

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 190 kilomètres.

Du 7 au 13 mai 1862.

28.550 Voyag., Bagag. et March.	86.095 98
Semaine correspondante de 1861.	71.473 69
Différence	14.622 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.413 430 42
— — 1861.	1.245.433 09
Différence	167.997 33
Différence kilométrique	20.62 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 60 kilomètres.
1861. — 52 —

Du 14 au 20 mai 1862.

4.242 Voyageurs	6.273 60
Bagages, articles de messagerie.	501 49
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	24 883 22
Total de la semaine	31.658 31
Recettes antérieures	517.341 81
Total	553 000 12
Recettes de la semaine en 1862.	34 658 31
Période correspondante de 1861.	11.997 20
Différence	22 661 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	552.000 12
— — 1861.	209.579 98
Différence	342.420 14

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES)

Recettes d'avril 1862	39.589 32
— — 1861	35.547 94
En plus en 1862	4.041 38

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'avril 1861	1.400.209 67
Id. id. 1862	1.513.837 01
Différence, 8.11 0/0, soit	113.627 34
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861	7.115 115 [illegible]
— — 1862.	8.037.713 90
Différence, 12.97 0/0, soit	922.598 31

OMNIBUS DE PARIS

Du 26 mai au 1 juin 1862.

		Par journée d'omnibus de Paris.	Banlieue.
Recettes	342.602 65	67 42	32 45
Semaine correspondante de 1861	310.903 00	64 85	48 96
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	6.740.418 90	80 56	12 98
Période correspondante de 1861	6.161.711 80	78 19	15 13
Différence	578.707 10	2 37	1 15

CHEMIN DE FER

DU NORD

Escompte des coupons à échoir le 1er juillet 1862.

Le conseil d'administration prévient MM. les actionnaires et porteurs d'obligations qu'ils peuvent toucher, moyennant escompte à 3 1/2 0/0, le montant des coupons à échoir le 1er juillet 1862.

MM. les actionnaires et porteurs d'obligations qui ne veulent pas faire escompter leurs coupons sont néanmoins admis, dès aujourd'hui, à les déposer et à présenter leurs titres nominatifs pour être payés à partir du 1 juillet 1862.

Le paiement sera effectué au siége social de la Compagnie, dans les nouveaux bureaux d'administration, place Roubaix, à Paris.

Le bureau des titres est ouvert tous les jours non fériés :

Pour la délivrance des mandats, de 10 heures à 1 heure ;

Pour le paiement des mandats, de 1 heures à 3 heures.

Le montant des coupons est de :

Pour les actions anciennes, 41 fr.

Pour les actions nouvelles sorties au deuxième tirage, 24 fr. 50.

Pour les actions nouvelles non sorties, 9 fr. 40.

Pour les obligations, 7 fr. 50.

Les titres au porteur ont à supporter la retenue de l'impôt au profit du Trésor, savoir :

Sur les actions anciennes	0 fr. 60 c.
Sur les actions nouvelles sorties au 2e tirage	0 fr. 55 c.
Sur les actions nouvelles non sorties	0 fr. 55 c.
Sur les obligations	0 fr. 20 c.

Les titres nominatifs sont exempts de l'impôt.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

rue Laffitte, 17.

Emprunts 3 0/0 *dits de* la fusion.

Le semestre d'intérêts des obligations 3 0/0, échéant le 1er juillet 1862, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille, à raison de :

7 fr. 50 par obligation nominative;

7 fr. 30 par coupon d'obligation au porteur, *déduction faite de l'impôt.*

ANCIENNE COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Emprunts 3 0/0.

Emissions de 1852 *et de* 1855.

Le semestre d'intérêts des obligations 3 0/0 échéant le 1er juillet 1862, sera payé, à partir de cette époque, à raison de :

7 fr. 50 par obligation nominative;

7 fr. 30 par coupon d'obligation au porteur, *déduction faite de l'impôt.*

ANCIENNE COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MARSEILLE A AVIGNON.

Emprunt 5 0/0.

Le semestre d'intérêts des *obligations* 5 0/0 *de l'emprunt de trente millions*, échéant le 1er juillet 1862, sera payé, à partir de cette époque, à raison de :

25 fr. par obligation nominative;

24 fr. 33 par coupon d'obligation au porteur, *déduction faite de l'impôt.*

N. B. — MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 16 juin courant, de dix heures à deux heures, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 17.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er juillet 1862, soit 7 fr. 50 c. par obligation, seront payés, à partir du 1er juillet 1862, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement aura lieu, pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 j...

1857, soit 0 fr. 20 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Les porteurs de titres peuvent déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons à l'appui, à partir du 20 juin 1862.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Tirage d'obligations.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie qu'il sera procédé, en séance publique, le jeudi 19 juin 1862, à 4 heure et demie de l'après-midi, dans une des salles de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124, au tirage au sort : 1° des obligations 3 0/0 de la Compagnie ; 2° des obligations 4 0/0, délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Dieppe ; 3° des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de l'Ouest (emprunts 1852, 1853 et 1854) ; lesdites obligations remboursables le 1er juillet 1862 ; 4° des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen (emprunt 1845).

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Service des emprunts.

Echeance du 1er juillet 1862.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer les porteurs des obligations d'Orléans, des obligations de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central, et des obligations de la deuxième série de l'ancienne Compagnie d'Orsay, que l'intérêt semestriel échéant, pour chacun de ces titres, le 1er juillet 1862, sera payé, à partir de cette date, à la caisse centrale de la Compagnie d'Orléans, rue de Clichy, 19, savoir :

1° A raison de 25 fr. par obligation 4 0/0 des deux premiers emprunts d'Orléans et de la deuxième série d'Orsay ;

2° Et à raison de 7 fr. 50 c. par obligation 3 0/0 d'Orléans et du Grand-Central.

Les paiements, en ce qui concerne ces *titres au porteur*, seront *réduits*, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

1° A 24 fr. 31 c. pour les obligations 4 0/0 du premier emprunt d'Orléans (40e coupon), et pour les obligations 4 0/0 d'Orsay, de la deuxième série (18e coupon) ;

2° A 24 fr. 34 c. pour les obligations 4 0/0 du deuxième emprunt d'Orléans (28e coupon) ;

3° Et à 7 fr. 30 c. pour les obligations 3 0/0 d'Orléans (19e coupon), et pour les obligations 3 0/0 de 1855 du Grand-Central (14e coupon)

Comme d'ordinaire, les coupons de titres au porteur et les certificats d'inscription de titres nominatifs seront reçus dès le 16 juin courant dans les bureaux du service central de la Compagnie, rue de Clichy, 19, où il en sera donné un récépissé indiquant le jour du paiement et, s'il s'agit de titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Paris, le 4 juin 1862.

Le Directeur,
E. SOLACROUP.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPERIALES.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires propriétaires d'actions anciennes que, par délibération de l'assemblée générale du 2 juin courant, le dividende complémentaire afférent à l'exercice 1861 a été fixé à 30 francs par action (coupon n°13).

Le paiement leur en sera effectué, à partir du 3 de ce mois : à Paris, au siége de l'administration, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires ; à Marseille, à la direction de l'exploitation, 2, quai de la Joliette ; à Bordeaux, à l'agence générale, 36, quai de Bacalan ; ou à Lyon, chez MM. P. Galline et C°, banquiers, 43, rue Impériale.

La retenue à opérer sur les actions au porteur est de 45 centimes par coupon.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

CHARBONNAGES DU NORD DE CHARLEROI

Avis aux actionnaires.

Le dividende pour l'exercice 1861, fixé à 25 francs par action, sera payé, à partir du 30 juin 1862, à Bruxelles, à la caisse de la Société générale, ou, à Paris, chez MM. Périer frères, banquiers, rue Royale-Saint-Honoré, 6, contre la remise des coupons n° 8, détachés des actions.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

CHARBONNAGES DU NORD DE CHARLEROI

Avis aux porteurs des obligations.

Les soixante-quatre obligations portant les numéros :

265	969	677
491	244	43
680	333	85
892	721	90
689	190	298
138	161	61
303	1157	898
882	1141	701
1160	415	306
1145	253	214
205	227	1107
63	918	938
635	747	685
720	651	959
1138	1180	297
1087	934	75
228	301	420
681	358	650
311	13	238
241	15	1090
224	348	954
		1175

ont été désignées par le sort à l'assemblée générale ordinaire du 26 mai 1862, pour être remboursées le 31 décembre 1862.

Ce remboursement s'effectuera contre la remise des titres, accompagnés de leurs feuilles de coupons d'intérêts, à Bruxelles, à la caisse de la Société générale, ou, à Paris, chez MM. Périer frères, banquiers, rue Royale-Saint-Honoré, 6

SOCIÉTÉ

DE CRÉDIT COLONIAL

Tirage au sort de 189 obligations à amortir le 1er août 1862.

MM. les porteurs d'obligations de la première émission, n° 1 à 5,987, sont prévenus qu'il sera procédé, le samedi 14 juin 1862, à 2 heures de relevée, en séance publique, au siége de la Société, 14, rue Bergère, au tirage au sort de 189 obligations, à amortir le 1er août suivant.

Les 19 premiers numéros sortis auront droit aux lots suivants :

Le 1er,	gagnera	un lot de	10,000 fr.
Le 2e,	—	—	2,000
Le 3e,	—	—	500
Le 4e,	—	—	500
Et les 15 autres, chacun un lot de.....			250

Les cinquièmes d'obligations dont les numéros sont sortis avec prime, n'auront droit qu'au cinquième du lot.

Le paiement des lots et le remboursement des obligations auront lieu, à partir du 1er août 1862, au siége du Comptoir d'escompte de Paris, rue Bergère, 14.

COMPAGNIE HOUILLÈRE

DU NORD.

Exploitation spéciale dans le bassin de Brassac.

Emission de 2,000 actions de 400 francs.

On souscrit à Paris, chez MM. LANGE et C°, banquiers, 4, rue Cherubini.

Versements :

400 fr. en souscrivant ;
400 fr. le 31 juillet ;
400 fr. le 30 septembre ;
400 fr. le 31 décembre 1862.

L'anticipation des versements donne droit à un escompte d'intérêt à 5 0/0.

Toute demande d'actions à Paris doit être adressée à MM. LANGE et C°, et accompagnée du montant du premier versement en espèces, ou en un mandat à vue sur Paris. (Envoi par lettres chargées.)

Pour les détails et l'indication des villes où la souscription est ouverte en France, voir nos numéros des 24 et 31 mai.

MM. les Actionnaires de la maison de banque Archainbault, Chantrot et C° sont prévenus qu'à dater du 1er juin courant, ils peuvent toucher à la caisse de la société, rue de la Vrillière, n° 4, sur la présentation de leurs coupons, un dividende de 40 francs par action, soit 8 0/0 pour l'année échue le 31 mars dernier.

La Société, pour compléter l'émission de sa seconde série de 2,000 actions de 500 francs chacune, recevra des souscriptions nouvelles payables : un quart en souscrivant et les trois autres quarts de trois mois en trois mois, avec jouissance du 1er avril 1862.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 60

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.
Paris.
Trois mois..... 13 f
Six mois..... 26
Un an..... 48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauchet, Paul Féval, Vte Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 exemplaires. — Elle offre en prime à ses abonnés les CLASSIQUES FRANÇAIS *et les* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume c'est-à-dire avec un rabais de 30 0/0.*

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus [illegible] consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre de titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 31 Comptant	Samedi 31 Terme	Lundi 2 Comptant	Lundi 2 Terme	Mardi 3 Comptant	Mardi 3 Terme	Mercredi 4 Comptant	Mercredi 4 Terme	Jeudi 5 Comptant	Jeudi 5 Terme	Vendredi 6 Comptant	Vendredi 6 Terme
[illegible]	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3135 —	—	3135 —	—	3135 —	—	3125 —	—	3135 —	—	3140 —	—
[illegible]	500	id.	44 »	id.	Comptoir national d'escompte	650 —	—	650 —	—	650 —	—	650 —	—	650 —	—	651 50	—
[illegible]	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1575 —	—	1577 50	1572 50	1580 —	1580 —	1585 —	1600 —	1600 —	1620 —	1605 —	1675 —
					id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	500	libérés	20 »	id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	485 —	—	485 —	—	485 —	—	485 —	—	485 —	—	485 —	—
	500	id.	15 »	id.	— id. id. 3 0/0	452 50	—	455 —	—	455 —	—	455 —	—	453 75	—	455 —	—
[illegible]	100	id.	4 »	id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	97 50	—	91 50	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—
	100	id.	3 »	id.	— id., 3 0/0	91 25	—	92 50	—	91 50	—	92 50	—	92 50	—	92 50	—
[illegible]	»	»	» »	id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	—	—	1020 —	—	1020 —	—	1030 —	—	—	—	—	—
[illegible]	500	330	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	libérés	15 »	id.	— Oblig. communales 130 fr. payés	420 —	—	490 —	—	420 —	—	425 —	—	425 —	—	425 —	—
[illegible]	100	id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	96 25	—	—	—	96 25	—	96 25	—	—	—	96 25	—
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	625 —	—	630 —	630 —	645 —	—	—	—	625 —	625 —	627 50	—
[illegible]	500	libérés	50 »	id.	Société gén. de Crédit mobilier	827 50	828 25	822 50	827 50	827 50	831 25	827 50	830 —	825 »	832 50	830 —	831 50
[illegible]	»	»	»	»	Crédit agricole	600 —	—	600 —	—	—	—	640 —	—	600 —	—	602 50	—
					id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	150	20 »	id.	Crédit mobilier espagnol	517 50	540 —	516 25	515 —	545 —	520 —	522 50	523 75	525 —	523 75	545 —	523 75
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	107 50	—	98 75	—	91 25	—	98 25	—	95 —	—	98 25	—
[illegible]	100	id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	125 —	—	120 —	—	120 —	—	—	—	120 —	—	122 50	—
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	537 50	—	—	537 50	540 —	—	535 —	—	538 75	—	540 —	—
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époques de paiement des revenus	Derniers dividendes payés
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
— de la Martinique	530 —	600	500	»	mars septemb	»
— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb	»
— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
— du Sénégal	—	600	500	»	....	»
[illegible] Bonnard	38 75	200.000	100	»	octobre	1 60
[illegible]	520 —	21.000	500	»	....	25 »
[illegible]	400 —	20.000	500	»	janvier juillet	20 05
[illegible] de l'Industrie	40 —	50.000	100	»	juillet	5 »
[illegible] Propriétaires	875 —	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	815 —	34.000	500	»	janvier juillet	47 —
— act. de jouissance	270 —	»	»	»	juillet	21 —
Omnibus de Lyon	72 50	60.000	100	10	....	néant
Omnibus de Londres	55 —	250.000	100	»	....	néant.
Cie impériale des Voitures de Paris	62 75	400.000	100	»	avril octobre	néant
Messageries impériales (service marit.)	841 25	80.000	500	»	janvier juillet	60 —
— (actions nouvelles)	—	32.000	500	100	....	5 0/0
Compagnie générale maritime	415 —	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
[illegible] L. Gay et Cie	292 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
[illegible] et Cie	455 —	»	»	»	....	»
[illegible] et Cie, navigation mer	470 —	20.000	1/20000	»	....	»
[illegible] Basse Seine et Oise	500 —	»	500	»	....	»
CANAUX.						
[illegible] universelle du Canal de Suez	470 25	»	500	300	janvier juillet	»
[illegible], actions de capital	1235 —	60.120	1.000	»	avril octobre	50 —
— actions de jouissance	87 —	60.000	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	940 —	27.200	1.000	»	avril octobre	50 —
— act. de jouissance	140 —	27.200	»	»	juin	12 50
[illegible] à Bouc	980 —	6.000	1.000	»	avril octobre	50 —
[illegible]	—	19.600	1.000	»	avril octobre	50 —
[illegible] la Sambre	7500 —	600	5.000	»	février août	615 25
[illegible] l'Oise	750 —	11.500	1.000	»	juin décembre	50 —
[illegible] française canalisée	1200 —	6.000	1/6000	»	janvier juillet	16 —
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	143 75	240.000	100	»	janvier juillet	10 —
[illegible] de Marseille	422 50	»	»	»	août octobre	»
[illegible] impériale de Lyon	415 —	21.500	1/21500	»	....	18 50
[illegible] et Magasins généraux de Paris	500 —	25.000	1/25000	120	....	»
[illegible] Entrepôts de Marseille	600 —	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
Docks du Havre	440 —	»	»	»	....	»
GAZ.						
Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1210 —	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 —
— actions nouvelles	1225 —	»	»	»	....	»
Union des gaz	162 50	20.000	250	»	janvier	néant.
[illegible] et mines de Portes)	320 —	30.000	1/30000	»	avril octobre	18 50
[illegible] Batignolles	—	6.000	500	»	juin décembre	25 —
[illegible]	—	1.500	500	»	mars septemb.	25 —
[illegible] Sèvres, etc	—	500	1.000	»	1er juin	60 —
[illegible]	2760 —	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 —
[illegible] Vaise et Lyon	1900 —	2.400	1/2400	»	....	77 50
[illegible] de Paris	—	»	»	»	....	»
[illegible] Centrale, Lebon et Cie	480 —	6.000	500	»	janvier juillet	33 30
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
J.-F. Cail et Cie	700 —	14.000	500	»	octobre avril	75 —
[illegible], Bessèges, la Voulte	675 —	30.000	1/30000	»	....	30 —
[illegible] (Aveyron)	2000 —	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
[illegible] Nord	450 —	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 —
[illegible] (Saône-et-Loire)	690 —	25.000	500	»	juin décembre	10 —
[illegible] Indre	—	5.000	500	»	avril octobre	20 —
[illegible] et Commentry	175 —	56.000	500	»	mars septemb	15 »
[illegible]	825 —	10.000	1/10000	»	....	»
[illegible] (Nord)	—	6.000	1/6000	»	....	30 —
[illegible]	325 —	50.000	1/50000	»	avril octobre	21 —
[illegible] et chemins de fer	800 —	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 —
[illegible]	—	»	500	»	....	néant.
[illegible] Comté	—	40.000	500	»	mai novembre	»
[illegible] (forges et chantiers)	840 —	16.000	1/16000	»	....	60 —
[illegible]	270	»	250	»	....	23 —
[illegible] Belgique	210 —	»	500	»	....	»
[illegible] sur-Sambre (Belgique)	575 —	10.000	500	»	avril octobre	45 —
[illegible] (Belgique)	1100 —	5.500	1.500	»	septembre	90 —
[illegible] métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époques de paiement des revenus	Derniers dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1800 —	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	725 —	20.000	500	»		32 —
A	Grand'Combe	1800 —	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 —
A	Loire	165 —	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 —
A	Montrambert	117 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 —
A	Saint-Étienne	143 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	220 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	19 —
A	Carmaux	265 —	23.200	1/23200	»	mai novembre	20 —
A	Azincourt	1175 —	1.200	1/1200	»	septembre	néant
A	Chazotte	500 —	3.500	1/3500	»	....	20 —
A	Layon-et-Loire	400 —	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	437 50	»	500	»	....	20 —
A	Quaregnon	170 —	6.720	250	»	....	16 —
A	Charbonnages belges	415 —	30.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Prado	250 —	3.000	500	»	....	»
C	Centre-du-Flénu	280 —	3.600	1.000	»	mai	20 —
C	Mouzaïa (cuivre)	15 —	60.000	100	»	août	néant
A	Kef-Oum-Theboul id.	225 —	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»	....	néant
E	Santander zinc	—	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id	373 75	90.000	»	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id	725 —	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 —
A	Stolberg privilégiée id	—	40.000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiée id	—	40.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie id	500 —	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 —
A	Silésie id	190 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 —	8.000	500	»	septembre	45 —
C	Cohin id	500 —	18.000	500	»	janvier juillet	25 —
C	Société Lamière id	—	1.400	500	»	....	»
A	Pont-Rémy id	390 —	5.600	1/2000	»	30 avril	33 —
C	Siècle journal	—	2.500	1/2500	»	....	125 —
C	Journaux réunis id	—	6.000	500	»	janvier juillet	45 —
C	Droit id	5400 —	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain glaces	12200 —	2.000	1/2000	»	....	750 —
C	Montluçon id	110 —	21.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) id	410 —	22.000	500	»	septembre	31 —
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id	160 —	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie, Vidanges	—	21.102	500	»	....	20 —
C	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	20 —
C	Chollet et Cie	21 25	40.000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	328 75	80.000	250	»	....	15 —
C	Deux cirques (L. Dejean et Cie)	210 —	8.750	200	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époques de paiement des revenus	Intérêts annuels
»	Compagnie immobilière de Paris	271 25	»	»	»	....	»
90	Cie impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	50	....	5 —
500	Ports de Marseille	465 —	20.000	500	15	janvier juillet	30 —
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	[illegible]	avril octobre	30 —
»	Loire, anciennes	1165 —	4.328	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	983 50	11.685	1.250	75	février août	50 —
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 —	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1010 —	10.600	1.250	50	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages)	286 25	8.500	500	10	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	475 —	13.000	500	15	janvier juillet	25 —
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.000	600	20	janvier juillet	30 —
270	Compagnie générale des Eaux	280 —	20.000	500	30	avril octobre	15 —
250	Chatillon et Commentry	252 50	31.000	500	25	mai novembre	15 —
175	Horme, anciennes	480 —	2.110	312 50	30	30 juin déc.	25 —
265	— nouvelles	278 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Cie	307 50	8.600	450	11	janvier juillet	20 —
»	Rue Impériale de Lyon	535 —	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
440	Gaz de Paris	447 50	23.500	500	65	janvier juillet	25 —
220	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	12 —
»	Docks de Marseille	290 25	40.000	500	»	janvier juillet	15 —
»	Docks du Havre	291 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	490 —	17.000	500	»	janvier juillet	25 —
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 —	16.000	250	50	janvier juillet	15 —

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 31 mai au 6 juin

NOMBRE D'ACTIONS.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU ANNUEL.	ÉPOQUES DE JOUISSANCE.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 31 COMPT.	SAMEDI 31 TERME	LUNDI 2 COMPT.	LUNDI 2 TERME.	MARDI 3 COMPT.	MARDI 3 TERME.	MERCREDI 4 COMPT.	MERCREDI 4 TERME.	JEUDI 5 COMPT.	JEUDI 5 TERME.	VENDREDI 6 COMPT.	VENDREDI 6 TERME.
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	**Orléans**	1347 50	1345 »	1320 »	1313 75	1312 50	»	1310 »	1309 »	1297 »	1300 »	1297 50	[illegible]
»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	»	»	»	1046 25	»	1041 50	»	1042 50	1042 50	1038 »	1025 »	1023 »
300.000					Id. actions nouvelles	775 »	772 50	775 »	775 »	775 »	»	765 »	»	765 »	760 »	765 »	765 »
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	925 »	»	925 »	»	920 »	»	»	»	920 »	»	»	»
441.787	400	»	66 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	**Nord ancien**	1060 »	1055 »	1058 75	1057 50	1060 »	1060 »	1055 »	1057 50	1058 75	1060 »	1061 25	1065 »
41.099	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	»	»	»	»	»	»	965 »	»	»	»	965 »	»
41.027	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	»	»	»	»	[illegible]	»	»	»	»	»	»	»
500.400	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	**Est**	567 50	563 75	563 75	563 75	568 25	565 »	560 »	563 50	562 50	562 50	563 50	562 »
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
623.000	500	»	75 fr. »» pour 1861	mai, novembre	**Paris-Lyon-Méditerranée**	1112 50	1110 »	1107 50	1111 25	1110 »	1113 75	1105 »	1107 50	1108 75	1112 50	1107 50	1112 »
230.000	500	»	35 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Midi**	842 50	841 25	843 75	845 »	855 »	853 »	855 »	853 50	851 25	855 »	853 75	853 »
300.000	500	»	20 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	**Ouest**	558 75	559 50	554 50	554 50	556 »	554 25	555 »	553 75	553 75	551 25	550 »	550 »
50.100	500	»	»	janvier, juillet	**Lyon-Genève**	370 »	367 50	»	370 »	»	375 50	370 »	»	»	»	365 »	370 »
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Dauphiné**	475 »	470 »	457 50	470 »	»	»	460 »	460 »	455 »	450 »	453 75	445 »
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Ardennes**	440 »	»	440 »	»	400 »	443 75	445 »	»	445 »	»	443 75	»
»	200	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	»	»	445 »	»	445 »	»	445 »	»	442 50	445 »	442 50	442 »
12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	**Bessèges à Alais**	»	»	»	»	450 »	»	»	»	515 »	»	»	»
»	»	»	»	»	**Algériens**	»	»	435 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	**Victor-Emmanuel**	377 50	375 25	376 25	377 50	377 50	375 »	375 »	380 »	»	377 50	375 »	373 »
»	»	»	» »/» 0/0		**Lyon-Croix-Rousse**	380 »	»	»	»	»	»	»	»	380 »	»	380 »	»
440.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Chemins autrichiens**	518 75	515 »	515 »	516 25	517 50	518 75	517 50	518 75	518 75	518 75	517 50	518 »
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	**Sud-Autrichien-Lombard**	595 »	593 75	595 »	597 50	600 »	607 50	611 25	613 75	613 75	613 75	615 »	617 »
80.000	500	»	»	mai, novembre	**Ouest-Suisse**	192 50	»	194 »	»	192 50	»	190 »	»	192 50	»	195 »	»
72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	**Central-Suisse**	477 50	»	477 50	»	»	»	»	»	»	486 25	»	»
55.000	500	[illegible]	6 0/0	janvier, juillet	**Saragosse-Pampelune**	392 50	»	»	»	390 »	392 50	390 »	»	390 »	»	»	»
240.000	500	[illegible]	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	**Madrid-Saragosse** non libérées	560 »	562 50	567 50	570 »	567 50	570 »	567 50	567 50	568 75	570 »	570 »	571 »
					Id. libérées	557 50	»	567 50	»	573 50	»	»	»	573 75	570 »	»	573 »
90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	**Barcelone-Saragosse**	363 75	360 »	363 75	»	355 »	365 »	360 »	360 »	360 »	»	372 50	375 »
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Nord-Espagne**	480 »	480 »	477 »	480 »	475 »	477 50	477 50	477 50	482 50	477 50	482 50	482 »
26.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Séville-Cordoue**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Séville-Xérès-Cadix**	462 50	455 »	460 »	»	456 25	»	456 25	»	457 50	455 »	457 50	457 »
»	»	»			**Montblanch à Reus**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	**Russes**	443 75	443 75	442 50	442 50	442 50	»	446 25	»	445 »	»	440 »	448 »
170.000	500	»	5 0/0 garantie	avril, octobre	**Romains**	322 50	325 »	320 »	325 »	325 »	»	320 25	327 50	323 75	327 50	328 75	331 »
»	»	»			Id. trentenaires	435 »	»	435 »	»	435 »	»	435 »	»	435 »	»	435 »	»
50.000	500	»	5 0/0	»	**Guillaume-Luxembourg**	275 »	»	270 »	»	270 »	»	275 »	»	272 50	273 »	270 »	»
»	»	»			**Hainaut et Flandres**	250 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	500	»		janvier, juillet	**Portugais**	418 75	»	420 »	»	420 »	»	423 75	420 »	422 50	425 »	425 »	423 »
	»»	»			**Ligne d'Italie**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des EMPRUNTS.	NOMBRE D'OBLIGATIONS.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES DES TIRAGES.	PRIX de remboursement.	REVENU ANNUEL.	ÉPOQUES DES JOUISSANCES.	NOMS DES COMPAGNIES.	31	2	3	4	5	6
1839	»	»	»	»	»	»	»	**Versailles**, rive droite, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	—	»	»	»	»	»	»
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	**Saint-Germain** 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	—	»	»	»	»	»	»
1842	6.888	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	**Paris à Orléans** 5 0/0	»	»	1080 »	»	»	»
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	— 5 0/0	»	1720 »	1090 »	»	»	»
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »»	juin, décembre	**Paris à Rouen**, 4 0/0	»	1000 »	»	1003 »	»	»
1845	15.000	»	»	février	1.250	50 »»	mars, septembre	**Rouen au Havre**, 5 0/0	1010 »	1000 »	1000 »	1005 »	»	1005 »
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »»	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 5 0/0	1050 »	»	»	1005 »	»	»
1852—1854	34.598	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	**Ouest**, 5 0/0	»	1010 »	»	»	»	»
1852—1856	308.000	»	»	mai	650	25 »»	juin, décembre	**Est**, 5 0/0	511 25	507 50	507 50	500 »	510 »	500 »
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »»	avril, octobre	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	»	»	»	512 50	»	»
1852	21.000	»	»	mai	625	25 »»	janvier, juillet	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1852	110.000	»	»	mars	625	25 »»	avril, octobre	**Méditerranée**, 5 0/0	522 50	522 50	»	»	521 50	[illegible]
1854	102.614	»	»	décembre	625	25 »»	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 5 0/0	»	511 25	511 25	»	»	»
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »»	janvier, juillet	**Rouen au Havre**, 6 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	8.000	»	»	juin	1.250	40 »»	janvier, juillet	**Paris à Rouen**, 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	**Grand-Central**, 3 0/0	310 »	308 75	308 75	310 »	311 25	311
1852	51.043	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 3 0/0 gar.	»	»	»	»	»	307
1856	265.029	»	»	juin	505	15 »»	janvier, juillet	**Méditerranée**, 3 0/0 gar.	318 75	318 75	317 50	318 75	318 25	318
1852—1861	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	**Paris à Orléans**, 3 0/0	313 75	313 75	313 75	313 75	313 75	313
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »»	janvier, juillet	**Nord**, 3 0/0	312 50	315 »	312 »	315 »	313 25	313
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	**Lyon à Genève** (anciennes) gar.	308 75	305 75	»	305 75	310 »	310
1857—1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	— (nouvelles)	»	307 50	»	»	307 50	307
1855—1857	258.000	»	»	mars	500	15 »»	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 3 0/0	311 25	311 25	311 25	312 50	311 50	312
1855—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	**Ouest**, 3 0/0 gar.	311 25	311 25	311 25	311 25	310 »	311
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	**Bourbonnais**, 3 0/0	312 50	312 50	315 »	310 25	318 25	313
1850—1864	419.788	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	**Midi**, 3 0/0 gar.	310 »	311 25	310 »	308 75	310 »	310
1858	22.010	»	»	décembre	500	15 »»	avril, octobre	**Bességes à Alais**, 3 0/0	»	301 25	»	302 50	302 50	»
1857—1864	800.000	»	»	mai	500	15 »»	juin, décembre	**Est**, 3 0/0	305 75	301 25	301 25	301 25	301 25	301
1859	150.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Ardennes**, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50	307
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	**Dauphiné**, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	309 75	309 75	307
1858—1864	1.260.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	**Paris-Lyon-Méditerranée**, 3 0/0	311 25	310 »	311 25	311 25	311 25	311
1858—1861	618.373	»	»	»	500	15 »»	mars, septembre	**Autrichiens**, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	271 25	270 »	270 »	270 »	270 »	270
1857—1864	790.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Lombards-Vénitiens**, 3 0/0 Id. Id.	267 50	267 50	267 50	270 »	269 75	269
1858	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Romains**, 3 0/0 Id. italien.	238 75	240 »	240 »	240 »	238 75	241
1860	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	**Saragosse-Pampelune**, 3 0/0	245 »	»	245 »	245 »	242 50	245
1858—1864	100.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	**Madrid à Saragosse**, 3 0/0	268 75	268 75	268 75	268 75	268 75	268
1859	24.576	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Cordoue à Séville**, 3 0/0	258 25	257 50	257 50	257 50	»	257
1859	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Séville à Xérès**, 3 0/0	»	251 25	»	»	»	251
1861	»	»	»	»	500	15 »»	juin, décembre	**Séville-Xérès** (nouvelles)	248 25	247 50	247 50	247 50	248 75	248
1859—1861	100.000	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	**Nord de l'Espagne**, 3 0/0	252 50	252 50	252 50	252 50	251 25	252
1860	62.500	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Ligne d'Italie** (Rhône au Simplon)	225 75	225 »	223 75	225 »	225 »	225
»	»	»	»		»	»» »»	avril, octobre	**Montblanch à Reus**.	223 75	225 »	225 »	222 50	222 50	»
1858—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »»	mai, novembre	**Guillaume-Luxembourg**	»	»	»	»	»	»
1861	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Chemins portugais**.	243 75	243 75	243 75	245 »	245 »	245
1856	109.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	**Graissessac à Béziers** 3 0/0	»	»	»	»	»	»

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 31 COMPTANT.	SAMEDI 31 TERME.	LUNDI 2 COMPTANT.	LUNDI 2 TERME.	MARDI 3 COMPTANT.	MARDI 3 TERME.	MERCREDI 4 COMPTANT.	MERCREDI 4 TERME.	JEUDI 5 COMPTANT.	JEUDI 5 TERME.	VENDREDI 6 COMPTANT.	VENDREDI 6 TERME.
RENTES 3 0/0, jouissance 22 décembre 1861	70 30	70 15	70 »»	70 30	70 45	70 55	70 25	70 15	70 30	70 35	70 30	70
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	69 65	69 60	69 30	69 50	69 80	69 80	69 35	69 70	69 45	69 35	69 50	69
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 10	97 10	97 15	»	97 »	»	97 »	»	97 30	»	97 50	97
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	»	»	»	»	»	»	93 »	»	»	»	»	»
RENTES 4 0/0 id. id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	465 »	»	460 25	»	»	»	463 75	»	»	»	463 75	»
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1110 »	»	1110 »	»	1110 »	»	1110 »	»	»	»	1110 »	»
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	465 »	»	466 25	»	466 25	»	465 25	»	467 50	»	466 25	»
Id. id. id. 1860, id.	»	»	462 50	»	462 50	»	462 50	»	461 25	»	461 25	»
Département de la Seine. id. 1857, jouissance juillet 1861	227 50	»	228 25	»	228 75	»	229 70	»	228 75	»	228 75	»
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Lille	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»	96 25	»
Ville de Tourcoing et Roubaix.	42 50	»	41 25	»	42 50	»	»	»	»	»	42 50	»
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	92 1/8	»	92 3/8	»	92 1/8	»	92 1/8	»	92 1/8	» n/o	92 1/8	»
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	75 n/o	» n/o	75 n/o	»	7» n/o	»	» n/o	»	» n/o	»	» n/o	»
Id. 3 0/0 1850 id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 60	71 20	71 50	71 50	72 20	»	72 30	»	72 »	72 25	72 20	72
Id. 3 0/0 id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 5 0/0, EMPRUNT ITALIEN, jouissance juillet 1861	71 »	70 85	71 65	71 45	72 »	71 15	71 80	72 10	71 95	71 10	72 05	72
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	73 1/2	»	72 3/4	»	72 3/4	»	72 3/4	»	73 1/4	»	70 1/2	»
Emprunt russe	91 1/2	91 3/4	91 1/2	91 1/2	91 5/8	» n/o	91 1/2	91 5/8	91 5/8	»	95 n/o	95
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	43 1/2	» n/o	» n/o	»	» n/o	»	» n/o	» n/o	43 1/4	» n/o	» n/o	»
Id. 3 0/0 intérieure	49 3/4	» n/o	49 3/4	» n/o	49 7/8	» n/o	49 3/4	49 3/4	49 7/8	48 7/8	49 5/8	»
Id. 3 0/0 extérieure 1841	» n/o	»	» n/o	»	» n/o	»	» n/o	»	53 1/4	»	52 5/8	»
Id. 3 0/0 id. 1856	» n/o	» n/o	52 1/2	» n/o	52 1/2	» n/o	» n/o	» n/o	52 1/4	» n/o	52 7/8	»
Id. passive extérieure (sans intérêt)	» n/o	» n/o	18 3/4	» n/o	» n/o	» n/o	18 7/8	» n/o	19 n/o	» n/o	» n/o	»
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	» n/o	»	99 1/4	»	99 1/4	»	99 »	»	99 1/4	»	» n/o	»
Turquie, 4 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	310 25	»
Id. **Obligations ottomanes**, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	310 »	»	310 »	»	310 »	»	[illegible]	»	313 75	»	»	»

N° 1136. — 21e ANNÉE. — N° 24. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 14 JUIN 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

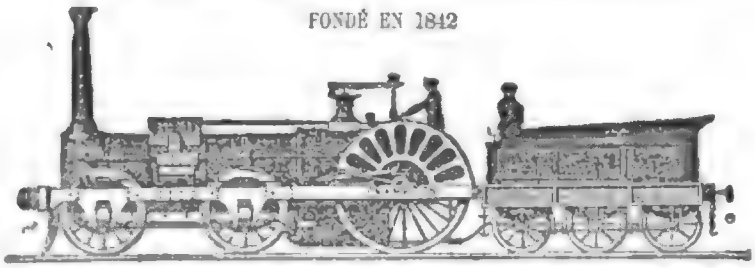
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Dans le Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Et hors...	1 fr. 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 681. — Les chemins de fer en 1861, 682. — Le troisième réseau, 683. — Chemin de l'Ouest suisse, 683. — Chemins portugais, 683. — Compagnie de rouage et transports de la Seine, 683. — Chronique, 683. — Banque de France, bilan, 684. — Marché financier, 684. — Correspondance de Bruxelles, 684. — Bulletin commercial, 684. — Bulletin des recettes de la semaine, 685. — Chemin de Madrid à Saragosse et Alicante, rapport, 685. — Avis divers, etc., etc.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La stagnation du marché continue ; nous entrons décidément dans la période de villégiature, et beaucoup de positions engagées dans l'espoir d'une hausse qui n'est pas venue prennent le parti de se liquider. En pareil cas, le marché devient très-impressionnable ; les petites affaires prennent à ses yeux des proportions sérieuses, et l'on arrive à baisser sur les événements de l'expédition mexicaine, comme s'il en pouvait sortir, dans quelque sens que ce fût, des conséquences d'une gravité appréciable.

Néanmoins, nous n'avons pas à dissimuler que la Bourse s'est montrée, depuis deux ou trois jours, inquiète et hésitante ; on craignait, hier, une hausse de l'escompte à Londres, si bien que le fait ne se soit pas réalisé, il n'avait rien d'invraisemblable. Le bilan de la Banque de France, publié ce matin, sans présenter de symptômes bien accusés, indique plutôt un resserrement qu'une extension de capitaux.

Les avances sur rentes ont diminué de 37 millions ; mais elles restent encore au chiffre du mois de mars. Les avances sur actions et obligations ont monté de 7 millions, qui représentent évidemment des avances aux compagnies. Le compte courant du Trésor s'est accru de 22 millions, et les comptes courants des particuliers, de 8 millions ; le portefeuille a diminué de 3 millions. En totalité, la Banque a recouvré 63 millions, qui lui sont rentrés entièrement en ses propres billets, et en même temps le numéraire a diminué de 2 millions ; la tendance est donc à la diminution de la circulation fiduciaire, et c'est là le point intéressant à signaler dans le bilan d'aujourd'hui.

Voici le mouvement des valeurs pendant la semaine qui vient de s'écouler :

Le 3 0/0 ancien prend ses vacances, il ferme aujourd'hui avec faiblesse à 68 50 au comptant, et à 68 65 à terme. Il ne faut pas voir de baisse, mais il est à craindre qu'on n'ait pas à espérer grande chance de hausse en ce moment. Il faut attendre la reprise des affaires pour que le 3 0/0 remonte à des cours plus en rapport avec le crédit public.

Le 3 0/0 nouveau est à 69 50; il est toujours plus ferme que le 3 0/0 ancien. Nous en avons donné la véritable cause, c'est que les achats du comptant portent de préférence sur lui.

Le 4 1/2 0/0 est toujours languissant. On commence à croire que la loi sur la conversion forcée ne sera pas portée au Corps législatif avant la clôture de la session. Un placement en 4 1/2 0/0, dans les cours actuels, n'en est pas moins très-avantageux, surtout quand le coupon a déjà trois mois de date.

Les obligations trentenaires sont désertées, et on semble même oublier que leur coupon se détache le 20 juillet.

L'emprunt italien est toujours très-ferme à 72 70.

Le nouveau 5 0/0 russe est bien tenu à 94 3/4.

Les fonds espagnols assez fermes, mais sans affaires. Avant de s'engager on désire connaître l'issue de la discussion aux Cortès sur la passive.

Les établissements de crédit sont mieux tenus que la rente.

La Banque de France est à 3,165 fr., plutôt demandée.

Le Crédit foncier conserve ses cours de la semaine dernière ; il suffit de voir l'état de ses prêts pour s'assurer que l'exercice courant amènera une augmentation de plus de 100 millions. En outre, on compte sur la participation des porteurs d'actions dans l'émission des actions du Crédit foncier italien.

Le Crédit agricole est plus faible à 680 ».

Le Crédit industriel suit le mouvement d'ascension que nous avons prévu ; il est à 635 ». Quand cet établissement aura vulgarisé ses opérations, il deviendra un des favoris des capitalistes.

Le Sous-Comptoir est bien tenu à 540 ».

Le Comptoir des entrepreneurs est à 121 25.

Les actions du Crédit mobilier, sur le bruit que cette Société bonifierait d'une partie de l'émission des actions du Crédit foncier italien, ont monté à 872 50 ; mais à ce cours les ventes ont reparu ; aujourd'hui elles sont à 857 50.

Le Comptoir d'escompte est ferme à 652 50.

Le Crédit mobilier espagnol est moins bien tenu à 517 et 520 fr. Il devient aussi imp...

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 9 Janvier 1862.....	397	675	24	46	30	762	76	176
Au 13 Février.....	354	662	47	56	30	797	86	217
Au 13 Mars.....	415	638	150	63	30	838	170	235
Au 10 Avril.....	416	564	143	59	30	839	124	188
Au 8 Mai.....	419	589	167	63	30	819	104	182
Au 12 **Juin**.....	**417**	**496**	**130**	**70**	**30**	**760**	**126**	**190**
Augmentation.....	»	»	»	7	»	»	22	8
Diminution.....	2	3	37	»	»	59	»	»

sionnable que son aîné. Les valeurs qu'il possède en portefeuille ne doivent pas avoir perdu ; la hausse au contraire leur a été favorable.

Les actions des chemins de fer participent à la faiblesse générale.

Les actions d'Orléans, débarrassées de la liquidation, ont repris un instant à 1,297 50, avec bonne tendance ; la réaction des valeurs les ramène aujourd'hui à 1,290 » » ; mais quelques demandes suffiraient pour les élever rapidement d'autant que les offres du comptant sont rares.

Les actions estampillées sont à 1,015 » ».

Les actions nouvelles à 772 50.

Les actions du Nord sont bien tenues à 1,065.

La ligne de Lyon est toujours plus résistante que les autres à la baisse, cela s'explique par ses augmentations constantes de recettes ; aussi cette ligne est-elle la base des opérations de beaucoup d'arbitragistes qui, en vendant une autre valeur, se couvrent par des achats sur le Lyon. Ces actions ferment à 1,010.

Les actions de l'Est ont subi une baisse assez importante ; elles sont à 552 50. On a spéculé sur une diminution de trafic que lui ferait subir la concurrence de la ligne de Reims par Soissons.

Les actions du Midi ont été très-offertes cette semaine ; elles ferment à 845.

L'Ouest se tient à 548 75.

Le Lyon à Genève est toujours sans affaires, et offert à 367 50.

Le Dauphiné est un peu mieux tenu, on s'est remis de la panique. Il ferme aujourd'hui à 440 » » ; ce qui manque ce sont les acheteurs.

Le canal de Suez est à 470.

Les Autrichiens ferment à 516 25.

Le Lombard qui avait monté à 627 50 a faibli à 615 » ». Ce qui a contribué à la baisse c'est le bruit que la concession des chemins napolitains serait contestée au parlement de Turin ou tout au moins que les conditions seraient aggravées. Est-ce bien le moment pour l'Italie de se montrer si difficile pour les capitaux qui veulent aller féconder son industrie et son commerce? Dans tous les cas, l'affaire des chemins napolitains ne saurait réagir sérieusement sur les chemins lombards, qui constituent une affaire des plus brillantes et dont l'avenir ne saurait être douteux.

Les Romains sont à 338 75; leurs actions trentenaires sont toujours recherchées à 435 f.

Le Saragosse à Alicante est bien tenu à 565.

Les Portugais ont une tendance manifeste à la hausse et ils auront bientôt regagné leur coupon de 20 fr. qui entrera en paiement le 1er juillet ; ils finissent à 420 » ».

Le Barcelone a été vivement offert à 322 50 On cherche à expliquer cette baisse en alléguant que les dernières délibérations de l'assemblée générale ne seraient pas encore approuvées par le gouvernement espagnol, qu'il existerait des difficultés à cette approbation, et qu'ainsi le prochain coupon ne pourrait être payé. Nous rapportons ce bruit sans le garantir, et tel qu'il semble résulter d'un article publié par la *Cote*.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	83.30.0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	23.74 0/0
Cordoue à Séville	23.11 0/0
Barcelone-Saragosse	19.8[illegible] 0/0
Nord de l'Espagne	12.92 0/0
Midi	12 36 0/0
Union-Suisse	5.95 0/0
Central Suisse	5.86 0/0
Réseau du Sud de l'Aut[illegible]	5.71 0/0
Paris-Lyon-Méditer[illegible]).	4.71 0/0
Séville-Xérès-Cadix	4.25 0/0
Ouest suisse	4.22 0/0
Victor-Emmanuel	4.05 0 0
Nord	3 23 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	2.01 0/0
Dauphiné	1.30 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Est	5 88 0/0
Ouest	7 60 0/0
Besseges à Alais	10.59 0/0
Autrichiens	10.75 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	12.50 0/0
Orléans	13.90 0/0
Lyon-Genève	14 62 0/0
Ardennes	37.81 0/0

N. Destribacd.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	6 juin	13 juin	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 40	68 65	» »	01 25
Rente à 1/2 0/0	97 75	97 25	» »	» 50
Banque de France	3140 » »	3105 » »	25 » »	» »
Consolidés	92 1/8	91 7/8	» »	» 2/8
Crédit foncier	1675 » »	1660 » »	» »	15 » »
Crédit agricole	690 » »	680 » »	» »	10 » »
Crédit industr. et com.	627 50	635 » »	7 50	» » »
Crédit mobilier	832 50	857 50	25 » »	» » »
Comptoir d'Escomp[te]	652 50	692 50	» »	» » »
Orléans	1286 25	1290 » »	3 75	» » »
Nord	1065 » »	1065 » »	» »	» » »
Nord nouveau	985 » »	992 50	» »	2 50
Est	562 50	552 50	» »	10 » »
Paris-Méditerranée	1112 50	1110 » »	» »	2 50
Midi	853 75	845 » »	» »	8 75
Ouest	550 » »	548 75	» »	1 25
Genève	365 » »	367 50	2 50	» » »
Dauphiné	445 » »	440 » »	» »	5 » »
Ardennes ancien	443 75	455 » »	11 25	» » »
Ardennes nouveau	442 50	400 » »	17 50	» » »
Ch. Autrichiens	518 25	516 25	» »	2 50
Victor-Emmanuel	372 50	382 50	10 » »	» » »
Russes	416 75	416 75	» »	» » »
Romains	331 25	338 75	7 50	» » »
Sud-Autr.-Lombard.	617 50	615 » »	» »	2 50
Saragosse Pampelune	393 » »	380 » »	» »	15 » »
Saragosse-Alicante	571 25	565 » »	» »	6 25
Saragosse-Barcelone	355 » »	322 50	» »	32 50
Nord-Espagne	482 50	480 » »	» »	2 50
Séville-Xérès-Cadix	457 50	462 50	2 50	» »

LES CHEMINS DE FER EN 1861.

IV. — *Chemins de fer de l'Est.* (Suite.)

Au 1er janvier 1864 l'exploitation du nouveau réseau de l'Est comprendra 895 kilomètres, qui, d'après les évaluations de l'État, devaient coûter environ 367,500,000 fr., sur lesquels il a garanti 4. 65 0/0 d'intérêt et d'amortissement, soit une annuité de 17,088,750 francs ; mais en réalité, d'après la Compagnie, ces 895 kilomètres coûteront 446 millions dont l'intérêt et l'amortissement à 5. 75, exigeront une annuité de 25,645,000 francs ; différence, 8,556,250 francs.

En calculant le produit brut du réseau nouveau sur le pied de 27,500 francs par kilomètre, rendement actuel, on aurait une recette totale de. Fr. 24,612,500

Dépenses d'exploitation à 48 0/0 (elle a coûté 49 96 en 1861) 11,814.000

Net.. Fr. 12,798,500

Pour savoir dans quelle proportion l'État doit être appelé à couvrir la différence entre ce produit net et les charges, il faut d'abord examiner la situation de l'ancien réseau au regard des conventions de 1859. L'ancien réseau a donné pour l'exercice de 1861 un produit brut de 49 millions de francs ; il ne donnera guère plus de 50 millions en 1864, soit, déduction faite de 40 0/0 pour frais d'exploitation, 30,000,000 francs. Les conventions de 1859 réservent à l'ancien réseau un revenu de 27,800 francs par kilomètre sous déduction de 200 francs par chaque longueur de 100 kilomètres du nouveau réseau non exploitée au 1er janvier 1864 ; comme il ne restera à construire à cette époque que les 50 kilomètres de la ligne de Mézières à Hirson, la déduction à faire ne sera que de 200 francs, et il restera comme revenu réservé dans les termes des conventions, 27,600 francs, qui, multipliés par 985 kilomètres, représentent une somme totale de 27,186,000

Le revenu probable de l'ancien réseau étant estimé 50,000,000

Il y aurait donc un reversement de plein droit de .... Fr. 2,814,000

La garantie maximum de l'Etat s'élevant à ..... Fr. 17,088,750

Dont il faut déduire :

1° Les recettes nettes du nouveau réseau évaluées en nombre rond... 12,798,500

2° Le reversement de l'ancien réseau comme ci-dessus 2,814,000 — 15,612,500

L'État ne supporterait en définitive qu'une annuité, en 1864, de ..... Fr. 1,476,250

Nous avons vu que l'intérêt et l'amortissement de la dépense réelle du nouveau réseau coûteraient environ ..... Fr. 25,645,000

La Compagnie aurait pour y faire face :

1° Les recettes du nouveau réseau ..... Fr. 12,798,500

2° Le reversement de l'ancien réseau 2,814,000

3° La garantie de l'Etat ..... 1,476,250 — 17,088,750

Et il resterait encore à couvrir par l'ancien réseau une différence de ..... Fr. 8,556,250

En y ajoutant le prélèvement de plein droit comme ci-dessus ..... Fr. 2,814,000

On voit que le nouveau réseau coûterait à l'ancien une somme totale de ..... Fr. 11,370.250

Comme des 30,000,000 fr. considérés comme le produit probable de l'ancien réseau en 1865 il faut défalquer pour le service des emprunts 3,881,250 francs, il resterait disponible ..... Fr. 26,118,750

Déduisant comme ci-dessus. 11,370,250

Il resterait net ..... Fr. 14,748,500

Les produits accessoires élèveraient cette somme à environ 16 millions, soit 32 fr. par action.

Ces résultats diffèrent assez sensiblement

ceux que nous avons précédemment indiqués ; nous n'hésitons pas, selon notre promesse, à rectifier nous-mêmes une erreur qui consiste à avoir négligé de comparer le produit brut acquis dès à présent à l'ancien réseau avec le produit que lui réservent les conventions de 1859 ; il est certain que le produit réservé est déjà dépassé de 2 millions et demi par le revenu réel, et que l'excédant atteindra bien près de 3 millions en 1864 ; ces 3 millions exonèrent d'autant l'État et représentent pour l'ancien réseau une différence de revenu de 6 francs par action.

Ces diverses perspectives ne sont pas précisément celles que l'État avaient entrevues en faveur de la Compagnie de l'Est, lorsqu'il a préparé les conventions de 1859. Mais aussi que de mécomptes dans les points de départ ! L'ancien réseau était estimé 310 millions, il coûtera au moins 317 millions et demi ; différence en annuité, à 5 75 0/0, 431,250 fr. ; le nouveau réseau (non compris Hirson) devait coûter 367,500,000 fr. ; il coûtera au moins 445,810,000 fr. ; différence en intérêt et amortissement annuel, 4,502,820 fr. ; ensemble une augmentation de charges annuelles de près de 5 millions de fr., représentant 10 fr. de revenu par action.

Auguste Vitu.

LES CHEMINS DU TROISIÈME RÉSEAU.

Il sera procédé, le lundi 16 juin 1862, à midi, dans l'une des salles du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, rue Saint-Dominique-Saint-Germain, 62, entre les concurrents admis préalablement par le ministre, à l'adjudication publique :

1° De la concession comprenant les chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême ;

2° De la concession du chemin de fer de Bergerac à Libourne ;

3° De la concession du chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge, dans la direction de Lille.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Nous avons donné, dans notre dernier numéro, notre appréciation sur la situation de cette Compagnie ; comme nous ne possédions aucun document officiel, les chiffres posés par nous ne pouvaient être qu'approximatifs. Aujourd'hui nous avons tout lieu de penser que nous connaissons les chiffres officiels, et dès lors nous croyons devoir rectifier notre article, avant même d'attendre l'assemblée générale.

Le capital actions est bien, comme nous l'avons indiqué, de.....Fr.	34,463,000
L'émission des obligations de 1854, 1856 et 1857, s'est élevée à la somme de	19,796,400
L'emprunt temporaire de 1859, en cédules 5 0/0 (dont 2,379,500 francs restaient à émettre et viennent d'être souscrites).....	6,000,000
Soit au total....Fr.	66,259,400

Les produits de l'exploitation de 1861, portés par nous à 2,894,684 francs, sont en réalité de.....Fr. 2,903,177 60

Les dépenses de toute nature, évaluées par nous approximativement à 1,273,660 francs, ont été en réalité de.. 1,437,028 54

Le résultat net est de..... 1,466,149 06

Les intérêts et l'amortissement des obligations ont été, en y comprenant le dernier emprunt de..... 1,461,509 99

Soit, comme bénéfice net, toutes charges déduites, un reliquat de .....Fr. 4,639 07

Cette somme est tellement minime, qu'évidemment elle sera portée à la réserve.

On voit que nos appréciations étaient justes et que l'augmentation du passif provient uniquement de l'emprunt de 1861, voté par la dernière assemblée générale, et que nous n'avions fait figurer que pour mémoire.

Les résultats de l'exercice 1861 ont donc été de 20,589 fr. 91 c. bruts par kilomètre ; en 1860 ils avaient été de 18,620 francs, soit comme augmentation 11 0/0.

Si pour l'exercice 1862 on obtient l'augmentation de 600,000 francs indiquée dans notre article de samedi, on aurai comme dividende un chiffre légèrement inférieur à celui prévu par nous.

De Biragde.

CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Le magnifique pont qui traverse le Tage, sur la ligne du chemin de fer de Lisbonne à Badajoz, vient d'être terminé.

Ce pont, construit en dix-huit mois, d'après le système américain perfectionné, est entièrement en fer, même les piles ; il a seize travées de 30 mètres d'ouverture chacune.

Les piles se composent de deux tubes cylindriques en fonte, de 1m,60 de diamètre, placées à 2 mètres environ de distance l'une de l'autre, et liées ensemble par des nœuds de fer.

Dans deux mois, les locomotives pourront traverser le Tage, à une hauteur de plus de 15 mètres au-dessus du niveau ordinaire de l'eau, et avec la même sécurité que sur tout autre point de la ligne.

Il n'y aura donc aucun mécompte sur l'époque de l'ouverture de ces lignes, et les actionnaires ne tarderont pas à recueillir les résultats de l'exploitation.

Mais il ne faut pas oublier que l'avenir de ces chemins, c'est leur jonction avec le centre de l'Espagne par la ligne qui va à Madrid.

Cette ligne se construit avec rapidité.

N. Destribaud.

COMPAGNIE DE TOUAGE ET TRANSPORTS DE LA SEINE (DE CONFLANS A LA MER.)

ÉMISSION DU CAPITAL.

Les entreprises de navigation fluviale, lorsqu'elles sont sagement conçues, sont en général rémunératrices pour les capitaux qui s'y engagent ; telle a été la Société formée pour le remorquage des bateaux marchands sur la Seine entre Paris et Conflans, par le système du touage ; une Société nouvelle se forme pour exploiter le touage sur le même fleuve, depuis Conflans jusqu'a la mer.

Voici dans quels termes nos confrères du journal *le Conseiller* annoncent la souscription dans leurs bureaux de la Compagnie nouvelle, dont ils sont les banquiers

« Notre premier soin en présence d'une affaire excellente en elle-même a été de la rendre la meilleure possible pour les souscripteurs qui deviendront ses actionnaires.

» En premier lieu, l'apport du concessionnaire ne figure pas dans le capital de la Société, et sa part bénéficiaire est toujours rachetable moyennant un prix déterminé.

» La Société ne sera en commandite que provisoirement. Après les enquêtes et les délibérations qui ont motivé le décret de concession, la transformation de la *Compagnie de touage et transports de la Seine* en société anonyme ne sera, nous l'espérons, qu'une simple formalité à remplir auprès du conseil d'État, une fois le capital constitué.

» En attendant, quoique le gérant-fondateur nous soit personnellement connu, et que sa capacité et son honorabilité ne puissent faire doute pour personne, nous avons obtenu de lui, pour la plus grande sécurité des souscripteurs, l'engagement qu'il ne passerait aucun traité et ne ferait aucune dépense, comme gérant, sans prendre l'avis préalable du conseil de surveillance, qui sera nommé par les actionnaires, lors de la constitution de la Société. »

Comme on le voit par ce qui précède, il était impossible de procéder à la formation du capital social dans de meilleures conditions, ni avec plus de garanties.

Quant aux chances de succès de l'entreprise nouvelle, nos lecteurs la jugeront d'après le prospectus de la Compagnie, que nous leur adressons avec le présent numéro.

La Compagnie qui, depuis quelques années, exploite le *touage* sur la Seine, depuis Paris jusqu'à Conflans, à l'embouchure de l'Oise, a distribué plus de 16 0/0 à ses actionnaires par chacune des deux dernières années. L'exploitation de ce mode de traction, depuis Conflans jusqu'à la mer, l'objet de la Compagnie nouvelle, est une entreprise d'utilité publique, dont nous devons naturellement désirer le succès et dont nous croyons que les résultats pécuniaires seront largement rémunérateurs pour les capitaux qui s'y intéresseront.

Aussi, voulant donner une preuve de l'intérêt que nous portons à cette affaire, nous offrons à nos clients de nous charger gratuitement de faire auprès des banquiers leur souscription aux actions actuellement émises de la Compagnie du Touage et des transports de la Seine de Conflans à la mer. Il leur suffira d'envoyer, comme pour toutes les opérations dont nous nous chargeons, le montant de leur souscription soit en argent à M. de Biragne d'Apremont, gérant du *Journal des chemins de fer*, soit en en faisant le dépôt dans une succursale de la Banque de France, à son crédit.

A. de Biragne

CHRONIQUE

CHEMIN DE LYON. — *L'Impartial dauphinois* annonce que l'ouverture du chemin de fer direct entre Lyon et Grenoble aura lieu samedi prochain 14 juin.

CHEMINS DU MIDI. — On annonce que la première section de la ligne qui doit relier Toulouse à Bayonne, celle de Toulouse à Montrejeau, a été livrée il y a quelques jours à la circulation. On compte beaucoup sur cette ligne pour le service des eaux thermales pendant la saison qui va s'ouvrir.

Une autre section de la même ligne, celle de Bayonne à Pau, serait déjà terminée si les ma

rais du bas Adour n'avaient exigé des travaux exceptionnels.

On annonce en outre, pour le mois d'août prochain, l'ouverture de l'embranchement de Tarbes à Bagnères-de-Bigorre.

TURIN. — On écrit de Turin au *Journal des Débats* :

Le budget présenté par l'administration était un budget normal. Naturellement on avait dû, quant à l'armée, par exemple, ne calculer que l'effectif de paix, 170,000 hommes. Cette fois il s'agissait d'établir la situation du Trésor. Il fallait de toute nécessité ajouter au budget ordinaire le budget extraordinaire nécessité par les circonstances; de là le chiffre de 145 millions d'augmentation. Ces 145 millions sont à peu près exclusivement les budgets extraordinaires de la guerre, de la marine et des travaux publics.

Il est possible que quelques-unes des mesures proposées par le ministre rencontrent de l'opposition, notamment la vente des biens nationaux. Cependant rien n'est plus propre à augmenter la richesse de l'Italie et à créer cette classe de paysans propriétaires qui n'y est pas peut-être aussi nombreuse qu'il le faudrait.

La réunion de la Caisse ecclésiastique au domaine de l'Etat est une mesure excellente. Cette Caisse est destinée à régir les biens des couvents supprimés, à payer des pensions aux religieux et à suppléer à l'insuffisance du revenu de certaines paroisses.

Aujourd'hui, M. Pepoli, ministre du commerce, a présenté cinq projets de loi.

Le premier est destiné à créer une législation uniforme sur les sociétés anonymes.

A Naples, la loi était combinée de façon à rendre toute société impossible. Sous ce rapport, elle était merveilleuse; si bien qu'il n'existe dans les Deux-Siciles que sept sociétés anonymes.

Le second projet est la loi relative au Crédit foncier. La société italienne de Crédit foncier a été formée avec le concours des capitaux français et à l'aide des lumières des administrateurs du Crédit foncier de Paris.

Le troisième projet a trait à la culture du riz. Le quatrième est relatif à l'unification des monnaies dans toute la Péninsule, réclamée par les Italiens et plus encore peut-être par les voyageurs.

Le cinquième a trait aux canaux d'irrigation de la province de Lomelline. On les concède à une compagnie qui paiera 20 millions à l'Etat, et qui s'engage de plus à compléter le système d'irrigation de cette province en y dépensant 50 millions.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 12 juin 1862.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	125,080,068	62
Numéraire dans les succursales	291,557,580	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	594,371	30
Portefeuille de Paris, dont 61,543,083 fr. 49 c. provenant des succursales	266,560,068	26
Portefeuille des succursales, effets sur place	219,916,101	»
Avances sur lingots et monnaies	7,948,054	55
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	2,401,900	»
Avances sur effets publics français	118,177,800	»
Avances sur effets publics français dans les succursales	11,841,200	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	45,240,200	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	24,789,300	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	332,000	»
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales	280,200	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	30,000,000	»
Rentes de la réserve	12,980,750	16
Rentes, fonds disponibles	29,676,140	26
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000	»
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	5,770,126	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	1,810,270	»
Divers	21,676,535	11
	1,320,647,503	94

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Capital nouveau	91,250,000	»
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	2,316,503	57
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	16
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	760,461,075	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	4,273,797	97
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	5,736,255	»
Compte courant du Trésor, créditeur	125,930,438	44
Comptes courants de Paris	151,306,344	46
Comptes courants dans les succursales	36,058,928	»
Dividendes à payer	827,677	75
Arrérage des valeurs transférées ou déposées	2,441,072	53
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	14,242,692	91
Rescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	2,727,523	79
Divers	2,759,242	36
	1,320,667,503	94

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte CH. DE GERMINY.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Cette semaine, les transactions ont été très-limitées; cependant malgré le calme qui règne à la Bourse, la physionomie du marché est plutôt faible. Les spéculateurs semblent vouloir se reposer un peu.

C'est du reste ce qui se passe chaque année à cette époque.

Les actions des Petites Voitures continuent leur mouvement rétrograde; on a coté cette semaine 65 25. Nous avons donné, dans notre dernier numéro, les raisons qui ont détruit ce mouvement. Le dernier cours est 66 50, en baisse de 2 fr. 25 c. sur vendredi dernier.

Les Messageries impériales restent demandées à 637 50.

Les actions de la Société générale des Omnibus de Paris ont été cotées aujourd'hui 827 50, soit une hausse de 12 fr. 50 c. sur notre dernière cote. Cette hausse correspond peu avec les 27 francs du dernier dividende.

La Caisse Mirès est demandée à 91 25.

Les titres au porteur des Omnibus de Londres sont offerts à 52 fr.; les nominatifs sont demandés de 38 75 à 40; mais on trouve beaucoup d'offres à 42 50.

Le Gaz parisien est très-calme à 1,230.

L'Union des gaz reste à 102 50, sans mouvement.

La Compagnie des Eaux est cotée 330.

La canalisation de l'Ebre est offerte à 142 50, sans trouver de preneurs.

Les Docks de Marseille sont bien tenus à 597 50. Les Gaz de la même ville, à 320 ».

Les Ports de Marseille sont restés immobiles.

La Compagnie des eaux est demandée à 328 25.

La Vieille-Montagne est à 260 fr.; le Comptoir Bonnard à 40; le Rivoli a été coté 142 50 et 143 75.

Les Magasins généraux sont cotés 540, affaires très-limitées.

Le Simplon est demandé à 206 25, sans trouver de vendeurs.

On voit par cet ensemble que les offres ont dominé les demandes, mais sans cependant trop affaiblir les cours.

N. DESTRIBAUD.

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

Le dernier emprunt est demandé à 97 fr.

Le 4 1/2 est recherché à 99 40, et le 2 1/2 à 57.

Le Crédit communal est à 100, c'est le plus avantageux des lots rapportant 3 0/0 d'intérêt.

Nous vous disions dans notre dernière lettre qu'on faisait beaucoup de transactions en obligations de chemins de fer; ce mouvement d'affaires ne s'est pas ralenti cette semaine. Voici quelques cours: Namur à Liége, 307; Hainaut-et-Flandres, 256 50; Centre, 267 50; Chimay, 269 50; Luxembourg, 481; Mons à Hautmont, 313.

Les obligations de 100 fr. de la Compagnie de Luxembourg sont au cours de 97; elles rapportent 5 0/0 d'intérêt et sont remboursables à 125 fr. Ces obligations se négocient en dehors du parquet.

Nous vous prions de porter votre attention sur cette valeur; car, pour le placement des petites économies, elle peut faire concurrence avec avantage aux lots à prime qui ne rapportent que 3 0/0.

Les obligations mises en souscription par la Compagnie de l'Est-Belge, au prix de 287 50, vont obtenir la faveur des capitalistes. On espère les voir bientôt cotées 300 fr. et au-dessus.

On annonce, et nous espérons qu'il n'en est rien, que la Compagnie générale de matériel de chemins de fer ne paiera pas son coupon d'intérêt. Cette nouvelle a produit une certaine sensation. Pourtant en réfléchissant il n'y a rien d'étonnant de voir une entreprise ayant l'importance de celle des travaux d'Anvers (entreprise qui exige l'immobilisation de grands capitaux) réserver toutes ses ressources disponibles, surtout lorsque les bénéfices ne peuvent pas se réaliser immédiatement.

Il ne nous reste rien d'important à vous signaler.— Les affaires sur les métaux sont toujours très-calmes.

G. OVERMER.

BULLETIN COMMERCIAL.

Le changement de temps a pu faire renaître les inquiétudes. De là vient la hausse de 1 à 2 francs que nous avons à enregistrer cette semaine sur les blés; mais tout semble démontrer que les craintes étaient sans fondement, et la baisse ne tardera pas à se faire.

Le moment critique de la vigne est passé (pour le Midi), la floraison s'est faite sous l'influence d'une température très-favorable.

CÉRÉALES. — La meunerie a élevé aujourd'hui le prix des farines de consommation, qui sont en général tenus 1 et 2 fr. de plus que la semaine dernière.

En boulangerie, la vente, sans être très-active, est cependant un peu plus facile, mais c'est toujours sur le disponible.

On cote ce soir: choix, 60 fr.; bonnes sortes, 59 fr.; toutes provenances de 56 à 58 fr. le sac de 157 kil.

Les déclaration à la Caisse de service indiquent les prix extrêmes de 52 à 60 fr.

Blés. — Le marché a été dérangé par la pluie; les affaires s'engagent donc assez tard, et jusqu'ici on peut constater la rareté des vendeurs de la culture.

Les échantillons vendus jusqu'à présent ont obtenu facilement de 1 à 1 fr. 50 de hausse par sac de 120 kil.

Nous coterons donc les blés de choix 36 fr.; les premières qualités, 34 50 à 35 50; les bonnes sortes, 33 à 33 50; les inférieurs, de 31 à 32; le tout par 120 kil.

La meunerie achète volontiers à ces prix.

En blés de commerce les affaires ne sont pas très-actives faute d'échantillons de bonne qualité à la vente.

On a cependant obtenu 32 fr. 50 et 33 fr. pour des blés de Montereau et environ, soit 1 fr. de faveur sur la semaine dernière.

Les échantillons de Sens, Joigny et Saint-Florentin manquent.

En blés exotiques, les Hongrie se placeraient de 29 50 à 30; les rouges de Stettin, première qualité, sont tenus à 34 50; des bigarrés de Dantzig, 35 fr.

Seigles. — Les seigles ont encore baissé. On ne trouve pas d'acheteurs à plus de 19 francs les 115 kil. rendus en gare. La culture tient les prix.

Orges. — Les orges sont toujours d'une vente très-difficile, de 14 à 16 francs les 100 kil.

Avoines. — Les offres d'avoines sont toujours très-suffisantes, et les prix sont sans variations aux cours de la semaine dernière.

Issues. — Son, en baisse de 1 franc les 100 kil.

Issues fines, en baisse également de 50 centimes à 1 franc par quintal, avec beaucoup d'offres.

GRAINES OLÉAGINEUSES ET HUILES. — *Cours commerciaux.*— Huiles de colza disponibles, 119 francs, 119 fr. 50; courant du mois, 117 francs; juillet, 112 fr. 50; août, 109 fr. 50; quatre derniers mois, 107 francs, 107 fr. 50; quatre premiers, à 107 francs. — Lin disponible, 106 francs; courant de mois, 106 francs; juillet, 105 francs; août, 104 francs; quatre derniers mois, 99 francs. Le tout par 100 kil., entrepôt.

Œillette rousse, à 120 francs; pavot de l'Inde, 118 francs; sésame, 140 à 160 francs. Le tout par 100 kil., entrepôt. — Œillettes surfines, première marque d'Arras, 119 à 123 francs les 91 kil. — Huile d'olives surfine, 250 à 270 les 100 kil.

N. DESTRIBAUD.

CHEMINS DE FER
DE
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

RAPPORT
PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans l'assemblée générale des actionnaires du 29 mai 1862.

Messieurs,

Depuis l'origine de notre Société jusqu'à ce jour, nous avons eu chaque année à vous signaler des accroissements de produits, des améliorations de service et de nouveaux développements de notre entreprise.

En vous apportant le compte rendu de l'exercice 1861, nous sommes heureux d'avoir à constater encore de nouveaux progrès et de pouvoir vous donner l'assurance que l'année 1862 donnera des résultats encore plus satisfaisants.

Dans le courant de l'année qui vient de s'écouler, les travaux d'exécution des lignes concédées à la Compagnie ont été poussés avec une grande vigueur, et si depuis votre dernière assemblée, nous n'avons livré à l'exploitation qu'une seule section de 42 kilomètres de longueur, celle de Manzanares à Santa-Cruz de Mudela sur la ligne de l'Andalousie, nous serons à même cette année d'en ouvrir plusieurs d'une grande importance.

Sur la ligne de Saragosse, nous mettrons en exploitation dans quelques jours la section de Jadraque à Medinaceli, dont la longueur est de 61 kilomètres. Le chemin de fer de Madrid à Saragosse va donc être ouvert à l'exploitation sur une longueur de 166 kilomètres, soit à peu près la moitié de sa longueur.

Si nos prévisions se réalisent, la section comprise entre Medinaceli et Alhama s'ouvrira en septembre (53 kilomètres); avant la fin de l'année, celle de Alhama à Calatayud (26 kilomètres) sera aussi livrée à la circulation, et enfin la ligne entière sera terminée avant votre prochaine assemblée.

Sur la ligne de Carthagène, nous ouvrirons vers la fin de l'année deux sections, l'une de 64 kilomètres de longueur, entre Murcie et Carthagène; l'autre, de 67 kilomètres, entre Albacète et Hellin.

Enfin, sur la ligne de l'Andalousie, nous livrerons à l'exploitation, vers la fin de février 1863, une section de 30 kilomètres de longueur, celle de Santa-Cruz de Mudela aux Ventas de Cardenas, point où le tracé abandonne la route de Madrid à Cordoue pour ne la retrouver qu'à Andujar.

Avant donc votre prochaine réunion, nous aurons ouvert à l'exploitation près de 400 kilomètres.

La longueur totale de notre réseau concédé est de 1,428 kilomètres; notre exploitation porte aujourd'hui sur 742 kilomètres, nous en aurons alors 1,140.

Les produits de notre réseau ne sont pas moins satisfaisants que l'avancement des travaux de construction.

Les produits bruts des lignes d'Alicante et de Tolède présentent sur ceux de l'exercice 1860 une augmentation de 242,814 35

Sur les produits bruts des sections ouvertes sur la ligne de Madrid à Saragosse, l'augmentation a été de 495,996 51
et de 595,298 24

sur la ligne d'Alcazar à Ciudad-Real.

L'augmentation totale des produits bruts a donc été de 1,334,109 10

soit 7 90 0/0.

La proportion des dépenses aux recettes avait été, en 1859, de 51.25; elle était descendue à 46.02 en 1860; elle a été de 45.88 en 1861. Ainsi, nous avons réduit les frais d'exploitation, quoique notre réseau comprenne un assez grand nombre de kilomètres de construction récente, sur lesquels la recette est naturellement encore très-basse, tandis que les frais d'exploitation ne sont pas encore descendus au chiffre normal.

Si nous considérons séparément la ligne d'Alicante et Tolède, qui seule est terminée, nous trouvons dans l'exercice 1860 une proportion 0/0 de 43.90 entre les recettes et les dépenses, tandis qu'en 1861 cette proportion est descendue à 42.58.

Nous augurons bien mieux encore du progrès des recettes en 1862. Le second semestre de 1861 et le premier semestre de 1862 ont eu à supporter les effets désastreux de la guerre américaine, d'une crise monétaire en Espagne et surtout du faible rendement de la récolte dernière.

Ces causes réunies ont neutralisé en grande partie, pendant le second semestre 1861, l'augmentation de recettes qui s'était produite pendant le premier semestre et influé d'une manière fâcheuse sur les recettes du premier semestre 1862, mais la récolte de 1862 paraît aujourd'hui assurée.

Avec cette assurance sont revenus les transports de blés et les bonnes recettes, et tout annonce pour 1862 une augmentation de produits.

Malgré ces développements rapides de notre prospérité, nous vous proposons de maintenir à 12 francs par action, comme l'année dernière, le dividende à distribuer au 1er juillet en sus de l'intérêt statutaire de 6 0/0, et de porter la somme en réserve à 15,710,938 fr. 23 c.

Nos statuts nous autorisent à distribuer à titre de dividende les trois quarts des bénéfices réalisés sur les sections exploitées, mais vous n'avez voulu user de cette clause qu'avec une extrême modération.

En 1861, les bénéfices ont été d'environ 7,844,000 fr. En vous proposant de laisser près de 5 millions en réserve comme bénéfice non distribué, nous répondons à toute objection qui pourrait nous être faite sur les in-

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 28 mai au 3 juin	1706	1.241.490 21	727 72	1706	1.310.103 28	773 22	» »	5.88	14.848 97	565 »
Orléans*	28 — 3 —	1475	1.177.763 70	798 38	1475	1.367.949 45	927 42	» »	13.40	17.819 39	1302 50
Paris-Lyon-Méditerranée*	28 — 3	1411	2.250.940 68	1.595 28	1411	2.149.718 72	1.523 54	4.71	» »	35.925 50	1113 75
Ouest*	28 — 3 —	1213	981.561 35	809 20	1213	1.062.352 90	875 60	» »	7.60	16.606 05	556 25
Nord*	28 — 3 —	967	1.236.763 87	1.278 97	967	1.197.962 01	1.238 84	3.23	» »	28.475 59	1060 »
Midi*	28 — 3 —	798	583 311 31	730 97	798	519.136 67	650 51	12.36	» »	16.284 82	855 »
Lyon a Genève*	28 — 3 —	231	120.302 15	520 78	231	140.900 05	609 95	» »	14.62	11.172 39	375 »
Ardennes*	28 — 3 —	326	105.588 82	320 82	104	72.513 32	442 15	» »	37.81	8.769 47	443 »
Dauphiné*	28 — 3 —	134	57.170 50	420 64	134	56.453 69	421 14	1.30	» »	9.054 77	483 75
Bességes a Alais*	28 — 3 —	33	26.087 25	790 52	33	29.179 85	884 23	» »	10.59	20.087 11	513 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	28 — 3 —	1967	1.324.539 21	672 69	1967	1.187.973 45	636 30	5.71	» »	13.746 53	897 50
Autrichiens	28 — 3 —	1324	915.802 50	691 70	1324	1.026.075 »	775 08	» »	10.75	13.812 09	518 75
Madrid a Alicante	28 — 3 —	482	298.550 62	619 38	482	341.173 92	707 83	» »	12.50	13.756 81	570 »
Saragosse et Alicante — Alcazar a Ciudad	28 — 3 —	155	27.386 25	175 40	114	16.277 67	142 78	23.74	» »	»	»
Saragosse et Alicante — Madrid a Jadraque	28 — 3 —	104	33.010 20	317 40	104	32.325 75	310 82	2.01	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	28 — 3 —	306	117.688 40	321 55	183	49.101 19	268 31	19.81	» »	6.788 59	355 »
Nord de l'Espagne	28 — 3 —	358	143.669 73	401 29	308	109.456 86	355 38	12.92	» »	5.206 80	472 50
Union suisse	1er au 7 —	275	68.850 »	250 »	275	65.067 »	236 »	5.93	» »	»	»
Central suisse	28 mai 3 —	262	135.249 17	516 21	262	127.751 31	487 60	5.86	» »	9.617 47	»
Victor-Emmanuel	28 — 3 —	214	142.346 05	665 17	214	136 798 86	639 25	4.03	» »	13.307 05	375 »
Romains — Bologne a Ancone	28 — 3 —	206	44.252 14	600 20	»	»	»	»	»	»	325 »
Romains — Rome a Civita-Vecchia	28 — 3 —	73	26.149 20	127 »	»	»	»	»	»	»	»
Saragosse a Pampelune	28 — 3 —	170	41.087 25	230 »	»	»	»	»	»	5.222 50	392 50
Séville-Xérès-Cadix	14 — 20 mai	160	82.304 85	515 65	160	79.135 63	494 58	4.23	» »	»	460 »
Ouest suisse	28 — 3 juin	150	61.242 88	408 »	150	58.760 96	391 »	4.22	» »	7.036 »	182 50
Cordoue a Séville	28 — 3 —	131	59.878 45	457 09	131	48.636 25	371 27	23.11	» »	7.322 67	»
Guillaume-Luxembourg	21 — 27 mai	89	39.180 30	440 30	52	13.490 44	240 20	83.30	»	0.641 24	270 »
Portugais	21 — 27 —	75	11.871 »	160 »	»	»	»	»	»	»	423 75

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

convénients des prélèvements faits sur le capital pour servir l'intérêt des actions pendant la construction.

Le tableau suivant indique la longueur et la situation des lignes composant notre réseau, ainsi que les ouvertures sur lesquelles nous comptons avant votre prochaine assemblée.

Indication des lignes.	Nombre total de kilomètres.	Kilomètres en exploitation.	Longueur des sections à ouvrir jusqu'en mai 1863.	Nombre total de kil. qui seront exploités en mai 1863.	Nombre de kil. restant à construire à cette époque.
Madrid à Alicante. Embranchement de Tolède.	455	455	»	455	»
	27	27	»	27	»
Alcazar à Ciudad-Real.	114	114	»	114	»
Madrid à Saragosse.	341	104	237	341	»
Manzanarès à Cordoue.	244	42	30	72	172
Albacète à Carthagène.	247	»	131	131	116
	1,428	742	398	1,140	288

Observations. — Nous considérons la voie du port d'Alicante comme une annexe de la gare.

Nous allons maintenant, Messieurs, vous présenter le détail des affaires de la Compagnie dans l'ordre habituel, c'est-à-dire :

1° Situation financière, compte de l'établissement et situation générale des comptes. Comptes et statistique de l'exploitation ;

2° Situation des travaux, travaux d'amélioration et constructions nouvelles ;

3° Observations générales.

Enfin nous soumettrons à votre approbation les résolutions générales que nous croyons devoir être prises.

SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 1861.

Comme vous le savez, Messieurs, les actions de notre Compagnie étaient libérées de 400 francs au 31 décembre 1860. Nous n'avons fait aucun appel de fonds depuis février 1858, mais vous aviez accordé, à ceux qui voudraient en user, la faculté de se libérer complétement.

Un appel de fonds de 50 francs a été fait au mois de janvier 1862. Quelques actionnaires ont devancé l'époque du paiement, un grand nombre d'entre eux s'est libéré complétement, et le capital réalisé sur nos actions était, au 31 décembre 1861, de 104,606,000 francs, savoir :

86,790 actions libérées de 500 fr.,				43,395,000
85	—	450		38,250
153,125	—	400	61,250,000	
A déduire : pour versemen en retard,			77,250	61,172,750
Capital réalisé sur les actions au 31 décembre 1861.				104,606,000

Dans le courant de l'année 1861 il a été vendu 86,751 obligations, ce qui porte à 343,876 le nombre de celles émises jusqu'au 31 décembre dernier.

Capitalisées à l'intérêt statutaire de 6 0/0, ces 343,876 obligations à 250 francs chacune, représentent une somme de 85,969,000

Nous avons, en outre, reçu du gouvernement pour compte de la subvention de la ligne de Ciudad-Real, 1,052,432 37
en obligations de l'Etat.

Cette somme, ajoutée aux perçus précédemment, ainsi que nous vous le disions dans notre dernier rapport, élève à 8,711,452 53
9,763,884 90

le chiffre des subventions réalisées depuis l'origine de la Compagnie jusqu'au 31 décembre 1861, et dont le montant vient diminuer les dépenses d'établissement des lignes auxquelles elles se rapportent.

En résumé, le capital total réalisé au 31 décembre dernier, s'élève à 100,575,000 »

Savoir :

Versements effectués sur les actions,	104,606 000	»
343,876 obligations à 250 francs,	85,969,000	»
Total,	100,575,000	»

COMPTE D'ÉTABLISSEMENT ET SITUATION GÉNÉRALE DES COMPTES.

Ainsi que nous venons de le dire, les recouvrements effectués sur les actions et les obligations de la Compagnie s'élevaient au 31 décembre 1861 à 100,575,000 »

Les intérêts perçus pour retard dans les versements sur les actions, et la plus-value obtenue par la négociation de nos obligations au-dessus du taux normal de 250 francs ont produit 2,770,308 76

Ce qui porte les recettes à 103,345,308 76

Les dépenses de l'établissement et de la construction depuis le 10 juillet 1856 jusqu'au 31 décembre dernier, se sont élevées à 211,187,143 78

dont il faut déduire les subventions de l'Etat, soit 9,763,884 90

Reste en dépense réelle, 201,423,258 88

Ainsi les dépenses de premier établissement au 31 décembre 1861 dépassaient de 8,077,950 fr. 12 c. le montant du capital réalisé.

Il nous a été facile de faire face à ces dépenses au moyen de la réserve de 10,544,480 fr. 02 c. constituée par les bénéfices non répartis réalisés sur les sections ouvertes à l'exploitation depuis l'origine de la Compagnie.

Nous avons dû, pour ordre, faire profiter ce compte des bénéfices non répartis des intérêts à 6 0/0 de la somme (31 millions de réaux) ainsi avancée, et porter au débit du compte de premier établissement une somme de 8,157,894 74

Nous avons donc en compte capital 201,503,203 50

Déduisant de cette somme le montant net des frais d'établissement, soit 201,423,258 88

Reste disponible, comme excédant des recettes sur les dépenses de premier établissement. Cet excédant conforme avec la balance générale des écritures au 31 décembre 1861, ajouté aux soldes créditeur des différents comptes 6,647,212 16

de cette balance, donne un total de 6,527,136 78

représentés comme valeur effective de la manière suivante :

Solde débiteur de MM. de Rothschild frères, de Paris,		3,945,725 30
Solde débiteur des banquiers de la Compagnie sur les lignes en construction,		1,336,745 98
Dépôts à la Banque d'Espagne :		
En espèces,	92,105 26	
En compte courant des paiements à vue,	925,379 42	1,017,484 68
Caisse centrale,		227,200 82
Total,		6,527,136 78

Les ressources nécessaires pour l'exécution des travaux sont largement assurées pour l'année courante.

L'appel de 50 francs par action et la vente des obligations ont déjà produit environ 20,200,000 francs.

La restitution des cautionnements déposés lors des concessions des lignes de Carthagène et d'Andalousie rendront disponible une somme d'environ 4 millions.

Nous recevrons en outre de l'Etat environ 14 millions, montant des subventions qui nous seront dues au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Cette situation financière est très-satisfaisante et pourrait nous dispenser de faire cette année un nouvel appel de fonds. De nombreuses réclamations sont venues cependant nous apprendre que le public préférerait la libération complète de nos actions, et nous avons cru devoir faire droit à ce désir en faisant le dernier appel de 50 francs, destiné à compléter le versement de 500 fr.

Déjà plus de la moitié de nos titres est libérée en vertu de l'autorisation donnée depuis 1859. La division du capital en titres libérés de 450 francs et titres libérés de 500 francs crée pour la transmission de ces titres des embarras qui nuisent à leurs porteurs, et l'empressement avec lequel les actionnaires ont répondu à notre appel de fonds de 50 francs, nous a décidés à fixer au 1er juillet la date de la libération définitive de nos titres.

L'action libérée de 450 francs devra à cette époque 50 francs, mais il lui reviendra pour intérêts et dividendes 25 fr. 50 c.

La somme à verser ne sera donc que de 24 fr. 50 c. par action.

Nous espérons que cette mesure, unanimement réclamée, donnera un nouvel élan à la faveur dont jouissent nos titres.

COMPTE DE L'EXPLOITATION.

Pendant l'exercice de 1861, les bénéfices de l'exploitation, y compris les recettes diverses en dehors du trafic, ont été de 9,903,272 fr. 11 c.

Savoir :

Ligne d'Alicante et Tolède,	9,002,905 25
Ligne de Madrid à Saragosse (section de Madrid à Jadraque),	640,330 03
Ligne d'Alcazar de San Juan à Ciudad Real,	169,946 83
Total,	9,903,272 11

Les charges de l'exploitation, c'est-à-dire, les intérêts et l'amortissement des obligations à la charge des sections ouvertes à l'exploitation, se sont élevées ensemble à 2,059,095 »

Il reste donc un produit net de 7,844,177 11

Si vous approuvez la répartition du dividende de 12 francs par action, soit pour les 240,000 actions, 2,880,000 »

il restera au compte de profits et pertes, 4,964,177 11

qui, ajoutés aux 10,544,480 62

montant des bénéfices non répartis antérieurement, et aux 202,260 50

montant d'une rectification du compte amortissement d'obligations et des intérêts produits par l'emprunt d'ordre de 31,000,000 de réaux fait par le compte de l'établissement, donnent un total de 15,710,938 23

comme solde du compte profits et pertes, que nous laissons en réserve.

STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION.

Ligne d'Alicante et Tolède.

Longueur exploitée : 482 kilomètres.

L'ensemble des produits de l'exploitation proprement dite, non compris les recettes en dehors du trafic pour l'exercice 1861, s'est élevé à 15,798,250 16

Les dépenses (non compris les charges de l'exploitation, intérêts et amortissement des obligations), ont été de 6,727,919 50

Le produit net de l'exploitation proprement dite est donc de 9,070,330 66

Intérêts et amortissement des obligations à déduire. 1,611,720 »

Reste bénéfice net 7,458,610 66

Les résultats obtenus en 1860 étaient les suivants :

Produits,	15,556,435 81
Dépenses,	8,501,288 87
Produit net,	7,055,146 94

Soit une augmentation en faveur de l'exercice 1861 de recette brute de 242,814 fr. 35 c., et de recette nette de 403,463 fr. 72 c.

En 1861, le rapport des frais de l'exploitation proprement dite à la recette, a été de 42.58

En 1860, il était de 45.90

En 1859, de 51.83

En 1858, de 64.37

Les espérances que nous avions conçues, tant sur l'accroissement de nos recettes que sur l'abaissement du chiffre proportionnel de la dépense, se sont donc réalisées, puisque l'année 1861 accuse dans les recettes un nouveau progrès de 242,814 fr. 36 c. sur la précédente,

ce même temps que notre dépense s'est abaissée de 1.92 0/0.

Les recettes se divisent comme suit en 1861 :

Grande vitesse.

Voyageurs,	4,668,794 65	
Bagages et chiens,	131,530 87	
Messageries, valeurs, denrées alimentaires, voitures et bestiaux,	578,686 »	5,409,551 16
Divers,	10,530 64	

Petite vitesse.

Marchandises,	10,253,683 11	
Voitures et bestiaux,	114,418 96	10,388,699 »
Divers,	20,596 93	
Total général,		15,798,250 16

Les dépenses se répartissent comme suit :

Dépenses générales,	2,285,961 26
Mouvement et service commercial,	1,466,102 98
Traction et matériel,	3,268,124 74
Surveillance et entretien de la voie,	1,319,450 52
Total,	8,339,639 50

L'examen de notre trafic, pour l'exercice 1861, fait reporter les résultats suivants :

Les augmentations de recettes qui se sont produites en 1861 se répartissent comme suit :

Transports en grande vitesse,	171,183 25
Transports en petite vitesse,	71,631 10
Ensemble,	242,814 35

Le nombre total des voyageurs parcourant les lignes d'Alicante et de Tolède s'est élevé, en 1861, à 756,832 ; il était, en 1860, de 714,999. Le parcours moyen des voyageurs, qui était de 107 kil. 918, en 1860, s'est abaissé, en 1861, à 105 kil. 007. Mais nous avons eu plus de voyageurs de première classe, et le tarif moyen s'est élevé à 0 fr. 5917.63, tandis que, en 1860, il n'était que de 0 fr. 05498.16.

Voici d'ailleurs le tableau statistique du service des voyageurs en 1861.

	Nombre de voyageurs.	0/0.	Produits.	0/0.	Parcours moyen kilométr.
Première classe,	61,756	8.27	1,026,729 70	22.00	
Deuxième classe,	174,240	23.38	1,620,182 99	34.70	
Troisième classe,	510,836	68.40	1,993,862 41	42.70	105 k.,007
Trains spéciaux,	»	»	28,079 55	0.60	
	746,832	100	4,668,794 65	100	

Les autres natures de recettes, en grande vitesse, ont perdu ensemble 27,679 fr. 89 c. Cette perte a été causée par la cessation du transport sur trucks des diligences qui desservent la route d'Andalousie. Les voyageurs prennent place aujourd'hui dans nos wagons.

Passant aux résultats des transports en petite vitesse, nous voyons qu'en 1861 nous avons transporté 344,590 tonnes de marchandises, qui ont produit 10,253,683 f. 11 c. Le parcours moyen de chaque tonne a été de 249 kilom. 861 mill., et le tarif moyen perçu de 11,942 fr. 89 c. En 1860, nous avions transporté 315,153 tonnes, dont le parcours moyen s'élevait à 224 kilom., 557, et le tarif moyen perçu à 0 fr. 12752.63.

D'où il ressort :

Qu'en 1861, nous avons transporté 29,437 tonnes de marchandises de plus qu'en 1860, que le produit brut s'est accru de 79,091 fr. 06 c., et qu'enfin le tarif moyen perçu pour chaque tonne, transportée à 1 kilomètre, a été abaissé de 0 fr. 00809.73 sur 1860.

Ainsi, depuis 1858, notre tarif moyen a subi une diminution totale de 0 fr. 02256.58 alors que, depuis cette même époque, notre recette brute n'en progressait pas moins d'une somme totale de 4,385,683 fr. 59 c. : ce résultat prouve suffisamment que la Compagnie a su diminuer d'elle-même ses tarifs à mesure que ces abaissements pouvaient correspondre aux nécessités commerciales. Ces diminutions de tarifs ont été d'ailleurs largement compensées par l'accroissement du trafic.

Le mouvement de marchandises pour 1861 se décompose comme suit :

Madrid à Alicante (voie descendante),	97,585 tonnes.
Alicante à Madrid (voie montante),	247,005 —

En 1860, ce mouvement était de 118,682 tonnes en voie descendante, et de 196,471 tonnes en voie montante.

La voie montante a donc vu accroître son tonnage de 50,534 tonnes en 1861, alors que la voie descendante perdait 21,097 tonnes. Mais, compensation faite, il reste une augmentation de tonnage de 29,537 tonnes.

Cette augmentation est d'autant plus à remarquer que le transport des céréales et farines a diminué de près de 10,000 tonnes dans le mouvement de descente, par suite des mauvaises récoltes.

Nous renvoyons à l'examen des tableaux statistiques joints à ce rapport pour tout le détail du trafic de la ligne d'Alicante. Nous donnerons seulement la liste des marchandises dont le tonnage a le plus sensiblement varié.

Ainsi, les augmentations principales en voie montante portent sur :

Les huiles d'olive qui présentent un accroissement de	3,748 tonnes.
Les eaux-de-vie,	565 —
Le riz,	748 —
Chaux et ciment,	1,636 —
Le charbon de bois,	3,680 —
Produits chimiques,	626 —
Fruits frais,	1,458 —
Sparterie,	406 —
Briques, tuiles et carreaux,	519 —
Légumes,	1,496 —
Bois de construction,	9,508 —
Pommes de terre,	928 —
Tissus,	685 —
Blé,	3,087 —
Plâtre,	6,600 —

Et en voie descendante sur :

Les huiles d'olive pour	330 tonnes.
Le charbon de bois,	490 —
Fruits,	322 —
Laines,	665 —
Pailles,	390 —
Tabacs,	612 —
Diverses,	2,206 —

Les diminutions principales portent en voie montante sur :

Orges et seigles pour	845 tonnes.
Coke,	710 —
Bois à brûler,	1,110 —
Fers et fontes,	440 —
Poissons,	320 —

Et en voie descendante sur :

Orges et seigles pour	1,178 tonnes.
Farines,	973 —
Blés,	15,641 —
Matériaux à bâtir,	933 —
Plombs,	957 —
Réglisses,	437 —

Comme complément de ces données statistiques sur l'année 1861, nous indiquerons ici le parcours et la recette moyenne des trains.

Le parcours total des trains de voyageurs a été de	852,010 kilom.
Les trains de marchandises de	1,086,678 —
Ensemble,	1,938,697 kilom.
Le parcours des voitures de voyageurs a été de	8,630,455 kilom.
Wagons de marchandises,	21,327,888 —
Ensemble,	29,958,343 kilom.

La recette brute moyenne obtenue en 1861, sur les lignes d'Alicante et de Tolède, par kilomètre exploité, a été de 32,776 45
Elle ne s'élevait, en 1860, qu'à 32,272 68

Il y a donc, pour 1861, un accroissement de 503 77

La recette brute se répartit comme suit pour 1 kilomètre :

Voyageurs et trains spéciaux,	9,686 30
Bagages et marchandises,	22,267 22
Voitures et bestiaux,	310 15
Postes,	317 38
Diligences,	98 50
Divers,	66 90
Total,	32,776 45

La recette moyenne par kilomètre de trains de voyageurs a été de 6 35
Celle des trains de marchandises, 9 56
Celle des trains de toute nature, 8 96

LIGNE DE SARAGOSSE.

Section de Madrid à Jadraque.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

L'ensemble des produits de l'exploitation, pour l'exercice 1861, s'est élevé à 1,556,746 89
Les dépenses ont été de 922,436 86

Les recettes nettes sont donc de 634,310 03
A déduire :
Intérêts et amortissement des obligations à la charge de l'exploitation, 257,962 51

Bénéfice net, 276,347 52

D'où il résulte que le rapport des frais de l'exploitation à la recette a été de 59.25 0/0.

En 1860, pour une longueur moyenne exploitée de 67 kilomètres, ce rapport de la dépense à la recette s'élevait à 64.72 0/0.

Les recettes se divisent comme suit en 1861 :

Grande vitesse.

Voyageurs et trains spéciaux,	1,048,972 38	
Bagages et chiens,	15,001 33	
Messageries, valeurs, denrées alimentaires,	79,106 83	1,143,080 54

Petite vitesse.

Marchandises,	400,882 90	
Voitures et bestiaux,	12,210 16	
Divers,	573 29	413,666 35
Total général,		1,556,746 89

Pour les détails statistiques sur les résultats de cette exploitation, nous renvoyons aux états qui sont joints à ce rapport.

Il ne serait en effet d'aucun intérêt d'entrer ici dans des comparaisons avec l'exercice dernier pendant lequel l'exploitation portait sur une section dont la longueur n'était que de 67 kilomètres.

La recette kilométrique nette n'a point, du reste, sensiblement varié ; elle s'élevait en 1860 à 5,584 14
Elle est pour 1861 de 6,099 13

LIGNE D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

Longueur moyenne exploitée : 106 kilomètres.

La longueur moyenne exploitée en 1861 a été de 106 kilomètres, savoir :

Alcazar à Daimiel, pendant toute l'année, 72 kilomètres.
Daimiel à Ciudad-Real, depuis le 1er mars, 42 —

L'ensemble des produits de l'exploitation s'est élevé, pour 1861, à 879,394 73
et les dépenses à 716,176 33

Différence 163,218 40
Intérêts et amortissement des obligations à la charge de l'exploitation, 189,412 49

Déficit, 26,194 09

Le rapport de la dépense à la recette a été, pour 1861, de 81.43 0/0.

Il était, en 1860, de 92.18 0/0, pour une longueur moyenne exploitée de 60 kilomètres.

Les produits de l'exploitation proprement dite se subdivisent comme suit :

Grande vitesse.

Voyageurs à trains spéciaux,	427,097 00	
Bagages, chiens, messageries, valeurs et comestibles,	21,951 03	
Voitures, animaux, courriers, diligences, transports funèbres et divers,	30,092 52	479,141 55

Petite vitesse.

Marchandises,	381,297 95	
Voitures, animaux et divers,	18,955 24	400,253 19
Ensemble,		879,394 73

On trouvera dans les tableaux statistiques pour 1861, joints à ce rapport, le détail des recettes de l'exploitation de la ligne d'Alcazar à Ciudad-Real.

Le produit net kilométrique s'élève à 1,431 fr. 73 c.

Il n'était, en 1860, pour 60 kilomètres exploités, que de 309 fr. 92 c.

COMPTE DES SERVICES DIVERS.

MOUVEMENT ET SERVICE COMMERCIAL.

La dépense de ce service sur la ligne d'Alicante et Tolède a été, pendant l'année 1861, de 1,466,102 fr. 28 c., soit 9.28 0/0 des produits.

Elle avait été de 10.48 0/0 en 1859 et de 9.72 0/0 en 1860.

SURVEILLANCE ET ENTRETIEN DE LA VOIE.

En 1860, les dépenses de la surveillance et de l'entretien de la voie s'élevèrent, sur la ligne d'Alicante à Tolède, à 1,280,285 fr. 99 c., soit 8.23 0/0 des produits, ou 2,630 fr. 19 c. par kilomètre de longueur exploitée.

Ces dépenses ont été, en 1861, de 1,310,430 fr. 52 c., soit 8.35 0/0 des produits, et 2,737 fr. 45 c. par kilomètre de longueur exploitée.

MATÉRIEL ET TRACTION.

Les frais de traction et d'entretien du matériel, pour la ligne d'Alicante et de Tolède, se sont élevés, en 1861, à 3,208,124 fr. 76 c., pour un parcours de trains de 1,957,724 kilomètres, soit 1 fr. 67 par kilomètre et 20.68 0/0 des produits.

Ces frais étaient, en 1860, de 3,314,992 fr. 55 c. pour un parcours de trains de 2,005,579 kilomètres, soit 1 fr. 55 par kilomètre et 21.31 0/0 des produits (1).

Nous croyons avoir enfin surmonté la principale difficulté qui s'opposait à l'amélioration de ce service : celle de l'impureté des eaux qui alimentent nos machines. Non-seulement nous avons amélioré nos prises d'eau, mais depuis quelques mois nous employons avec un grand succès un liquide désincrustant, et dès le commencement de l'année 1862, le prix de réparation du matériel descendra d'une manière notable en même temps que la consommation du combustible diminuera. Ces améliorations nous promettent de notables économies dans ce service pour l'exercice 1862 et surtout pour celui de 1863.

Nous installons à Madrid, pour utiliser les menus charbons et réduire notre consommation de combustible, une usine d'agglomération des menus et de fabrication des briquettes.

MATÉRIEL ROULANT ET OUTILLAGE.

Au 31 décembre 1861 nous possédions	151	machines locomotives.
91 sont commandées aux ateliers du Creuzot, de Bruxelles et de Graffenstaden, et doivent nous être livrées, savoir :		
Dans le courant de 1862,	21	
Id. de 1863,	70	
	91	id.
Total des machines locomotives à la fin de 1863,	242	
La Compagnie possédait au 31 décembre 1861,	370	voitures.
Depuis le 1er janvier elle en a reçu,	35	id.
Elle en recevra dans le courant de cette année,	57	id.
En 1863,	111	id.
Total à la fin de 1863,	603	voitures.
Le nombre des wagons au 31 décembre 1861 était de		1,585
On nous en livre en ce moment		339
Nous devons en recevoir sous peu		361
115 autres wagons sont en construction en France,		115
Total à la fin de 1863		2,200

SITUATION DES TRAVAUX.

LIGNES D'ALICANTE ET DE TOLÈDE.

Les travaux de la ligne d'Alicante sont terminés depuis longtemps, et il ne s'y fait que des changements exigés par le trafic et dont l'importance est, on peut le dire, insignifiante. Cependant nous avons porté toute notre attention sur la question des eaux, et nous avons fait commencer diverses prises ou conduites d'eau nouvelles destinées à diminuer les frais que nous faisons actuellement, pour nous procurer la quantité d'eau qui nous est indispensable.

Ainsi à Albacète nous amenons l'eau nécessaire à la ville et au chemin de fer, en exécution du contrat qui nous assure une redevance suffisante pour que l'intérêt de l'argent employé soit couvert.

A Alicante, un autre contrat nous garantit pour une durée de dix à vingt ans, à notre gré, un volume d'eau suffisant, arrivant par la pente naturelle du terrain et remplaçant les eaux que nous sommes aujourd'hui obligés d'élever à la hauteur des réservoirs d'alimentation.

A Almansa nous faisons une opération analogue.

Nous avons ici à indiquer pour mémoire les travaux faits au compte de la ligne de Ciudad-Real dans la station d'Alcazar pour le service combiné des deux lignes.

Les voyageurs y sont maintenant reçus d'une manière convenable, et le transbordement des marchandises et articles de messagerie s'y opère avec commodité et économie.

L'année dernière nous vous avons entretenus du contrat que nous avons fait pour l'établissement d'une douane d'entrepôts aux abords de la gare de Madrid. La construction de ces édifices est très-avancée et la douane est déjà livrée au public. En même temps nous avons construit sur notre voie du port d'Alicante un hangar exigé par les nécessités du service de cet établissement, appelé à offrir de si grands avantages à notre trafic et au commerce.

LIGNE DE CIUDAD-REAL.

Cette ligne de 114 kilomètres est en complète exploitation depuis le 1er mars 1861, les travaux sont entièrement terminés excepté sur quelques points peu importants.

Quant à la station de Ciudad-Real qui est provisoire, nous comptons n'en commencer les travaux définitifs que lorsque la ligne sera prolongée sur la direction de Ciudad-Real à Badajoz, qui appartient à une autre Compagnie, en continuant nos dispositions de manière à ce qu'elles s'adaptent aux besoins nouveaux qui seulement alors seront bien déterminés.

En tenant compte des travaux qui restent à faire et des frais d'installation de la station définitive de Ciudad-Real, le coût kilométrique, y compris le matériel roulant, sera très-peu élevé, et si l'on considère que la ligne d'Alcazar à Ciudad-Real est destinée à recevoir très-prochainement le trafic apporté par les chemins de fer de l'Andalousie, de l'Estramadure et du Portugal, on voit qu'elle sera certainement une des plus productives de notre réseau.

LIGNE DE SARAGOSSE.

Ainsi que nous l'avons dit l'année dernière, la Compagnie s'est chargée d'achever elle-même, à partir de Jadraque, la ligne de Madrid à Saragosse, et depuis le moment de notre prise de possession les travaux ont été conduits avec une rapidité remarquable.

Malheureusement les travaux que nous avons dû exécuter, à peu de distance de Jadraque, au passage du faîte de la Sierra-Ministra où se trouve le tunnel de Horna, sont ceux qui offraient les plus grandes difficultés, et c'est aujourd'hui seulement que nous sommes en mesure de demander l'autorisation d'ouvrir au public la section de Jadraque à Medinaceli, sur 61 kilomètres environ.

Comme le gouvernement a fait percer une route entre Sigüenza et la route de France par Soria, notre ligne nouvelle va recevoir à partir de Sigüenza jusqu'à Madrid (sur 140 kilomètres environ) les voyageurs et les marchandises transportés par cette route, et à partir de Medinaceli (sur 165 kilomètres environ) ceux de l'Aragon et de la Catalogne. Saragosse ne sera plus séparée de Madrid que par une lacune de 176 kilomètres.

Les travaux entre Medinaceli et Ricla (115 kilomètres) sont très-avancés. La pose de la voie va commencer, et nous ne pourrons être arrêtés que par des retards dans l'établissement des ponts en fer, retards qui seraient du fait des usines chargées de ces travaux.

La section de Ricla à Saragosse, dont la longueur est de 61 kilomètres, est d'une exécution facile et serait terminée depuis longtemps sans les difficultés d'un ordre purement administratif qui nous ont empêchés d'atteindre ce résultat.

Au départ de Saragosse la ligne se dirige sur Casetas, point situé à 13 kilomètres environ de Saragosse, et nous avons terminé depuis longtemps cette petite section qui est aujourd'hui exploitée par la Compagnie de Saragosse à Pampelune en vertu d'un traité d'exploitation provisoire entre les deux Compagnies.

Casetas est le point de bifurcation fixé par les cahiers des charges entre les deux lignes de Saragosse à Pampelune et de Saragosse à Madrid, mais les deux tracés proposés par les ingénieurs de l'État sont à peu près parallèles sur 9 kilomètres de longueur, de sorte qu'en suivant ce tracé on exécuterait des travaux complétement inutiles sur 9 kilomètres de longueur, et on ferait parcourir inutilement 18 kilomètres aux voyageurs et aux marchandises de la Navarre, Rioja et France, et allant vers Madrid. Les deux Compagnies de Pampelune et de Saragosse se sont bien vite aperçues de ces inconvénients et ont fait un traité avantageux pour toutes les deux, en fixant le point d'embranchement des deux lignes à Alagon, en face de l'entrée de la vallée du Jalon que doit suivre la ligne de Saragosse, et déterminant les conditions d'usage commun de la partie comprise entre Alagon et Saragosse et de la gare de Saragosse.

Ce traité, ainsi que le tracé nouveau, ont été soumis à l'approbation du gouvernement qui n'a pris encore aucune résolution par suite de réclamations du conseil municipal de Saragosse, qui voudrait qu'on obligeât le trafic des provinces de l'Ouest à passer par cette ville pour se rendre à Madrid.

Dans le même but, cette corporation a élevé des difficultés qui arrêtent aussi l'approbation de l'emplacement de la station de Saragosse. Il y a lieu cependant de ne pas douter que ces difficultés seront tranchées dans un court délai, ce qui nous permettra de terminer, quelques mois après, cette section dans laquelle ne se rencontre aucun travail d'art important.

LIGNE D'ALBACÈTE A CARTHAGÈNE.

On travaille activement à l'exécution de la première section comprise entre Albacète et Hellin, et dont la longueur est de 67 kilomètres.

Les travaux ne présentent aucune difficulté, et nous pensons qu'ils seront complétement terminés au mois de novembre prochain.

Les deuxième et troisième sections forment une longueur de 115 kilomètres entre Hellin et Cieza ; les études sont terminées et les projets présentés à l'approbation du gouvernement, aussitôt après cette approbation on mettra les travaux en adjudication.

Nos études et les projets définitifs d'exécution nous ont donné l'assurance que les prévisions qui nous ont décidés à prendre cette affaire étaient entièrement fondées et que nous n'avons plus aucun mécompte à craindre sur les dépenses d'exécution. Ces deux sections pourront d'ailleurs être terminées deux ans après le commencement des travaux.

La quatrième section comprend la distance de Carthagène à Murcie, qui est de 65 kilomètres. La construction est très-avancée, et nous espérons que la pose de la voie, faite déjà sur 3 kilomètres, sera terminée vers le mois d'octobre de cette année.

Nous avons eu un retard de six mois, provenant uniquement de difficultés qui ont entravé l'approbation du tracé dans le passage de la Sierra de Carrascoy. De nouvelles études ont été demandées par le gouvernement, elles ont prouvé que le tracé présenté par nous était le meilleur, et nos projets ont été approuvés.

Aujourd'hui, nous avons l'assurance que la section d'Albacète à Hellin et celle de Murcie à Carthagène, dont la longueur totale est de 131 kilomètres, seront livrées à l'exploitation avant la fin de l'année, et que le reste de la ligne pourra être terminé avant la fin de l'année 1864, et dans les délais prévus par le cahier des charges de la concession.

LIGNE DE MANZANARÈS A CORDOUE.

Ainsi que nous l'avons indiqué au commencement de ce rapport, la section de Manzanarès à Santa-Cruz, dont la longueur est de 42 kilomètres a été livrée à l'exploitation des voyageurs et marchandises dans le mois d'avril dernier, et pour ne pas multiplier inutilement les comptes d'exploitation, nous confondrons provisoirement ses recettes avec celles de la ligne de Ciudad-Real, sous le titre commun de Ciudad-Real et Cordoue. — On ne trouve dans cette section que deux stations, Valdepenas et Santa-Cruz de Mudela.

La distance entre Santa-Cruz et Cordoue est de 202 kilomètres.

La traversée de Sierra-Morena présentait de grandes difficultés, et le tracé proposé par les ingénieurs de l'État s'éloignait beaucoup de la route actuelle de l'Andalousie.

Nos ingénieurs ont consacré plus d'une année à des études qui avaient pour but de rapprocher le tracé de la route entre Manzanarès et Livarès, d'éviter aussi les grands tunnels du tracé primitif, et enfin de raccourcir la longueur totale du tracé. Nous avons voulu améliorer les conditions d'exploitation, rapprocher le tracé des populations, et enfin diminuer certains travaux complétement inutiles.

L'attention publique était vivement excitée par ces études.

Le chemin de fer qui doit relier toute l'Andalousie avec la capitale est un de ceux dont l'opinion publique se préoccupe le plus, et elle a vu avec grand plaisir le succès complet qui a couronné nos efforts.

Nos projets viennent d'être approuvés par le gouvernement, et nous avons immédiatement annoncé l'adjudication des travaux, en réduisant au temps strictement nécessaire les délais d'exécution.

(1) L'exploitation, en 1861, a été dirigée de manière à augmenter autant que possible la charge des trains.

La première section, entre Santa-Cruz et Venta de Cardenas, sur 30 kilomètres, devra être terminée et livrée à l'exploitation dans les huit à neuf mois qui suivront l'ordre de commencer les travaux.

La deuxième section, entre Venta de Cardenas et Vilches, sur 28 kilomètres, est celle qui présente les plus grandes difficultés. Elle comprend la traversée de la sierra Morena dans les défilés de Despena Perros, et il faudra deux ans pour la terminer.

La troisième section, entre Vilches et le passage du Guadalquivir, près de Menjibar, sur 62 kilomètres, sera terminée dans le même délai, ainsi que les quatrième et cinquième sections comprises, l'une entre Menjibar et Villa del Rio, sur 47 kilomètres, et l'autre, entre Villa del Rio et Cordoue, sur 55 kilomètres.

Comme le temps accordé aux entrepreneurs pour examiner les terrains et présenter leurs propositions expire le 25 juin, les travaux pourront commencer partout à la fin dans le courant de juillet 1862, et vous voyez que les dispositions sont prises pour que la ligne entière de l'Andalousie soit livrée à l'exploitation avant le 31 décembre 1864.

Si l'on réfléchit que ce chemin de fer est la seule communication possible entre le sud et le nord de l'Espagne, et qu'il réunit la capitale, les Castilles et la Manche à des villes comme Cordoue, Séville, Xérès, Cadix, Grenade et Malaga, on voit que nous ne nous étions pas trompés dans les appréciations dont nous vous avons rendu compte l'année dernière, et qui nous ont décidés à faire, lors de la adjudication de la ligne de Manzanarès à Cordoue, un rabais qui a étonné ceux qui n'avaient pas étudié d'avance la question avec le même soin que nous.

Il n'est plus douteux que cette concession ne soit une des meilleures de celles qu'a obtenues la Compagnie.

Messieurs,

Pour compléter ce compte rendu, nous avons encore à vous parler de quelques questions d'administration générale.

Modifications des statuts.

Le Conseil d'administration a déjà été autorisé, en prévision de la modification à apporter à la loi concernant les obligations, à modifier l'article 7 et les autres articles des statuts relatifs à l'émission des obligations. La loi nouvelle ayant été promulguée le 29 janvier de cette année, nous avons remplacé la fin de l'article 7 de vos statuts par le texte suivant :

« Le capital des obligations émises ne pourra jamais » dépasser les limites fixées par la loi du 11 juillet » 1860. »

Nous avions reçu, pour consentir ces modifications, les plus amples pouvoirs de la dernière assemblée générale. Nous ont reçu, en outre, l'approbation du gouvernement de Sa Majesté, par décret du 5 mars 1862. — Si nous vous demandons aujourd'hui de sanctionner de nouveau le changement apporté à vos statuts, c'est uniquement pour remplir une formalité prescrite par l'administration supérieure.

Prorogation des délais de construction de la ligne de Madrid à Saragosse.

Vous connaissez, Messieurs, les raisons et les circonstances qui nous ont déterminés à résilier le contrat à forfait de construction pour la ligne de Madrid à Saragosse.

Cette mesure, dont les motifs vous ont été exposés dans les rapports des années 1860 et 1861, a reçu votre complète approbation, et la marche des travaux dont nous venons de vous rendre compte, serait au besoin une preuve nouvelle de l'opportunité qu'il y avait pour le Conseil et pour l'assemblée générale à prendre ce parti. — Toutefois, il ne fallait pas oublier que la résiliation du contrat primitif de construction a eu lieu au moment où devaient expirer les délais fixés par la loi de concession pour l'achèvement du chemin de fer de Saragosse. En conséquence, le gouvernement a présenté aux Cortès, il y a plus d'un an, un projet de loi qui, admettant les motifs que nous avons indiqués pour une prorogation, fixe un nouveau terme pour l'achèvement de la ligne de Madrid à Saragosse, en même temps qu'une mesure semblable était consentie en faveur d'autres compagnies de chemins de fer. Nous croyons qu'avant peu ce projet sera converti en loi, et nous avons pleine confiance que, dans les nouveaux termes d'achèvement qui nous ont été fixés, nous terminerons et livrerons à l'exploitation les sections actuellement en voie de construction.

Services des correspondances.

Dès que le chemin de fer de Madrid à Saragosse a été livré jusqu'à Jadraque et la ligne de Pampelune livrée à l'exploitation, nous avons reconnu la nécessité d'établir un service de diligences entre Jadraque et Tudela, d'une part, et Pampelune et Bayonne de l'autre. Ce service organisé provisoirement d'un commun accord par votre Compagnie et celle du chemin de Pampelune dans le courant de l'été dernier, fonctionne depuis le mois de septembre 1861 avec un matériel spécial, et les résultats obtenus jusqu'ici nous ont prouvé que nous avions bien jugé de son opportunité.

Chacune des deux Compagnies a avancé un capital de 400,000 réaux destiné à l'installation et aux frais divers de ce service, auquel nous ouvrirons un compte spécial à partir du présent exercice.

Pour le moment, nous nous bornerons à indiquer les avantages que nous trouvons dans la possession d'un matériel qui nous permet de combler les lacunes chaque jour moins considérables, qui existent encore sur les chemins de fer en construction de Madrid à la frontière de France. Dans quelques jours l'ouverture de la section de Jadraque à Medinaceli (61 kilomètres) nous permettra de faire le service jusqu'à Saragosse en 19 heures et jusqu'à Pampelune en 24 heures. Le trajet de Madrid à Bayonne se fera alors en 32 heures.

Le Conseil d'administration est spécialement autorisé par l'article 26 (lettre B) à conclure tous traités relatifs à l'établissement de services de transports par terre et par eau, et il a usé de cette faculté en subventionnant le service régulier et à jours fixes des bateaux à vapeur de MM. Lopez et C°, qui partant d'Alicante se dirigent d'un côté vers Barcelone et Marseille, et de l'autre vers Malaga et Cadix.

Vous apprécierez, Messieurs, les avantages que la Compagnie a trouvés dans la création de ces services de correspondance, en apprenant que la diligence de Madrid à Bayonne par Jadraque nous a donné plus de 600 voyageurs par mois, et que les bateaux Lopez, indépendamment d'un chiffre considérable de voyageurs, ont fourni à la ligne d'Alicante dans le courant de l'année dernière plus de 10,000 tonnes.

Nous pensons donc pouvoir compter sur votre approbation pour la création de correspondances dont l'utilité, et nous dirons même la nécessité, ne sauraient être mise en doute.

Cote des titres de la Compagnie à la Bourse de Paris.

Vous savez avec quelle faveur nos titres sont accueillis en France ; les conditions imposées par le gouvernement français au maintien des valeurs étrangères à la cote de la Bourse de Paris et de toutes les villes de France sont un droit de timbre et un impôt annuel.

Vous n'hésiterez certainement pas à nous autoriser à payer cet impôt pour que nos titres continuent à être admis sur un marché aussi important que la Bourse de Paris.

Conseil d'administration.

Au commencement de cette année, S. Exc. M. Mon a transmis au Conseil sa démission des fonctions d'administrateur de notre Compagnie, démission que des considérations de haute convenance avaient seules dictée notre digne président à nous offrir, comme à se séparer de ses collègues. Nous n'avons pas cru devoir jusqu'ici accepter cette démission, et en conséquence nous ne vous proposons pas de pourvoir à son remplacement, conformément à l'article 25 de nos statuts, et nous sommes certains à l'avance, Messieurs, que dans cette circonstance vous approuverez notre manière d'agir.

Conformément à l'article 20 de nos statuts, relatif au renouvellement du Conseil, nous avons procédé au tirage de quatre administrateurs. Le sort a désigné :

MM. Poisat,
Llorente,
Teisserenc,
Weisweiller.

Nous vous proposons de renouveler le mandat de nos collègues sortants, qui, aux termes des statuts de la Compagnie, sont rééligibles.

AVIS.

CHEMIN DE FER DE BESSÉGES A ALAIS.

Les bureaux de l'administration centrale du chemin de fer de Bességes à Alais, situés actuellement rue Bergère, n° 12, seront transférés rue Basse-du-Rempart, n° 50, à partir du 1er juillet 1862.

Le secrétaire de la Compagnie,

DE COLOMBIER.

CHEMIN DE FER DE LYON A LA CROIX-ROUSSE.

Émission de 1,810 obligations 3 0/0.

Le Conseil d'administration, conformément à la décision de l'assemblée générale du 26 avril 1862, fait l'émission de 1,810 obligations, jouissance du 1er juillet 1862, au prix de 280 francs payables en trois termes :

80 francs en souscrivant ;
100 francs du 1er au 10 août ;
100 francs du 1er au 10 septembre.

Ces obligations produisent un intérêt annuel de 15 francs, et sont remboursables à 500 francs en quatre-vingt-sept ans, par tirages annuels. Premier tirage en 1863.

Les souscripteurs auront la faculté de payer par anticipation les termes restant dus ; ils jouiront dans ce cas d'une bonification de 5 0/0.

La souscription sera ouverte du 16 au 26 juin, à Paris, dans les bureaux de la Compagnie, 79, *rue de Richelieu*.

Si le montant des souscriptions dépasse celui de l'émission, lesdites souscriptions seront soumises à une réduction proportionnelle. En cas de retard de paiement, les débiteurs seront passibles d'un intérêt de 5 0/0 par an, à dater du jour où aura commencé la libération du terme échu.

A défaut de paiement d'un terme échu dans le délai d'un mois, à partir du premier jour de l'échéance, le montant du certificat sera exigible en totalité, et la vente pourra en être faite aux risques et périls des retardataires.

Dans toutes les villes où la Banque de France a des succursales, on peut verser le montant des souscriptions au crédit de la *Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse ;* il est essentiel d'adresser à la Compagnie le récépissé délivré par la succursale.

VILLE DE BRUXELLES.

Emprunt de 25 millions de francs.

Le collége des bourgmestre et échevins a l'honneur de rappeler à MM. les souscripteurs que le deuxième versement de 27 *francs* par obligation devra être effectué du 10 au 20 juin courant, et que les récépissés délivrés lors de la souscription seront échangés à la même époque contre des titres provisoires.

Les troisième et quatrième versements pourront être escomptés en même temps, avec bonification en faveur des porteurs de l'intérêt, au taux de 3 0/0 l'an.

Les versements seront reçus à Paris, chez :

MM. Hentsch, Lutscher et C°, rue Saint-Georges, 23 ;
Ad. Marcuard et C°, rue Bergère, 18 ;
Mussard, Audeoud et C°, rue de Provence, 34.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1606 —

14e semaine — 92me semaine.

Du 28 mai au 3 juin 1862.

233.146 Voyageurs	448 382 18
Bagages, Marchandises, etc.	793.108 03
Total	1.241.490 21
Recettes antérieures	25.626 263 62
Total général	26.867.753 83
21e semaine de 1862	1 241 490 21
Semaine correspondante de 1861.	1.319.103 28
Différence	77.613 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	26 867 753 83
— — 1861.	27.279.535 91
Différence	411.781 98

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 mars 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mars 1862	10.615.273 06
Du 1er janvier au 31 mars 1861	10.732.971 25
Différence en faveur de 1861.	117.697 50

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mars 1862	4.529.302 96
Du 1er janvier au 31 mars 1861	4.720.235 16
Différence en faveur de 1861.	190.842 20
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 28 mai au 3 juin 1861.

97.434 Voyageurs	423.736 73
Bagages, Marchandises, etc.	754.044 98
Total	1.177.783 70
Semaine correspondante de 1861.	1.367.949 45
Différence	190.185 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	26 330.181 69
— — 1861.	28.800.792 99
Différence	2.470 661 10

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 668 kil. — 1862... 682 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 682 kil. — 1862... 682 kil.

28.365 Voyageurs	62.857 65
Bagages, Marchandises, etc.	107.154 24
Total	170.011 89
Semaine correspondante de 1861	106 604 56
Différence	63.316 83
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.786.692 90
— — 1861.	2.295.663 23
Différence	1 493.029 67

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1211 kilomètres.
1861. — 1211 —

Du 28 mai au 3 juin 1861.

192.802 Voyageurs	725.643 55
Bagages et marchandises	1.525.317 13
Total	2.250.960 68
Semaine correspondante de 1861.	2 149.718 74
Différence	101 221 96
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	50.854.324 92
— — 1861.	46.373.903 24
Différence	4.481.421 68

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

19.836 Voyageurs	58 030 15
Bagages, Marchandises, etc.	62.272 »
Total	120 302 15
Période correspondante de 1861.	140.006 05
Différence	20.003 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.593.194 43
— — 1861.	2.648 6 2 30
Différence	55 404 17

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 757 kilomètres.
1861. — 636 —

50.247 Voyageurs	136.053 25
Bagages et Marchandises	360.499 20
Total	495 552 45
Semaine correspondante de 1861.	391.028 70
Différence	103 521 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	11.256 033 31
— — 1861.	7.835.355 25
Différence	3.420.678 06

OUEST

1862. Longueur exploitée : 2213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 28 mai au 3 juin 1862.

414.501 Voyageurs	540.498 95
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	80.896 65
— — Pet. vitesse	360.145 75
Total	981.541 35
Semaine correspondante de 1861.	1.052.353 90
Différence	80.811 56
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	20 146 329 70
— — 1861.	20.643.038 95
Différence	496 709 25

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 mars 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

3 mois 1862, 900 kilomètres	10.132.592 08
— 1861, 900 —	10.357.726 30
Différence	225.133 72

RÉSEAU MIXTE.

3 mois 1862, 205 kilomètres	911.617 10
— 1861, 295 —	938.526 20
Différence. » —	2.900 87

NOUVEAU RÉSEAU.

3 mois 1862 18 kilomètres	29.947 04
— 1861 18 —	28.242 36
Différence	1.664 68
Différence totale : » kilom.	230.576 67

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 907 —

Du 21 mai au 3 juin 1862.

180.933 Voyageurs	493 923 23
Bagages, Marchandises, etc.	742 940 61
Total	1.236 763 87
Semaine correspondante de 1861.	1.197.962 01
Différence	38.801 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	25 601.938 61
— — 1861.	24.884.737 88
Différence	717.200 73

Section de Paris à Soissons-Livry et à Villeneuve-Coterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 140 kilomètres

9.625 Voyageurs	18 494 90
Bagages, Marchandises, etc.	30.150 10
Total de la semaine	48 635 »
Semaine correspondante de 1861.	3 900 69
Différence	44.644 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	874 430 21
— — 1861.	80.253 48
Différence	794 176 73

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 708 kilomètres.
1861. — 708 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 216 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 28 mai au 3 juin 1862.

62.870 Voyageurs	179 921 04
Bagages, Marchandises, etc.	403.388 27
Total	583 311 31
Canaux	39.503 25
Totaux réunis	622.814 56
Semaine correspondante de 1861. (Ch. de fer.	519.134 67
(Canaux	41.364 14
Total	560 498 81
Différence	62.115 75
Chemin de fer et canal latéral :	
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	13 915.000 63
— — 1861.	12.049.636 87
Différence	1.865.373 76

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 183 kilomètres
Mai 1862.

28.963 Voyageurs	50.852 86
Bagages, Marchandises, etc.	78.808 74
Total	129 661 60
Mois correspondant de 1861.	53.776 03
Différence	75.885 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	486.773 01
— — 1861.	212.662 53
Différence	274.111 08

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Rouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 321 kilomètres.
1861. — 194 —

Du 28 mai au 3 juin 1862.

24.904 Voyageurs	34.566 66
Bagages, Marchandises, etc.	70.022 16
Total	104 588 82
Semaine correspondante de 1861.	72.513 32
Différence	32.075 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 911 213 73
— — 1861.	1.531.428 66
Différence	379.815 13

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 28 kilomètres.
Du 28 mai au 3 juin 1862.

Voyageurs	2.148 75
Bagages, Marchandises, etc.	23.938 50
Total	26 087 25
Semaine correspondante de 1861.	20.170 65
Différence	3.092 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	662 249 50
— — 1861.	624.9 3 90
Différence	83 395 60

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 28 mai au 3 juin 1862.

11.877 Voyageurs	27.370 09
Bagages, Marchandises, etc.	29.800 41
Total	57.170 50
Semaine correspondante de 1861.	56.433 69
Différence	736 81
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.210.531 45
— — 1861.	1.213.791 39
Différence	3.743 06

NOUVELLES SECTIONS.
Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Voyageurs	2.152 »
Bagages, Marchandises, etc.	1.357 »
Total	3.509 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	77.969 »

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.
Du 3 au 9 juin 1861.

33.126 voyageurs	5.817 09

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1846 kilomètres.
1861. — 1846 —

Du 28 mai au 3 juin 1862.

106.617 Voyageurs	966 672
Bagages, Marchandises, etc.	674 763
Transports militaires	127.438
Total	1.168 874
Semaine correspondante de 1861.	1.070.765
Différence	98 109

RÉSEAU LOMBARD.

1862. Longueur exploitée : 353 kilomètres.
1861. — 351 —

45.284 Voyageurs	89 041
Bagages, Marchandises, etc.	58.309
Transports militaires	8.232
Total	155 664
Semaine correspondante de 1861.	117.207
Différence	38 456

RECETTES
des deux réseaux réunis pendant la semaine

1862. Longueur exploitée : 1967 kilomètres.
1861. — 1967 —

En 1862	1 326 539
En 1861	1.187.973
Différence	136 565

RECETTES
des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier

En 1862	26 702 200
En 1861	23 768 187
Différence	3 034 021

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Pistoiese à Bologne.

1862. Longueur exploitée 148 kilomètres.
1861. — 147 —

17.311 Voyageurs	67 476
Bagages, Marchandises, etc.	30.060
Transports militaires	5 567
Total	83 105
Semaine correspondante de 1861.	74.290
Différence	8 816
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.741.717
— — 1861.	1.497.763
Différence	243.954

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANT

Du 28 mai au 3 juin 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 492 —

13.224 Voyageurs		84.563
Bagages, Marchand. (Grande vit.)		13.738
— (Petite vit.)		200.244
Total de la semaine		298.540

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A ZARAGOZA.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres.
1861. — 104 —

8 940 Voyageurs.	20.210 »	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.754 95	33.010
Marchandises. (Petite vitesse)	11.045 25	

Ligne de Ciudad-Real.

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862. Longueur exploitée : 135 kilomètres.

3.252 Voyageurs.	11.305 10	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.460 46	27.382
Marchandises. (Petite vitesse)	14.620 69	
Total des trois lignes réunies.		358 937
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862		7.200.774
Total général des recet. en 1862.		7.559.711
— — 1861.		7.625.496
Différence		65.787

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 28 mai au 3 juin 1862.

…ulées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

… Voyageurs, …………	319.305 »
… quintaux Marchandises.	564.597 50
Total…….	913.902 50
…maine correspondante de 1861.	1.028.075 »
Différence….	114.172 50
…cettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	18.211.442 50
— — 1861.	20.386.520 »
Différence….	2.175.077 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 254 kilomètres.
1861. — 206 —

Du 28 mai au 3 juin 1862.

Lignes de Burgos et d'Alar.

…ageurs …………………	50 045 75
…chandises………………	70.464 64
Total…….	120.510 43
…duit annuel par kilomètre…	21.402 »

Ligne de l'Escurial

…ageurs………………	14.041 02
…chandises………………	9.109 28
Total…….	23.150 30
…duit annuel par kilomètre…	21.142 »
Total de la semaine…..	143.660 73
…maine correspondante de 1861	109.456 86
Différence…..	34.203 87
…cettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.573.559 34
— — 1861.	2.277.963 12
Différence…..	295.596 22

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 28 mai au 3 juin 1862.

…27 Voyageurs…………	69.531 »
…ages, marchandises, etc….	37.723 14
…ttes diverses…… …….	2.096 39
…afferente à la Compagnie …tor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, …, Bielle, Casale et entre…t du mont Cenis………	32.995 51
Total…….	142.346 04
…maine correspondante de 1861.	136.798 86
Différence…..	5.547 18
…cettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.849 628 41
— — 1861.	2.773.448 54
Différence…..	76.179 87

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 805 kilomètres.

Du 23 au 29 avril 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs…………	261.969 60
Marchandises…………	135 630 38
Total…….	397.599 98
Recettes antérieures en 1862..	4.270.593 16

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 28 mai au 3 juin 1862.

14.843 Voyageurs…………	52.888 34
Marchand., cargaison, équipages	64.800 06
Total…….	117.688 40
Semaine correspondante de 1861	49.101 19
Différence…..	68.587 21
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	2.481.622 15

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 1er au 7 juin 1862.

31.140 Voyageurs…………	39.660 »
Bagages, Marchandises, etc….	29.190 »
Total…….	68.850 »
Semaine correspondante de 1861.	65.067 »
Différence…..	3.783 »
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	1.307 340 »
— — 1860.	1.368.680 »
Différence…..	28.030 »

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 28 mai au 3 juin 1862.

voyageurs…………….	14.760 90
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.736 75
— — (pet. vit.)	8.651 55
Total…….	26.149 20

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 208 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs…………	34.040 13
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.236 62
— — (pet. vit.)	6.975 39
Total……	44.252 14
Total pour les deux sections.	70.401 34

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia……	443.329 95
Section de Bologne…………	940.010 04
Total…….	1.383.339 99

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 267 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 28 mai au 3 juin 1862.

46.607 Voyageurs…………	75.713 70
Bagages, Marchandises, etc….	59.535 77
Total…….	135 249 47
Semaine correspondante de 1861.	127.751 31
Différence…..	7.498 16
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.466 410 91
— — 1861.	2.373.195 99
Différence…..	93.214 92

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 14 au 20 mai 1862.

20e semaine………………	48.062 65
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine………	11.815 80
Total…….	59.878 45
Semaine correspondante de 1861.	48.636 25
Différence…..	11.242 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	960 807 05
— — 1861.	777.705 70
Différence…..	183.101 35

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 28 mai au 3 juin 1862.

37.472 Voyageurs…………	35.888 05
3.553 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages…..	25.354 83
Total…….	61 242 88
Semaine correspondante de 1861.	59.760 96
Différence…..	2.481 92
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.146 195 09
— — 1861.	930.047 50
Différence….	216.147 59

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 175 kilomètres.

Du 28 mai au 3 juin 1862.

Voyageurs…………………	17.334 80
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	5.981 85
Marchandises (petite vitesse)…	17.750 60
Total…….	41.067 25

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 21 au 27 mai 1862.

Voyageurs…………… ……	8.008 67
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	724 61
— (Petite vit.).	2.447 72
Total…….	11.871 »

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 14 au 20 mai 1862.

26.877 Voyag., Bagag. et March.	82.504 85
Semaine correspondante de 1861.	79.134 63
Différence…..	3.370 22
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.495 935 27
— — 1861.	1.324.567 72
Différence…..	171.367 55
Différence kilométrique…	4.25 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 49 kilomètres.
1861. — 22 —

Du 21 au 27 mai 1862.

7.540 Voyageurs……………	9.925 13
Bagages, articles de messagerie.	414 68
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	28 846 49
Total de la semaine…	39.186 30
Recettes antérieures…….	552.000 12
Total…….	591 186 42
Recettes de la semaine en 1862.	39 186 30
Période correspondante de 1861.	12.490 44
Différence…..	26 695 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	591 186 44
— — 1861.	222.070 42
Différence…..	369.116 »

ANVERS A GAND

Mai 1862	69.438 61	5 mois 1862	314.716 76
Id. 1861	74.405 17	Id. 1861	310.527 69
Différence…	4.966 56		4.189 07

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'avril 1861………	1.400.209 67
Id. id. 1862………	1.513.837 01
Différence, 8.11 0/0, soit	113.627 34
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861	7.115.115 62
— — 1862.	8.037.713 93
Différence, 12.97 0/0, soit	922.598 31

OMNIBUS DE PARIS

Du 4 au 10 juin 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris.	Banlieue.
Recettes……….	253.231 65	90 11	54 66
Semaine correspondante de 1861…	315.792 70	85 90	51 97
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	7.003.650 55	80 99	44 46
Période correspondante de 1861…	6.477.504 50	78 54	43 41
Différence…	816.146 05	2 45	» 95

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE

MM. les porteurs d'actions et …ligations sont prévenus que le …upon semestriel d'intérêts échéant …1er juillet 1862 sera payé à raison …:

…fr. par action;
…fr. 50 c. par obligation.

…sera retenu pour l'impôt établi …la loi du 23 juin 1857,

Savoir :

… centimes par action au por…;
… centimes par obligation au por….

…paiement aura lieu à partir du …juillet prochain, de 10 à 3 heures: …Paris, à la Société générale de …édit mobilier, 15, place Vendôme; …Bordeaux, dans les bureaux de …dministration, allées d'Orléans, …;

Dans toutes les succursales de la Banque de France, à l'exception de celle de Bordeaux.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Le 1er juillet prochain, la Compagnie mettra en paiement, savoir:

1° Le coupon du premier semestre 1862 dû aux obligations de l'ancienne Compagnie de Montereau, — valeur du coupon, 24 fr. 35 c., impôt déduit;

2° Le coupon du premier semestre 1862 sur les obligations dites de Wissembourg,—valeur du coupon, 12 fr. 17 c., déduction faite de l'impôt.

Les dépôts seront reçus à partir du 25 courant.

A partir du 1er juillet, la Compagnie remboursera :

Au taux de 1,250 francs, les 11 obligations de Montereau sorties au tirage du 30 janvier dernier.

Au taux de 625 francs, les 199 obligations de Wissembourg, également sorties au tirage du même jour.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1862 sera payé comme il suit :

Sur les titres nominatifs :
Actions, 10 francs par coupon;
Obligations, 7 fr. 50 c. par coupon.

Sur les titres au porteur (déduction faite de l'impôt) :
Actions, 9 fr. 61 c. par coupon;
Obligations, 7 fr. 30 c. par coupon.

Ce paiement aura lieu :

A Paris, à la Caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15; — A Grenoble, au bureau de l'exploitation; — à Lyon, chez MM. veuve Guérin et fils, banquiers, et dans toutes les succursales de la Banque de France.

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que le vendredi 20 juin, à 11 heures du matin, aura lieu, en séance publique du conseil d'administration, le tirage au sort pour l'amortissement de 268 obligations des divers emprunts de la Compagnie.

Un nouvel avis indiquera les numéros sortis dont le remboursement aura lieu, à dater du 1er juillet prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Emprunts 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

(Emissions de 1852 et de 1855.)

Il sera procédé, le vendredi 27 juin 1862, à 2 heures de l'après-midi, en séance publique, dans une des salles de l'administration, rue Laffitte, 17, au tirage au sort :

1° De 370 obligations 3 0/0 (émission de 1852);

1° De 468 obligations 3 0/0 (émission de 1855).

Les obligations désignées par le sort seront remboursées, à raison de 500 francs chacune, à partir du 1er juillet prochain, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Émission de 340,000 obligations.

Il est ouvert une souscription publique pour le placement de 340,000 obligations de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, aux conditions ci-après :

Ces obligations produisent un intérêt annuel de 15 francs, et sont remboursables à 500 francs par tirages annuels répartis sur la durée de la concession.

La souscription sera ouverte le 20 juin 1862 et fermée le 30 juin 1862 à 4 heures du soir.

Il sera versé en souscrivant, et par chaque obligation souscrite, une somme de 25 francs à titre de garantie.

Si le capital souscrit dépasse le montant de l'émission, les souscriptions seront soumises à une réduction proportionnelle, sans qu'on puisse attribuer moins d'une obligation à chaque souscripteur.

Cette proportion sera indiquée par un avis inséré au *Moniteur*.

Les obligations sont émises à 301 f. 25 c., jouissance du 1er juillet 1862.

Les paiements auront lieu en trois termes payables, savoir :

101 25	du 5 au 15 juillet	(les 25 francs versés à titre de garantie viendront en déduction de la somme à payer pour la libération de ce terme).
100 »	du 1er au 10 octobre 1862.	
100 »	du 15 au 25 janvier 1863.	
Ensemble : 301 25		

Les souscripteurs auront à toute époque la faculté de se libérer des termes non échus, moyennant bonification d'intérêts à raison de 4 0/0 l'an. Les obligations libérées par anticipation devront l'être intégralement. L'intérêt bonifié sera calculé du jour du versement au premier jour fixé pour l'échéance de chaque terme.

Le premier tirage d'obligations remboursables à 500 francs aura lieu dans la dernière quinzaine de décembre 1862. Les numéros des titres définitifs, délivrés en échange des certificats intégralement libérés, participeront seuls au tirage.

En cas de retard de paiement, le débiteur sera passible des intérêts à 5 0/0 l'an, à partir du premier jour fixé pour l'échéance de chaque terme. Ces intérêts courront de plein droit et sans mise en demeure.

Un mois après l'échéance d'un terme en retard de versement, le solde même non échu deviendra intégralement exigible, et les obligations pourront être vendues aux risques du souscripteur, par l'entremise d'un agent de change, et sans mise en demeure.

Les souscriptions seront reçues dans les bureaux de la Compagnie, de dix heures à deux heures, à Paris: rue Neuve-des-Mathurins, 44, rue Laffite, 17; à Lyon, rue Impériale, 33, et à Marseille, à la gare.

Les souscriptions pourront s'effectuer par lettres adressées à l'un des bureaux de l'administration centrale, à Paris. Chaque lettre de souscription devra être accompagnée d'une remise en billets de banque ou mandats sur la Banque de France à raison de 25 francs par chaque obligation souscrite. Les accusés de réception adressés aux souscripteurs leur tiendront lieu de récépissé.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

44, rue Neuve-des-Mathurins.

MM. les porteurs des obligations appartenant à l'ancienne Société du Bourbonnais sont prévenus que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1862 leur sera payé, à partir de ce jour, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, 44, et à Lyon, rue Impériale, 33, sous déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Ces paiements seront effectués ainsi qu'il suit :

Obligations 3 0/0 du Bourbonnais, obligations 3 0/0 du Grand-Central (emprunt- 1853-1854), obligations 3 0/0 de Rhône-et-Loire, 2e série :

7 fr. 50 par obligation nominative;
7 fr. 30 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations 4 0/0 de Rhône-et-Loire, 1re série :

12 fr. 58 par obligation nominative;
12 fr. 47 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis :

25 fr. par obligation nominative;
24 fr. 30 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 :

25 fr. par obligation nominative;
24 fr. 36 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations de Saint-Etienne à Lyon, reconnaissances de capitalisation :

27 fr. par obligation nominative;
26 fr. 30 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations de Saint-Etienne à la Loire, emprunts 1843 et 1847 :

25 fr. par obligation nominative;
24 fr. 40 par coupon d'obligation au porteur.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus, à partir du vendredi 20 juin, de 10 heures à 2 heures.

MM. les porteurs des obligations du Grand-Central (emprunts 1853-1854) sont priés d'apporter leurs titres en même temps que leurs coupons, l'échange de ces obligations devant [illegible] à cette occasion.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie que l'intérêt semestriel des titres ci-après désignés, échéant les 1er et 6 juillet 1862, sera payé, à dater desdites échéances, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, (bureau des titres), de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Par suite de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, le montant des coupons des obligations *au porteur* se trouve fixé ainsi qu'il suit :

Obligations 3 0/0, 7 fr. 30;

Obligations 4 0/0, délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie de Dieppe, 9 fr. 76;

Obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunts 1842 et 1849), 24 fr. 32;

Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (rive droite) (emprunts 1843), 24 fr. 34;

Obligations de l'ancienne Compagnie de Rouen (emprunt 1845), 19 f. 49;

Obligations de l'ancienne Compagnie du Havre (emprunt 1848), 29 f. 30;

Obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest (emprunts 1852-1854), 24 fr. 35;

Obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest (emprunt 1853, 24 f. 34.

Les *titres nominatifs* n'étant pas soumis à l'impôt, les intérêts dus sur ces titres sont payés intégralement.

Les dépôts des titres nominatifs et de coupons seront reçus, à partir du 20 juin courant, de 10 heures à 2 heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er juillet 1862, soit 7 fr. 50 c. par obligation, seront payés, à partir du 1er juillet 1862, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement aura lieu, pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 20 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Les porteurs de titres peuvent déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons à l'appui, à partir du 20 juin 1862.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un versement de 100 francs sur les actions nouvelles, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée du 15 juillet au 7 août prochain inclusivement.

Le coupon d'intérêt échéant à la même époque, soit 7 fr. pour les titres nominatifs, et 6 fr. 73 c. pour les titres au porteur, viendra en déduction, de sorte que le versement po[illegible] les titres nominatifs sera réduit à [illegible] francs par action, et à 93 fr. 27 pour les titres au porteur.

Les versements faits après le 7 ao[illegible] seront passibles d'un intérêt calcu[illegible] à raison de 5 0/0 l'an, à partir [illegible] 15 juillet.

Les versements sont reçus, à Par[illegible] au siége de la Société, rue de Pr[illegible] vence, 68, tous les jours non féri[illegible] de 11 heures à 3 heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FEI ROMAINS.

Le conseil d'administration de [illegible] Société générale des chemins de f[illegible] Romains a l'honneur d'inform[illegible] MM. les porteurs d'obligations q[illegible] le coupon d'intérêt échéant le [illegible] juillet 1862 sera payé, à partir [illegible] 1er juillet prochain, à raison de 7 f[illegible] 50 c., à la caisse de la Société gén[illegible] rale de Crédit industriel et commc[illegible] cial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

La Société générale de Crédit i[illegible] dustriel et commercial recevra, [illegible] partir du 16 juin courant, les co[illegible] pons dont MM. les porteurs d'oblig[illegible] tions voudront faire le dépôt ava[illegible] l'échéance du 1er juillet 1862. Il se[illegible] délivré de ces coupons un récépis[illegible] indiquant le jour de leur paiemen[illegible]

Pour le conseil d'administration par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUNÉ DE LA PERRELL

COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE DE LA LOMBARDIE
ET DE
L'ITALIE CENTRALE

MM. les porteurs d'obligatio[illegible] sont prévenus que le paiement d[illegible] semestre d'intérêts échéant le [illegible] Juillet 1862, aura lieu, à partir d[illegible] dit jour, à raison de 7 fr. 50 [illegible] par obligation.

Les paiements auront lieu :

A Paris, chez MM. de Rothschil[illegible] frères.

A Marseille, au syndicat des agen[illegible] de change.

A Genève, chez MM. Lombar[illegible] Odier et Ce.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FE[illegible]

DE LA LIGNE D'ITALIE

MM. les porteurs d'actions et d'[illegible] bligations sont prévenus que le co[illegible] pon semestriel d'intérêt échéant [illegible] 1er juillet 1862 sera payé, à partir [illegible] 1er du même mois, à raison de :

12 fr. 50 par action nouvelle;
6 25 par action ancienne;
7 50 par obligation.

Ces paiements auront lieu :

A Paris, à l'administration cen[illegible] trale, 28, rue Laffitte;

A Londres, chez MM. Sheppar[illegible] Pelly et Allcard, 28, Threadneedl[illegible] street;

A Lyon, à la Compagnie lyonnai[illegible] des Omnibus, place de la Charit[illegible]

A Turin, chez M. Ch. de Ferne[illegible] banquier;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier, rue Royale;
A Châlons-sur-Marne, chez M. de Rosort, banquier;
A Genève, chez MM. Philippe Roget et fils, 22, rue Coratrie;
A Nancy, chez MM. Lenglet et Cᵉ, banquiers.

Le directeur de la Compagnie,
PIARRON DE MONDÉSIR.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de l'assemblée générale du 29 mai a fixé le dividende à répartir le 1ᵉʳ août prochain, à la somme de 12 fr. par action.

Vu le grand nombre d'actions déjà libérées par anticipation et dans le but de l'unification des titres, il a décidé que le dernier versement de 50 francs, restant à payer sur les actions non libérées, serait appelé du 1ᵉʳ au 15 juillet prochain.

En conséquence : 1° le paiement du dividende ci-dessus fixé à 12 francs, et les intérêts dus au 1ᵉʳ juillet prochain et s'élevant à 13 francs pour les actions entièrement libérées, s'effectuera à partir de ladite époque;

2° Le versement de 50 francs à opérer sur les actions libérées de 500 francs sera reçu, du 1ᵉʳ au 15 juillet, sous déduction de la somme de 12 francs de dividende et de celle de 13 fr. 50 c. pour les intérêts, ensemble 25 fr. 50 c., ce qui soldera le montant du versement à 25 fr. 50 c. par action.

Les actions provisoires seront échangées contre les titres définitifs au moment du versement.

Les actionnaires qui ne feront pas ce versement dans le délai indiqué, devront l'intérêt de retard, à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 1ᵉʳ juillet.

Le paiement du dividende et des intérêts des actions entièrement libérées aura lieu et les versements des actions à libérer seront reçus, pour :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte;
A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change;
A Bordeaux, à la caisse syndicale des agents de change;
A Marseille, à la caisse syndicale des agents de change;
A Toulouse, à la caisse syndicale des agents de change;
A Londres, chez MM. de Rothschild et fils;
A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Cᵉ;
A Madrid, à la caisse de la Compagnie.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le paiement du semestre d'intérêt du 1ᵉʳ juillet 1862, soit 7 fr. 50 c. par obligation, s'effectuera, à partir dudit jour :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte;
A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change;
A Bordeaux, à la caisse syndicale des agents de change;
A Marseille, à la caisse syndicale des agents de change;
A Toulouse, à la caisse syndicale des agents de change;
A Londres, chez MM. N.-M. Rothschild et fils;
A Genève, chez MM. P.-J. Bonna et Cᵉ;
A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions que le coupon n° 5 échéant le 1ᵉʳ juillet prochain, sera payé, à dater dudit jour, à raison de 15 francs par coupon :

A Paris, chez M. L. de Cuadra, banquier, rue Taitbout, 59;
A Madrid, chez M. J. de Salamanca;
A Lyon, A Toulouse, A Bordeaux, A Marseille, } au syndicat des agents de change.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1ᵉʳ juillet prochain, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 17 fr. 50 c :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;
A Madrid, à la caisse de la Compagnie de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, le 11 juin 1862.

COMPAGNIE ROYALE

DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie qu'il sera payé, à partir du 1ᵉʳ juillet prochain, une somme de 20 francs par action entièrement libérée, pour intérêt et dividende du premier semestre 1862 :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée d'Antin, 66;
A Bordeaux, Lyon, Marseille et Toulouse, au syndicat des agents de change;
A Lisbonne, au siége de la Société;
A Madrid, chez M. José de Salamanca;
A Londres, chez MM. G. E. Balleras et Cᵉ, Philpot-Lane, 23.

COMPAGNIE ROYALE DES

CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie qu'il est payé, à partir du 1ᵉʳ juillet prochain, 7 fr. 50 cent. par obligation entièrement libérée pour intérêts du premier semestre 1862 :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée-d'Antin, 66;
A Bordeaux, Lyon, Marseille et Toulouse, au syndicat des agents de change;
A Lisbonne, au siége de la Société;
A Madrid, chez M. José de Salamanca;
A Londres, chez MM. G. E. Balleras et C, Philpot-Lane, 23.

COMPAGNIE DE

L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES

L'assemblée générale des actionnaires est convoquée en séance ordinaire pour le jeudi 26 juin, à 11 heures du matin, dans la grande salle du Casino, à Lausanne.

Ordre du jour :

Rapport du conseil d'administration sur l'exercice 1861;
Présentation des comptes;
Rapport des commissaires vérificateurs des comptes;
Nomination de trois commissaires vérificateurs;
Proposition d'un changement à l'art. 39 des statuts, relatif à l'époque régulière des assemblées générales ordinaires;
Pouvoirs à donner au conseil d'administration, à l'effet de régler tous comptes d'avances faites et à faire à la Compagnie.

L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires propriétaires depuis dix jours au moins de cinq actions ou plus.

MM. les actionnaires qui désirent y assister ou s'y faire représenter, devront déposer leurs titres avant le 16 juin :

A Lausanne, à la banque cantonale vaudoise,
A Genève, quai du Mont-Blanc, 5;
A Paris, à la Société générale du Crédit mobilier.

Les procurations qui peuvent être faites sous seings privés, devront être déposées aux endroits ci-dessus, le 23 juin au plus tard.

CHEMINS DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

Et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix.

Assemblée générale.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle prévue par l'art. 34 des statuts aura lieu le *mercredi 18 juillet* prochain, à 3 heures après-midi, dans la salle du Grand-Conseil, à l'hôtel cantonal à Fribourg, pour s'occuper des objets ci-après :

1. Lecture du rapport annuel du comité de direction sur sa gestion;
2. Présentation des comptes de l'exercice 1861;
3. Rapport des commissaires vérificateurs sur l'examen des comptes de 1861;
4. Nomination de trois commissaires vérificateurs pour examiner les comptes de l'exercice 1862;
5. Remplacement d'administrateurs décédés ou démissionnaires;
6. Délibération sur les autres objets que le conseil d'administration pourrait mettre à l'ordre du jour.

Les actionnaires porteurs de dix actions au moins, qui désirent assister à l'assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, déposer leurs titres et leurs procurations jusqu'au 9 juillet inclusivement :

Soit à Fribourg, au bureau du comité de direction;
Soit à Lausanne, chez MM. F. Marcel et fils ou chez M. Ch. Bugnion, banquier;
Soit à Genève, à la Banque générale suisse;
Soit à Paris, au domicile élu par la Compagnie, rue Laffitte, 17.

Fribourg, le 9 juin 1862.

Par ordre du comité de direction.
Le Secrétaire,
ALB. CUONY.

SOCIÉTÉ DES

JOURNAUX RÉUNIS

le Constitutionnel et le Pays, journal de l'Empire.

Les actionnaires de la Société des journaux réunis sont informés que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire se réunira à Paris, rue de Richelieu, 100, salle Lemardelay, le mardi 24 juin courant, à 8 heures du soir.

Tout propriétaire ou porteur de 10 actions est membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaire s'il n'est actionnaire lui-même.

Les actionnaires ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée, déposer leurs titres et leurs procurations huit jours au moins avant celui de la réunion. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Les dépôts sont reçus dans les bureaux du *Constitutionnel*, rue de Valois, n° 10, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

L'assemblée sera appelée à délibérer, dans les termes de l'article 32, sur des modifications à apporter aux statuts sociaux et sur le renouvellement du Conseil de surveillance.

LE VICOMTE D'ARCHALD,
directeur-gérant.

MM. les Actionnaires de la maison de banque Archainbault, Chantrot et Cᵉ sont prévenus qu'à dater du 1ᵉʳ juin courant, ils peuvent toucher à la caisse de la société, rue de la Vrillière, n° 4, sur la présentation de leurs coupons, un dividende de 40 francs par action, soit 8 0/0, pour l'année échue le 31 mars dernier.

La Société, pour compléter l'émission de sa seconde série de 2,000 actions de 500 francs chacune, recevra des souscriptions nouvelles, payables : un quart en souscrivant, et les trois autres quarts de trois mois en trois mois, avec jouissance du 1ᵉʳ avril 1862.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

AVIS AUX ACTIONNAIRES.

Par décision du conseil d'administration,

Il est fait un appel de 100 francs par action de la Compagnie du Canal de Suez. Le versement est exigible du 1er au 15 juillet prochain.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'ils devront opérer leurs versements dans le délai ci-dessus indiqué à l'administration centrale, 12, place Vendôme, à Paris, et chez les correspondants de la Compagnie en France et à l'étranger.

Le 7e coupon d'intérêt échéant le 1er juillet, viendra en déduction du versement.

A défaut de versement dans le délai fixé, l'intérêt est dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet.

Par ordre du conseil,

Le secrétaire général de la Compagnie,

Paul MERRUAU.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ

ET DES

hauts-fourneaux et fonderies de Marseille

ET DES

mines de Portes et Sénéchas

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle se réunira à Paris, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 48, le mardi 1er juillet prochain, à 3 heures de l'après-midi.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, il faut être porteur de cinq actions au moins, et les déposer au siége de la Société cinq jours au moins avant celui de la réunion. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent être déposés, au siége de la Société, cinq jours avant l'époque de la réunion.

Les dépôts seront reçus, à partir du 1er juin, dans les bureaux de la Société, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 60, tous les jours non fériés, de midi à 3 heures.

MM. les actionnaires de la *Caisse industrielle de Paris* (Jules Pic et Ce), sont convoqués en assemblée générale ordinaire annuelle, pour le jeudi 26 juin courant, à deux heures précises, au siége social, rue Laffitte, n° 29.

Les porteurs de dix actions au moins font de droit partie de l'assemblée.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

CHARBONNAGES DU NORD DE CHARLEROI

Erratum. — Dans le numéro du 7 juin, une erreur de composition a indiqué les numéros 303 et 720 comme étant sortis ; lisez 302 et 729.

SOCIÉTÉ DES

CHEMINS AUTRICHIENS.

Le conseil d'administration de la Société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'Etat a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que, dans sa séance du 28 mai dernier, l'assemblée générale a fixé le dividende de l'année 1861 à Fr. 8 50

Ce dividende ajouté au coupon d'intérêt à 5 0/0 du premier semestre 1862, montant à 42 50

porte la somme à toucher pour le coupon de juillet à Fr. 21 00

Ce coupon de 21 francs sera payé, à partir du 1er juillet prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 heures à 2 heures.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE PARIS

MM. les actionnaires sont prévenus que le solde du dividende de 1861 sera payé, à partir du 1er juillet, à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 heures à 2 heures, à raison de :

4 fr. 50 c. par action ordinaire ou de jouissance nominative ;
3 92 par action ordinaire au porteur ;
3 97 par action de jouissance au porteur.

L'intérêt semestriel des obligations nouvelles (emprunt 1861) échéant à la même époque, sera payé, dans les mêmes bureaux, à raison de :

12 fr. 50 c. par obligation nominative ;
12 20 par obligation au porteur.

Ce DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE

Semestre de juillet 1862.

Le semestre d'intérêt échéant le 1er juillet 1862 sera payé, à partir dudit jour, à raison de, savoir :

Actions : 9 fr. 37 c. 1/2 par action nominative libérée de 375 francs, et 9 fr. 05 c., impôt déduit, par action au porteur (coupon n° 6);

Obligations : 7 fr. 50 c. par obligation nominative, et 7 fr. 30 c. par coupon au porteur, impôt déduit.

Les paiements se font au siége de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 17; à Lyon, rue Impériale, 33, et à Marseille, à la gare du chemin de fer, bureau des titres.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire aura lieu le 30 juin courant, à trois heures, salle Beethowen, passage de l'Opéra.

Aux termes de l'article 37 des statuts, pour être admis aux assemblées générales, il faut être propriétaire de *vingt actions* au moins qui devront être déposées trois jours à l'avance, au siége social, rue Olivier-Saint-Georges, 12.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

FRANCO-SERBE

C. BOUILLON ET Ce.

Avis aux actionnaires.

MM. les actionnaires sont convoqués pour le samedi 21 juin, à midi, au siége social, rue de Hanovre, 10, en assemblée générale extraordinaire, conformément aux articles 19 à 25 des statuts.

La réunion a pour objet la ratification d'un traité de cession d'une partie des exploitations de la Compagnie.

Pour faire partie de l'assemblée, il faut être porteur d'au moins 25 actions. — Le dépôt des actions doit être fait au moins deux jours à l'avance à la caisse de la Société.

Le gérant,

C. BOUILLON.

MM. les souscripteurs aux actions de la Société d'assurances maritimes à participation et à primes fixes, le *Lloyd central*, constituée sous la raison J. Dumont et Ce, par acte du 6 août 1861, devant Me Restat, notaire à Paris, suivi de deux actes modificatifs des 20 août 1861 et 5 avril 1862, sont prévenus que deux assemblées générales des actionnaires auront lieu à Paris, rue Richelieu, n° 100, dans les salons Lemardelay :

La première, le samedi 21 juin, à midi précis, pour délibérer sur les avantages particuliers et nommer une commission chargée de les apprécier ;

La seconde, le samedi 28 juin, à midi précis, pour entendre le rapport de la commission, prendre une décision sur les avantages particuliers, déclarer la société définitivement constituée, nommer le conseil de surveillance, examiner les comptes de la gérance relativement aux frais d'organisation et s'occuper des autres objets à l'ordre du jour.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN

MM. les actionnaires sont avertis que la réduction des 5,000 actions primitives en 2,000 actions nouvelles de la première série, déterminée par l'assemblée générale extraordinaire le 18 juin 1860, a obtenu l'autorisation royale, en date du 21 mai 1861, et que ces actions nouvelles sont prêtes pour être échangées contre les anciens documents.

Pour cet effet, je fais suivre de l'article 8 du statut, nouvellement sanctionné, l'alinéa concernant l'échange des actions susmentionnées.

L'échange se fait au bureau de la Société, à Sternerhutte, près Linz, sur Rhin.

(Art. 6. Le capital social est fixé à 500,000 thalers courants de Prusse (1,875,000 francs), et divisé en 2,000 actions, et 3,000 actions de priorité de 100 thalers courants de Prusse.)

A. La première série se compose de 2,000 actions à 100 thalers, de n° 1 à 2,000, qui seront échangées contre les 5,000 actions émises antérieurement, de manière à ce qu'il soit émis 2 actions nouvelles contre cinq anciennes.

B. La seconde série comprer 3,000 actions de priorité, de n° 2,0(à 5,000, à 100 thalers chaque.

L'échange des anciennes actio contre les actions nouvelles de première série sera annoncé par direction de la Société, de trois mo en trois mois, par la voie des jou naux. Après l'expiration des trc mois qui suivront la dernière publ cation, le conseil d'administratic fixera un dernier délai d'un an po l'échange, et l'annoncera dans l journaux de la Société une fois p mois. Après l'expiration de ce délà toutes les actions non encore écha gées seront anéanties, et ne pou ront plus avoir droit ni recou contre la Société. Les actions re trées, qui ne seraient pas dans la pr portion d'échange de cinq cont deux, faute d'un nombre suffisan seront revêtues d'une remarque sp ciale, signée par deux membres d conseil d'administration et par directeur général, réduisant la valei nominale de l'action ancienne quarante thalers ; elle sera ensuí restituée au propriétaire.

Sternerhutte, près Linz, sur Rhi le 5 juin 1862.

Le directeur général.

SOCIÉTÉ ESPAGNOLE

MERCANTILE ET INDUSTRIELLE

Le conseil d'administration a l'ho neur de faire part à MM. les actio naires qu'ils auront à recevoir, partir du 1er juillet prochain :

Rx. v n — 76. Dividende de l'a née 1861 accor par l'asse mbl générale du avril dernier.

Rx. v n — 57. Intérêts à 6 0/0 l' corres,pondant présent semest sur Rx. 1,9 (fr. 500), monta de chaque actio

Rx. v n — 133. Ensemble par a tion. (Coupon n échéant le 1er ju let 1862.)

Les coupons devront être prése tés avec bordereaux en double, seront payés :

A Madrid, au siége social ;

A Paris, chez MM. de Rothschi frères ;

A raison de 34 fr. 78 c. équivala aux Rx. 133, au change de 5 fr. 23

A partir du 31 août prochain, l coupons ne seront plus payés qu Madrid.

Madrid, le 5 juin 1862

Le directeur,

CAMACHO.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins fer, 14, rue Bergère, fait des avanc sur dépôt d'actions et obligations porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéd article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,

80 0/0 de la valeur des obligatior

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 7 Comptant	Samedi 7 Terme	Lundi 9 Comptant	Lundi 9 Terme	Mardi 10 Comptant	Mardi 10 Terme	Mercredi 11 Comptant	Mercredi 11 Terme	Jeudi 12 Comptant	Jeudi 12 Terme	Vendredi 13 Comptant	Vendredi 13 Terme
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3155 »	»	3150 »	»	»	»	3160 »	»	3165 »	»	3165 »	»
80.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	652 50	»	654 50	»	653 50	»	652 50	»	651 40	»	652 50	»
50.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1655 »	1650 »	1662 50	1675 »	1665 »	1675 »	1675 »	1670 »	1675 »	1650 »	1675 »	1680 »
					id. nouvelles	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	482 50	»	485 »	»	483 75	»	482 50	»	485 »	»	485 »	»
80.000	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	457 50	»	460 »	»	460 »	»	460 »	»	460 »	»	460 »	»
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	»	98 75	»	98 75	»	98 75	»	98 75	»	98 75	»
	100	Id.	3 »	Id.	— id., 3 0/0	92 50	»	92 50	»	92 50	»	92 50	»	92 50	»	92 50	»
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1027 »	»	»	»	»	»	1025 »	»	1025 »	»	1025 »	»
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 1. payé	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 130 fr. payés	423 75	»	420 »	»	425 »	»	425 »	»	423 75	»	425 »	»
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	87 50	»	85 »	»	85 »	»	85 »	»	86 25	»	86 25	»
120.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	630 »	»	630 »	630 »	630 »	635 »	635 »	630 »	635 »	635 »	632 50	635 »
120.000	500	libérés	30 »	Id	Société gén. de Crédit mobilier	835 »	833 75	850 »	855 »	860 »	857 50	852 50	851 25	850 »	853 75	850 »	857 50
»	»	»	»	»	Crédit agricole	700 »	»	700 »	»	685 »	»	690 »	»	685 »	»	680 »	»
					id. nouvelles	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	525 »	522 50	523 50	525 »	527 50	525 »	527 50	525 »	532 50	525 »	530 »	517 50
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
140.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse géner. des chemins de fer	93 75	»	90 »	»	91 25	»	91 25	»	93 75	»	92 50	»
50.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	Comptoir des Entrepreneurs	120 »	»	122 50	»	122 50	»	122 50	»	122 50	»	121 25	»
41.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	540 »	540 »	540 »	540 »	»	540 »	540 »	540 »	540 »	»	540 »	540 »
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts et dividendes payés
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	»	600	500	»	avril octobre	»
— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guadeloupe	»	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guyane	»	600	500	»	avril octobre	»
— du Sénégal	»	600	500	»	...	»
Comptoir Bonnard	38 75	200.000	100	»	octobre	4 60
Caisse Lécuyer	530 »	21.000	500	»	...	35 »
Caisse Béchet	490 »	20.000	500	»	janvier juillet	28 06
Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	5 »
Co-Propriétaires	875 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	827 50	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
— act. de jouissance	290 »	»	»	»	juillet	22 »
Omnibus de Lyon	72 50	60.000	100	10	...	néant.
Omnibus de Londres	55 »	250.000	100	»	...	néant.
Ce impériale des Voitures de Paris	66 25	400.000	100	»	avril octobre	néant.
Messageries impériales (Service marit.)	637 50	60.000	500	»	janvier juillet	60 »
— (actions nouvelles)	»	32.000	500	400	...	5 60
Compagnie générale maritime	415 »	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
Bazin, L. Gay et Ce	292 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
Nourry-Fraissinet et Ce	455 »	»	»	»	...	»
Arnaud Touache et Cie, navigation mar	470 »	20.000	1/20000	»	...	»
Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	...	»
CANAUX.						
Comp. universelle du Canal de Suez	476 »	»	500	300	janvier juillet	»
4 Canaux, actions de capital	1235 »	60.120	1.000	»	avril octobre	50 »
— actions de jouissance	95 »	68.000	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	960 »	27.200	1.000	»	avril octobre	50 »
— act. de jouissance	140 »	27.200	»	»	juin	12 50
Arles à Bouc	980 »	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
Trois canaux	»	19.000	1.000	»	avril octobre	50 »
Aire à la Bassée	7300 »	600	5.000	»	février août	611 25
Sambre à l'Oise	750 »	11.550	1.000	»	juin décembre	50 »
Sambre française canalisée	1500 »	6.000	1/6000	»	janvier juillet	96 »
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	113 75	140.000	100	»	janvier juillet	10 »
Ports de Marseille	422 50	»	»	»	août octobre	»
Rue impériale de Lyon	415 »	21.500	1/21500	»	...	18 50
Entrepôts et Magasins généraux de Paris	510 »	25.000	1/25000	150	...	»
Docks et Entrepôts de Marseille	197 50	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
Docks du Havre	410 »	»	»	»	...	»
GAZ.						
Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1217 50	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
— actions nouvelles	1238 »	»	»	»	...	»
Union des Gaz	102 50	20.000	250	»	janvier	néant.
Marseille (et mines de Portes)	320 »	30.000	1/30000	»	avril octobre	14 10
Nord Batignolles	»	6.000	500	»	juin décembre	25 »
Versailles	»	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
Bourgogne, Sèvres, etc	»	500	1.000	»	1er juin	60 »
Lyon	2750 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	1900 »	2.400	1/2400	»	...	77 50
Gaz général de Paris	»	»	»	»	...	»
Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	22 32
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
J.-F. Cail et Ce	700 »	11.000	500	»	octobre avril	75 »
Terre-Noire, Bességes, la Voulte	675 »	30.000	1/30000	»	...	30 »
Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	2.000	»	juin décembre	néant.
Alais (Gard)	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
Creusot (Saône-et-Loire)	680 »	28.000	500	»	juin décembre	10 »
Basse-Indre	»	5.000	500	»	avril octobre	20 »
Châtillon et Commentry	175 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
Horme	835 »	10.000	1/10000	»	...	»
Maubeuge (Nord)	»	6.000	1/6000	»	...	30 »
Fourchambault	327 »	50.000	1/50000	»	avril octobre	24 »
Marine et chemins de fer	833 75	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »
Côte-d'Or	»	»	500	»	...	néant.
Franche-Comté	»	40.000	500	»	mai novembre	»
Méditerranée (forges et chantiers)	810 »	16.000	1/16000	»	...	60 »
[illegible]	278	»	250	»	...	22 »
Pont-l'Évêque	210 »	»	500	»	...	»
Monceau-sur-Sambre (Belgique)	675 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
Providence (Belgique)	1160 »	5.000	1.000	»	septembre	90 »
Phénix-métallurgique	»	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

Amortiss. ou commandite	Dénomination	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1800 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	735 »	30.000	500	»	...	32 »
A	Grand'Combe	905 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	185 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	147 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	163 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	227 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	19 »
A	Carmaux	285 »	13.200	1/13200	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.550	1/3550	»	...	36 »
A	Layon-et-Loire	402 »	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	457 50	»	500	»	...	20 »
A	Quaregnon	150 »	6.720	250	»	...	10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»	...	»
Cav.	Centre-du-Flénu	290 »	3.000	1.000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul .. id.	225 »	9.000	1/9000	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	»	15.000	1/15000	»	...	néant.
C	Santander ... zinc	»	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	280 »	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	»	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	»	10.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id.	560 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie id.	190 »	60.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin id.	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière id.	»	1.400	500	»	...	»
A	Pont-Rémy id.	380 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle journal	»	2.500	1/2500	»	...	125 »
C	Journaux réunis id.	»	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit id.	5400 »	100	2.500	»	...	»
A	Saint-Gobain glaces	12500 »	3.600	1/3600	»	...	750 »
C	Montluçon id.	110 »	24.000	500	»	...	néant
A	Oignies (Belgique) id.	410 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	120 »	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce, Vidanges	»	24.402	500	»	...	20 »
C	Caoutchouc souple	»	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»	...	néant
A	Compagnie générale des Eaux	225 75	80.000	250	»	...	10 »
C	Deux cirques (L. Dejean et Ce)	210 »	8 7500	200	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	»	»	»	»	...	»
»	Eaux de Seine purifiées	»	»	»	»	...	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	Dénomination	Dernier cours compt.	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	271 52	»	»	»	...	»
80	Ce impériale des Voitures de Paris	»	27.000	125	56	...	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	1871	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1163 »	4.528	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	963 50	11.685	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	250 25	6.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.600	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1856-57	»	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	252 50	20.000	500	90	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
175	Horme, anciennes	480 »	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
253	— nouvelles	276 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	307 50	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
440	Gaz de Paris	495 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	107 50	21.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	295 »	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	211 25	»	»	»	...	»
»	Omnibus de Paris	480 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	10.000	250	50	janvier juillet	[illegible]

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 7 au 13 juin

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 7 Compt.	SAMEDI 7 Terme	LUNDI 9 Compt.	LUNDI 9 Terme	MARDI 10 Compt.	MARDI 10 Terme	MERCREDI 11 Compt.	MERCREDI 11 Terme	JEUDI 12 Compt.	JEUDI 12 Terme	VENDREDI 13 Compt.	VENDREDI 13 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1271 50	1272 50	1270 »	1265 »	1271 50	1271 50	1272 50	1281 »	1271 50	1280 »	1280 »	1283 »
»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1022 50	1017 50	1025 »	1012 50	1027 50	1027 50	1025 »	1020 »	1020 »	1015 »	1022 50	1015 »
300.000					Id. actions nouvelles	780 25	780 »	778 50	772 50	777 50	778 75	780 »	775 »	772 50	775 »	778 50	775 »
15.000	»	»	65 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	910 »	»	910 »	»	910 »	»	»	»	910 »	»	901 »	»
441.787	400	»	66 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1065 »	1065 »	1071 25	1070 »	1067 50	1067 50	1070 »	1068 75	1070 »	1067 50	1065 »	1065 »
41.000	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	920 »	»	920 »	»	»	»	902 50	»	»	»	922 50	»
41.087	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	1045 »	»	»	»	»	»	1045 »	»	1045 »	»	1040 »	»
500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	561 25	562 25	560 »	562 50	562 50	560 »	562 50	557 50	548 75	548 25	553 75	552 50
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
600.000	500	»	75 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1116 75	1115 »	1112 50	1115 »	1115 »	1115 »	1112 50	1113 75	1110 »	1112 50	1107 50	1110 »
250.000	500	»	35 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	856 25	855 »	856 25	858 »	856 75	857 50	856 25	853 50	846 25	845 »	843 75	845 »
300.000	500	»	30 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	550 »	552 50	549 75	554 25	550 »	550 »	550 »	552 50	549 75	547 50	551 50	548 75
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	368 75	370 »	370 »	375 »	367 50	370 »	367 50	372 50	367 50	372 50	»	367 50
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	439 75	440 »	440 »	440 »	440 »	435 »	440 »	435 »	445 »	440 »	440 »	440 »
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	445 »	445 »	»	445 »	445 »	447 50	445 »	448 75	445 »	»	435 »	»
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	»	»	445 »	447 50	445 »	447 50	445 »	450 »	447 50	450 »	436 25	440 »
12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	Algériens	»	»	»	»	»	»	145 »	»	»	»	»	»
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	378 75	380 »	380 »	385 »	380 »	387 50	382 50	390 »	380 »	382 50	380 »	382 50
»	»»»	»	» »/» 0/0		Lyon-Croix-Rousse	415 »	»	410 »	»	410 »	»	165 »	»	435 »	»	400 »	»
400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	518 75	520 »	517 50	517 50	517 50	518 75	517 50	518 75	516 25	517 50	515 »	516 25
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	618 75	618 75	622 50	623 »	622 50	621 25	618 75	618 75	613 75	615 »	615 »	615 »
80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	185 »	»	185 »	»	185 »	»	182 50	»	180 »	»	180 »	»
72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	385 »	»	381 »	»	387 50	»	»	»	»	»	390 »	»
240.000	500	50	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse non libérées	570 »	572 50	572 50	572 50	568 75	573 75	570 »	570 »	570 »	571 25	565 »	565 »
					Id. libérées	573 50	»	575 »	575 »	573 75	»	573 75	»	575 »	»	570 »	570 »
90.000	385	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	300 »	317 50	300 »	352 50	352 50	320 »	332 50	310 »	320 25	321 »	322 50	322 50
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	485 »	485 »	490 »	490 »	488 75	487 50	»	»	485 »	483 75	490 »	490 »
36.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
67.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	466 »	466 »	461 50	»	468 75	470 »	468 75	465 »	465 »	465 »	462 50	»
»	»	»			Monblanch à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	420 »	420 »	420 »	420 »	418 75	420 »	418 75	420 »	417 50	420 »	417 50	418 75
170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	343 50	343 75	340 25	337 50	339 75	340 »	340 »	330 25	335 »	335 »	337 50	338 75
»	»	»			Id. trentenaires	437 »	»	435 »	»	435 »	»	435 »	»	437 50	»	435 »	»
50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	272 50	»	265 »	260 »	262 50	»	262 50	260 »	265 »	260 »	260 »	»
»	»	»			Hainaut et Flandres	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	500	»		janvier, juillet	Portugais	425 »	»	425 »	425 »	427 50	425 »	427 50	425 »	425 »	»	420 »	»
	»»»	»			Ligne d'Italie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES des tirages.	PRIX de remboursement.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	7	9	10	11	12	13
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	—	»	»	»	»	»	»
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	—	»	»	»	»	»	»
1842	8.898	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	»	»	»	»	1090 »	»
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	— 5 0/0	1020 »	»	»	1020 »	»	1030 »
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »»	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	»	»	»	1020 »	»	»
1840	15.000	»	»	février	1.250	50 »»	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1853	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1061 25	1100 »	1063 75	»	1105 »	»
1852—1854	31.536	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	»	»	»	»	»	[illegible]
1852—1856	200.000	»	»	mai	650	25 »»	juin, décembre	Est, 5 0/0	500 »	500 »	497 50	500 »	498 75	500 »
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »»	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1853	24.000	»	»	mai	625	25 »»	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1853	420.000	»	»	mars	625	25 »»	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	521 25	520 »	520 »	520 »	521 25	»
1854	102.614	»	»	décembre	625	25 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »»	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »»	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	311 25	311 25	»	311 25	311 25	311 25
1852	113.063	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	»	»	»	»	»	»
1855	265.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	320 »	320 »	»	318 75	315 75	311 »
1852—1861	1.400.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	»	315 »	315 »	313 75	312 50	313 75
1852—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »»	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	313 75	312 50	311 75	312 50	313 75	313 75
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	308 75	308 75	310 »	310 »	310 »	310 »
1857—1860	127.023	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	— (nouvelles)	307 50	308 75	»	309 75	308 75	308 75
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	312 50	313 75	313 75	312 50	312 50	312 50
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	311 25	311 25	311 25	311 25	311 25	311 25
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	313 »	315 »	»	312 50	311 25	310 »
1850—1861	440.780	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	310 »	310 »	310 »	310 »	309 75	310 »
1858	22.619	»	»	décembre	500	15 »»	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	»	302 50	»	»	»	»
1857—1861	880.000	»	»	mai	500	15 »»	juin, décembre	Est, 3 0/0	301 25	298 75	300 »	301 25	301 25	301 25
1859	150.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	311 50	307 50	307 50
1860	148.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	»	308 75	308 75	308 75	308 75	308 75
1856—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	311 25	311 25	311 25	311 25	311 25	311 25
1856—1861	614.375	»	»	»	500	15 »»	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	271 25	270 »	272 50	270 »	272 50	270 »
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	268 75	268 75	270 »	270 »	267 50	270 »
1858	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien	240 »	245 »	242 50	243 75	240 »	241 25
1860	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	245 »	»	245 75	247 50	247 50	247 50
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	268 75	270 »	270 »	270 »	270 »	270 »
1859	24.576	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	»	255 »	253 75	257 50	257 50	257 50
1859	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	»	261 25	»	261 25	260 »	261 25
1861	»	»	»	»	500	15 »»	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	248 75	248 75	248 75	248 75	249 75	248 75
1858—1861	200.000	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	252 50	252 50	252 50	252 50	251 25	252 50
1860	62.500	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	227 50	227 50	231 50	230 »	227 50	231 »
»	»	»	»	»	»	»» »»	avril, octobre	Monblanch à Reus	225 »	222 50	222 50	»	221 50	222 50
1858—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »»	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	»	»	»	»	»	»
1861	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Chemins portugais	245 »	246 25	246 25	246 25	246 25	245 »
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	»	»	»	»	»	»

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

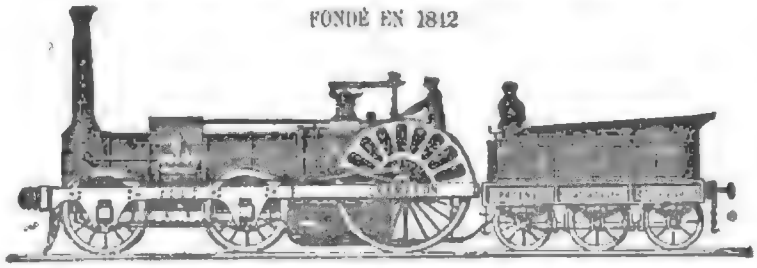
FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 7 Comptant.	SAMEDI 7 Terme.	LUNDI 9 Comptant.	LUNDI 9 Terme.	MARDI 10 Comptant.	MARDI 10 Terme.	MERCREDI 11 Comptant.	MERCREDI 11 Terme.	JEUDI 12 Comptant.	JEUDI 12 Terme.	VENDREDI 13 Comptant.	VENDREDI 13 Terme.
RENTES — 3 0/0, jouissance 22 décembre 1862	68 60	68 50	68 »	68 65	68 65	68 85	68 70	68 85	68 60	68 75	68 50	68 65
RENTES — 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	69 50	69 60	69 60	69 75	69 55	69 75	69 50	69 75	69 50	69 50	69 40	69 50
RENTES — 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 30	»	97 30	»	97 10	»	97 10	»	97 10	»	97 25	»
RENTES — 4 1/2 0/0 ancien, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
RENTES — 4 0/0 id. id.	»	»	»	»	»	»	»	»	93 »	»	»	»
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	442 50	»	»	»	442 50	»	442 50	»	441 25	»	441 25	»
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1110 »	»	»	»	1107 50	»	1110 »	»	1110 »	»	»	»
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	456 25	»	456 25	»	457 50	»	457 50	»	457 50	»	457 50	»
Id. id. id. 1860, id.	»	»	460 »	»	460 »	»	»	»	461 25	»	462 50	»
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	227 50	»	228 75	»	228 75	»	228 75	»	228 75	»	228 75	»
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Lille	95 »	»	95 »	»	96 25	»	95 »	»	96 25	»	96 25	»
Ville de Tourcoing et Roubaix	»	»	42 50	»	42 50	»	42 50	»	42 50	»	41 25	»
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	92 »/»	»	92 »/»	»	» »/»	91 7/8	91 7/8	»	91 7/8	» »/»	91 7/8	»
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	» »/»	» »/»	78 »/»	»	» »/»	»	» »/»	»	» »/»	»	» »/»	»
Id. 5 0/0 1859 id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	72 90	72 50	73 05	73 15	73 15	73 10	73 »	73 »	73 »	72 90	72 90	72 90
Id. 3 0/0, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	72 25	72 35	72 50	72 90	72 60	72 70	72 70	72 70	72 65	72 55	72 50	72 65
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	70 1/2	»	71 »/»	»	» »/»	»	72 1/4	»	72 1/2	»	72 »/»	»
Emprunt russe	95 1/8	95 »/»	94 7/8	» »/»	94 7/8	» »/»	94 7/8	» »/»	94 1/2	»	94 3/4	» »/»
Espagne, dette convertie, jouissance fin juin 1861	44 »/»	» »/»	44 »/»	»	» »/»	»	43 7/8	» »/»	43 3/4	» »/»	44 1/8	» »/»
Id. 3 0/0 intérieur	49 1/2	» »/»	» »/»	»	49 3/8	49 1/2	49 3/8	» »/»	49 1/4	» »/»	49 5/8	49 3/8
Id. 3 0/0 extérieur 1841	53 1/2	»	» »/»	»	» »/»	»	» »/»	»	» »/»	»	» »/»	»
Id. 3 0/0 id. 1852-56	52 7/8	» »/»	52 7/8	» »/»	» »/»	»	52 5/8	» »/»	52 1/2	» »/»	52 1/2	» »/»
Id. passive extérieure (sans intérêt)	» »/»	19 1/4	» »/»	» »/»	» »/»	19 1/2	19 1/4	» »/»	» »/»	» »/»	» »/»	» »/»
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	» »/»	»	» »/»	»	100 3/4	»	» »/»	»	» »/»	»	» »/»	»
Turquie, 4 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	345 »	»
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	342 50	»	346 25	»	345 »	»	345 »	»	345 »	»	»	»

N° 1187. — 21e ANNÉE. — N° 25. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 21 JUIN 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
.....	10 fr.	6 fr.
.....	12 »	7 »
.....	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
...o Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
.....	1 fr. 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur [illegible] et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des [illegible] à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

NOUVELLES

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

[illegible] personne qui s'abonnera ou renouvellera un [illegible] pour une année au *Journal des chemins* [illegible] droit, à titre de primes gratuites :

1° **A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 500 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;**

2° **A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.**

Primes ne sont accordées actuellement que pour [illegible] ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires [illegible] ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 500,000 francs [illegible] ;

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu au numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au* [illegible].

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **290,000**

Dans chacun de ces tirages le lot principal est de 100,000 francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* [illegible] en sa possession un certain nombre d'obligations [illegible] du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux [illegible] du lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour [illegible] les quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra [illegible] du numéro qui lui sera attribué et du tirage [illegible] ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque [illegible] tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, par le *ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 497. — Les émissions d'obligations, 499. — Les chemins de fer en 1861, 499. — Le troisième réseau, 499. — Chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée, émission, 500. — Crédit foncier de France, 500. — Compagnie des docks et entrepôts de Marseille, 500. — Chronique, 501. — Comptoir d'escompte de Paris, bilan, 501. — Société de crédit industriel et commercial, bilan, 501. — Marché industriel, 501. — Correspondance de Bruxelles 501. — Bulletin commercial, 502. — Crédit foncier de France, 503. — Bulletin des recettes de la semaine, 502. — Avis aux actionnaires, 503. — Actes officiels, convention relative au mont Cenis, 503. — Chemin de fer de Bessèges à Alais, 505. — Crédit industriel, 505. — Recettes des chemins de fer, 506-507. — Annonces, 507. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 511 Cours des actions et obligations industrielles, 511. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 512.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La semaine n'a pas été bonne pour le marché des fonds publics ; une hésitation de plus en plus marquée qui, finalement, a abouti à une stagnation complète, voilà ce qu'ont produit les commérages politiques, suscités tantôt par les affaires du Mexique, tantôt par les incendies de Saint-Pétersbourg, tantôt par le bombardement de Belgrade et dix autres incidents. D'ailleurs, c'est la morte-saison des affaires, et l'on connait les effets d'une inquiétude, même légère, sur une place peu active et en partie déjà désertée par le personnel habituel de la spéculation.

Toutefois, il est à remarquer qu'une masse considérable de primes a été vendue depuis quelques jours à de très-faibles écarts ; et il serait imprudent de ne pas tenir compte de cet élément assuré d'une très-vive reprise à la première éclaircie qui se montrerait à l'horizon.

Voici le mouvement des valeurs d'une semaine à l'autre :

Le 3 0/0 a faibli à 68 15 au comptant et à 68 30 à terme.

Le 3 0/0 nouveau dont le coupon trimestriel vient d'être détaché suit pas à pas son aîné. C'est le mois prochain que les deux dettes seront confondues. Il est évident que dans une situation où les esprits seraient rassurés, ce serait une cause décisive de hausse. Malheureusement les inspirations de la spéculation ne sont pas à la hausse.

Le 4 1/2 0/0 ne figure sur la cote qu'à de rares exceptions, cependant on semble oublier que déjà trois mois sont écoulés pour le coupon, et bien évidemment les spéculateurs s'en apercevront le mois prochain.

L'emprunt italien est toujours ferme à 72 80.

Les fonds espagnols sont mieux tenus.

Les fonds russes sont à 94 1/2.

Les établissements de crédit ont subi des variations diverses.

La Banque de France à l'approche de son coupon monte à 3,181 25.

Le Crédit foncier, qui s'était tenu solidement dans les environs du cours de 1,670 à 1,675, a subitement baissé hier de 40 à 50 fr. à l'apparition de l'annonce indiquant pour le 1er juillet l'ouverture de la souscription aux 60,000 nouvelles actions. Ce fait n'a rien de surprenant, il devait être infailliblement amené par les réalisations de ceux qui n'étaient acheteurs qu'en spéculation ; mais les détenteurs sérieux de la valeur n'hésiteront pas à souscrire, d'autant plus que le premier versement est de 50 fr. sur lesquels il faut déduire le dividende de 25 francs. C'est donc en réalité 25 francs qu'il faudra verser par chaque action nouvelle.

Nous devons rectifier une erreur que nous avons commise dans un de nos derniers numéros ; c'est au 1er janvier 1864, et non au 1er janvier 1865, que commencera la participation aux dividendes au profit des nouvelles actions; il en résulte que l'écart entre les nouvelles et les anciennes doit être évalué seulement de 80 à 90 fr.

On attend toujours impatiemment la fixation du nombre d'actions du Crédit foncier italien qui seront allouées aux porteurs d'actions du Crédit foncier français.

Le Crédit agricole est à 665 fr. Nous avions donc raison de recommander la prudence quand il était coté 700 fr.

Le Crédit industriel reste ferme à 635 »»; à la prochaine hausse, cette valeur profitera surtout des achats sérieux qui s'opéreront.

Le Sous-Comptoir est bien tenu à 510 »». On apprécie de plus en plus le développement habile de ses affaires.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs a faibli, à 112 50.

Le Comptoir d'escompte est très-ferme à 652 50.

Les spéculateurs avaient prévu un mouvement important de hausse sur les actions du Crédit mobilier français ; on parlait du nombre d'actions attribuées à cet établissement dans le Crédit foncier italien : l'événement les a trompés. Il a faibli à 848 75, et l'écart des primes a lui-même de beaucoup diminué. Peut-être, du reste, le mouvement n'est-il qu'ajourné, et à la première reprise de la rente, nous ne serions pas étonné de voir ces actions approcher du cours de 900 fr.

Le Crédit mobilier espagnol est plus faible ; il ferme aujourd'hui à 517 50, la spéculation l'a un peu délaissé.

Les actions des chemins de fer ont cette semaine subi le sort de la rente.

L'Orléans non estampillé est à 1,270 fr.; l'Orléans estampillé à 1,010; et l'Orléans nouveau à 765 »». Ces cours sont avantageux pour l'achat, et on ne l'oubliera pas lors de la reprise des affaires.

Le Nord faiblit difficilement; il est à 1,060.

Le Lyon finit à 1,005, il a faibli comme les autres ; mais son trafic ne faiblit pas, et les heureux détenteurs de ces actions le reconnaîtront bientôt, lorsqu'il y aura à fixer le dividende de l'exercice courant.

L'Est est faible à 552 50.

L'Ouest ferme à 530.

Le Midi est coté à 848 75.

Les actions du Genève sont plus offertes depuis quelques jours, cependant on les faisait très-couramment à 365. Il reste très-peu de titres flottants sur le marché.

Le Dauphiné ne s'est pas remis de l'ébranlement qu'il a reçu ; ses actions sont à 437 50. Il faut voir les résultats de l'ouverture de la ligne entière.

Les Ardennes sont assez fermes.

Les actions des chemins autrichiens ont bien résisté au mouvement de réaction, elles finissent à 513 75.

Les actions des chemins lombards ont été plus faibles, cela tient à ce qu'un grand nombre de spéculateurs étaient engagés à la hausse sur cette valeur, et qu'ils liquident peu à peu depuis le cours de 625 francs. Cependant les nouvelles sont bonnes pour cette valeur, on croit que le parlement de Turin lui confirmera, après discussion, la concession des lignes napolitaines. Une dépêche télégraphique annonce que ces concessions comprennent trois lignes de chemins de fer dans les provinces napolitaines et une quatrième en Lombardie. La compagnie s'oblige à former avant six mois une société anonyme qui devra fusionner avec la compagnie du Lombard-Italien-Central.

La compagnie aura son siége dans la capitale de l'Italie, et prend l'obligation de créer à Naples un établissement pour la construction du matériel. L'Etat lui garantit un produit de 29,000 francs par kilomètre sur les lignes napolitaines, et de 25,000 sur les lignes lombardes, ainsi que d'autres subsides considérables.

Au moment où nous mettons sous presse, on nous affirme que le Parlement a approuvé les concessions. Il se pourrait que cette nouvelle fût prématurée.

Le Victor-Emmanuel est ferme à 381 25, surtout en raison de la publication du traité relatif au percement du mont Cenis.

Le Saragosse est à 567 50, les chemins romains sont fermes à 332 50.

Les actions trentenaires des chemins romains continuent à être demandées avec une tendance à la hausse. L'arbitrage entre les obligations et ces actions privilégiées est toujours profitable, puisqu'il procure un bénéfice de plus de 40 francs.

Les actions de Xérès ont faibli à 452 50.

Les chemins portugais sont demandés à 425 »», et d'autant plus que l'on escompte le coupon de 20 francs à payer le 1er juillet.

Les nouvelles que nous donnions dans notre précédent bulletin sur le non-paiement des intérêts des actions de Barcelone au 1er juillet se confirment, elles ont faibli à 318 75.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	36.65 0/0
Guillaume-Luxembourg	33.20 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	27.05 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	26.41 0/0
Nord de l'Espagne	25.73 0/0
Union-Suisse	21.77 0/0
Cordoue à Séville	20.80 0/0
Midi	15 95 0/0
Victor-Emmanuel	14.26 0/0
Dauphiné	7.27 0/0
Séville-Xérès-Cadix	6.43 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	5.40 0/0
Ouest	4 45 0/0
Central Suisse	3.60 0/0
Nord	3 50 0/0
Bessèges a Alais	1.70 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Réseau du Sud de l'Autriche	1.57 0/0
Ouest suisse	1.70 0/0
Est	3 90 0/0
Lyon-Genève	6.32 0/0
Orléans	12.66 0/0
Autrichiens	12.82 0/0
Ardennes	29.45 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEUR

NOMS DES VALEURS.	13 juin	20 juin	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins
Rente 3 0/0	68 65	68 50	» »»	» 15
Rente à 1/2 0/0	97 25	96 90	» »»	» 35
Banque de France	3165 »»	3181 25	16 25	» »
Consolidés	91 7/8	92 »/»	» 1/8	» »
Crédit foncier	1660 »»	1630 »»	» »»	30 »
Crédit agricole	680 »»	665 »»	» »»	15 »
Crédit industr. et com.	635 »»	635 »»	» »»	» »
Crédit mobilier	857 50	848 75	» »»	8 75
Comptoir d'Escomp^te	652 50	652 50	» »»	» »
Orléans	1290 »»	1270 »»	» »»	20 »
Nord	1065 »»	1060 »»	» »»	5 »
Nord nouveau	992 50	992 50	» »»	» »
Est	552 50	552 50	» »»	» »
Paris-Méditerranée	1110 »»	1095 »»	» »»	15 »
Midi	845 »»	848 75	3 75	» »
Ouest	548 75	550 »»	1 25	» »
Genève	367 50	365 »»	» »»	2 50
Dauphiné	440 »»	437 50	» »»	2 50
Ardennes ancien	455 »»	450 »»	» »»	5 »
Ardennes nouveau	460 »»	450 »»	» »»	10 »
Ch. Autrichiens	516 25	513 75	» »»	2 50
Victor-Emmanuel	382 50	381 25	» »»	1 25
Russes	418 75	417 50	» »»	1 25
Romains	338 75	332 50	» »»	6 25
Sud-Autr.-Lombard	615 »»	610 »»	» »»	5 »
Saragosse Pampelune	380 »»	392 50	2 50	» »
Saragosse-Alicante	565 »»	567 50	2 50	» »
Saragosse-Barcelone	322 50	320 »»	» »»	2 50
Nord-Espagne	480 »»	485 »»	5 »»	» »
Séville-Xérès-Cadix	462 50	455 »»	» »»	7 50

LES ÉMISSIONS D'OBLIGATIONS.

Nos lecteurs se souviennent peut-être que vers la fin de l'année dernière nous eûmes à soutenir une polémique assez vive contre les journaux financiers qui prétendaient savoir qu'aucune émission d'obligations ne serait autorisée pour 1862. Les faits nous donnent aujourd'hui raison; la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée vient d'ouvrir une souscription publique pour le placement de 340,000 obligations 3 0/0.

Ainsi, l'on n'a pas recours cette année à l'intermédiaire de la Banque de France; mais le fait s'explique de lui-même; l'avantage principal de la souscription dans les bureaux de la Banque de France était de profiter à toutes les compagnies, et, sauf le Nord qui volontairement se tenait à l'écart, les souscripteurs pouvaient, à leur choix, demander la valeur qui leur souriait le plus; le crédit des grandes compagnies profitait aux compagnies moins favorisées, et le budget de toutes se réglait d'un seul coup. Mais cette année, la Compagnie d'Orléans n'ayant pas d'obligations à émettre, puisqu'elle a créé de nouvelles actions, une seule compagnie de premier ordre, le Lyon-Méditerranée, aurait figuré parmi les clients de la Banque de France; dès lors la position était changée, et nous comprenons que le Lyon-Méditerranée ait préféré garder pour lui-même le prestige de son immense crédit.

Les obligations nouvelles sont émises à 291 fr. 25 c., jouissance du 1er juillet 1862; le paiement a lieu en trois termes : 101 fr. 25 c. au 1er juillet (y compris les 25 francs de garantie qui doivent accompagner toute demande de souscription); 100 fr. au 1er octobre; 100 fr. au 15 janvier prochain. Les obligations pourront être intégralement libérées moyennant une bonification de 4 0/0.

En profitant des délais accordés, le souscripteur profite de trois mois d'intérêt à 5 0/0 sur 100 francs, et de six mois et demi sur 100 fr.; soit 1.25 + 2.75 = 4 francs : en se libérant par anticipation, il reçoit l'escompte à 4 0/0 pour trois mois sur 100 fr., et pour six mois et demi sur 100 fr., soit 1 + 2.15 = 3 fr. 15 c. Dans le premier cas, le prix net de l'obligation reste pour lui à 297 fr. 25 c., et dans le second cas à 298 fr. 10 c. Les obligations anciennes sont actuellement à 307.50, soit environ 300 fr., coupon détaché. L'année dernière, les obligations de Paris-Lyon-Méditerranée avaient été négociées au prix nominal de 293.75 qui ressortait net à 290 fr. environ, bonification déduite. On sait quel fut leur immense succès : on en offrait que 268,000; le public en demanda le chiffre fabuleux de 1,160,918, et les souscriptions furent réduites de 77 0/0. Une disproportion entre l'offre et la demande démontrait, d'une part, que cette solide valeur était l'objet d'une prédilection bien justifiée de la part des capitaux de placement; de l'autre, que le prix d'émission avait été fixé un peu trop au-dessous de sa véritable limite.

En rapprochant cette année le prix d'émission du cours coté, le Paris-Lyon-Méditerranée a prévenu la stérile spéculation qui s'était engagée l'année dernière sur la différence de prix des obligations anciennes et nouvelles, et tout en maintenant l'excellent principe de la souscription publique, s'est assuré le même avantage que la Compagnie du Nord, qui négocie ses obligations au cours du marché.

Quant aux autres Compagnies, Est, Ouest, Midi, Ardennes et Dauphiné, nous ignorons encore quelles sont leurs dispositions pour les ressources nécessaires à l'exercice courant, aucune indication précise n'étant fournie à cet égard par les rapports présentés aux dernières assemblées générales. Rappelons seulement que le montant des obligations émises en 1861 a été : pour le Midi, 20 millions environ : l'Ouest, 40 millions; l'Est, 22 millions. Quant aux Ardennes, elles avaient émis une somme d'obligations d'environ 25 millions; mais en fin d'exercice il leur restait une disponibilité d'environ 7 millions, et le montant de la dépense à effectuer n'était plus que d'environ 24 millions. Quant au Dauphiné, qui n'avait fait aucune émission l'année dernière, il aura besoin d'environ 3,700,000 francs pour compléter ses ressources. D'après ces données, il se pourrait que les diverses compagnies demandassent successivement ou simultanément à la place les sommes suivantes :

Midi, 20 millions; Ouest, 30 ou 40 millions; Ardennes, 17 millions; Est, 20 à 25 millions; Dauphiné, 3,700,000 francs; ensemble, de 90 à 100 millions.

Auguste Vitu.

LES CHEMINS DE FER EN 1861.

V. — *Les chemins de fer du Midi.*

La Compagnie des chemins de fer du Midi a vu se réaliser, pendant l'année 1861, les espérances qu'elle avait conçues; c'est ce que démontrent les résultats suivants de son exploitation.

L'ancien réseau du Midi, d'une longueur de 798 kilomètres entièrement exploitée, a produit, en 1861, comme recettes propres de l'exploitation, déduction faite des comptes d'ordre ..... Fr. 28,190,374 51

Les dépenses d'exploitation ont été de..... 11,306,610 73

Et il est resté net.... Fr. 16,883,763 78

Ce qui représente une recette brute de 35,326 fr. 28 c par kilomètre, une recette nette de 21,157 fr. 59 c., et une dépense proportionnelle de 40.10 0/0.

C'est une augmentation de 6 millions bruts sur l'année précédente, de 4 millions nets et une diminution de 3 0/0 sur les frais d'exploitation. De pareils résultats, obtenus en un seul exercice, et qui ne paraissent pas à beaucoup près le dernier mot de ces excellentes lignes, témoignent de la puissante vitalité de la Compagnie du Midi.

Pour la liquidation de l'exercice, il faut au produit net indiqué ci-dessus..... Fr. 16,883,763 78

Ajouter les recettes diverses 327,208 01

Et le produit net des canaux..... 546,975 97

Ensemble... Fr. 17,757,947 76

Les intérêts et l'amortissement des emprunts, déduction faite du produit des placements de fonds, s'élèvent à..... Fr. 5,682,901 89

Reste net..... 12,075,045 87

Plus le solde de l'exercice précédent..... 28,010 45

Ensemble... Fr. 12,103,056 32

Cette somme a permis de distribuer une somme de 50 francs pour chacune des 238,334 actions émises, ensemble..... 11,916,700 »

Et il reste un solde à reporter sur 1862 de..... 186,356 32

Total égal au produit net..... Fr. 12,103,056 32

Quant au nouveau réseau, les 825 kilomètres qui le composent seront vraisemblablement exploités entièrement avant le 1er janvier 1865. Nous n'avons rien à changer à l'évaluation que nous en avons faite dans notre numéro du 14 décembre dernier, et nous croyons qu'au début de l'exploitation, l'insuffisance qu'elles laisseront à la charge de l'ancien réseau ne dépassera pas 2 millions au maximum.

Mais déjà l'exercice 1862 présente sur l'exercice 1861 une augmentation de 2,055,000 fr. pour vingt-trois semaines en faveur de l'ancien réseau, ce qui correspondrait à une augmentation brute d'environ 4,500,000 francs pour l'année. Les exercices 1863 et 1864, ne produisissent-ils qu'une nouvelle plus-value de 1,500,000 francs, on ne saurait estimer à moins de 6 millions bruts, soit au moins 4,500,000 fr. nets, l'augmentation des produits de l'ancien réseau d'ici au 1er janvier 1865. Ainsi, le découvert du nouveau réseau serait complétement effacé, et les actions pourraient espérer encore pour cette époque un dividende supérieur au revenu actuel. Il faut cependant tenir compte de cette circonstance que les 11,666 actions non encore négociées seront alors sorties du portefeuille de la Compagnie, et que les bénéfices se répartiront non plus entre 338,334 actions seulement, mais entre 250,000 actions.

Or, nous avons vu que le produit net actuel est de 12 millions en nombres ronds; y ajoutant, déduction faite du déficit du nouveau réseau, une plus-value de 2,500,000 francs, on aurait un produit total de 14,500,000 francs, qui, réparti entre 250,000 actions, équivaudrait encore à 58 francs par action.

Mais, nous le répétons, ce résultat est subordonné aux produits bruts du nouveau réseau, que nous avons évalués à 15,000 francs par kilomètre, chiffre qui n'a rien d'excessif, puisqu'il ne dépasse pas les 3/7es du produit actuel de l'ancien réseau.

Auguste Vitu.

LES CHEMINS DU TROISIÈME RÉSEAU.

Conformément à l'avis inséré dans le numéro du *Moniteur* du 11 du courant, il a été procédé le lundi 16, en présence de S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, à l'adjudication de la concession : 1° des chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême; 2° de l'embranchement de Bergerac à Libourne; 3° d'un chemin de fer de Dunkerque à la frontière française dans la direction de Furnes.

Ces adjudications ont donné les résultats suivants :

La maison de banque les fils de Guilhou jeune a été déclarée concessionnaire des chemins de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême, moyennant un rabais de

1,505,000 francs sur la subvention de l'Etat fixée à 22 millions par un décret du 19 avril 1862.

La concession de l'embranchement de Bergerac à Libourne a été adjugée à M. Rougemont de Lowenberg, qui a déclaré renoncer à toute subvention de l'Etat. La subvention offerte et qui devait servir de base aux rabais était de 5 millions de francs.

Enfin, M. Petyt, banquier à Dunkerque, a été déclaré adjudicataire du chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge, sans subvention ni garantie d'intérêt et avec un rabais sur la durée de la concession, qui réduit cette durée à quatre-vingt-huit ans.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Émission de 340,000 obligations.

Il est ouvert une souscription publique pour le placement de 340,000 obligations de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée aux conditions ci-après :

Ces obligations produisent un intérêt annuel de 15 fr., et sont remboursables à 500 fr. par tirages annuels répartis sur la durée de la concession.

La souscription sera ouverte le 20 juin 1862 et fermée le 30 juin 1862, à 4 heures du soir.

Il sera versé en souscrivant, et par chaque obligation souscrite une somme de 25 fr. à titre de garantie.

Si le capital souscrit dépasse le montant de l'émission, les souscriptions seront soumises à une réduction proportionnelle sans que l'on puisse attribuer moins d'une obligation à chaque souscripteur.

Cette proportion sera indiquée par un avis inséré au *Moniteur*.

Les obligations sont émises à 301 fr. 25, jouissance du 1er juillet 1862.

Les paiements auront lieu en trois termes payables, savoir :

101 fr. 25	du 5 au 15 juillet (les 25 francs versés à titre de garantie viendront en déduction de la somme à payer pour la libération de ce terme);
100 »	Du 1er au 10 octobre 1862;
100 »	Du 15 au 25 janvier 1863.
Ensemble, 301 fr. 25	

Les souscripteurs auront à toute époque la faculté de se libérer des termes non échus moyennant bonification d'intérêts à raison de 4 0/0 l'an. Les obligations libérées par anticipation devront l'être intégralement. L'intérêt bonifié sera calculé du jour du versement au premier jour fixé pour l'échéance de chaque terme.

Le premier tirage d'obligations remboursables à 500 fr. aura lieu dans la dernière quinzaine de décembre 1862. Les numéros des titres définitifs délivrés en échange des certificats intégralement libérés participeront seuls au tirage.

En cas de retard de paiement, le débiteur sera passible des intérêts à raison de 5 0/0 l'an, à partir du premier jour fixé pour l'échéance de chaque terme. Ces intérêts courront de plein droit et sans mise en demeure.

Un mois après l'échéance d'un terme en retard de versement, le solde même non échu deviendra intégralement exigible, et les obligations pourront être vendues aux risques du souscripteur, par l'entremise d'un agent de change et sans mise en demeure.

Les souscriptions seront reçues dans les bureaux de la Compagnie de 10 heures à 2 heures, à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, 44, rue Laffitte, 17; à Lyon, rue Impériale, 33, et à Marseille, à la gare.

Les souscriptions pourront s'effectuer par lettre adressée à l'un des bureaux de l'administration centrale à Paris. Chaque lettre de souscription devra être accompagnée d'une remise en billets de banque, ou mandats sur la Banque de France, à raison de 25 fr. par chaque obligation souscrite. Les accusés de réception adressés aux souscripteurs leur tiendront lieu de récépissé.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Émission de 60,000 actions de 500 francs chacune, formant la deuxième moitié du capital social.

Le Conseil d'administration, en vertu de l'article 4 des statuts, a décidé, dans sa séance du 5 mars 1862, que les 60,000 actions formant la deuxième moitié du capital social seraient immédiatement émises.

Aux termes de l'article 5, ces actions seront exclusivement attribuées aux titulaires des actions anciennes, à raison de une action nouvelle pour une action ancienne.

Il est fait sur les actions nouvelles un appel de 250 francs.

Les versements devront être effectués aux dates suivantes :

50 francs	le 1er juillet 1862.
50 francs	le 1er janvier 1863.
50 francs	le 1er juillet 1863.
100 francs	le 1er janvier 1864.
Ensemble .. 250 francs.	

Tout versement non effectué dans la quinzaine, sera passible d'un intérêt de retard de 5 0/0 à partir des 1er juillet et 1er janvier.

Les actions nouvelles recevront, pour les exercices 1862 et 1863, un intérêt de 5 0/0 l'an, sur les versements effectués aux dates ci-dessus.

Cet intérêt sera payable à la même époque que l'intérêt des actions anciennes, c'est-à-dire en une fois seulement, les 1er janvier 1863 et 1864.

Pour l'exercice 1864 et les exercices suivants, les actions nouvelles entreront, comme les anciennes, en partage des produits de chaque exercice, à raison de 1/120,000 par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de verser par anticipation les termes non encore exigibles, à condition que l'anticipation portera sur la somme totale des versements à échoir.

Il sera alloué, sous forme d'escompte, aux versements anticipés, un intérêt calculé sur le pied de 3 0/0 l'an.

La souscription sera ouverte du 1er au 15 juillet prochain, à Paris, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, et, dans les départements, chez MM. les receveurs généraux des finances.

En se présentant pour la souscription, on devra produire les anciennes actions qui seules donnent droit aux actions nouvelles.

Ces actions seront frappées d'une estampille constatant que le droit à la souscription est épuisé.

COMPAGNIE DE TOUAGE ET TRANSPORTS DE LA SEINE (DE CONFLANS A LA MER.)

Nous annonçons aujourd'hui la souscription aux actions de la Compagnie de touage et transports de la Seine.

Les banquiers de cette entreprise nous prient de prévenir nos lecteurs que la souscription sera rendue publique jeudi prochain 26 du courant, et qu'ainsi les souscriptions ne seront irréductibles qu'en tant qu'elles seraient parvenues avant mercredi 25.

Nous rappelons que nous nous chargeons gratuitement de faire ces souscriptions pour le compte de nos abonnés, et qu'il suffit à cet effet d'envoyer, comme pour toutes les opérations dont nous nous chargeons, le montant de leur souscription soit en argent à M. de Biragne d'Apremont, gérant du *Journal des chemins de fer*, soit en en faisant le dépôt dans une succursale de la Banque de France, à son crédit.

A. DE BIRAGUE

COMPAGNIE DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE.

Cette intéressante entreprise, dont la fondation remonte déjà à plusieurs années, semble arriver au terme de ses travaux, et pouvoir commencer avec l'année 1863 son exploitation définitive.

Elle a été fondée au capital de 20 millions, soit 40,000 actions de 500 francs chacune.

Il a été créé en outre 17,778 obligations, émises en moyenne au prix de 274 fr. 66 c. et qui sont aujourd'hui cotées à 295 francs.

Elle a pour but :

L'exploitation des docks et des warrants;

La revente des terrains achetées par elle.

Il a fallu procéder à une installation complète des magasins, des bassins et établir des constructions énormes.

Elles arrivent à leur terme et on peut compter qu'elles seront complètes pour le 1er janvier 1863.

Cependant le conseil d'administration a fait élever quelques magasins légers pour commencer une exploitation d'essai et habituer le public à la nature de ses opérations.

On pourra se rendre compte de l'avenir de cette Compagnie en se reportant au rapport lu à la dernière assemblée générale et qui constate que cette exploitation provisoire a produit pour l'année 1861 une somme nette de 587,360 francs.

Bien plus, grâce à ces bénéfices le compte capital ne sera chargé pour le service des intérêts des actions et des obligations pendant la construction, jusqu'au 31 décembre 1861, que d'une somme de 278,534 francs.

Il est peu d'entreprises pour lesquelles la période d'enfantement ait été aussi peu onéreuse aux capitaux engagés.

Du reste, le rapport constate également que les bâtiments des magasins généraux provisoires sont aujourd'hui complétement pleins et insuffisants pour les besoins du public.

Le plus bel avenir semble donc réservé à cette utile entreprise. Si on ne peut en apprécier les produits précisément en raison de la nature spéciale des opérations, on peut du moins prévoir qu'ils seront largement rémunérateurs.

Il faut ajouter que les embellissements de Marseille augmentent de jour en jour la valeur des terrains qui appartiennent à la Société.

DE BIRAGUE.

CHRONIQUE

CHEMINS DU NORD. — La Compagnie du Nord vient de signer, avec S. Exc. le ministre des travaux publics, un engagement qui lui concède pour être exécutés immédiatement :

1° Le chemin de fer d'Hirson à Valenciennes par Avesnes et Landrecies ou Achette, ce commencement si considérable et si désiré de la grande ligne de Lille à Strasbourg.

2° Le chemin de Lille à Tournai.

CHEMIN DE BESSÉGES. — La Compagnie du chemin de fer de Bességes à Alais vient d'être autorisée à étudier un chemin qui partira du Rhône et se rendra à Saint-Ambroix.

CHARBONS. — Le charbon français a complétement remplacé le charbon anglais dans la marine de l'État. Notre port reçoit chaque jour plusieurs chalands de combustible des mines de la Loire, qui arrivent par les canaux et les rivières jusqu'à Lorient, sans avoir recours au transbordement. Ainsi, le problème tant controversé de l'approvisionnement de notre marine est résolu à l'avantage des charbons français qui peuvent, avec quelques modifications dans les appareils de chauffage, remplacer dans toutes les conditions le combustible que nous tirions d'Angleterre,

SERVICE POSTAL DE L'INDO-CHINE. — Le 10 juin 1862, le Corps législatif s'est réuni en comité secret, sous la présidence de M. Réveil, vice-président, pour discuter sommairement le projet de loi approuvant les stipulations financières contenues dans la convention relative à l'exploitation d'une partie du service postal de l'Indo-Chine.

ITALIE. — Turin, 16 juin : Le ministre des finances a présenté un projet de loi pour l'exercice provisoire du budget jusqu'à la fin de 1862. Le ministre demande également l'autorisation d'élever l'émission des bons du Trésor de 400 à 500 millions, en attendant le recouvrement du bénéfice résultant de la vente des biens domaniaux et de ceux de la caisse ecclésiastique.

— Le ministère a présenté à la chambre un projet de loi pour la concession des chemins de fer des provinces méridionales et d'autres chemins de fer en Lombardie à la Compagnie Talabot et Rothschild.

EMPRUNTS ET BUDGETS. — On annonce que la maison Rothschild, le Crédit mobilier autrichien et M. Goldschmidt, de Francfort, ont consenti à prêter au gouvernement autrichien une somme de 50 millions de florins en échange de lots de l'émission de 1860 qui étaient en dépôt à la Banque de Vienne.

PAYS-BAS. — Il se constitue à Anvers une société pour l'établissement d'un chemin de fer d'Eeckeren par Hoevenen, Stabroeck, Beirendrecht, Santvliet et Ossendrecht à Woensdrecht, qui reliera directement Anvers, par les îles de la Zélande, à Flessingue.

La section du railway entre Roosendaal par Bergen-op-Zoom, à Woensdrecht, sera livrée à la circulation avant l'hiver.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 mai 1862.

ACTIF.

Espèces en caisse..... 3,046,733 03 Espèces à la Banque.... 559,594 36		3,606,327 39
Matières or et argent		222,138 33
Portefeuille : Paris..... 39,880,806 51 — Province . 18,544,201 84 — Etranger . 9,686,384 84		68,111,393 22
Agences dans les colonies.		5,976,630 15
Agences à l'étranger		16,920,557 60
Avances sur fonds publics et actions div.		3,145,571 33
Crédits sur connaissement et nantissem.		20,068,074 27
Correspond. : Province 4,215,320 23 — Etranger 28,441,528 43		32,656,748 66
Comptes débiteurs des Sous-Comptoirs. .		2,371,660 91
Effets en souffrance. Exercice courant. .		184,420 92
Immeubles..		630,634 12
Frais généraux.		391,902 31
Divers..		17,471 97
		155,501,531 18

PASSIF.

Capital.		40,000,000 »
Réserve.		8,137,357 83
Comptes courants d'espèces.		29,928,628 05
Comptes courants d'escompte.		2,847,996 40
Comptes créditeurs des Sous-Comptoirs :		
Capital. . . . . 3,673,736 10 Divers. 1,284,356 12		4,758,092 22
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers . . . . . 9,485,273 71 Par faillite du tribunal de commerce . . . 326,737 06		9,812,010 77
Corresp. : Province.... 6,050,088 06 — Etranger.... 29,384,636 97		35,434,725 03
Acceptations à payer.		21,987,514 40
Rentrées, effets en souffrance. Exerc. clos.		26,590 89
Dividendes à payer.		30,765 01
Profits et pertes		1,375,312 10
Divers..		1,153,537 52
		155,501,531 18

Risques en cours au 31 mai 1862.

Effets à échoir restant en portefeuille. . .	68,111,393 22
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	23,248,535 42
	91,359,928 64

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,
PINARD.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Situation au 31 mai 1862.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque ... 476,125 16 Espèces en caisse 756,289 95		1,232,415 11
Effets remis à la caisse		132,608 45
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours. 12,187,213 67 — de 31 à 60 — . 20,218,420 58 — de 61 à 105 — . 10,078,165 22		
Etrangers..... 4,668,308 71 Warrants..... 4,390,523 59		51,542,631 77
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragraphes 2 et 3)....		2,000,000 »
Frais de premier établissement.....		124,983 71
Frais généraux.....		151,081 43
Comptes courants.....		3,435,860 56
Immeuble social		2,179,259 14
Versement à faire non appelé : 1re émission ..... 30,000,000 » Actions à émettre.... 20,000,000 »		50,000,000 »
		110,798,841 17

PASSIF.

Capital : émis..... 40,000,000 » — à émettre.... 20,000,000 »		60,000,000 »
Solde d'immeuble à payer.....		600,000 »
Comptes de dépôts : 3 0/0 à 3 jours de vue. 25,356,143 18 Comptes courants (escompte et espèces). 20,798,707 17		46,154,850 35
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		20,967 25
Acceptations et effets divers à payer.....		1,389,732 80
Profits et pertes		1,190,688 43
Réescompte du dernier semestre.....		168,515 »
Intérêts et dividendes à payer, solde de 1859, 1860 et 1861.....		108,484 07
Fonds de réserve		1,139,603 27
		110,798,841 17
Effets à échoir en portefeuille.....		51,542,631 77
Effets à échoir en circulation avec l'endossement de la Société		28,180,333 04
		79,722,964 81

Certifié conforme aux écritures :

Le sénateur président,
LE MARQUIS G. D'AUDIFFRET.

MARCHÉ INDUSTRIEL

La faiblesse du marché, depuis quelques jours, avait engagé certains acheteurs craintifs à se débarrasser de leurs valeurs; aujourd'hui, la Bourse ferme dans de meilleures dispositions, sans pourtant accuser une reprise sérieuse. Si ces bonnes dispositions continuent encore deux ou trois jours, la liquidation approchant, il pourrait bien se faire que ces spéculateurs regrettassent leurs ventes inconsidérées et activassent, par leurs rachats, le mouvement de hausse.

Les actions des Petites-Voitures ferment à 67 25, après avoir été cotées cette semaine 66 25.

Les Omnibus de Paris restent offerts à 800, en baisse de 27 fr. 50. Nous avions prévu cette réaction, et à ce cours nous ne saurions trop recommander la prudence.

La Caisse Mirès est demandée à 87 50.

La Canalisation de l'Ebre est calme à 145; affaires très-limitées.

Les Docks de Marseille sont recherchés de 587 50 à 590; les Gaz de Marseille à 317 50.

L'Union des Gaz est au cours de 102 50, sans éprouver de dépréciations.

Les Messageries Impériales sont fermes à 635 ».

La Compagnie générale des Eaux reste cotée à 328 75.

Les Omnibus de Londres sont offerts à 50 francs les titres au porteur, et à 41 25 les nominatifs.

Le Stolberg privilégié est sans affaires au prix de 190 francs; le Bonnard de 38 75 à 40 coté.

On voit que la faiblesse des cours n'a pas été très-sensible, et cet ensemble démontre qu'il faudrait très-peu de chose, ne serait-ce même que du beau temps, pour voir la hausse s'emparer des valeurs.

N. DESTRIBAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Le Stock Exchange est toujours sans affaires, et il en est de même pour le Money-Market. La crainte un moment répandue d'une élévation du taux de l'escompte avait déterminé quelques demandes; mais la Banque n'a pas eu recours à cette mesure, bien que son encaisse ait été assez sensiblement réduit par les expéditions de numéraire, qui ont été la conséquence des emprunts étrangers contractés dernièrement sur notre place. L'encaisse dépasse encore 15 millions sterling, les arrivages de numéraire sont importants, et la stagnation commerciale est telle, qu'il n'est nullement besoin de prendre des précautions contre les escomptes.

La situation est en effet des plus désastreuses. La prise de la Nouvelle-Orléans n'a eu aucune des conséquences qu'on en espérait au point de vue des arrivages de coton; au contraire, on sait maintenant mieux que jamais qu'il ne faut plus compter sur l'Amérique, et que si les cotons récoltés sont détruits, la récolte sur pied est nulle, les planteurs la détruisant à mesure que les troupes du Nord font plus de progrès.

De là une hausse considérable qui ne fait que rendre le mal plus grand encore. Dans le Lancashire, la détresse est telle qu'on a proposé pour y remédier, ou plutôt pour en prévenir les effets, les mesures suivantes :

Extension et application plus stricte de la *poor law* (loi des pauvres);

Amélioration de cette loi au point de vue administratif;

Souscription en faveur des ouvriers recommandables;

Emprunts avec sanction du Parlement pour venir en aide aux localités;

Taxe sur les bénéfices acquis dans les spéculations sur les cotons;

Abolition du droit de 5 0/0 prélevé sur les produits anglais entrant dans l'Inde ;

Encouragement à la production du coton dans de nouvelles contrées ;

Rétablissement des expéditions de coton d'Amérique par la reconnaissance du Sud, ou par une médiation.

Vous voyez comme les têtes travaillent. Aussi le Stock-Exchange se préoccupe-t-il beaucoup de cette crise qui devient de plus en plus intense. On a donc favorablement accueilli la formation de la Société anglo-française pour la culture du coton en Algérie. Ce sont pour la majeure partie des négociants de Liverpool et de Manchester qui ont monté cette affaire. Le capital est de 25 millions de francs, en actions de 125 francs ; 60,000 actions vont être émises. La concession consiste en 30,000 hectares de terrains situés dans la province d'Oran ; ces terrains seront exempt d'impôts pendant dix ans, et le gouvernement français, dit-on, accorde une prime. Le prix de la concession est de un million de francs, dont 400,000 francs payables immédiatement.

Les valeurs étrangères sont bien tenues, et les plus favorisées sont celles qui résultent des emprunts récents de Turquie et d'Egypte. Les fonds américains sont plus fermes et donnent lieu à des affaires suivies.

W. Burn.

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

Les 6 millions du nouvel emprunt qui restent encore à écouler, pèsent sur le marché, aussi le prix est-il tombé un peu au-dessous du taux d'émission ; nous le voyons coté 90.50.

Nous croyons pourtant que peu de temps suffira pour lui faire reprendre son mouvement ascensionnel.

Les affaires sont toujours très-suivies sur les obligations de chemins de fer ; Namur-Liége est coté 305 ; Flandre occidentale 313 ; Luxembourg 478 ; nous espérons voir cette valeur se rapprocher du cours de 500. Ce prix ne sera pas exagéré si l'on considère les garanties que présente cette Compagnie. La jonction de l'Est est demandée à 254 ; les affaires sont très-vives sur ces obligations.

Il se fait d'énormes placements de fonds en obligations du chemin de fer du Nord de l'Espagne. Nous ne pouvons encore donner notre appréciation sur cette entreprise ; nous nous bornons à vous donner le cours de 249.

Les actions de Guillaume-Luxembourg sont recherchées à 285 ; il y a quelques mois cette valeur était encore cotée 210 ; Est-Belge, 475 ; Luxembourg, négociées à 380.

Les actions de la Banque nationale se sont échangées au cours de 1,900 ; la Banque de Belgique à 1,045.

Malgré la crise qui agit sur l'industrie du charbonnage, la faveur reste à quelques sociétés. Parmi ces privilégiées, nous citerons les actions Hornwet-Wasmes 1,230 ; produits de Fléau 3,280 ; Courcelles-Nord 1,125, et Monceau-Fontaine 1,225.

N. Destribaud.

BULLETIN COMMERCIAL.

Nous croyons qu'on s'exagère beaucoup les dégâts occasionnés par la pluie qui est tombée presque sans interruption depuis une huitaine de jours.

Le mauvais temps dont nous sommes gratifiés n'est pas, heureusement, général dans toute la France ; d'après nos renseignements, le Midi a été exempté de la mauvaise humeur de la lune ; ce n'est que dans un cercle assez restreint qu'on aura souvenance de son passage. Les spéculateurs à la hausse ont profité des mauvaises nouvelles pour répandre l'alarme sur le marché ; de là une hausse sur les céréales ; mais si, comme nous l'espérons, avant la fin du mois le soleil vient enlever les craintes de la veille, les prix tomberont d'autant plus facilement qu'on cherchera à se débarrasser des grains achetés en prévoyance d'une mauvaise récolte.

CÉRÉALES. — Le placement des farines de boulangerie reste toujours difficile, la meunerie tenant toujours plus fermement ses prix.

Les choix sont tenus de 62 à 63 fr. le sac de 157 kilog. ; les bonnes qualités, 60 à 61 fr., et les autres sortes de 57 à 62 fr.

Les déclarations à la Caisse de service indiquent les prix extrêmes de 55 à 61 fr.

Blés. — Le mauvais temps de la nuit et la continuation de la pluie pendant la journée même ont rendu les détenteurs de blés très-exigeants dans leurs prétentions. Les offres du commerce ont été limitées, et dès l'ouverture du marché on parlait de 2 francs de hausse.

Les bons blés étrangers en disponible ont été payés 37 et 37 fr. 50.

Les blés de Montereau et du rayon étaient tenus de 36 à 36 fr. 50.

Les blés inférieurs Amérique d'été ou de Hongrie, selon qualité, se paient de 32 à 34 fr. Le tout réglé à 120 kilogr.

Les fermiers venus sur place se plaignent que la pluie de la nuit, qui semble avoir été à peu près générale, ait couché passablement de blé dans toutes les directions.

Aussi les offres de la culture ont elles été restreintes et l'on demandait 1 50 à 2 fr. de hausse. Les meilleurs blés n'ont toutefois pas été payés au delà de 37 à 37 50. Le tout à 120 kilogr. réglé, rendu aux usines de la meunerie du rayon.

En résumé, les affaires n'ont pas été très-animées. Les acheteurs ont montré beaucoup de réserve en présence des hautes prétentions des vendeurs. Néanmoins, on peut constater de 1 50 à 2 fr. de hausse sur les blés. Les blés ordinaires ont plus profité de la hausse que les qualités de choix.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862			1861			Différence 0/0 par kilomètre sur 1861.		RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier.	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES.	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES.	RECETTES PAR KIL.	en plus.	en moins	RECETTES	COURS correspondant des actions
Est*	Du 4 au 10 juin	1706	1.287.102 30	754 51	1706	1.339.506 25	785 17	» »	3.90	15.603 48	560 »
Orléans*	4 — 10 —	1475	1.228.011 68	832 55	1475	1.406.021 53	953 24	» »	12.66	18.651 93	1297 50
Paris-Lyon-Méditerranée*	4 — 10 —	1411	2.340.852 32	1.659 »	1411	2.221.034 53	1.574 08	5.40	» »	37.596 50	1115 »
Ouest*	4 — 10 —	1213	1.042.475 05	859 40	1213	998.231 15	822 95	4.45	» »	17.467 45	550 »
Nord*	4 — 10 —	967	1.178.766 68	1.219 01	967	1.138.219 40	1.177 09	3.56	» »	27.094 60	1087 50
Midi*	4 — 10 —	798	591.386 77	741 09	798	510.029 15	639 14	15.95	» »	17.025 91	857 50
Lyon a Genève*	4 — 10 —	231	136.233 57	789 71	231	145.423 76	629 54	» »	6.32	11.062 10	370 »
Ardennes*	4 — 10 —	326	109.784 20	336 70	164	71.498 49	435 96	» »	29.55	9.106 23	447 50
Dauphiné*	4 — 10 —	134	65.169 09	486 33	134	60.756 45	453 40	7.27	» »	9.541 10	435 »
Bességes a Alais*	4 — 10 —	33	30.766 30	932 31	33	30.250 45	916 68	1.70	» »	20.910 42	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*.	4 — 10 —	1969	1.363.107 48	692 28	1967	1.312.476 49	703 35	» »	1.57	14.438 81	621 25
Autrichiens	4 — 10 —	1324	882.407 50	666 56	1324	1.012.170 »	764 58	» »	12.82	14.478 65	518 75
Madrid a Saragosse et a Alicante	Madrid a Aliganté	482	434.065 87	900 55	482	338.029 03	701 30	28.41	» »	14.657 36	573 75
	Alcazar a Ciudad	155	32.014 19	208 54	114	17.230 26	151 15	36.65	» »	»	»
	Madrid a Jadraque	104	34.554 65	332 06	104	27.195 67	261 49	27.05	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	4 — 10 —	366	117.066 99	319 90	183	50.319 86	274 25	» »	» »	7.108 49	350 »
Nord de l'Espagne	4 — 10 —	358	168.587 04	470 91	308	115.361 75	374 55	25.73	» »	5.737 71	487 50
Union suisse	8 — 14 —	275	88.470 »	321 78	275	72.067 »	264 24	21.57	» »	»	»
Central suisse	4 — 10 —	262	140.827 05	537 51	262	135.933 38	518 83	3.60	» »	9.954 98	»
Victor-Emmanuel	4 — 10 —	214	157.031 55	733 79	214	137 449 02	642 20	14.24	» »	14.040 87	387 50
Romains	Bologne a Ancone	206	46.035 45	223 47	»	»	»	»	»	»	340 »
	Rome a Civita-Vecchia	73	31.348 85	430 »	»	»	»	»	»	»	»
Saragosse a Pampelune	4 — 10 —	170	44.062 26	246 20	»	»	»	»	»	5.468 65	387 50
Séville-Xérès-Cadix	21 — 27 mai	160	79.469 25	496 68	160	74.563 06	466 01	6.43	» »	»	456 25
Ouest suisse	4 — 10 juin	150	59.192 65	394 61	150	60.258 24	401 72	» »	1.76	8.031 61	185 »
Cordoue a Séville	21 — 27 mai	131	58.717 75	448 22	131	48.609 30	371 06	20.80	» »	7.770 89	»
Guillaume-Luxembourg	28 mai 3 —	89	31.105 86	349 50	52	13.644 13	262 39	33.20	»	6.090 74	270 »
Portugais	28 — 3 —	75	12.222 13	162 96	»	»	»	»	»	»	423 75

vigles. — Le seigle vieux, peu demandé, est cependant un peu plus ferme. On trouve quelques lots de ...able à 19 et 19 fr. 25 les 115 kilog., réglés au ...d.

Le livrable en seigle nouveau a peu de vendeurs, et ... sont plus fermes. On parle de 19 50 les 115 kil. ... quatre mois de septembre.

...rges. — Les belles orges vieilles sont mieux demandées ... 15 50 à 16 fr.; les orges médiocres comme qua... ...ent sans grande facilité à la vente de 14 50 à 15 fr. ... 100 kil.

Les escourgeons nouveaux n'ont guère de vendeurs. Le ... incertain laisse douter de la qualité. En premier ..., on paie quelques parties en livrable sur août à ... 17 50 les 100 kilog.

...voines. — En commerce, il y a du calme et passa... ...ent d'offres. Les grosses avoines de Brie ne valent ... au-delà de 29 50 à 30 fr.; les avoines de Beauce, 28 ... 28 75; les avoines de tous pays, de 27 à 28 fr. Le ... réglé à 150 kil. en gare respective d'arrivée.

...sons. — Le gros son reste tenu pour le disponible ... de 14 à 14 50 les recoupettes, et les remoulages ... calmes.

MÉTAUX. — *Cuivre.* — Le marché de Paris a encore ... sous l'influence des avis peu favorables d'Angleterre, le Chili a baissé à 215 fr.; les cuivres du Lac res... ... 240 fr., et les cuivres anglais, de 232 50 à 235 fr.; ...aminé, 205 fr.

...tain. — Calme à Paris, le prix du détroit est monté ... 37 fr. 50; banca, assez ferme à 312 fr. 50; anglais, ... fr. 50. — L'article est très-peu demandé en ce moment à Amsterdam, et à Rotterdam il y a peu d'acheteurs à 70 fl. — Sans changements à Cologne.

Plomb. — Les affaires sont presque nulles, le prix ... stationnaire à 52 fr. à l'acquitté. — On cote au ... la vente de 165 tonnes plomb doux d'Espagne, 1re fusion, à 49 fr. les 100 kil. — A Marseille, on a eu ... semaine la vente d'un lot important de plomb des ... du pays, moyennant quelques concessions dans les ... 1,000 tonnes ont été traitées à 55 fr., et l'article ... coté à 45 fr. 50 la 1re fusion et 44 fr. la 2e fusion.

N. Destaibaud.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 10 juin 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.		
Au 31 décembre 1861....	288,006,064	»
Du 1er janvier au 31 mai 1862.....................	37,795,200	»
Du 1er au 10 juin........	1,672,500	»
PRÊTS COMMUNAUX.		
Au 31 décembre 1861....	44,071,130	12
Du 1er janvier au 31 mai 1862.....................	18,532,171	29
Du 1er au 10 juin........	137,234	63
Total........	390,214,300	04
A déduire: Remboursements anticipés.	28,459,951	12
Reste....fr.	361,754,348	92

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

... juin. — **Société franco-serbe.** — A midi, au siége social, rue de Hanovre, 10.

... juin. — **Télégraphe électrique sous-marin.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu.

... juillet. — **Gaz et hauts-fourneaux de Marseille.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 49.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

... juin. — **Chemins de l'Est.** — Paiement du ... des obligations 5 0/0 et 3 0/0.

... juin. — **Messageries impériales.** — 30 francs par action, solde du dividende 1861.

... juin. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — 25 francs par action, dividende 1861.

1er juillet. — **Chemins du Nord.** — Paiement des coupons : actions anciennes, 41 fr.; actions nouvelles sorties au deuxième tirage, 24 fr. 40; actions nouvelles non sorties, 9 fr. 50.

1er juillet. — **Chemins du Midi.** — 40 francs par action; impôt à déduire, 40 c.

1er juillet. — **Chemins du Dauphiné.** — 9 fr. 61 par coupon d'action, impôt déduit.

1er juillet. — **Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — 13 francs par action.

1er juillet. — **Chemin Guillaume-Luxembourg.** — 12 fr. 50 par action entièrement libérée.

1er juillet. — **Chemins autrichiens.** — 21 francs par action à titre de dividende 1861 et intérêts du premier semestre 1862.

1er juillet. — **Chemin de Saragosse à Pampelune.** — 15 francs par action.

1er juillet. — **Chemins Portugais.** — 20 francs par action, dividende et intérêts du premier semestre 1862.

1er juillet. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — Coupon semestriel, soit 17 fr. 50 par action.

1er juillet. — **Omnibus de Paris.** — Paiement du solde du dividende, soit 4 fr. 50 par action nominative; 3 fr. 92 par action au porteur; 3 fr. 97 par action de jouissance au porteur.

1er juillet. — **Docks et entrepôts de Marseille.** — 9 fr. 37 1/2 par action nominative; 9 fr. 05 par action au porteur.

Service des Obligations.

JUILLET 1862.

	Montant du coupon. fr.	c.	Déduction de l'impôt. cent.
Orléans. 4 0/0. 1er emprunt. . .	25	»	69
— 2e emprunt	25	»	64
— 3 0/0	7	50	20
— Grand-Central 3 0/0	7	50	20
— Ancienne Compagnie d'Orsay (2e série). 4 0/0	25	»	69
Paris-Lyon-Médit. — *Section nord.* — Bourbonnais. 3 0/0.	7	50	20
— Grand-Central. 3 0/0 . . .	7	50	20
— Rhône-et-Loire. 3 0/0 (2e série)	7	50	20
— Id. 4 0/0 (1re série)	12	50	33
— Saint-Etienne-Lyon (emprunts réunis)	25	»	70
— Saint-Etienne-Lyon (emprunt 1860)	25	»	64
— Saint-Etienne-Lyon (reconnaissance de capitalisation).	27	»	70
— Saint Etienne-Lyon (emprunts 1843 et 1847)	25	»	60
— (*Section sud*). Fusion. 3 0/0	7	50	20
— Ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée. 3 0/0. .	7	50	20
— Ancienne Compagnie de Marseille à Avignon. 4 0/0. .	25	»	67
Nord. 3 0/0	7	50	20
Ouest. Obligations 3 0/0	7	50	20
— Id. 4 0/0 (Dieppe)	10	»	24
— Ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunts 1842-49)	25	»	68
— Ancienne Compagnie de Versailles (r. d.)	25	»	66
— Anc. Compagnie de Rouen. .	20	»	51
— Anc. Compagnie du Havre. .	30	»	70
— Id. de l'Ouest. .	25	»	66
Est. — Ancienne Compagnie de Montereau à Troyes. . .	25	»	65
— Strasbourg (obligations de Wissembourg)	12	50	33
Lyon-Genève	7	50	20
Midi	7	50	20
Dauphiné	7	50	20
Ardennes	7	50	20
Portugais	7	50	»
Madrid-Alicante	7	50	»
Lombards	7	50	»
Ligne d'Italie	7	50	»
Romains	7	50	»
Docks de Marseille	7	50	20
Omnibus	7	50	20

ÉMISSIONS NOUVELLES.

A partir du 10 juin. — **Chemin d'Orléans.** — Emission de 300,000 actions nouvelles; souscription réservée aux porteurs d'actions anciennes.

APPELS DE FONDS.

1er au 15 juillet. — **Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Appel du dernier versement de 50 francs sur les actions non libérées.

1er au 15 juillet. — **Canal de Suez.** — Appel de 100 francs par action.

1er au 15 juillet. — **Docks de Marseille.** — Appel du solde des actions, soit 125 francs.

TIRAGES.

23 juin. — **Crédit foncier de France.** — Trente-huitième tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0.

21 juin — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Tirage d'obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

Décret impérial portant promulgation de la convention relative aux chemins de fer entre la France et le royaume d'Italie, conclue le 7 mai 1862.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre et secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er.

Une convention relative aux chemins de fer entre la France et le royaume d'Italie ayant été conclue le 7 mai 1862, et les ratifications de cet acte ayant été échangées à Paris le 7 juin 1862, ladite convention, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière exécution.

CONVENTION.

Sa Majesté l'Empereur des Français et Sa Majesté le roi d'Italie, désirant pourvoir à la solution de diverses questions auxquelles a donné lieu l'annexion de la Savoie et du comté de Nice à la France, en ce qui concerne les chemins de fer situés sur ces territoires, ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté l'Empereur des Français,

M. Jules Saladin, inspecteur général des finances, commandeur de son ordre impérial de la Légion d'honneur, commandeur de l'ordre royal des saints Maurice et Lazare,

Et M. Alphonse Busche, inspecteur général des ponts et chaussées, officier de son ordre impérial de la Légion d'honneur;

Et Sa Majesté le roi d'Italie,

M. Valentino Pasini, député au Parlement, chevalier de son ordre royal des saints Maurice et Lazare,

Et M. Severino Grattoni, député au Parlement, commandeur de son ordre royal des saints Maurice et Lazare;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivants :

Art. 1er. Les dépenses auxquelles donnera lieu l'exécution du chemin de fer entre Modane et Suse seront supportées par les deux gouvernements, chacun pour la partie située sur son territoire.

Art. 2. Le gouvernement français fera exécuter les travaux de la partie comprise entre Modane et l'entrée du souterrain du mont Cenis, et le gouvernement italien ceux de la partie comprise entre la sortie du même souterrain et Suse.

Art. 3. Le souterrain du mont Cenis sera exécuté par les soins et sous la responsabilité du gouvernement italien. Les dépenses de la partie comprise entre le milieu de ce souterrain et la tête de sortie du côté de Bardonnèche seront entièrement à sa charge. Celles de la partie comprise entre la tête d'entrée du côté de Modane et le milieu du souterrain, seront à la charge du gouvernement français; toute réserve étant d'ailleurs faite pour ce qui concerne la délimitation de la frontière au point de vue politique.

Art. 4. La dépense à la charge du gouvernement français pour le percement de la partie du souterrain du mont Cenis située sur son territoire, est fixée à forfait à la somme de 19,000,000 de francs, pour le cas où la durée des travaux serait de vingt-cinq ans, à partir du 1er janvier 1862.

Dans le cas où les travaux seraient complétement terminés avant ce délai de vingt-cinq ans, le capital de 19,000,000 de francs sera augmenté d'une prime de 500,000 francs pour chaque année entière dont le maximum de vingt-cinq ans aura été réduit.

si les travaux durent moins de quinze ans, la prime sera portée à 600,000 francs pour chaque année entière dont ce délai de quinze ans aura été réduit.

Art. 5. Le capital stipulé dans l'article qui précède ne sera payé par le gouvernement français qu'après l'achèvement de tous les travaux du souterrain, y compris la double voie, et lorsque la section de Modane à Suse aura été livrée à l'exploitation.

Pendant l'exécution des travaux, l'intérêt à 5 0/0 des dépenses correspondant aux parties entièrement terminées, sera payé annuellement au gouvernement italien par le gouvernement français. A cet effet, et pour que les intérêts s'appliquent à la moyenne des travaux de l'année, un mesurage sera fait contradictoirement, le 1er juillet de chaque année, pour reconnaître la longueur de galerie entièrement exécutée du côté de la France. A cette longueur on appliquera le prix de 3,000 francs par mètre courant, sans que le prix total de 19,000,000 de francs, stipulé à l'article 4 ci-dessus, puisse, en aucun cas, être dépassé; les intérêts de la somme ainsi déterminée seront payés le 15 janvier de l'année suivante.

Le premier mesurage sera fait le 1er juillet 1862, et le paiement de la première année d'intérêt aura lieu le 15 janvier 1863.

Les travaux devront être conduits de manière que la longueur de galerie exécutée dans la partie italienne ne soit jamais inférieure de plus de 100 mètres à celle qui sera terminée à la même époque dans la partie française.

Art. 6. Si les travaux du souterrain du mont Cenis ne sont pas entièrement terminés le 1er janvier 1887, le gouvernement français sera exonéré du paiement des dépenses faites pour la partie située sur son territoire, et les intérêts cesseront de courir. Il en sera de même si, avant cette époque, le gouvernement italien déclare renoncer à leur continuation. A défaut de déclaration de sa part, on considérera les travaux comme abandonnés, si, à la fin d'une année quelconque, la longueur totale de galerie exécutée ne représente pas au moins une moyenne de 250 mètres par an, à partir du 1er janvier 1862, sur chacune des parties française et italienne.

Art. 7. La somme de 20,000,000 de francs que la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel doit payer à titre de subvention, conformément à l'article 10 du cahier des charges, sera répartie ainsi qu'il suit :

13 millions à l'Italie;

7 millions à la France.

La France aura droit à 2 millions sur chacun des deux premiers cinquièmes, et à 1 million sur chacun des trois derniers.

Les sommes attribuées au gouvernement français seront versées dans les caisses du gouvernement italien, et viendront en déduction des obligations en intérêt et capital contractées par la France dans le présent traité.

Il sera tenu, à cet effet, un compte courant d'intérêts à 5 0/0 entre les deux gouvernements.

Dans le cas prévu par l'article 16 du cahier des charges, où le gouvernement italien aurait à rembourser à la Compagnie tout ou partie de sa subvention, le gouvernement français tiendrait compte au gouvernement italien des intérêts dont les versements de la Compagnie l'auraient exonéré.

Art. 8. Après l'achèvement des travaux, le gouvernement français sera mis en possession de tous les terrains acquis et de tous les ouvrages exécutés sur son territoire par le gouvernement italien, tels que galeries souterraines, voies de fer définitives, barrages, dérivations de cours d'eau, réservoirs en maçonnerie et bâtiments.

Les terrains, bâtiments et ouvrages ne faisant pas partie du souterrain seront livrés dans l'état où ils se trouveront.

Le gouvernement italien se réserve de reprendre les machines, les outils et le mobilier dont les bâtiments auront été garnis, ainsi que les matériaux et autres objets approvisionnés.

Art. 9. Le gouvernement français aura le droit de faire visiter les travaux du souterrain, toutes les fois qu'il le jugera convenable, par des ingénieurs ou autres délégués de son choix, chargés de les examiner pour lui rendre compte de leur état d'avancement ainsi que de leur exécution.

Le gouvernement italien mettra les délégués français à même de remplir leur mission; il leur fera donner tous les renseignements qu'ils demanderont ou qui pourront leur être utiles.

Au commencement du mois de juillet de chaque année, une commission mixte, nommée à cet effet par les deux gouvernements, constatera la situation des travaux du souterrain, tant pour la partie italienne que pour la partie française, et fera le mesurage indiqué à l'article 5 ci-dessus.

Avant la mise en exploitation, il sera procédé, par une commission mixte, à la reconnaissance des travaux.

Art. 10. Avant la mise en exploitation de la section de Modane à Suse, les deux gouvernements s'entendront sur les mesures de police et de douane auxquelles pourra donner lieu l'ouverture de la nouvelle voie, ainsi que sur les dispositions à prendre pour assurer le service des correspondances postales et télégraphiques.

Un règlement uniforme pour les signaux et pour tout le détail de l'exploitation entre les stations de Modane et de Bardonnèche sera arrêté par les deux gouvernements, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 11. Les charges résultant de la garantie d'intérêt de 4 1/2 0/0, stipulée en faveur de la Compagnie du Victor-Emmanuel par l'article 70 du cahier des charges annexé à la loi du 15 août 1857, seront partagées entre les deux gouvernements, de telle sorte que chacun d'eux supporte seul le déficit qui pourra résulter des règlements de comptes relatifs à la partie du chemin de fer située sur son territoire.

Toutefois, en ce qui concerne la Compagnie, les effets de la garantie d'intérêt demeureront les mêmes que si la ligne n'était pas divisée. En conséquence, si les sections appartenant à l'un des deux États donnent un produit net supérieur à 4 1/2 0/0, et celles qui dépendent de l'autre État un produit net inférieur à ce même taux, l'excédant du premier produit sera reporté par le gouvernement intéressé sur le second, de manière à réduire, ou même, le cas échéant, à supprimer le paiement à faire à la Compagnie.

Art. 12. Chaque gouvernement réglera les comptes de construction et d'exploitation pour les parties du chemin de fer situées sur son territoire, et les communiquera ensuite à l'autre gouvernement. Le compte des dépenses générales et la répartition de ces dépenses entre les sections françaises et les sections italiennes seront établis en commun entre les deux gouvernements, la Compagnie entendue.

Art. 13. Lorsque la section de Modane à Suse aura été livrée à l'exploitation, la garantie d'intérêt spéciale affectée à cette section par l'article 17 du cahier des charges, sera supportée par les deux gouvernements et partagée entre eux d'après les bases suivantes :

Le capital de 20,000,000 de francs, dont l'intérêt à 4 1/2 0/0 est garanti, sera réparti comme il est dit dans l'article 7 de la présente convention.

Pour l'exercice de cette garantie, on établira le produit net de la section de Modane à Suse et l'on répartira ce produit entre chacun des deux États, proportionnellement à la longueur des sections situées sur leurs territoires.

Ne seront pas compris dans le calcul de ces produits, ceux qui proviendraient de lignes nouvelles concédées par l'un ou l'autre gouvernement et venant s'embrancher sur la section de Modane à Suse.

Art. 14. Chaque gouvernement sera libre de faire avec la Compagnie tels arrangements qu'il jugera convenables, pour modifier les clauses de la concession en ce qui concerne les sections du chemin de fer situées sur son territoire; d'étendre ou de réduire les limites de cette concession et même de la supprimer tout à fait, pourvu que ces modifications n'apportent aucun obstacle à ce que les comptes indiqués à l'article 12 ci-dessus puissent être établis comme si la concession avait été maintenue dans les conditions actuelles, et qu'elles n'affectent en aucune manière les intérêts de l'autre gouvernement.

Art. 15. La somme à fournir par la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, conformément à l'article 99 du cahier des charges ci-dessus mentionné, pour les frais de contrôle et de surveillance, et dont le maximum est fixé, par an, à 35,000 francs, sera partagée par portions égales entre les deux gouvernements, en sorte que chacun d'eux aura droit à 17,500 francs au maximum.

Les versements seront faits dans les caisses de chacun des deux gouvernements pour les sommes qui lui sont attribuées.

La présente disposition aura son effet à partir du 14 juin 1860.

Art. 16. La dépense d'entretien de la route ordinaire de Saint-Jean-de-Maurienne à Suse, réglée à la somme annuelle de 100,000 francs par l'article 20 du cahier des charges susmentionné, sera supportée par chacun des deux gouvernements, proportionnellement à la longueur de la partie située sur son territoire.

En conséquence, la part à la charge du gouvernement français est fixée à 68,500 francs par an, et la part à la charge du gouvernement italien à 31,500 francs.

La présente disposition aura son effet à partir du 14 juin 1860. Il est bien entendu que les réductions de 10,500 francs, et de 14,000 francs, stipulées dans le cahier des charges pour être faites après l'achèvement des sections du chemin de fer comprises, l'une, entre Saint-Jean-de-Maurienne et Saint-Michel, l'autre, entre Saint-Michel et Modane, porteront entièrement sur somme mise à la charge du gouvernement français.

Art. 17. Le cautionnement de 2,000,000 de fran versé par la Compagnie des chemins de fer de la Ha d'Italie, sera divisé en deux parties égales, qui serv affectées exclusivement, l'une, aux sections sises sur territoire français, et l'autre, aux sections sises sur territoire italien.

En conséquence, le gouvernement italien versera, d un délai de trois mois, à partir de la ratification de présente convention, une somme de 1,000,000 de fra dans les caisses du gouvernement français, à la cha par ce dernier de remplir vis-à-vis de la Compag toutes les conditions du cahier des charges, en ce concerne le cautionnement.

Art. 18. Les commissaires français déclarent n'av aucune réclamation à exercer en ce qui concerne cautionnement de 300,000 francs, déposé par une Co pagnie, à l'occasion de la concession d'un chemin de d'Annecy à la frontière de Genève, dans les caisses gouvernement italien.

Art. 19. Le gouvernement français s'engage à fa construire sur son territoire, en prolongement du chem de fer de Toulon à Nice, un chemin de fer qui abou à la frontière italienne, au torrent de Saint-Louis. A effet, il présentera un projet de loi au Corps législa aussitôt que faire se pourra, et, au plus tard, dans session de 1863. De son côté, le gouvernement ital s'engage à prolonger jusqu'à la frontière française chemin de fer actuellement en cours d'exécution de Gê à Vintimille, et à le raccorder avec la ligne franç dont il vient d'être question.

Art. 20. Le point de jonction des deux chemins de français et italien, et le mode de raccordement de chemins, seront déterminés par les deux gouvernemen d'après les projets rédigés de concert entre les ingénie des deux pays.

Art. 21. Les travaux de construction devront être trepris sur le territoire français dans un délai de mois, à dater de la loi qui aura pourvu aux voies moyens d'exécution. Ils devront être terminés dans délai de trois ans, à partir de l'expiration des six m ci-dessus fixés. Les travaux devront être poussés sur territoire italien de manière à être achevés à la mê époque.

Art. 22. La largeur de la voie entre les bords in rieurs des rails sera, dans les deux pays, de 1m,44 moins, et de 1m,45 au plus.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'ent voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, s de 2 mètres.

Les tampons des locomotives et des wagons serv dans les deux Etats, disposés de manière à se corr pondre.

Art. 23. Les terrains pourront n'être acquis, les rassements et les ouvrages d'art pourront n'être exéc que pour une seule voie, sauf l'établissement de g d'évitement en nombre suffisant.

Si, par suite de l'augmentation du trafic, il deve nécessaire d'établir une deuxième voie, les deux gou nements s'entendront à cet effet.

Art. 24. A moins de conventions spéciales faites e les administrations des deux chemins de fer et app vées par les gouvernements respectifs, tous les train voyageurs et de marchandises traversant la front changeront de locomotives dans la station de Vintim En conséquence, le gouvernement italien devra fou à l'administration du chemin de fer français, dans c station, les locaux nécessaires à l'établissement rég de son service, ainsi qu'à l'abri de ses locomotives, de wagons et de son personnel d'exploitation.

Toutes les dépenses d'établissement de la statio Vintimille seront à la charge du gouvernement ital qui recevra de l'administration du chemin de fer fr çais, à titre de loyer, l'intérêt annuel de 5 0/0 des penses afférentes aux constructions affectées au ser exclusif de ce dernier chemin, et l'intérêt, au m taux, de la moitié des dépenses relatives aux constr tions affectées au service commun.

Les frais d'entretien desdites constructions, avan de même par le gouvernement italien, seront part d'après les mêmes bases.

Les projets des voies et bâtiments à établir pour service international seront concertés entre les deux g vernements.

Art. 25. Avant la mise en exploitation des deux c mins de fer, les gouvernements s'entendront sur mesures de police et de douane auxquelles pourra n ner lieu l'ouverture de la nouvelle voie, ainsi que les dispositions à prendre pour assurer le service correspondances postales et télégraphiques.

Art. 26. Un règlement uniforme pour les signaux tout le détail du service d'exploitation entre la front

et la station de Vintimille, ainsi que dans cette station, sera concerté entre les administrations chargées de la direction des deux chemins de fer et soumis à l'approbation des gouvernements respectifs.

Art. 27. Le tarif des prix pour le transport des personnes, bagages et marchandises, entre les stations de Menton et de Vintimille, sera fixé de la même manière.

Art. 28. A raison du parcours de ces convois entre la frontière et Vintimille, l'administration du chemin de fer français tiendra compte à l'administration du chemin de fer italien, à titre de péage, des deux tiers des recettes qu'elle fera pour les trajets effectués par ses trains entre la frontière et la station de Vintimille, l'entretien et la surveillance de cette partie de la ligne restant à la charge de l'administration italienne.

Art. 29. Les articles 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 et 28 ci-dessus de la présente convention seront considérés comme nuls et non avenus si, dans la session de 1863, les clauses financières relatives à l'exécution du prolongement de Nice à la frontière italienne n'ont pas été approuvées par le Corps législatif.

Art. 30. La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées dans le délai d'un mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé leurs sceaux.

Fait en double original, à Paris, le 7 mai 1862.

(L. S.) *Signé*, J. Saladin.
(L. S.) *Signé*, Al. Busche.
(L. S.) *Signé*, S. Grattoni.
(L. S.) *Signé*, V. Pasini.

Art. 2. Notre ministre et secrétaire d'État au département des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 9 juin 1862.

NAPOLÉON.

Vu et scellé du sceau de l'État :

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

Delangle.

Par l'Empereur :

Le ministre des affaires étrangères,

Thouvenel.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

124, rue Saint-Lazare.

Remboursement d'obligations.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie que les obligations des anciennes Compagnies de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Versailles (rive droite) et de Saint-Germain, dont les numéros suivent, ont été désignées par le sort au tirage qui a eu lieu le 19 juin 1862, pour être remboursées à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à Paris, bureau des titres, aux époques et conditions ci après indiquées :

Obligations 3 0/0, remboursables à 500 francs chacune, à dater du 1er juillet 1862.

51901	à	52000	326001	à	326100
61901	à	62000	350201	à	350300
74901	à	75000	392601	à	392700
205501	à	205532	423301	à	423400
212901	à	213000	493201	à	493300
238201	à	238100	496401	à	496500
298701	à	298800	532801	à	532900
624101	à	624200	702601	à	702700
624201	à	624300	710001	à	710035
764201	à	764224	828601	à	828900
792901	à	793000	»		»
893001	à	893100	928701	à	928800
926601	à	926700	930801	à	930837
1011101	à	1011200	1078501	à	1078525
1056701	à	1056800	»		»
1127101	à	1127137	1203801	à	1203900
1175901	à	1175800	1210601	à	1210700
1250601	à	1250625	1313901	à	1314000
1296001	à	1296100	»		»
1376401	à	1376500	1427001	à	1427050
1385401	à	1385500	1469601	à	1469700
1420301	à	1420400	»		»

Obligations 4 0/0, délivrées en échange d'actions de l'ancienne Compagnie de Dieppe, remboursables à 500 fr. chacune, à dater du 1er juillet 1862.

368	3002	3711	5106
1091	3225	4507	»

ANCIENNE COMPAGNIE DE L'OUEST.

Obligations remboursables à 1,250 francs chacune, à dater du 1er juillet 1862.

Emprunt du 7 mai 1852.

198	2985	4765	6214	8556	10506
582	3048	4876	6552	8692	10713
793	3192	4897	6844	8736	10733
812	3205	4985	6851	8870	10741
885	3298	5109	6868	9075	10924
969	3313	5249	7109	9076	11094
1135	3460	5356	7183	9081	11161
1151	3468	5513	7406	9096	11285
1203	3505	5569	7488	9160	11348
1207	3521	5635	7497	9268	11431
1360	3655	5664	7507	9502	11434
1404	3668	5711	7549	9598	11509
1420	4184	5717	7558	9756	11536
1616	4251	5791	7759	9767	11543
1645	4445	5886	8148	9816	11668
1784	4490	5940	8254	9843	11761
1800	4510	5973	8414	9848	
2753	4629	6052	8487	10078	
2834	4711	6182	8504	10131	

Emprunt du 27 août 1852.

11963	12463	12824	13335	13800	14508
11969	12565	12942	13397	13907	14552
12081	12596	12979	13454	14158	14698
12325	12725	13076	13482	14177	14957
12345	12743	13236	13565	14403	

Emprunt de 1853.

48	2902	5924	8669	11578	14943
101	2940	5967	8715	11805	14973
103	3006	6019	8721	12217	15198
147	3332	6023	8927	12298	15222
250	3486	6065	9066	12629	15460
386	3501	6306	9186	12748	15669
730	3617	6387	9263	12821	15680
964	3665	6592	9278	12896	15688
985	3915	6672	9720	13089	15708
1134	3981	6682	9774	13119	15710
1154	4243	6884	9827	13344	15849
1318	4371	6951	10147	13354	15978
1396	4383	7108	10237	13906	16100
1474	4480	7126	10398	13930	16123
1506	4606	7224	10506	13945	16126
1692	4769	7796	10909	13992	16177
1800	4778	7829	11066	14041	16430
1987	4909	8068	11203	14093	16584
2139	4944	8135	11243	14206	16609
2199	5120	8193	11304	14211	16636
2248	5202	8243	11397	14382	16678
2327	5441	8281	11468	14582	17033
2336	5501	8296	11472	14630	17047
2375	5775	8574	11474	14650	17255
2629	5808	8583	11481	14655	17304
2779	5906	8616	11524	14696	17428

Emprunt de 1854.

15061	15846	16879	17663	18441
15062	15939	16974	17693	18561
15147	16195	17008	17937	18567
15402	16521	17011	18107	18593
15494	16576	17023	18259	18614
15641	16803	17305	18277	18975
15707	16877	17493	18293	18977

ANCIENNE COMPAGNIE DE ROUEN.

Emprunt de 1845.

Obligations remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 6 juillet 1862.

69	1177	2163	3044	5160
262	1564	2378	3424	5162
995	1665	2534	3490	5332
997	1666	2549	3858	5474
1095	1688	2627	3961	5665
1162	1699	2674	4877	5737
1163	1703	2685	4930	5817

Vient de paraître à la Librairie Centrale des Chemins de fer de Napoléon Chaix et Cᵉ, rue Bergère, 20, à Paris :

Annuaire officiel des Chemins de fer pour 1862. — *Douzième volume avec carte coloriée des Chemins de fer de l'Europe.*

Cet ouvrage renferme chaque année, sans interruption ni lacune, la reproduction des documents administratifs, législatifs et judiciaires concernant les Chemins de fer, et remonte ainsi, par une chaîne non interrompue, jusqu'à leur origine.

La collection qui forme aujourd'hui douze volumes, est le seul Recueil qui donne d'une manière complète les documents sur les chemins de fer, l'historique des Compagnies depuis leur création, les conventions et les lois qui les régissent, les résultats de leur exploitation, et leur situation financière.

Ces Annuaires sont indispensables à MM. les fonctionnaires de chaque département, à tous les Ingénieurs, aux Magistrats, aux Avocats et Avoués, aux Compagnies de Chemins de fer, aux Expéditeurs, aux Capitalistes, et à toutes les Personnes, qui s'occupent des grands intérêts de ces nouvelles voies de communication.

Tous les ans il paraît un volume qui fait suite aux précédents, et cette collection d'Annuaires successifs contient des documents toujours nouveaux, recueillis jour par jour de tous les points de la France et de l'Étranger. Ainsi, tous les volumes se lient, s'enchaînent, et forment un corps d'ouvrage sans cesse varié et nouveau pour les différentes matières qu'il contient.

La collection est expédiée dans une caisse et *franco* à toute personne qui adresse à MM. Napoléon Chaix et Cᵉ, propriétaires-éditeurs à Paris, rue Bergère, 20, un mandat de 72 fr. sur Paris.

Le prix franco de chaque volume séparé est de 6 francs relié.

AVIS.

CHEMIN DE FER DE BESSÉGES A ALAIS.

Les bureaux de l'administration centrale du chemin de fer de Bességes à Alais, situés actuellement rue Bergère, nº 12, seront transférés rue Basse-du-Rempart, n 50, à partir du 1er juillet 1862.

Le secrétaire de la Compagnie,

DE COLOMBIER.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de **3 0/0**. La Société se charge **GRATUITEMENT**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur président, Marquis d'Audiffret.

AVIS AUX ABONNÉS

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 30 juin 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, **afin de ne pas éprouver de retard dans l'envoi des primes**, *qui seront mises à la disposition des abonnés* **le jour même** *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1066 —

14e année — 23me semaine.

Du 4 au 10 juin 1862.

278.901 Voyageurs	535 460 69
Bagages, Marchandises, etc.	751.731 68
Total	1.287.192 36
Recettes antérieures	26.867.753 83
Total général	28.154.946 19
23e semaine de 1862	1.287.192 36
Semaine correspondante de 1861.	1.339.506 25
Différence	52.313 89
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	28.154.946 19
— — 1861.	28.619.442 06
Différence	464.495 87

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 mars 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mars 1862	10.615.273 66
Du 1er janvier au 31 mars 1861	10.732.971 25
Différence en faveur de 1861.	117.697 59

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mars 1862	4.529.392 96
Du 1er janvier au 31 mars 1861	4.720.235 16
Différence en faveur de 1861.	190.842 30
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862.. 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 4 au 10 juin 1862.

104.042 Voyageurs	452 328 21
Bagages, Marchandises, etc.	775.683 47
Total	1.228 011 68
Semaine correspondante de 1861.	1.406.021 53
Différence	178.009 85
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	27 558.143 57
— — 1861.	30.206.814 52
Différence	2.648 670 95

NOUVEAU RÉSEAU.

[Longu]eur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 462 kil. — 1862... 693 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 462 kil. — 1862... 693 kil.

29.015 Voyageurs	65 795 31
Bagages, Marchandises, etc.	114.709 90
Total	180 505 21
Semaine correspondante de 1861	107 448 50
Différence	73 005 71
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.969.198 14
— — 1861.	2.403.111 76
Différence	1.566 086 38

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1111 kilomètres.
1861 — 1111 —

Du 4 au 10 juin 1862.

231.455 Voyageurs	764.550 58
Bagages et marchandises	1.576.301 74
Total	2.340.852 32
Semaine correspondante de 1861.	2 221.034 53
Différence	119 817 79
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	53 195 177 14
— — 1861.	48.593.937 75
Différence	4 601.239 39

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée ; 231 kilomètres
1861. — 231 —

23.513 Voyageurs	66 478 85
Bagages, Marchandises, etc.	69.744 72
Total	136 223 57
Période correspondante de 1861.	145.443 76
Différence	9 200 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.729.421 99
— — 1861.	2.794.026 35
Différence	64 604 36

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Mâcon par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 737 kilomètres.
1861. — 530 —

60.406 Voyageurs	148.167 10
Bagages et Marchandises	403.503 66
Total	551 670 76
Semaine correspondante de 1861.	406.733 45
Différence	144.937 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	11 807 704 07
— — 1861.	8.244.088 70
Différence	3.563.615 37

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 4 au 10 juin 1862.

453.408 Voyageurs	583 290 35
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	86.941 70
— — Pet. vitesse	372.242 80
Total	1.042.475 05
Semaine correspondante de 1861.	996.231 15
Différence	46.243 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	21 188.804 75
— — 1861.	21.641.270 10
Différence	452 465 35

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 30 avril 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

4 mois 1862, 900 kilomètres	13.981.162 15
— 1861, 900 —	14.207.721 02
Différence	226.558 87

RÉSEAU MIXTE.

4 mois 1862, 295 kilomètres	1.291.270 01
— 1861, 295 —	1.319.457 57
Différence. » —	28.187 56

NOUVEAU RÉSEAU.

4 mois 1862 18 kilomètres	41.675 38
— 1861 18 —	39.808 53
Différence	1.866 85
Différence totale : » kilom.	252.879 58

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 4 au 10 juin 1862.

207.943 Voyageurs	480.895 54
Bagages, Marchandises, etc.	697.891 14
Total	1.178 786 68
Semaine correspondante de 1861.	1.138.249 40
Différence	40.537 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	26 789 745 29
— — 1861.	26.022.987 28
Différence	787.758 01

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 100 kilomètres

16.882 Voyageurs	45.059 29
Bagages, Marchandises, etc.	30.575 28
Total de la semaine	75.634 57
Semaine correspondante de 1861.	4 419 90
Différence	71.214 67
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	950 064 78
— — 1861.	84.673 38
Différence	865 391 40

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 4 au 10 juin 1862.

59.177 Voyageurs	179 363 80
Bagages, Marchandises, etc.	412 024 97
Total	591 388 77
Canaux	30.944 77
Totaux réunis	622 328 54
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	510.029 15
{ Canaux	37.014 65
Total	547.043 80
Différence	75.284 74

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	14.537 329 17
— — 1861.	12.596.670 67
Différence	1.940.658 50

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 183 kilomètres
Mai 1862.

28.363 Voyageurs	50.852 86
Bagages, Marchandises, etc.	78.808 74
Total	129.661 60
Mois correspondant de 1861	53.776 03
Différence	75.885 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	456 773 61
— — 1861.	212.662 53
Différence	244.111 08

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862 Longueur exploitée : 230 kilomètres.
1861. — 184 —

Du 4 au 10 juin 1862.

24.398 Voyageurs	43.090 94
Bagages, Marchandises, etc.	66.693 26
Total	109 784 20
Semaine correspondante de 1861.	71.498 49
Différence	38 285 71
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 021.027 98
— — 1861.	1.602.927 15
Différence	418.100 83

BESSÈGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 4 au 10 juin 1862.

Voyageurs	2 638 65
Bagages, Marchandises, etc.	28.137 65
Total	30 706 30
Semaine correspondante de 1861.	30.250 45
Différence	515 85
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	692 995 80
— — 1861.	650.154 35
Différence	83 841 45

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 4 au 10 juin 1862.

18.759 Voyageurs	32.736 81
Bagages, Marchandises, etc.	32.432 28
Total	65.169 09
Semaine correspondante de 1861.	60.736 45
Différence	4.412 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.284 403 54
— — 1861.	1.276.547 84
Différence	7.855 70

NOUVELLES SECTIONS.
Longueur exploitée : 33 kilomètres.

[illegible] Voyageurs	4.427 »
Bagages, Marchandises, etc.	4 453 »
Total	4 970 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	81.939 »

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 530 mètres.

Du 3 au 9 juin 1862.

47.785 voyageurs	5 143 90
Produit total depuis le 3 juin..	10.960 99

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée ; 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 4 au 10 juin 1862.

Interruption du transport des marchandises pendant les deux jours de fête de la Pentecôte.

156.466 Voyageurs	419 085 42
Bagages, Marchandises, etc.	654.841 05
Transports militaires	110.234 12
Total	1.183 160 09
Semaine correspondante de 1861.	1.194 294 49
Différence	10 133 80

RÉSEAU LOMBARD

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 351 kilomètres.
1861. — 251 —

53.960 Voyageurs	117.017 41
Bagages, Marchandises, etc.	58.569 04
Transports militaires	4.331 30
Total	179 916 75
Semaine correspondante de 1861.	119 176 »
Différence	60 770 75

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine

1862. Longueur exploitée ; 1967 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1 363 107 4
En 1861	1.312 470 4
Différence	50 636 95

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	28 065 316 57
En 1861	24 080 658 84
Différence	3 984 651 73

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 150 kilomètres.
1861. — 117 —

18.165 Voyageurs	49 903 50
Bagages, Marchandises, etc.	35.114 70
Transports militaires	7 435 63
Total	92 453 97
Semaine correspondante de 1861.	61.347 »
Différence	31 106 97
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.835 171 44
— — 1861.	1.559.110 25
Différence	276.061 19

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 4 au 10 juin 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

19.896 Voyageurs	173.438 60
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	21 962 51
— (Petite vit.).	239.664 76
Total de la semaine	434.065 87

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée ; 104 kilomètres.
1861. — 104 —

10 594 Voyageurs.	23.440 01	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.005 73	34.654 65
Marchandises, (Petite vitesse)	9.208 91	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862. Longueur exploitée : 135 kilomètres.

3.794 Voyageurs.	13.353 06	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.569 40	32 014 19
Marchandises, (Petite vitesse)	17.091 73	

Total des trois lignes réunies.	500 834 71
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	7.559.711 24
Total général des recet. en 1862.	8.060.345 95
— — 1861.	8.007.953 72
Différence	52.392 23

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1334 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 4 au 10 juin 1862.

Recettes pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

Voyageurs.....	366.185 fr.
Bagages, quintaux Marchandises.	536.223 50
Total.....	902 407 50
Semaine correspondante de 1861.	1.012.170 fr.
Différence.....	109 762 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	19.093 850 fr.
— — 1861.	21.398.600 fr.
Différence.....	2.304.850 fr.

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 354 kilomètres.
1861. — 309 —

Du 4 au 10 juin 1862

Ligne de Burgos et d'Alar.

Voyageurs.....	50 239 43
Marchandises.....	78.560 61
Total.....	130.780 04
Produit annuel par kilomètre...	23 156 fr.

Ligne de l'Escurial

Voyageurs.....	24 739 33
Marchandises.....	7.065 70
Total.....	31 799 03
Produit annuel par kilomètre...	33.161 fr.
Total de la semaine.....	162 587 04
Semaine correspondante de 1861	115.361 75
Différence.....	53 225 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.742.146 38
— — 1861.	2.393.324 87
Différence.....	348.821 51

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 4 au 10 juin 1862.

37.506 Voyageurs.....	73.335 95
Bagages, marchandises, etc....	46.423 07
Recettes diverses.....	2.339 54
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entrée du mont Cenis.....	35.032 99
Total.....	157.031 55
Semaine correspondante de 1861.	137.449 02
Différence.....	19.582 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 006 659 96
— — 1861.	2.910 897 56
Différence.....	95.762 40

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 405 kilomètres.
Du 30 avril au 6 mai 1862
Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs.....	197.687 08
Marchandises.....	140.753 64
Total.....	338.640 72
Recettes antérieures en 1862..	4.609.013 78

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 308 kilomètres.
Du 4 au 10 juin 1862.

18.449 Voyageurs.....	50 580 17
Marchand., cargaison, équipages	66.477 82
Total.....	117.056 99
Semaine correspondante de 1861	50.319 86
Différence.....	66.737 13
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	2.6 1.689 15

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 8 au 14 juin 1862.

50.810 Voyageurs.....	59 520 fr.
Bagages, Marchandises, etc....	28.950 fr.
Total.....	88.470 fr.
Semaine correspondante de 1861.	72.667 fr.
Différence.....	15.803 fr.
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	1.485.770 fr.
— — 1860.	1.541.247 fr.
Différence.....	44.433 fr.

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 4 au 10 juin 1862.

Voyageurs.....	19 259 fr.
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.106 25
— — (pet. vit.)	8.983 60
Total.....	31.348 85

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs.....	35.102 23
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3 004 75
— — (pet. vit.)	6.938 47
Total.....	46.035 45
Total pour les deux sections.	77.384 30

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia.....	474.678 10
Section de Bologne.....	986.045 49
Total.....	1.460.724 59

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 252 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 4 au 10 juin 1862.

41.612 Voyageurs.....	78 629 60
Bagages, Marchandises, etc.....	62.197 45
Total.....	140 827 05
Semaine correspondante de 1861.	135.933 38
Différence.....	4.893 67
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.607 237 06
— — 1861.	2.509.129 37
Différence.....	98.108 59

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 21 au 27 mai 1862.

21e semaine.....	46.901 95
Subvention annuelle, 680.000	
Soit pour une semaine.....	11.815 90
Total.....	58 717 75
Semaine correspondante de 1861.	48.609 30
Différence.....	10 108 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.010 521 80
— — 1861.	825.315 fr.
Différence.....	193.209 80

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 130.

Du 4 au 10 juin 1862.

23.733 Voyageurs.....	34.756 55
3.406 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages.....	24.436 10
Total.....	59 192 65
Semaine correspondante de 1861.	60.256 14
Différence.....	1.063 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.205 387 74
— — 1861.	990.305 74
Différence.....	215.082 fr.

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.
Du 4 au 10 juin 1862.

Voyageurs.....	21.719 08
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	6.115 71
Marchandises (petite vitesse)...	16 227 53
Total.....	44 062 32

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.
Du 26 mai au 3 juin 1862.

Voyageurs.....	8 971 61
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	1 040 94
— (Petite vit.).	3.250 58
Total.....	13.222 13

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 140 kilomètres.
Du 21 au 27 mai 1862.

23.086 Voyag., Bagag. et March.	79.469 25
Semaine correspondante de 1861.	74 563 06
Différence.....	4.906 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.575 404 77
— — 1861.	1.399.130 78
Différence.....	176 273 99
Différence kilométrique...	6.43 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 40 kilomètres.
1861. — 36 —

Du 28 mai au 3 juin 1862.

3.556 Voyageurs.....	4.657 93
Bagages, articles de messagerie.	462 45
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	25 985 48
Total de la semaine...	31 105 86
Recettes antérieures.....	591 186 42
Total.....	622 292 28
Recettes de la semaine en 1862.	31 105 86
Période correspondante de 1861.	13 644 13
Différence.....	17 461 73
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	622 292 28
— — 1861.	235.714 55
Différence.....	386.577 73

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de mai 1862...	25.209 17
— — 1861...	14.428 94
Différence.....	10.780 23

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'avril 1861.....	1.400.200 67
Id. id. 1862.....	1.513.837 01
Différence, 8.11 0/0, soit	113.637 34
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861	7.115 115 62
— — 1862.	8 037 713 96
Différence, 12.97 0/0, soit	922.598 31

OMNIBUS DE PARIS

Du 11 au 17 juin 1862.

	PAR JOURNÉE d'Omnibus en Service.		
	Paris.	Banlieue.	
Recettes.....	227.135 15	83 74	47 55
Semaine correspondante de 1861...	226.217 90	88 80	53 49
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	7.430.785 70	81 10	46 59
Période correspondante de 1861...	6.803.722 40	78 96	45 76
Différence...	617.063 30	2 13	1 17

CHEMIN DE FER

DU NORD

Escompte des coupons à échoir le 1er juillet 1862.

Le conseil d'administration prévient MM. les actionnaires et porteurs d'obligations qu'ils peuvent toucher, moyennant escompte à 3 1/2 0/0, le montant des coupons à échoir le 1er juillet 1862.

MM. les actionnaires et porteurs d'obligations qui ne veulent pas faire escompter leurs coupons sont néanmoins admis, dès aujourd'hui, à les encaisser et à présenter leurs titres nominatifs pour être payés à partir du 1er juillet 1862.

Le paiement sera effectué au siége social de la Compagnie, dans les nouveaux bureaux d'administration, place Roubaix, à Paris.

Le bureau des titres est ouvert tous les jours non fériés :

Pour la délivrance des mandats, de 10 heures à 4 heure ;

Pour le paiement des mandats, de 10 heures à 3 heures.

Le montant des coupons est de :

Pour les actions anciennes, 41 fr.

Pour les actions nouvelles sorties au deuxième tirage, 24 fr. 50.

Pour les actions nouvelles non sorties, 9 fr. 40.

Pour les obligations, 7 fr. 50.

Les titres au porteur ont à supporter la retenue de l'impôt au profit du Trésor, savoir :

Sur les actions anciennes	0 fr. 60 c.
Sur les actions nouvelles sorties au 2e tirage	0 fr. 55 c.
Sur les actions nouvelles non sorties.....	0 fr. 55 c.
Sur les obligations..	0 fr. 20 c.

Les titres nominatifs sont exempts de l'impôt.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Le 1er juillet prochain, la Compagnie mettra en paiement, savoir :

1° Le coupon du premier semestre 1862 dû aux obligations de l'ancienne Compagnie de Montereau, — valeur du coupon, 24 fr. 35 c., impôt déduit ;

2° Le coupon du premier semestre 1862 sur les obligations dites de Wissembourg, — valeur du coupon, 12 fr. 17 c., déduction faite de l'impôt.

Les dépôts seront reçus à partir du 25 courant.

A partir du 1er juillet, la Compagnie remboursera :

Au taux de 1,250 francs, les 11 obligations de Montereau sorties au tirage du 30 janvier dernier.

Au taux de 625 francs, les 199 obligations de Wissembourg, également sorties au tirage du même jour.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêts échéant le 1er juillet 1862 sera payé comme il suit :

Sur les titres nominatifs :

Actions, 10 francs par coupon ;

Obligations, 7 fr. 50 c. par coupon.

Sur les titres au porteur (déduction faite de l'impôt) :

Actions, 9 fr. 64 c. par coupon ;

Obligations, 7 fr. 30 c. par coupon.

Ce paiement aura lieu :

A Paris, à la Caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ; — A Grenoble, au bureau de l'exploitation ; — à Lyon, chez MM. veuve Guérin et fils, banquiers, et dans toutes les succursales de la Banque de France.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er juillet 1862, soit 7 fr. 50 c. par obligation, seront payés, à partir du 1er juillet 1862, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés,

ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement aura lieu, pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 20 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Les porteurs de titres peuvent déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons à l'appui, à partir du 20 juin 1862.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un versement de 100 francs sur les actions nouvelles, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée du 15 juillet au 7 août prochain inclusivement.

Le coupon d'intérêt échéant à la même époque, soit 7 fr. pour les titres nominatifs, et 6 fr. 73 c. pour les titres au porteur, viendra en déduction, de sorte que le versement pour les titres nominatifs sera réduit à 93 francs par action, et à 93 fr. 27 c. pour les titres au porteur.

Les versements faits après le 7 août seront passibles d'un intérêt calculé, à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 juillet.

Les versements sont reçus, à Paris, au siége de la Société, rue de Provence, 68, tous les jours non fériés, de 11 heures à 3 heures.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont informés que le paiement du 18e coupon d'intérêts semestriels à 4 1/2 0/0 l'an (*soit 11 fr. 25 c. par action libérée de 500 francs*) échéant le 1er juillet 1862, aura lieu, à partir dudit jour, sur la présentation des titres, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés, savoir :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 18 *bis*, rue Basse-du-Rempart :

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Turin, dans les bureaux de l'exploitation (caisse centrale), gare Victor-Emmanuel).

Paris, le 20 juin 1862.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire,
L. Le Provost.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que le coupon d'intérêt échéant le 1er juillet 1862 sera payé, à partir du 1er juillet prochain, à raison de 7 fr. 50 c., à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

La Société générale de Crédit industriel et commercial recevra, à partir du 16 juin courant, les coupons dont MM. les porteurs d'obligations voudront faire le dépôt avant l'échéance du 1er juillet 1862. Il sera délivré de ces coupons un récépissé indiquant le jour de leur paiement.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. Jubé de la Perrelle.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID ASARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale du 29 mai a fixé le dividende à répartir le 1er juillet prochain, à la somme de 12 fr. par action.

Vu le grand nombre d'actions déjà libérées par anticipation et dans le but de l'unification des titres, il a décidé que le dernier versement de 50 francs, restant à payer sur les actions non libérées, serait appelé du 1er au 15 juillet prochain.

En conséquence : 1° le paiement du dividende ci-dessus fixé à 12 francs, et les intérêts dus au 1er juillet prochain et s'élevant à 15 francs pour les actions entièrement libérées, s'effectuera à partir de ladite époque ;

2° Le versement de 50 francs à payer sur les actions libérées de 450 francs sera reçu, du 1er au 15 juillet, sous déduction de la somme de 12 francs de dividende et de celle de 13 fr. 50 c. pour les intérêts, soit ensemble 25 fr. 50 c., ce qui réduira le montant du versement à 24 fr. 50 c. par action.

Les actions provisoires seront échangées contre les titres définitifs au moment du versement.

Les actionnaires qui ne feront pas leur versement dans le délai indiqué, devront l'intérêt de retard, à raison de 6 0/0 l'an, à partir du 1er juillet.

Le paiement du dividende et des intérêts des actions entièrement libérées aura lieu et les versements sur les actions à libérer seront reçus, savoir :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Toulouse, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le paiement du semestre d'intérêt du 1er juillet 1862, soit 7 fr. 50 c. par obligation, s'effectuera, à partir dudit jour :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Toulouse, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Londres, chez MM. N.-M. Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. P.-J. Bonna et Ce ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

CHEMIN DE FER

DE LICHTERVELDE A FURNES

MM. les actionnaires sont informés que le dividende du premier semestre 1862 sera payé, à raison de 9 francs par action, contre la remise du 8e coupon détaché.

Le paiement aura lieu, à partir du 1er juillet prochain, à Paris, chez MM. Louis Berthoud et Ce, banquiers, rue Richer, 15, de 10 heures à 3 heures.

Le directeur-gérant,
Jules Goddyn.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le paiement du coupon échéant le 1er juillet 1862, et s'élevant à 12 fr. 50 c., s'effectuera, sur la présentation des actions entièrement libérées, à partir du 1er juillet 1862 :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin ;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez MM. Krewinckel et Ce ;

4° A Bruxelles, chez M. de Hirsch.

5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce ;

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt 5 0/0 de la Compagnie de l'Union des Chemins de fer Suisses, émission de 9,000 obligations de 1,000 francs chacune, du 1er juin 1858, sont prévenus que les intérêts semestriels échus le 1er juin 1862, de 25 francs par obligation, sont payés dès ce jour contre remise des coupons :

A Saint-Gall, Zurich, Augsbourg, Stuttgart, Carlsruhe, Francfort-sur-Mein et Paris, aux adresses désignées sur les obligations.

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier, et chez MM. Masner et Braun ;

A Reineck, chez MM. Custer et Ce ;

A Glaris, à la Banque ;

A Bâle, chez MM. Kaufmann et Luscher,

A Berne, chez MM. Tschann, Zeerleder et Ce.

EMPRUNT OTTOMAN 1860

Amortissement.

Tableau par ordre numérique d[es] 438 obligations sorties au 3e tira[ge], qui a eu lieu le 7 juin 1862.

49	20639	42135	59539
138	20740	42279	5996[illegible]
328	20744	42474	60052
486	20849	42533	60123
547	21218	42547	60332
675	21304	42561	60343
787	21518	42938	60744
822	21705	42952	6081[illegible]
1351	21936	42961	6102[illegible]
1446	22098	42985	6106[illegible]
1664	22116	43533	61677
1796	22126	43675	61851
2126	22594	43691	6194[illegible]
2363	22642	43816	62085
2657	22708	43945	6227[illegible]
2710	22746	43970	6297[illegible]
2900	23310	44035	63384
3671	23687	44209	63391
3742	23770	44253	6357[illegible]
4297	23826	44260	64270
4525	24092	44292	64374
4681	24311	44410	64635
4920	24316	44716	64870
4990	24352	45064	65234
5404	24426	45113	65309
5437	24508	45474	65352
5633	25003	45481	65762
6238	25755	45653	65945
6348	25840	45679	66050
6351	25894	45762	66275
6549	25930	46273	66425
6639	26130	46922	66521
7154	26149	47065	66770
7474	26525	47254	67602
8291	26531	47400	67811
9451	26728	47416	68313
9497	26860	47471	68773
9979	27225	47562	68866
10191	27282	47717	6915[illegible]
10643	27617	47915	6923[illegible]
10929	28090	47920	6926[illegible]
11011	28845	48070	6975[illegible]
11024	29516	48208	7012[illegible]
11704	30168	48268	7019[illegible]
11863	30583	48332	7041[illegible]
11866	30627	49534	7054[illegible]
12007	30753	49777	7084[illegible]
12173	31003	49899	7089[illegible]
12253	31208	49981	7089[illegible]
12409	31400	50470	7121
12556	31644	50498	7212
12709	31761	50612	7214
13258	32601	50629	7247
13421	32645	50728	7275
13459	32649	50753	7281
13706	32800	50843	7281
13804	33047	51359	7308
14454	33240	51471	7318
14497	33649	51479	7390
14623	33718	51928	7400
14990	33903	52006	7401
15358	34660	52216	7410
15473	34669	52441	7462
15511	34833	52442	7483
15538	34881	52607	7491
15564	35650	52629	7510
15872	36089	53287	7525
15996	36250	53321	7581
16442	36788	53338	7596
16792	37559	53529	7631
16880	37808	53682	7657
17096	38601	53947	7698
17112	38749	54617	7749
17274	39001	54805	776[illegible]
17591	39336	55087	7767
17762	39416	55206	782[illegible]
17836	39424	55700	782[illegible]
18053	39713	55836	784[illegible]
18623	39784	56441	786[illegible]
18949	39896	56503	787[illegible]
19362	39924	57206	790[illegible]
19526	40167	58164	791[illegible]
19646	40246	58305	791[illegible]
19708	41572	58338	792[illegible]
20020	41699	58671	792[illegible]
20092	41885	58790	796[illegible]
20124	42016	58934	797[illegible]
20334	42100	59044	798[illegible]

[illegible]	85601	91765	96276
[illegible]	85830	91905	96574
[illegible]	86178	91986	97249
[illegible]	86703	92187	97821
[illegible]	87142	92242	97924
[illegible]	87198	92809	98400
[illegible]	87246	93024	98658
[illegible]	87613	93299	98928
[illegible]	87954	93504	99190
[illegible]	88060	93550	99399
[illegible]	88094	93906	99718
[illegible]	89145	94839	99803
[illegible]	89316	94924	100318
[illegible]	89618	94928	100655
[illegible]	89807	94953	101140
[illegible]	89844	94982	101239
[illegible]	89855	95240	101304
[illegible]	90011	95829	101466
[illegible]	90157	95843	101470
333	90240	95931	101726
[illegible]	90906	96126	
[illegible]	91054	96254	

Le remboursement du capital no-[illegible]nal des 438 obligations sorties à [illegible] tirage aura lieu à la caisse de la [Soc]iété *générale de Crédit industriel et [com]mercial*, 72, rue de la Victoire, [à] partir du 1er juillet prochain, de [10] à 2 heures, en même temps que [s']opérera le paiement des intérêts [de]s obligations émises. On peut, à [part]ir du 16 courant, déposer les [c]oupons contre récépissé.

CHEMIN DE FER

DE LYON A GENEVE

Le conseil d'administration a l'hon-[ne]ur de prévenir les porteurs d'obli-[gat]ions de la Compagnie que le [se]mestre d'intérêt échéant le 1er [juil]let 1862, sera payé, à partir du-[dit] jour, à raison de :

7 fr. 50 par obligation nomina-[tiv]e ;

7 fr. 30 par obligation au porteur [dé]duction faite de l'impôt.

[L]es paiements se feront :

[A] Paris, à la caisse centrale de la [Com]pagnie, rue Laffitte, 47 ;

[A] Lyon, rue Impériale, 33 ;

[A] Marseille, à la gare du chemin [de] fer (bureau des titres) ;

[A] Genève, chez MM. Christian [Mü]ller et Ce, banquiers ;

[Au]x succursales de la Banque de [Fr]ance, dans les départements.

[Le]s porteurs d'obligations pourront [dép]oser à l'avance, dans les bureaux [de] la Compagnie, leurs bordereaux [de] coupons ou titres à l'appui, à [par]tir du 16 juin, de 10 heures à 2 [heu]res.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE LYON A LA CROIX-ROUSSE.

MM. les porteurs d'actions et d'o-[blig]ations sont prévenus que le se-[mes]tre d'intérêts échéant le 1er juillet [18]62, soit 40 francs par action, et [7] fr. 50 c. par obligation, sera payé, [so]us déduction de l'impôt pour les [tit]res au porteur, à partir dudit [jou]r, à la caisse de la Compagnie, [..], rue Richelieu, à Paris.

COMPAGNIE ROYALE

DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS

Le conseil d'administration a l'hon-[neu]r de prévenir MM. les actionnaires [de] la Compagnie qu'il sera payé, [à p]artir du 1er juillet prochain, une [som]me de 20 francs par action en-[tiè]rement libérée, pour intérêt et dividende du premier semestre 1862 :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée d'Antin, 66 ;

A Bordeaux, Lyon, Marseille et Toulouse, au syndicat des agents de change ;

A Lisbonne, au siége de la Société ;

A Madrid, chez M. José de Salamanca ;

A Londres, chez MM. G. E. Balleras et Ce, Philpot-Lane, 23.

COMPAGNIE ROYALE DES

CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie qu'il est payé, à partir du 1er juillet prochain, 7 fr. 50 cent. par obligation entièrement libérée pour intérêts du premier semestre 1862 :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Chaussée-d'Antin, 66 ;

A Bordeaux, Lyon, Marseille et Toulouse, au syndicat des agents de change ;

A Lisbonne, au siége de la Société ;

A Madrid, chez M. José de Salamanca ;

A Londres, chez MM. G. E. Balleras et C, Philpot-Lane, 23.

OBLIGATIONS DE L'ANCIENNE

COMPAGNIE D'ORSAY

MM. les propriétaires d'obligations (1re série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire le samedi 5 juillet prochain, à midi précis, dans une des salles de la Compagnie d'Orléans, rue de Clichy, 19, à l'effet de procéder au tirage de 50 obligations à amortir en 1862.

Les cartes d'admission à cette assemblée seront délivrées contre le dépôt des titres au porteur dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans, rue de Clichy, 19, tous les jours, de 10 heures à 2 heures, jusqu'à la veille de l'assemblée.

Les propriétaires d'obligations nominatives ne sont pas obligés au dépôt ; ils seront admis à l'assemblée sur la simple présentation de leur titre.

Les commissaires,
DAVID, BONNET, BARBIER-Ste-MARIE.

SOCIÉTÉ

DE CRÉDIT COLONIAL

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le vendredi 11 juillet 1862, à 2 heures de relevée, au siége de la Société, rue Bergère, 14, à l'effet d'entendre le rapport du conseil d'administration sur la situation des affaires sociales.

Aux termes de l'article 29 des statuts, les actionnaires possédant au moins vingt actions ont seuls droit de faire partie de l'assemblée.

Les cartes d'admission seront délivrées contre dépôt des titres, au siége de la Société, jusqu'au 2 juillet, de midi à 5 heures.

SOCIÉTÉ

DE CRÉDIT COLONIAL

Amortissement de 189 obligations.

Le tirage des obligations de la première émission, numéros 1 à 5,987, à rembourser à partir du 1er août 1862, s'est fait le samedi 14 juin 1862, à deux heures de relevée, en séance publique, au siége de la Société de Crédit colonial, à Paris, rue Bergère, 14.

A ce tirage il a été extrait de la roue 189 numéros représentant les obligations à amortir, savoir :

Numéros donnant droit aux lots ci-après :

1	5103	10.000	11	2140	250
2	5018	2.000	12	2155	250
3	3935	500	13	2739	250
4	4531	500	14	3451	250
5	9	250	15	4894	250
6	132	250	16	4971	250
7	634	250	17	5184	250
8	839	200	18	5645	250
9	1010	250	19	5875	250
10	1345	250			

189 obligations à rembourser à 500 francs.

9	1075	2155	3500	4756
44	1174	2183	3550	4769
55	1194	2193	3597	4813
132	1201	2195	3631	4819
177	1221	2206	3633	4823
188	1223	2304	3677	4830
245	1228	2316	3688	4869
360	1233	2324	3728	4894
458	1260	2349	3780	4971
476	1270	2371	3827	5007
480	1296	2376	3852	5026
563	1345	2442	3881	5048
568	1383	2468	3897	5071
597	1423	2525	3901	5103
616	1425	2555	3935	5157
632	1437	2597	4039	5184
644	1451	2614	4070	5200
655	1472	2678	4136	5227
682	1541	2696	4214	5454
683	1565	2739	4225	5468
700	1607	2743	4226	5481
703	1621	2835	4290	5494
722	1628	2896	4325	5523
751	1683	2939	4348	5545
775	1751	2943	4363	5551
778	1787	2993	4364	5586
817	1817	3004	4396	5645
839	1867	3054	4417	5666
840	1934	3177	4481	5669
888	1958	3262	4500	5674
915	1959	3344	4531	5721
994	1973	3363	4539	5742
997	1989	3398	4631	5830
1010	1991	3405	4633	5871
1014	2055	3451	4635	5875
1031	2119	3453	4672	5887
1035	2142	3472	4694	5917
1052	2149	3479	4722	

Le remboursement en capital des obligations sorties à ce tirage, ainsi que le paiement des lots, auront lieu, contre la remise des titres, à partir du 1er août 1862, au siége de la Société, rue Bergère, 14.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du premier semestre de 1862, soit 12 fr. 50 par obligation, leur seront payés à partir du 1er juillet prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, tous les jours non fériés, de 10 heures à 3 heures.

Ce paiement sera fait sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par l'art 5. de la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 30 c., ce qui réduit à 12 fr. 20 c. la somme à recevoir sur ces titres.

SOCIÉTÉ DES

JOURNAUX RÉUNIS

le Constitutionnel et le Pays, journal de l'Empire.

Les actionnaires de la Société des journaux réunis sont informés que l'assemblée générale qui avait été convoquée pour le 24 juin courant ne peut avoir lieu par le fait du conseil de surveillance.

Le gérant convoque de nouveau les actionnaires en assemblée générale ordinaire et extraordinaire pour le mardi 15 juillet, rue de Richelieu, 100, salle Lemardelay, à 8 heures du soir.

Tout propriétaire ou porteur de 10 actions est membre de l'assemblée générale. Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaire s'il n'est actionnaire lui-même.

Les actionnaires ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée, déposer leurs titres et leurs procurations huit jours au moins avant celui de la réunion. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Les dépôts sont reçus dans les bureaux du *Constitutionnel*, rue de Valois, no 10, tous les jours non fériés, de 10 à 3 heures.

L'assemblée sera appelée à délibérer, dans les termes de l'article 32, sur des modifications à apporter aux statuts sociaux, sur le renouvellement du Conseil de surveillance et sur les comptes de l'ancienne gérance et ceux de l'administration provisoire.

LE VICOMTE D'ANCHALD,
directeur-gérant.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ

ET DES

hauts-fourneaux et fonderies de Marseille

ET DES

mines de Portes et Sénéchas

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle se réunira à Paris, dans la salle Herz, rue de la Victoire, 48, le mardi 1er juillet prochain, à 3 heures de l'après-midi.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, il faut être porteur de cinq actions au moins, et les déposer au siége de la Société cinq jours au moins avant celui de la réunion. Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale. Les pouvoirs doivent être déposés, au siége de la Société, cinq jours avant l'époque de la réunion.

Les dépôts seront reçus, à partir du 1er juin, dans les bureaux de la Société, à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 60, tous les jours non fériés, de midi à 3 heures.

SOCIÉTÉ

CHOLLET ET C^E

MM. les actionnaires de la Société sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le jeudi 10 juillet prochain, à 3 heures et demie, au siége social.

Aux termes des statuts, pour assister à la réunion, il faut être porteur de cinquante actions, et les avoir déposées, huit jours à l'avance, au siége social, rue Marbeuf, 7, où un récépissé servant de carte d'entrée sera délivré.

CHOLLET ET C^E.

COMPTOIR COMMERCIAL DE PARIS

69, rue d'Anjou-Saint-Honoré.

Maisons à Bar-le-Duc et à Commercy.

Les dépôts de fonds sont reçus à raison de 5 0/0 l'an ou 4 0/0 à trente jours de vue. (Garanties hypothécaires et polices d'assurances sur la vie.)

Le directeur,

MANGEOT YUNG.

BANQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

A DARMSTADT.

Le coupon d'intérêt n° 11 échéant le 1er juillet 1862 est payable, à raison de 10 fr. 60 c., à Paris, chez MM. Leiden, Premsel et Ce, banquiers, 52, rue Taitbout.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

COMPAGNIE DE

TOUAGE ET TRANSPORTS DE LA SEINE

(DE CONFLANS A LA MER).

Sous la raison sociale : EUG. GODEAUX et Ce. — La Compagnie sera convertie en société anonyme, ainsi qu'il est dit à l'article 46 des statuts.

CONCESSION PAR DÉCRET DE SA MAJESTÉ L'EMPEREUR

Capital social : 5,500,000 francs, divisé en 11,000 actions de 500 francs chacune.

LA SOUSCRIPTION EST OUVERTE

A Paris, chez MM. Denéchaud, Soulaine et Ce, *directeurs du* Conseiller, gazette des chemins de fer, *banquiers de la Société*, 26, *rue Bergè*

Les versements ont lieu comme suit :

50 fr. en souscrivant, — **100** fr. immédiatement après la répartition, — **50** fr. contre la remise des titres définitifs,
300 fr. au fur et à mesure des besoins de la Société.

Objet de l'entreprise : Établir sur la Seine, de Conflans (embouchure de l'Oise) à la mer, un service de traction et de transports, par un système de bateaux à vapeur, dits *toueurs*, déjà appliqué au remorquage, avec le plus grand succès, de Paris à Conflans, par la Société anonyme de touage de la Basse Seine, tel est le but de cette entreprise, dont l'importance et l'utilité ressortent suffisamment d'ailleurs des motifs même du décret impérial qui l'autorise.

Capital : Le capital de la Compagnie, fixé à 5,500,000 francs, comprend tous les services de l'entreprise, établissement de touage, achats de remorqueurs et de matériel de transports, dont les prix ont été basés sur des propositions de fournitures à forfait émanant des premières maisons de construction, et sur les appréciations d'éventualité les plus larges.

Bénéfices : Les bénéfices de la COMPAGNIE DE TOUAGE ET TRANSPORTS DE LA SEINE, qui embrasse un parcours de 296 kilomètres et a le droit de faire, outre la traction, des transports pour son compte, ne sauraient être inférieurs à ceux de la Société de la Basse-Seine, dont l'exploitation, bornée au remorquage, ne comprend qu'un trajet de 72 kilomètres, et qui dans ces deux dernières années, a distribué à ses actionnaires un dividende de plus de 16 0/0 par an.

Ces bénéfices doivent augmenter en raison du développement du trafic qui, par le fait du service régulier et économique de 33 0/0 du touage, ne peut manquer de s'accroître dans de notables proportions, comme cela est arrivé pour les chemins de fer.

Répartition : Intérêt à 5 0/0 du capital, prélevé avant tout partage le surplus, distribué à titre de dividende. (Statuts, art. 23.)

On peut adresser les fonds par lettre chargée à **MM. Denéchaud, Soulaine et Ce**, banquiers, rue Bergère, 26, à Paris ou les verser à leur crédit dans les succursales de la Banque de France.

En le grand nombre de demandes adressées à la Compagnie, la souscription sera close très-prochainement.

NOTA. — En cas de non constitution de la Société, les fonds versés seront intégralement remboursés. — Une notice détaillée sera adressée fran à toute personne qui en fera la demande par lettre affranchie.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 56

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.
Paris.
Trois mois..... 13
Six mois..... 26
Un an..... 48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauch Paul Féval, Ve Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 exemplaires. — offre en prime à ses abonnés les CLASSIQUES FRANÇAIS *et les* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volu c'est-à-dire avec un rabais de 30 0/0.*

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en ... publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande

Le mode d'abonnement le plus simple co... un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Coupure des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 14 Comptant	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Comptant	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Comptant	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Comptant	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Comptant	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Comptant	Vendredi 20 Terme
182.500	1000	libérés	160 »	Janv.-juillet	Banque de France	3175 »	—	3180 »	—	3180 »	—	3180 »	—	3180 »	—	3185 »	—
91.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	632 50	—	632 50	—	632 50	—	632 50	—	632 50	—	632 50	—
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1675 »	1675 »	1630 »	1600 »	—	1665 »	1645 »	1635 »	1630 »	1630 »	1630 »	1630 »
					Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	485 »	—	485 »	—	483 75	—	481 75	—	481 50	—	485 »	—
400.000	500	Id.	15 »	Id.	— Id. id. 3 0/0	460 »	—	460 »	—	462 50	—	462 50	—	462 50	—	462 50	—
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	—	97 50	—	98 75	—	97 50	—	98 75	—	97 50	—
	100	Id.	3 »	Id.	— Id. 3 0/0	91 25	—	92 50	—	92 50	—	92 50	—	92 50	—	92 50	—
»	»	»	»	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1025 »	—	1025 »	—	—	—	1025 »	—	—	—	1025 »	—
25.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Oblig. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 430 fr. payés	423 75	—	423 75	—	423 75	—	423 75	—	431 »	—	421 25	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	86 25	—	86 25	—	85 »	—	86 25	—	86 25	—	86 25	—
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	632 50	635 »	613 75	632 50	—	632 50	623 75	632 50	632 50	—	632 50	—
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	860 »	862 50	863 75	865 »	865 »	863 75	845 »	845 75	847 50	848 75	845 »	848 75
»	»	»	»	»	Crédit agricole	680 »	—	680 »	—	—	—	640 »	—	—	—	665 »	—
					Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120.000	500	250	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	—	—	522 50	517 50	517 50	518 75	511 25	511 50	515 »	518 75	512 50	517 50
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	93 75	—	92 50	—	92 50	—	91 25	—	87 50	—	86 25	—
	500	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	121 25	—	121 50	—	121 25	—	120 »	—	117 50	—	112 50	—
	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	538 75	—	538 75	—	538 75	—	538 75	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Abonnés au comptant	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	—	600	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	38 75	200.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lécuyer	320 »	21.000	500	»	....	25 »
C	Caisse Béchet	400 »	20.000	500	»	janvier juillet	28 65
C	Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	875 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	900 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	—	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	72 50	60.000	100	40	....	néant.
A	Omnibus de Londres	52 50	250.000	100	»	....	néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	67 50	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	633 »	80.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	—	32.000	500	100	....	5 0/0
A	Compagnie générale maritime	417 »	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Barin, L. Gay et Cie	202 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Cie	455 »	»	»	»	....	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar	470 »	20.000	1/20000	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	470 »	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1235 »	40.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	95 »	64.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	950 »	27.200	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.200	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	980 »	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Trois canaux	—	19.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7500 »	600	5.000	»	février à oct.	811 25
A	Sambre à l'Oise	750 »	11.550	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1500 »	6.000	1.000	»	janvier juillet	95 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	143 75	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	427 50	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	415 »	21.300	1/21300	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	540 »	25.000	1/25000	150	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	532 50	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	119 »	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1400 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1120 »	»	»	»	....	»
A	Union des Gaz	142 50	30.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille et usines de Portes?	317 50	36.000	1/36000	»	avril octobre	12 30
C	Nord (Batignolles)	—	6.000	250	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	—	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
	Boulogne, Sèvres, etc.	—	500	1.000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2750 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	150 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1935 »	2.400	1/2400	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	—	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Cie	450 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 20
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Cie	700 »	14.000	500	»	octobre avril	75 »
A	Terre-Noire, Bességes, la Voulte	605 »	30.000	1/30000	»	....	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creuzot (Saône-et-Loire)	1590 »	28.000	500	»	juin décembre	19 »
C	Basse-Indre	—	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	175 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	575 »	14.000	1/14000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	—	8.000	1/8000	»	....	30 »
C	Fourchambault	355 »	50.000	1/50000	»	avril octobre	24 »
C	Marine et chemins de fer	480 75	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »
C	Côte-d'Or	—	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	—	40.000	250	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (Forges et chantiers)	810 »	16.000	1/16000	»	....	60 »
C	Firminy	275	»	250	»	....	25 »
C	Pont-l'Évêque	210 »	»	500	»	....	»
A	Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1162 »	5.000	4.000	»	septembre	80 »
A	[illegible]	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

Abonnés au comptant	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1080 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»	....	32 »
A	Grand'Combe	965 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	143 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	148 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	108 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	228 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	19 »
A	Carmaux	305 »	25.200	1/25200	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.550	1/3550	»	....	20 »
A	Lyon-et-Loire	440 »	1.650	1/1650	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	437 50	»	500	»	....	20 »
A	Quaregnon	150 »	6.720	250	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»	....	»
Civ.	Centre-du-Flénu	290 »	3.000	1.000	»	mai	20 »
C	Mouzaïa (cuivre)	45 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul ...id.	225 »	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander ...zinc	—	40.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	280 »	60.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	—	60.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	—	65.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie ...id.	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie ...id.	100 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Gohin ...id.	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière ...id.	—	1.400	500	»	....	»
A	Pont-Rémy ...id.	380 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle ...journal	—	2.500	1/2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis ..id.	—	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ...id.	5400 »	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain ...glaces	12500 »	3.600	1/3600	»	....	750 »
C	Montluçon ...id.	110 »	24.000	500	»	....	néant.
A	Oignies (Belgique) ..id.	410 »	22.000	500	»	septembre	34 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	130 »	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie. Vidanges	—	21.402	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Cie	21 25	40.000	100	»	....	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	326 25	80.000	250	»	....	10 »
C	Deux cirques (E. Dejean et Cie)	210 »	8 7500	500	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Reste à verser	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Intérêt annuel	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	271 52	»	»	»	....	»
90	Cie impériale des Voitures de Paris	—	27.800	125	36	....	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (service marit.)	532 50	12.000	500	1866	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1165 »	4.528	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	982 50	11.685	1.250	73	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	8.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.600	1.250	50	1er avril oct.	50 »
290	Carmaux (charbonnages)	280 25	6.500	500	50	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
200	Compagnie générale des Eaux	20. »	20.000	500	90	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	252 50	50.000	500	25	mai novembre	15 »
175	Horme, anciennes	480 »	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
325	— nouvelles	270 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
500	J.-F. Cail et Cie	40. »	8.000	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	535 »	»	500	»	15 janv. juillet	25 »
110	Gaz de Paris	485 »	23.500	500	15	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	250 »	10.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	281 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	477 50	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 14 au 20 juin

Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 14 Compt.	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Compt.	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Compt.	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Compt.	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Compt.	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Compt.	Vendredi 20 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1292 50	1292 50	1295 »	1295 »	1290 »	1290 »	1277 50	1280 »	1275 »	1277 50	1285 »	1276 »
»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1017 50	1020 »	1015 »	1020 »	1016 25	1015 »	1015 »	1013 75	1010 »	1011 25	1008 75	1014 »
300.000					Id. actions nouvelles	773 75	772 50	774 »	772 50	770 »	770 »	770 »	765 »	760 »	762 50	760 »	763 »
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	960 »	»	»	»	»	»	950 »	»	»	»	»	»
441.767	400	»	66 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1067 50	1067 50	1070 »	1068 75	1073 »	1066 75	1068 75	1067 50	1067 50	1065 »	1060 »	1060 »
41.066	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	»	»	»	»	985 »	»	985 »	»	»	»	982 50	»
41.067	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	»	»	1050 »	»	1040 »	»	1040 »	»	1037 50	»	»	»
500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	554 50	554 25	554 25	550 »	550 »	551 25	550 »	546 25	552 50	550 »	555 »	552 50
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	»	»	230 »	»	»	»	»	»	215 »	»	»	»
600.000	500	»	75 fr. » pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1107 50	1108 »	1102 50	1105 »	1105 »	1105 »	1100 »	1102 50	1100 »	1105 »	1095 »	1095 »
236.000	500	»	25 fr. » pour 1860	janvier, juillet	Midi	852 50	852 50	845 »	842 50	846 25	843 75	842 50	842 50	845 »	845 »	847 50	845 75
300.000	500	»	30 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	551 25	547 50	550 »	547 50	550 »	551 25	548 75	548 75	550 »	547 50	548 75	550 »
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	»	370 »	367 50	366 25	365 »	366 25	365 »	365 »	»	365 »	362 75	365 »
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	440 »	440 »	440 »	440 »	440 »	440 »	»	»	438 75	440 »	435 »	437 50
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	435 »	»	435 »	»	435 »	437 50	»	»	»	»	450 »	»
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	437 50	440 »	435 »	435 »	»	»	»	»	»	»	450 »	»
12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	Algériens	445 »	»	445 »	»	»	»	445 »	»	445 »	»	»	»
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	380 »	382 50	377 50	380 »	382 50	381 25	380 »	380 »	382 50	»	380 »	381 25
»	»	»	» 0/0		Lyon-Croix-Rousse	410 »	»	420 »	»	407 50	»	415 »	»	410 »	»	»	»
400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	518 25	517 50	516 25	516 25	517 50	516 25	516 25	513 75	512 50	513 75	511 25	513 75
756.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	617 50	617 50	613 75	615 »	613 75	613 75	611 25	611 25	607 50	611 25	608 75	610 »
80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	175 »	»	180 »	»	175 »	»	175 »	»	175 »	»	»	»
73.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	»	»	»	»	435 »	»	»	»	»	»	»	»
55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	386 »	»	»	»	380 »	»	390 »	»	»	»	370 »	»
240.000	500	50	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse non libérées	567 50	570 »	570 »	568 25	570 »	568 75	566 25	567 50	565 »	567 50	567 50	567 50
					Id. libérées	570 »	»	571 25	567 50	572 50	»	570 »	»	570 »	»	574 »	»
90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	332 50	332 50	337 50	335 »	325 »	320 »	320 »	315 »	330 »	318 75	330 »	330 »
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	480 »	490 »	487 50	483 50	487 50	487 50	485 »	480 »	482 50	485 »	490 »	485 »
26.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	465 »	465 »	463 75	460 »	465 »	»	460 »	455 »	455 »	455 »	453 50	»
»	»	»			Monblanch à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	430 »	430 »	»	»	417 50	417 50	418 75	418 75	417 50	417 50	»	»
170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	341 25	342 50	335 »	335 »	335 »	337 50	335 »	335 »	332 50	332 50	335 »	332 50
»	»	»			Id. trentenaires	436 25	»	436 25	»	436 25	»	435 »	»	436 25	»	436 25	»
50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	283 50	287 50	281 25	285 »	285 »	»	282 50	»	282 50	»	282 50	»
»	»	»			Hainaut et Flandres	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	500	»		janvier, juillet	Portugais	425 »	425 »	425 »	427 50	427 50	»	427 50	426 25	425 »	425 »	425 »	425 »
	»	»			Ligne d'Italie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	14	16	17	18	19	20
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	»	»	»	»	»	»
1839—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	»	»	»	»	»	»
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	1080 »	»	»	»	»	»
1848	43.833	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	5 0/0	1220 »	»	»	»	»	1020 »
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	»	»	»	1020 »	»	»
1845	45.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	»	1063 75	1060 »	1060 »	1060 »	1060 »
1853—1854	34.536	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1853—1856	368.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	497 50	490 25	495 »	495 »	496 25	497 50
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	535 »	»	»	512 50	»	»
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	»	522 50	»	522 50	»	»
1854	102.614	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	6.900	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	310 »	311 25	»	311 25	310 »	307 50
1853	63.613	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	»	»	»	»	»	»
1855	265.992	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	320 »	318 75	318 75	320 »	318 75	320 »
1852—1861	1.410.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	312 50	311 25	310 »	312 50	311 25	312 50
1854—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	313 75	312 50	312 50	312 50	311 25	312 50
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	310 »	308 75	»	»	»	»
1857—1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	(nouvelles)	308 75	307 50	»	305 75	»	306 75
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	312 50	312 50	310 »	312 50	312 50	308 75
1852—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	308 75	307 50	»	310 »	308 75	306 25
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	»	313 75	312 50	312 50	311 25	311 25
1856—1861	449.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	308 75	308 75	308 75	308 75	307 50	307 50
1858	22.640	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	302 50	»	»	»	»	»
1857—1861	860.500	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	298 75	300 »	298 75	300 »	300 »	298 75
1850	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	300 25	305 25	306 25	303 75	305 »	303 75
1859	148.600	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	310 »	305 75	308 75	305 75	307 50	307 50
1858—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	307 50	310 »	310 »	310 »	307 50	310 »
1856—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	270 »	267 50	271 25	»	271 25	271 25
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	268 75	268 75	270 »	268 75	267 50	267 50
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien.	242 50	242 50	242 50	242 50	241 25	241 25
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	247 50	247 50	247 50	247 50	247 50	»
1856—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	270 »	267 50	267 50	268 75	267 50	267 50
1860	24.576	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	258 75	258 75	»	257 50	257 50	257 50
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	261 25	265 »	261 25	262 50	262 50	261 25
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	248 75	247 50	248 75	246 25	247 50	246 25
1859—1861	100.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	252 50	252 50	251 25	252 50	252 50	252 50
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	227 50	225 »	230 »	221 25	227 50	227 50
»	»	»	»		»	» »	avril, octobre	Monblanch à Reus	»	»	225 »	»	221 25	»
1858—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	»	215 »	»	»	»	»
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	»	246 25	247 50	247 50	247 50	246 25
1859	109.500	»	»	»	250	7 50	septembre	Graissessac à Béziers 3 0/0	»	»	»	»	»	»

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers.	Samedi 14 Comptant	Samedi 14 Terme	Lundi 16 Comptant	Lundi 16 Terme	Mardi 17 Comptant	Mardi 17 Terme	Mercredi 18 Comptant	Mercredi 18 Terme	Jeudi 19 Comptant	Jeudi 19 Terme	Vendredi 20 Comptant	Vendredi 20 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 décembre 1861	68 55	68 65	68 30	68 35	68 45	68 35	68 15	68 35	68 30	68 35	68 15	68 30
Rentes 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	68 25	68 40	68 30	68 35	68 40	68 40	68 25	68 35	68 35	68 35	68 20	68 20
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1861	97 05	»	97 10	»	97 »	»	96 90	»	96 50	»	96 50	96 90
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 4 0/0 id. id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	»	»	461 25	»	462 50	»	462 50	»	»	»	462 50	»
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1140 »	»	1132 50	»	1130 »	»	1130 »	»	1130 »	»	»	»
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	467 50	»	467 50	»	467 50	»	470 »	»	470 »	»	470 »	»
Id. id. id. 1860, id.	461 25	»	462 50	»	»	»	465 »	»	465 »	»	463 »	»
Département de la Seine, id. 1857, jouissance juillet 1861	237 50	»	238 75	»	238 75	»	238 75	»	237 50	»	238 75	»
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Lille	95 »	»	96 25	»	95 »	»	96 25	»	96 25	»	95 »	»
Ville de Tourcoing et Roubaix	»	»	42 50	»	42 50	»	42 50	»	44 25	»	»	»
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	91 7/8	»	92 »/»	»	92 »/»	» »/»	92 »/»	»	92 1/8	» »/»	92 »/»	»
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	78 »/»	» »/»	78 1/4	»	78 1/2	»	78 1/2	»	78 3/4	»	» »/»	»
Id. 3 0/0 1859, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	72 90	72 90	72 90	72 90	72 90	72 85	72 85	»	72 85	»	72 80	»
Id. 3 0/0, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	72 75	72 70	72 70	72 75	72 85	72 80	72 70	72 65	72 80	72 80	72 85	72 80
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	72 »/»	»	72 »/»	»	72 »/»	»	72 »/»	»	71 1/2	»	71 »/»	»
Emprunt russe	91 5/8	» »/»	94 5/8	» »/»	94 5/8	» »/»	94 1/2	» »/»	94 1/2	»	94 1/2	» »/»
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	44 »/»	» »/»	43 7/8	»	43 7/8	»	» »/»	» »/»	44 »/»	» »/»	43 7/8	» »/»
Id. 3 0/0 intérieur	49 1/4	49 3/»	48 3/8	» »/»	48 1/2	» »/»	49 1/2	» »/»	» »/»	» »/»	49 1/4	» »/»
Id. 3 0/0 extérieure 1841	54 1/2	»	54 3/4	»	54 1/2	»	» »/»	»	55 »/»	»	» »/»	»
Id. 3 0/0 id. 1856	52 1/2	» »/»	52 3/4	» »/»	52 3/4	»	52 1/2	» »/»	» »/»	» »/»	52 3/4	» »/»
Id. passive extérieure (sans intérêt)	» »/»	» »/»	19 1/4	» »/»	» »/»	19 1/8	» »/»	19 1/8	» »/»	» »/»	19 1/4	19 1/4
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	» »/»	»	» »/»	»	» »/»	»	» »/»	»	98 3/4	»	98 3/8	»
Turquie, 4 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	345 »	»	347 50	»	346 25	»	347 50	»	347 50	»	348 75	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET , RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

by Google

N° 1185. — 21e ANNÉE. — N° 20. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 28 JUIN 1862.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ET BADEN	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	1 fr. 50

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

84, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIEU, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 440, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

PRIMES GRATUITES

DE

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

En effet, à chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations anciennes du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra notification du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — *L'Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui la demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

AVIS NOUVEAU.

Ceux de nos abonnés qui auraient déjà reçu l'Atlas, à titre de prime, auront la faculté de réclamer pour leur réabonnement actuel, au lieu et place de cet atlas, et en sus de la première prime, la chance de lots correspondant à DEUX OBLIGATIONS FONCIÈRES DE 100 FRANCS *pour l'un des quatre tirages de l'année.*

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 30 juin 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 513. — Les chemins de fer à bon marché, 514. — Chemins du Nord, 515. — Chemin de la Charente, 515. — Chemin de Reims à Metz, 515. — Chemin de Belfort à Guebwiller, 515. — Chemin de Cette à Marseille, 515. — Chemins de fer des Ardennes, 515. — Les sociétés autrichiennes et la question des changes, 516. — Chemin de Barcelone à Saragosse, 517. — Le stock-exchange, 517. — Chronique, 517. — Sous-comptoir du commerce et de l'industrie, bilan, 518. — Marché industriel, 518. — Correspondance de Bruxelles, 518. — Bulletin commercial, 519. — Avis aux actionnaires, 519. — Bulletin des recettes de la semaine, 519. — Actes officiels, 520. — Compagnie générale de Crédit en Espagne, rapport, 521. — Chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée, émission de 340,000 obligations, 522. — Recettes des chemins de fer, 523-524. — Annonces, 524. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 525 Cours des actions et obligations industrielles, 525. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 526.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La stagnation continue ; la belle saison d'une part, qui éclaircit les rangs des spéculateurs, et de l'autre les variations de la question du Mexique et quelques incertitudes sur la récolte, arrêtent tout mouvement d'affaires. Il en faut prendre son parti, car les hésitations sur la question mexicaine comme sur le rendement de

la récolte ne seront pas dissipées avant le mois de septembre. Le seul fait heureux à constater, c'est qu'en définitive il n'y a pas eu de baisse sérieuse, et que toute tentative pour entraîner les fonds publics au-dessous des cours actuels a échoué.

Voici le mouvement des diverses valeurs pendant la semaine qui vient de s'écouler :

Quoique les deux 3 0/0 figurent momentanément sur la cote, ils n'y sont plus nécessaires que pour les besoins de la liquidation ; mais en réalité il n'y a plus qu'un seul 3 0/0. — Cette confusion des deux rentes n'a causé aucune impression sur les spéculateurs qui sont restés à la Bourse. Ils attendent, comme nous le disons plus haut, pour s'engager dans de nouvelles opérations, que la récolte soit complétement assurée, la question du Mexique résolue, ou tout au moins oubliée, ce qui, pour le public financier, revient au même, et ils attendent surtout l'automne, époque à laquelle les opérations reprennent habituellement.

Le 3 0/0 ancien ferme à 68 25 en liquidation et à 68 20 au comptant.

Le 3 0/0 nouveau ferme aux mêmes cours en liquidation et au comptant.

Le 4 1/2 0/0 reste oublié, et la moindre vente le fait faiblir ; cependant aux cours actuels il est bon à acheter ; en effet il correspond à du 3 0/0 à 65 ; il est vrai qu'il y a la crainte de la conversion obligatoire ; mais cette conversion le remboursant au pair lui donnera encore une bonification très-importante.

Les obligations trentenaires ne sont plus cotées que par accident ; en effet, il en existe très-peu de flottantes, ceux qui les détiennent attendront soit l'amortissement annuel, soit la conversion obligatoire.

Le 5 0/0 Italien a faibli aujourd'hui à 72 49; on a quelques craintes, par suite de la question ministérielle qui va se poser à Turin sur le recouvrement provisoire des six-douzièmes de l'impôt. Nous croyons que le vote de confiance, tel que le sollicite M. Ratazzi, ne tardera pas à dissiper les préoccupations des spéculateurs.

Les fonds espagnols sont toujours sans grandes affaires.

Le 5 0/0 russe est à 93 3/4.

Les actions des établissements de crédit sont toujours fermes.

La Banque de France, sur laquelle on a détaché un coupon de 78 francs, est à 3,110.

Le Crédit foncier est ferme à 1,630.

Le Crédit agricole à 660 francs; il est ainsi revenu à des cours plus en rapport avec sa véritable valeur actuelle.

Le Crédit industriel est toujours très-ferme de 632 50 à 635 en attendant la nouvelle étape qui le portera à 700.

Le Sous-Comptoir se tient à 538 75.

Le Comptoir d'escompte toujours très-solide à 652 50.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs, sur sur lequel on paiera, le 1er juillet, un à-compte de 4 francs par action, se cote à 120 fr. très-offert.

L'assemblée du Crédit colonial aura lieu le 12 du mois prochain ; on espère que le rapport initiera le public à la bonne situation de cette entreprise, qui a le tort de ne pas assez faire ressortir les résultats obtenus jusqu'à ce jour.

Le Crédit mobilier, après avoir eu un moment de hausse, est revenu à 847 50.

Les actions des chemins de fer ont été affectées d'un peu de faiblesse.

L'Orléans ancien est à 1.2[illegible] » ; les actions estampillées sont à 1,007 50, et les actions nouvelles, à 765 ». On se préoccupe beaucoup de l'écart qui existe entre ces deux dernières, et on se demande s'il ne doit pas diminuer. Nous pensons, à l'égard des actions estampillées, que des actions qui sont à peu près assurées de toucher 100 fr. pendant trois années, ne sont pas, aux cours actuels, cotées à leur valeur ; nous croyons également que le prix des actions nouvelles s'élèvera et diminuera l'écart qui existe entre leur cours et celui des actions estampillées.

Cet écart est aujourd'hui de 240 fr. ; il ne devrait être que de 200 fr.; en effet, si les actions estampillées doivent toucher 75 francs de dividende pendant trois années, soit 225 fr., il faut déduire de cette somme l'intérêt de la somme constituant l'écart et dont les nouvelles actions doivent profiter jusqu'en 1865.

Le Nord est assez ferme à 1,055; on parlait d'arbitrages favorables au Nord, contre le Lyon. Une pareille opération serait bien dangereuse ; le Lyon est en progression constante, et pour peu que l'activité des affaires reprenne, on verra se développer singulièrement son trafic; les actions sont aujourd'hui à 1,095.

L'Est est à 541 25 et l'Ouest à 545.

Le Midi est assez offert à 845.

Le Dauphiné est à 440.

Le Genève a été assez offert depuis quelques jours ; il est à 360.

L'Autrichien est à 512 50.

Le Lombard a faibli à 610.

Le mouvement d'affaires a été assez vif sur le Barcelone, il a faibli à 290 francs pour reprendre à 307 fr. 50 c., et termine aujourd'hui à 305.

Les Portugais sont toujours recherchés à 425, ce qui en tenant compte du coupon de 20 francs, les met en réalité à 405, prix excellent pour l'achat.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	37.72 0/0
Victor-Emmanuel	22.53 0/0
Nord de l'Espagne	17.55 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	14.28 0/0
Barcelone-Saragosse	12.46 0/0
Bessèges à Alais	11.35 0/0
Midi	10.89 0/0
Cordoue à Séville	7.46 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	6.40 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	6.25 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	2.49 0/0
Nord	» 09 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Dauphiné	».19 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	».82 0/0
Ouest	».95 0/0
Ouest suisse	2.73 0/0
Lyon-Genève	3.60 0/0
Est	4.40 0/0
Central Suisse	6.74 0/0
Autrichiens	10.66 0/0
Orléans	12.»» 0/0
Union-Suisse	13.»» 0/0
Séville-Xérès-Cadix	13.13 0/0
Ardennes	34.27 0/0

N. Destaibaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	20 juin	27 juin	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 30	68 25	» »»	» 05
Rente à 1/2 0/0	96 90	96 55	» »·	» 35
Banque de France	3181 25	3110 »»	0 75cs	» »»
Consolidés	92 »/»	91 7/8	» »»	»1/8
Crédit foncier	1630 »»	1630 »»	» »»	» »»
Crédit agricole	665 »»	660 »»	» »»	5 »»
Crédit industr.et com.	635 »»	632 50	» »»	2 50
Crédit mobilier	848 75	847 50	» »·	1 25
Comptoir d'Escompte	652 50	652 50	» »»	» »·
Orléans	1270 »»	1265 »»	» »»	5 »»
Nord	1060 »»	1055 »»	» »»	5 »»
Nord nouveau	992 50	995 »»	2 50	» »»
Est	552 50	541 25	» »»	11 25
Paris-Méditerranée	1095 »·	1095 »»	» »»	»» »·
Midi	848 75	845 »»	» »»	3 75
Ouest	550 »»	545 »»	» »»	5 »»
Genève	365 »»	360 »»	» »·	5 »»
Dauphiné	437 50	440 »»	2 50	» »»
Ardennes ancien	450 »»	450 »»	» »»	» »·
Ardennes nouveau	450 »»	447 50	» »»	2 50
Ch. Autrichiens	513 75	512 50	» »·	1 25
Victor-Emmanuel	381 25	380 »»	»» »»	1 25
Russes	417 50	412 50	» »»	5 »»
Romains	332 50	331 25	» »»	1 25
Sud-Autr.-Lombard	610 »»	610 »»	» »·	»»»
Saragosse Pampelune	302 50	302 50	» »»	»» »
Saragosse-Alicante	567 50	572 50	5 »»	» »»
Saragosse-Barcelone	320 »»	305 »»	» »»	15 »»
Nord-Espagne	485 »»	483 75	» »»	1 25
Séville-Xérès-Cadix	455 »·	452 50	» »»	2 50

LES CHEMINS DE FER A BON MARCHÉ.

Un arrêté de S. Exc. M. le ministre des travaux publics, en date du 5 novembre 1861, a institué une commission chargée, entre autres choses, d'étudier la construction et l'exploitation à bon marché des chemins de fer, attendu disait avec beaucoup de raison M. Rouher « qu'il serait impossible de faire droit aux demandes de nouveaux chemins de fer formées par un grand nombre de localités, si les conditions actuelles de tracé, de courbes, de rampe et d'exploitation n'étaient pas modifiées de manière à garder une juste mesure entre les dépenses de construction et d'exploitation de nouvelles lignes et leur trafic probable. »

Pour faciliter la tâche de la commission MM. Lan et Dubocq, ingénieurs des mines M. Moussette, inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, et M. Bergeron, ancien ingénieur de la Compagnie de l'Ouest, ont reçu de M. le ministre des travaux publics la mission de se rendre en Angleterre et en Allemagne pour y étudier tous les points indiqués dans un questionnaire préparé à l'avance et qui embrassait tous les détails de la construction et de l'exploitation des chemins de fer.

Les rapports de MM. Lan, Moussette, Bergeron et Dubocq viennent d'être imprimés ; nous les avons lus avec un intérêt extrême particulièrement la partie consacrée aux chemin de fer d'embranchement qui sillonnent les différentes parties du Royaume-Uni, mais qui

sont multipliés surtout en Ecosse, à ce point que l'on appelle communément chemins de fer écossais les chemins de fer d'embranchement qui réunissent toutes les conditions d'économie dans la construction et l'exploitation.

Généralement, ces petits chemins à une seule voie, construits par des Compagnies indépendantes, desservent 20 à 30 kilomètres de pays agricoles ; le tonnage y est des plus réduits ; il ne dépasse pas une recette de 10 à 15,000 fr. par kilom; il suffit néanmoins à couvrir l'intérêt des dépenses. Cela se conçoit: « La plupart de ces embranchements, dit le rapport de M. Lan. ont pour but non de courir par monts et par vaux, mais d'atteindre un plateau et d'en relier les extrémités, ou bien de remonter simplement des vallées, dont on suit autant que possible les contours. Dans ces conditions premières, les constructeurs écossais, tout en observant les règles de la solidité et de la sécurité, n'ont fait souvent que *lecher le sol*, s'appliquant avec un soin infini à éviter tous les ouvrages dispendieux ; se préoccupant de l'économie toujours, de la beauté des ouvrages jamais. »

Les pentes y sont fortes, le rayon des courbes très-petit si le terrain l'exige ; les ponts ordinaires ont des tabliers en bois ; les stations et les bâtiments sont construits avec une extrême simplicité. Dans ces conditions générales, le prix ou kilomètre varie de 70 à 125,000 fr. tout compris le matériel ; et le matériel roulant ne dépasse pas 10 à 20,000 fr. par kilom., ensemble de 80 à 145,000 francs par kilomètre tout compris, soit en moyenne 112,500 francs par kilomètre. A 12 ou 15,000 francs de recettes brutes, soit, déduction faite de 50 0/0 de frais d'exploitation, 6 à 7,500 francs de bénéfice net par kilomètre, ou en moyenne 6,750 francs, de semblables chemins de fer rendent donc 6 0/0 du capital dépensé.

Les commissaires délégués par M. le ministre des travaux publics ne paraissent pas douter que l'imitation des chemins écossais ne soit possible en France. Pour notre part nous en sommes convaincus ; en premier lieu ils établissent eux-mêmes que l'exploitation des chemins écossais, lorsque la recette brute dépasse 12,000 francs, peut descendre à 45 0/0, ce qui suffirait, à 12,500 francs de recette brute, pour donner encore 6 0/0 du capital dépensé, et, à 15,000 francs, 7 1/2 0/0. Observons, en outre, que les chemins de fer écossais sont pour ainsi dire purement agricoles et correspondent à ce que nous appelons chez nous des chemins vicinaux de moyenne communication, tandis que nous pourrions les appliquer à des parcours beaucoup plus importants et analogues aux routes départementales, ou tout au moins aux chemins vicinaux de grande communication.

Ainsi, à notre avis, ne serait-il pas difficile d'indiquer en France cinquante ou cent tracés tout-à-fait sur lesquels un chemin de fer d'embranchement, suivant le mode écossais, pourrait réaliser une recette brute d'une vingtaine de mille francs par kilomètre.

D'ailleurs, la question des chemins de fer à bon marché, posée par l'arrêté ministériel du 10 novembre 1861, mûrit chaque jour dans les esprits.

Nous croyons savoir qu'il s'élabore en ce moment des projets d'une sérieuse importance, et nous espérons nous trouver prochainement en mesure de les faire connaître à nos lecteurs. Rien ne touche plus profondément aux intérêts généraux, car si les grands centres de population française sont tous actuellement ou vont tous être prochainement desservis par les lignes de chemin de fer concédées aux grandes compagnies, on compte encore par centaines les groupes industriels ou agricoles qui restent en dehors du réseau et qui sont menacés par là de décadence ou d'atonie.

Des voies économiques, régulières et relativement rapides, qui mettraient ces groupes et leurs produits en communication immédiate avec le torrent de la circulation générale, seraient les véhicules les plus utiles de la richesse publique et privée, et donneraient, nous en sommes convaincus, une large rémunération aux capitaux qui en prendraient l'initiative.

Auguste Vitu.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Aux termes d'une convention récente, approuvée par décret impérial, la Compagnie du Nord est devenue concessionnaire, à ses risques et périls, sans garantie d'intérêt ni subvention, de la ligne de Valenciennes à Achette, d'une longueur de 30 kilomètres, et qui coûte 8 millions de francs.

En même temps la Compagnie du Nord est devenue concessionnaire d'un chemin de fer de Lille à la frontière belge vers Tournai.

Les lignes d'Achette à Valenciennes et de Lille à Tournai ne jouissant d'aucune garantie, se trouvent, par cela même, forcément classées dans l'ancien réseau de la Compagnie du Nord; d'un autre côté, cette Compagnie a désiré que les lignes dites des houillères du Pas-de-Calais, classées dans le nouveau réseau, fussent transférées dans l'ancien réseau, puisqu'en réalité elles font partie de la grande ligne de Paris à Lille par Arras; d'après ces diverses circonstances, l'ancien réseau de la Compagnie du Nord serait porté de 967 kilomètres à 1,095; et le second réseau serait réduit de 590 à 505 kilomètres.

Mais, aux termes des conventions de 1859, l'ancien réseau devait jouir d'un produit réservé de 38,400 fr. par kilomètre, soit d'un revenu total de 37,132,000 francs; pour qu'il conserve cette même situation après qu'il se trouve accru de 128 kilomètres, il faut ajouter à ce revenu la somme représentant l'intérêt et l'amortissement du capital affecté à la construction des trois lignes de Valenciennes à Achette, de Lille à Tournai et des houillères du Pas-de-Calais; cette somme a été évaluée 1.683.000 francs, ce qui porte à 38,815,800 francs, soit 35,000 francs par kilomètre, le revenu réservé à l'ancien réseau du Nord. Le chiffre au-dessus duquel doit commencer le partage éventuel avec l'État a subi aussi un léger changement: de 63,251,000 francs, il se trouve élevé à 63,971,000 francs.

Ces diverses modifications aux conventions de 1859, approuvées par la loi du 11 juin de la même année, viennent d'être soumises à la ratification du Corps législatif.

CHEMIN DE FER DE LA CHARENTE.

Par suite de l'adjudication des lignes de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême, formant le réseau dit des chemins de fer de la Charente, à la maison de banque les fils de Guilhou jeune, le gouvernement vient de demander au Corps législatif le crédit nécessaire pour acquitter la subvention de 20,495,000 francs acceptée par les adjudicataires. Cette subvention, loin d'accroître les charges de l'État, le dégage au contraire des dépenses mises à sa charge par la loi du 2 juillet 1861, et qui n'étaient pas évaluées à moins de 34,800,000 francs, sur une dépense totale de 64,100,000 francs.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE REIMS A METZ.

Après dix années d'ajournement, le projet du chemin de fer de Reims à Metz a été définitivement adopté par l'administration supérieure. Une subvention de 10 millions est demandée pour cette ligne, qui serait exécutée par une Compagnie locale qui a déjà réalisé un capital de 25 millions de francs.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE BELFORT A GUEBWILLER.

Le Corps législatif est saisi d'un projet de loi pour l'établissement d'un chemin de fer de Belfort à Guebwiller ; ce chemin a pour but de desservir les vallées de Massevaux, de Saint-Amarin et de Guebwiller, qui renferment de nombreuses filatures et d'importants ateliers pour la construction des machines et des métiers ; ces divers établissements comptent 800,000 broches, 30,000 métiers, 5,000 chevaux de force hydraulique et 6,000 chevaux-vapeur. D'après le tracé définitivement adopté, ce chemin, dont la longueur à construire ne dépasse pas 49 kilomètres, évalués 12 millions de francs, se détachera à Belfort de la ligne de Mulhouse et ira rejoindre le chemin de fer de Strasbourg à Bâle à la station de Bollwiller, puis de là se dirigera sur Guebwiller par Soultz. Une subvention de 3 millions est demandée pour l'association d'industriels qui se proposent d'exécuter ce chemin dans le cas où la Compagnie de l'Est ne s'en chargerait pas.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE CETTE A MARSEILLE.

Dans la séance du Corps législatif de mardi dernier 24 juin, S. Exc. M. Baroche, ministre sans portefeuille, a déclaré au nom du gouvernement que les projets du chemin de fer de Cette à Marseille par le littoral et de Rodez à la Méditerranée par Milhau seraient mis aux enquêtes en même temps que les projets présentés par la Compagnie de la Méditerranée. « Pendant que les enquêtes se feront, a ajouté le ministre, les questions secondaires qui se rattachent à ces projets seront étudiées, et, lorsque les enquêtes et les études seront terminées, le gouvernement prendra immédiatement une résolution, et il tâchera de la prendre de la manière la plus conforme que faire se pourra aux intérêts généraux. »

Plusieurs députés ayant insisté pour qu'au cas où le prolongement sollicité par la Compagnie du Midi, lui serait accordé, on enlevât à cette Compagnie l'exploitation du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne, l'organe du gouvernement s'est borné à répondre que toutes les questions qui se rattachent à celles qu'on a posées seront examinées avec le plus grand soin.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER DES ARDENNES

On nous communique la note suivante :

« Dans une note relative au chemin de fer de

Metz à Reims, insérée dans le *Journal des Travaux publics* du jeudi 26 juin, il est dit :

« Que la recette de la Compagnie des Ardennes pendant la troisième semaine du mois de juin 1862 est de 109,784 francs, ce qui, pour 336 kilomètres exploités, donne par kilomètre, 17,472 francs. »

« Dans la troisième semaine de juin, la recette est bien de 109,784 francs qui, pour une longueur exploitée de 326 kilomètres et non de 336, correspond à une recette kilométrique annuelle de 17,549.

» Mais il importe de se rendre compte des conditions particulières dans lesquelles se trouve temporairement l'exploitation du réseau des Ardennes.

» Pendant le premier trimestre de 1861, le plus faible de l'année, son exploitation s'étant bornée aux lignes construites avant le 31 décembre 1861, c'est-à-dire à 187 kilomètres, a donné une recette totale de 1,016,534 francs, qui correspond à une recette kilométrique annuelle de 21,736.

» A partir du 1er avril 1862, la Compagnie des Ardennes a successivement livré à l'exploitation trois nouvelles sections d'une longueur ensemble de 139 kilomètres, ce qui porte la longueur totale exploitée à 326 kilomètres au lieu de 187.

» L'une de ces sections commence à Soissons et aboutit à Paris, par la ligne de Paris à Soissons qui appartient à la Compagnie du Nord, et qui n'a pu être livrée complétement à l'exploitation qu'à dater du 7 juin.

» Une autre section aboutit à Givet et doit se relier avec deux chemins belges, l'un se dirigeant sur *Charleroi* par *Châtelineau*, et l'autre sur *Liége* par *Namur*. Or, le service des marchandises et des voyageurs sur le premier de ces chemins n'a pu être ouvert que le 23 juin.

» Quant à l'autre chemin il ne sera mis en exploitation que dans le mois de septembre prochain.

» Enfin, la troisième section livrée à l'exploitation dans le mois d'avril dernier, appartient à la ligne de Sedan à Thionville, dont le trafic ne se développera qne lorsque l'exploitation atteindra cette dernière ville.

» Ainsi s'explique la recette de la troisième semaine de juin. Il faut même s'attendre à ne voir les produits du réseau des Ardennes se relever que lorsque les chemins de fer belges aboutissant à Givet seront eux-mêmes en pleine exploitation. »

LES SOCIÉTÉS AUTRICHIENNES ET LA QUESTION DU CHANGE.

Il s'est élevé dans ces derniers temps entre quelques journaux financiers, un débat qui a pris un certain caractère d'aigreur, au sujet d'une question qui intéresse deux grandes sociétés de chemins de fer, la société autrichienne I. R. P. des chemins de fer de l'État, et la compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche, lombard-vénitiens et de l'Italie centrale.

Voici le fond et l'occasion de ce débat.

Les deux sociétés que nous venons de nommer se trouvent placées dans une situation particulière, à raison de leur exploitation qui est en tout ou en partie autrichienne, tandis que leur capital a été placé en tout ou en partie en dehors du territoire de l'Autriche. Or, les difficultés intérieures et extérieures contre lesquelles l'empire d'Autriche a eu à se débattre depuis la révolution de 1848, produisent des perturbations si graves dans sa circulation monétaire que le florin papier, sa principale monnaie qui, au pair du change, vaut 46 fl. 50 pour 100 francs, soit 2.50 le florin, s'est élevé successivement à 57 fl. 30 pour 100 francs, c'est-à-dire qu'en 1861, le florin papier ne valait plus en moyenne que 1 fr. 74 c. Il résulte de là que si une compagnie fondée avec des capitaux français a des paiements à faire en Autriche, elle gagne la différence du change, puisque avec 1 fr. 74 c., monnaie française, elle peut se libérer en Autriche de 1 florin d'une valeur nominale de 2.50; si au contraire elle a des paiements à faire en France, elle perd la différence du change, puisque avec 1 florin autrichien d'une valeur nominale de 2 fr. 50 c., elle ne peut payer réellement en France que 1 fr. 74 c.

Les deux sociétés de chemins de fer autrichiens, celle de la Société I. R. P. et celle du Sud-Autrichien-Lombard, ont deux fois par an des paiements à faire hors du territoire autrichien pour les intérêts et dividendes de leurs actions et obligations. Elles y subviennent principalement avec le bénéfice de leurs recettes d'exploitation, recettes effectuées en florins. L'une de ces compagnies, la Société I. R. P., ne distribue que le produit effectif de ces recettes, déduction faite de la perte de change; la seconde, le Sud-Autrichien-Lombard, distribue le montant total de ses recettes en florins sans déduction de change.

Ce sont là deux systèmes différents, qui, sans doute, ont chacun leur raison d'être; mais on a cherché à les opposer l'un à l'autre; on a trouvé dans le système de la Compagnie I. R. P. la critique des opérations de la Compagnie Sud-Autrichien-Lombard et réciproquement. Nous croyons qu'on aurait fait plus sagement de s'abstenir de ces comparaisons, qui manquent d'exactitude parce qu'elles manquent d'équité.

Si la Compagnie Sud-Autrichien-Lombard a pu distribuer intégralement le montant de ses bénéfices sans déduction de change, c'est grâce à une combinaison intelligente et habile, il est vrai, mais qui n'était possible qu'à elle et dont les éléments manquaient à la Compagnie I. R. P.

En effet, le Sud Autrichien-Lombard, ayant payé successivement en Autriche pour prix d'acquisition de ses lignes, une somme de 143 millions et demi, et ayant encore à payer environ d'ici à l'année 1868 87 millions et demi, ensemble 231 millions environ, sur lesquels il bénéficie de la différence de change, a imaginé d'ouvrir un compte spécial appelé compte d'agio, au crédit duquel il porte le bénéfice de change sur les versements effectués par lui. Par contre, il porte au débit de ce même compte la différence de change entre le montant nominal de ses recettes en florins et leur valeur de conversion en francs; en d'autres termes, il compense le bénéfice du change sur ses versements en Autriche avec la perte du change sur ses paiements hors d'Autriche. Rien de plus naturel, rien de plus simple; et un tel système ne soulèverait de critique qu'en cas où la perte sur le change des dividendes serait plus forte que le bénéfice sur les versements: mais il n'en est pas ainsi, puisque le compte d'agio se trouvait, au 31 décembre dernier, en bénéfice de 9,199,055 fr. 45 c., et qu'il sera entretenu par les 87 millions et demi que la Compagnie doit encore payer pour le complément de son prix d'acquisition d'ici à l'année 1868. De plus, la réserve statutaire prélevée sur les bénéfices de l'exploitation atteint déjà 3,400,000 francs; et l'on a créé, aux dépens des dividendes à distribuer, une réserve extraordinaire de 9,400,000 francs; de sorte qu'en y ajoutant les 9,200,000 francs, solde créditeur du compte agio, on a un ensemble de réserves montant à 22 millions, somme que le Conseil d'administration a dû juger assez considérable pour suffire à toutes les éventualités.

Il serait injuste de blâmer la Société I. R. P. de n'avoir pas adopté une combinaison analogue; il ne faut ni la blâmer ni l'en louer; elle ne l'a pas fait, et elle ne pouvait pas le faire. Elle n'avait que trois années pour payer à l'Etat autrichien les 200 millions de francs, montant de son prix d'acquisition, et ce paiement est effectué depuis l'année 1858. N'ayant plus rien à payer de France en Autriche, elle ne se trouve appelée, en aucun cas, à bénéficier de la différence de change, et par conséquent elle ne pouvait songer à créer un compte d'agio, puisqu'elle n'aurait jamais eu un centime à inscrire au crédit d'un tel compte; n'ayant aucune compensation à apporter à la perte que font subir à ses recettes leur conversion en francs, elle est bien obligée de laisser cette perte à la charge du compte-dividende. Encore une fois, la Société I. R. P. fait ce qu'elle peut non ce qu'elle veut, et nous ne comprendrions pas qu'on lui reprochât les mécomptes qu'entraîne pour elle la situation embarrassée des finances autrichiennes, mécomptes dont il n'est pas en son pouvoir de contre-balancer les effets, comme l'a pu faire la Société du Sud-Autrichien-Lombard, à qui les événements ont créé une situation moins difficile.

Il ne faut pas se dissimuler en effet que l'un des principaux avantages de la Société du Sud, c'est de ne plus être, depuis la paix de Zurich, une Société purement autrichienne; sur 2,122 kilomètres qu'elle exploite, 877 kil. sont en territoire vénitien, lombard ou centro-italien; sur les 3,052 kil. de sa concession totale, 1,166 sont placés hors des possessions autrichiennes proprement dites. Elle ne supporte donc pas, pour toutes les parties de son réseau, le poids des difficultés monétaires de l'Autriche; et de plus, elle rencontre dans le gouvernement italien des dispositions bienveillantes qui lui permettent d'espérer tôt ou tard la réunion intime de toutes les parties italiennes de son réseau; tandis que la Compagnie I. R. P. rencontre de la part du gouvernement autrichien la plus regrettable résistance lorsqu'elle demande, en vertu de ses droits acquis et en invoquant des engagements formels, à prolonger sa ligne du sud-est jusqu'à Vienne, et à rendre son exploitation complétement indépendante de celle du Nord-Bahn.

Telles sont les considérations dont il faut tenir compte lorsqu'on veut apprécier sainement les actes de deux compagnies également considérables, administrées l'une et l'autre par des hommes éminents, dont la capacité et le dévouement sont à la hauteur des intérêts qui leur sont confiés. Il nous semble que la presse financière avait un peu perdu ce point de vue, lorsqu'elle a discuté la question que nous venons d'exposer; car, nous le répétons, ce n'était pas le lieu d'opposer une conduite à l'autre et des noms propres à des noms propres. Chacun a fait son devoir, et la prospérité de la Compagnie Sud-Autrichien-Lombard ne doit pas rendre injuste envers la Société I. R. P., pas plus que les difficultés momentanées qui retardent l'essor de celle-ci ne justifieraient des

insinuations chagrines contre une Compagnie plus favorisée.

Du reste, cette discussion n'aura pas été inutile; elle a éclairci des points d'ordinaire peu accessibles au public, et elle a prouvé que de part et d'autre les intérêts des actionnaires étaient en bonnes mains.

DE BIRAGUE.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

Les actionnaires du chemin de Barcelone à Saragosse sont vivement émus de la baisse qui a frappé leurs actions, et ils s'adressent à nous pour nous en demander la cause. Nous avons déjà répondu, en les prévenant que le coupon d'intérêt à échéance du 1er juillet ne serait pas payé; l'avis qu'on lira plus loin et qui nous est communiqué par le banquier de la Compagnie vient confirmer ce que nous annoncions dans notre numéro du 15 de ce mois.

L'annonce indique que ce paiement d'intérêts ne peut avoir lieu faute d'avoir obtenu les autorisations nécessaires du gouvernement espagnol. Ceci exige de notre part quelques mots d'explications.

Lors de l'assemblée générale du 22 mars dernier, il avait été voté qu'une création d'obligations aurait lieu, et que, sur le prix à en provenir, 400,000 piastres seraient réservées pour satisfaire au paiement des intérêts jusqu'à l'époque où le trafic produirait somme suffisante.

Or, il paraîtrait que le gouvernement espagnol n'aurait pas admis cette création d'obligations, ou, tout au moins, de la partie correspondant au service des intérêts.

Il en résulte que les produits du chemin ne fournissant pas somme suffisante pour servir les intérêts, la Compagnie est obligée de renoncer à ce paiement jusqu'à ce que le trafic lui permette de le reprendre.

Quant à la situation de l'entreprise, nous en avons entretenu nos lecteurs dans nos numéros des 18 janvier et 26 avril derniers.

N. DESTRIBAUD.

BANQUE DE FRANCE.

Le dividende du premier semestre 1862 est fixé à 78 francs par action.

Il sera payé à bureau ouvert à dater du 1er juillet prochain, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoirs.

On devra présenter les titres.

Paris, le 25 juin 1862.

Le Secrétaire général,
MARSAUD.

LE STOCK-EXCHANGE.

On ne s'est peut-être jamais tant occupé que maintenant des procédés et des systèmes anglais en matière de finances et d'industrie. Nous ne croyons donc pas inutile d'examiner un des rouages les plus importants de leur négociation financière, nous voulons parler du Stock-Exchange, ou Bourse des fonds publics.

La Bourse proprement dite, à Londres, est exclusivement réservée aux transactions commerciales. Les immenses opérations engagées dans cette ville sur les fonds publics et les valeurs de tous les pays n'ont pas d'asile officiel; c'est une salle située dans White-Chapel qui est le théâtre de ces négociations. De même, la corporation des intermédiaires n'a rien d'officiel. Il n'y a ni privilége, ni loi, ni action de l'autorité gouvernementale. C'est donc l'initiative des particuliers qui fait tout.

Tout le monde en Angleterre peut remplir les fonctions similaires à celles de nos agents de change. Il suffit d'être patronné, parrainé, dirions-nous si le mot était français, par deux membres de la corporation. La nationalité n'est pas nécessaire, pas plus que la fortune personnelle; la caution exigée est très-minime.

Les conditions réglementaires, on le voit, ne sont pas rigoureuses; mais il est difficile de réunir les conditions morales, c'est-à-dire d'obtenir le patronage indispensable. Comme toutes les corporations libres, la corporation du Stock Exchange sait et comprend qu'elle ne peut se maintenir que par la parfaite honorabilité de ses membres. Elle échappe ainsi à cet inconvénient du capital de la charge qui cause tant de mal, en attribuant à l'argent une fonction qui ne devrait appartenir qu'au mérite et à la probité, et par là même, elle écarte la plus influente des causes d'opérations malheureuses.

Telle est la constitution générale du Stock-Exchange. La corporation se divise en deux classes : les *jobbers* et les *brokers*. Nous n'avons rien en France qui ressemble aux *jobbers* ou joueurs. Le jobber est un entrepositaire de valeurs, qui tient toujours son réservoir plein. Quand on a besoin d'acheter des valeurs, c'est à lui qu'on les demande; quand on a besoin d'en vendre, c'est à lui qu'on les offre. Pour lui, il n'a d'autre mission, d'autre occupation que de se tenir prêt à fournir les titres qu'on lui demande, et à combler le vide ainsi opéré dans son réservoir par les valeurs qu'on offre. Il achète donc dans une journée autant qu'il vend, et la différence des cours constitue son bénéfice ou sa perte.

Le *jobber* seul reste continuellement dans l'enceinte du Stock Exchange. Chacun a sa place, où on peut le trouver et débattre avec lui les prix d'achat ou de vente. On voit par là combien le nom de *jobber* diffère de la signification du mot français *joueur* qui n'est qu'une traduction insuffisante.

Les *jobbers* se divisent en deux catégories. La première ne s'occupe absolument que des fonds publics, la seconde limite ses opérations aux valeurs industrielles. Dans cette seconde classe, il y a beaucoup de spécialités; tel tient les valeurs françaises (acclimatées en Angleterre, surtout par la maison Ch. Devaux et Ce); tel autre les valeurs autrichiennes, etc., etc. De là, pour les offres et les demandes, une facilité et une simplicité d'action qui contribue au développement des négociations.

Ainsi, le *jobber* n'a pas de rapports avec le public; c'est, à proprement parler, un caissier de titres, avec cette différence qu'il est caissier à ses risques et périls. C'est entre lui et l'acheteur ou le vendeur que se place le *broker*. Le broker est, à proprement parler, l'agent de change, avec une certaine limitation d'attributions. Quand on veut acheter des Consolidés, on se rend à l'*office* d'un broker, et on lui donne l'ordre en lui remettant l'argent. Il se transporte immédiatement au Stock-Exchange, et y recherche un jobber qui veuille bien céder au prix fixé la quantité de titres demandée. Grâce à la spécialité, l'opération est conclue rapidement, du moment où les conditions de prix sont acceptées.

Les *brokers* ne sont pas, comme les *jobbers*, divisés en deux catégories; chacun d'eux se charge indifféremment d'exécuter tous les ordres qui lui sont donnés, qu'il s'agisse de fonds publics ou de valeurs industrielles. Les opérations se règlent, comme toutes celles des banquiers de la ville de Londres, par l'intermédiaire du *clearing-house*, ou chambre d'apurement, dont l'office est de limiter, autant qu'il est possible, les mouvements de fonds. Si par exemple Paul doit 5,000 livres sterling à Pierre, Pierre 2,500 liv. à Jean, et Jean 6,000 liv. à Jacques, au lieu de remuer 13,500 liv. sterling, il n'en est remué que 6,000, parce que 2,500 livres sont compensées entre les quatre opérateurs. Cet établissement est très-utile en ce sens qu'il permet à la Banque d'Angleterre d'alléger ou son encaisse ou son émission sans entraver d'immenses transactions.

C'est du reste ce qui se fait à Paris au moyen des mandats de virements de la Banque; grâce à ces mandats, les comptes de liquidation entre agents se soldent par des sommes relativement insignifiantes.

Telles sont les fonctions des divers membres de la corporation du Stock-Exchange. Nous allons voir maintenant comment les droits du public vis-à-vis de ses mandataires sont sauvegardés.

H. MATHIEZEL.

(*La suite au prochain numéro.*)

CHRONIQUE

CANAUX. — Un décret impérial du 8 mai 1862 inséré au *Moniteur* du 11 juin, vient de concéder à MM. le marquis de Preigne, Louis More et Amédée Rongier, un canal de dérivation prenant son origine au Pougin (Ardèche) et aboutissant à Nîmes (Gard). Ce décret, d'une grande importance pour une région qui n'attendait qu'un peu d'eau pour devenir l'une des plus fertiles de la France, a été accueilli dans le pays comme un immense bienfait. Le nouveau canal alimenté par l'eau du Rhône, pourra fournir 10 mètres cubes par seconde.

CHEMIN DE L'OUEST. — Le chemin de fer de Paris à Dieppe, par les plateaux de la haute Normandie, est passé de l'état de projet à celui d'exécution avec une remarquable rapidité.

Déjà les travaux d'art et de terrassement dans les départements de la Seine et de Seine-et-Oise sont aujourd'hui assez avancés pour permettre de dire en toute assurance que, d'ici la fin de l'année, le nouveau chemin sera exploitable dans une partie de son parcours.

Le chemin de fer de Paris à Dieppe part du chemin de fer d'Argenteuil un peu après la station de Colombe, puis il traverse la Seine à la pointe orientale d'Argenteuil à 400 mètres du pont de bois départemental; de là il infléchit à gauche, passe au nord d'Argenteuil et va vers Pontoise par Ermont, etc.

Le plus grand ouvrage d'art de cette section est, à coup sûr, le pont qu'on jette sur la Seine à Argenteuil. Ce pont aura cinq grandes travées portant sur deux culées et quatre piles en pleine rivière. Chacune des piles est formée de deux tubes en fonte de fer, plantés perpendiculairement et séparés par un espace de 3 à 4 mètres. Ces tubes sont formés de cylindres de 8 à 4 mètres de diamètre placés les uns sur les autres et boulonnés intérieurement, puis remplis de pierres et de ciment hydrauliques. Ils descendent jusqu'au tuf dans le lit du fleuve, et s'élèvent à 10 ou 12 mètres au-dessus du niveau actuel de la Seine qui a, en cet endroit, 300 mètres de largeur.

C'est sur ces deux culées en maçonnerie et

ces huit tubes accouplés que vont être placées les longrines et les traverses en tôle boulonnée destinées à porter le tablier et la voie ferrée.

Les piles sont dressées, et il ne reste plus que le tablier à construire ; c'est la moindre partie du travail.

Quant aux travaux de déblai et de remblai, aux ponts et ponceaux sur les routes et les chemins, tout ce travail est aussi très-avancé, terminé même par endroits.

CHEMIN DE BOURBONNAIS. — On vient de commencer, à l'Arbresle, les travaux de la section du chemin de fer du Bourbonnais comprise entre Tarare et Lyon. Les ouvriers ont débuté en attaquant une percée qui aura près d'un kilomètre de long.

CHEMINS ESPAGNOLS. — La section du chemin de fer de Madrid-Saragosse, comprise entre Jadraque, Seguenza et Medinaceli, est livrée au service des voyageurs et des marchandises depuis le 5 juin.

— Un projet de loi approuvé par les Cortès autorise la mise en adjudication publique, conformément à la loi générale du 3 juin 1855, de la concession du chemin de fer de Tadienta à Huesca.

La subvention maximum à accorder par l'Etat sera de 195,624 réaux vellon par kilomètre.

— Le gouvernement vient de présenter aux Cortès un projet de loi très-important, prolongeant les délais d'exécution d'un grand nombre de sections concédées aux compagnies de chemins de fer et qui, n'ayant pu achever les travaux à la date voulue, se trouvaient sous le coup de déchéance ou de certaines pénalités.

Voici les époques nouvelles fixées dans le projet de loi : Jadraque à Medinaceli, 20 juin 1862 ; Medinaceli à Alhama, 1er décembre 1862 ; Alhama à Catalayud, 1er février 1863 ; Catalayud à las Casetas, 1er juin 1863 (Compagnie de Madrid à Saragosse et Alicante) ; — Quintanapalla à Miranda, 31 juillet 1862 ; Avila à San Chidrian, 31 décembre 1862 ; Escorial à Avila, 30 juillet 1863 ; Olozagoitia à Beusain, 31 décembre 1865 (Compagnie du Nord de l'Espagne) ; — Montblanch à Reus, 31 octobre 1862 (Compagnie de Montblanch à Reus) ; — Barcelone à Sarria, 1er juillet 1862 (Compagnie de Barcelone-Sarria).

Si les Compagnies de Madrid à Saragosse et du Nord de l'Espagne ne sont pas en mesure d'ouvrir les sections aux époques fixées, elles seront passibles d'une amende de 500,000 réaux par mois et sur chacune des sections en retard, cette somme étant à déduire de la subvention accordée par l'Etat.

Si la Compagnie de Montblauch à Reus n'a pas terminé ses travaux, la durée de sa concession sera réduite d'un an par chaque mois de retard.

Enfin, si c'est la Compagnie Barcelone-Sarria qui ne remplit pas ses engagements, elle sera déchue purement et simplement.

Ce projet de loi, daté du 6 juin, a été pris en considération par les Cortès.

— La section de Manzanarès à Santa-Cruz de Tudela (chemin de fer de Manzanarès à Cordoue), vient d'être mise en exploitation. Sa longueur est de 42 kilomètres.

— Le Congrès des députés espagnols a adopté, le 27 mai, le projet de loi d'après lequel : sont déclarés de service général et comme tels peuvent être subventionnés par l'Etat, les chemins de fer à construire pour conduire les charbons minéraux aux ports de mer, aux voies de communication fluviales, aux lignes générales de premier ordre, aux grands et importants centres de population et aux centres industriels. A ces chemins de fer sont applicables les prescriptions de la loi du 3 juin 1855.

Chacune de ces voies ferrées fera l'objet d'une concession spéciale qui ne pourra être octroyée que par une loi.

Ne sont pas applicables à ces chemins, les articles de la loi du 22 mai 1856 qui imposent aux provinces l'obligation de [illegible] pour le tiers dans les subventions accordées. Chacune des lois de concession déterminera si les provinces doivent contribuer aux subventions et dans quelle proportion.

Ces chemins de fer auront un tarif spécial de péage pour les transports du charbon et du coke, en adoptant des bases différentes, suivant la distance parcourue, sans toutefois pouvoir jamais excéder 30 cent. de R. (environ 8 centimes) par tonne et par kilomètre.

— La loi qui vient d'être votée par les Cortès espagnoles pour le paiement de la dette de 1823 porte l'émission, par le gouvernement d'Espagne, d'actions nominales en titres de la dette consolidée pour une somme de 190,913,561 réaux.

BELGIQUE. — Le 7 juin 1862 a été signée à Bruxelles, entre M. le ministre des travaux publics et MM. F. Debruyne, L. Houtain, Delwart et Cie, la convention pour la concession d'un chemin de fer de Hasselt à Eindhoven (Hollande) et de Tongres par Glons et Liers à Ans, avec embranchement obligatoire par Herstal au faubourg Vivegnis. C'est la même société qui construit en ce moment la ligne de Bilsen.

Liége va donc se trouver, par cette jonction au réseau des chemins de fer néerlandais, directement relié par la Campine et Bois-le-Duc à tous les grands ports de la Hollande.

— Chaque jour, dit un journal de Bruxelles, on lit dans les journaux de province que tel ou tel chemin de fer sera compris dans le projet de loi sur les travaux publics que M. le ministre des travaux publics va soumettre à la Chambre des représentants.

D'ici à peu de jours nous serons fixés officiellement à cet égard ; il est donc inutile de reproduire toutes les nouvelles qui circulent et dont quelques-unes ne recevront pas de confirmation.

— Dans l'exposé de la situation administrative de la province de Liége, il est dit que l'administration des ponts et chaussées, ayant été consultée sur les différents projets de chemins de fer destinés à relier Liége au réseau du Guillaume-Luxembourg, a été d'avis que le chemin de fer de Spa par Stavelot vers la frontière du Luxembourg à Wesiwampach, est celui qui offre le caractère international le plus prononcé.

L'exposé annonce que l'administration des ponts et chaussées a également formulé son avis sur les projets de chemins de fer de la Vallée de l'Ourthe, et ajoute que rien ne s'oppose d'ailleurs à ce que ce chemin soit concédé en même temps que celui de Spa, ces lignes n'étant ni rivales ni concurrentes.

—On annonce que le gouvernement belge vient de prendre la décision de laisser à la Compagnie du Centre la construction du chemin de Baume à Marchienne, conformément à la convention de 1857.

On sait que les travaux de cette nouvelle section sont entrepris à forfait par les deux sociétés du matériel de chemin de fer, la Compagnie générale et la Compagnie centrale.

— Les travaux du chemin de fer d'Eecloo à Bruges sont poussés avec activité ; la première pierre du pont sur le canal de Schipdonck a été posée le 9 juin. Suivant toutes apparences, la partie de la ligne entre Eecloo et Maldegem sera livrée à l'exploitation en septembre prochain.

— Il paraît que la ligne de Namur à Givet sera mise en activité au plus tard le 1er septembre de cette année. Cette entreprise aura été menée avec une grande activité, car la Compagnie du Nord a commencé à prendre possession d'une partie du terrain en janvier 1861.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les affaires ont été très-calmes cette semaine ; malgré cette stagnation, les cours se sont plutôt améliorés.

Les actions des Petites Voitures ont oscillé entre 66.75 et 67.75 pour fermer à 67 francs.

Les Messageries impériales sont demandées à 635.

Le Boulard a franchi le cours de 40 francs ; il reste fermé à 41,25.

L'Union des gaz est assez ferme à 103 75.

La Compagnie des Eaux est demandée à 328 75.

La Société des Omnibus est cotée à 797 50 et 800.

Les Docks de Marseille sont bien tenus à 585, les Gaz à 318 75.

Les Ports de Marseille sont offerts à 507 50.

Les Omnibus de Londres sont à 52,50, *titres nominatifs*.

Les actions au porteur restent à 30 francs.

Une hausse de 30 francs s'est produite aujourd'hui sur les actions de la Compagnie immobilière de Paris. En peu d'instant, le cours de 170 francs a été atteint. Cette hausse nous semble bien inattendue. Le dernier cours est 155.

On cote la Compagnie des eaux 329,75 ; les Magasins généraux 600 ; la canalisation de l'Ebre 145.

N. DESTRIBATS.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIERE.

Les affaires sont de moins en moins actives, tandis que la détresse des districts manufacturiers augmente de jour en jour. Il faudra bien évidemment trouver d'ici à peu de temps une solution à cet état de choses intolérable.

Les valeurs turques sont très-favorisées. On accueille avec plaisir la nouvelle du retrait des caimés. Cette nouvelle est-elle sérieuse, cette fois ? Il est bien permis d'être un peu incrédule, quand on se rappelle combien de fois le bruit de cette utile réforme a été répandu, et combien de fois il n'a abouti qu'à de nouveaux emprunts. Nos capitalistes paraissent plus confiants à cet égard.

Les valeurs américaines sont généralement demandées, bien que la situation financière des Etats-Unis s'aggrave avec une effrayante rapidité. On espère toujours une fin prochaine à cette lutte terrible, mais je crois que c'est un parti pris d'optimisme et qu'il faut craindre encore des déceptions.

Au total, marché nul, abondance de ressources et défaut total d'initiative ou de confiance. L'argent disponible ne veut pas s'employer. Si cependant il s'était décidé à se placer depuis le moment où a commencé la crise actuelle, les produits des placements auraient acquis une certaine importance, et tout le monde en aurait profité. C'est la différence entre les richesses vivantes et les richesses mortes.

On s'est occupé assez sérieusement des Lombards, qui sont demandés.

C. DEALTIE.

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

Sur les fonds belges, le découvert est considérable ; il ne serait donc pas étonnant de voir le 4 1/2 se rapprocher du cours de 100 francs, lorsque les vendeurs, par spéculation, voudront effectuer leurs rachats.

98 50 est le cours offert du 4 1/2 ; le 2 1/2 est à 56 50.

Les affaires sont nombreuses sur les obligations de chemins de fer ; ces valeurs absorbent la plus grande quantité des capitaux. C'est une rude concurrence pour la rente.

Nous citerons parmi les obligations de chemins de fer celles de Namur à Liége, 305 ; Luxembourg, 480 ; Chimay, 260 ; Mons à Hautmont, 311. On espère voir bientôt les obligations de l'Est-Belge sur la cote officielle. Ces obligations ont été émises au prix de 287 50, par souscription publique.

Les actions de la Banque nationale sont à 1,900 ; celles de Belgique, 1,040.

La diminution des recettes des chemins de fer a exercé son influence sur les cours ; mais il ne faut pas s'en inquiéter, cette diminution n'est que le résultat de la stagnation de l'industrie.

Le chemin de l'Est-belge annonce l'ouverture du service des voyageurs jusqu'à Givet.

Le chemin de Lichtervelde à Furnes vient d'obtenir la concession d'un prolongement sur Dunkerque ; l'arrêté est du 10 juin.

Les actions de Luxembourg sont cotées 560 ; Est-Belge, 472 50 ; Anvers-Rotterdam, 170 ; Lichtervelde à Furnes, 327 50 ; Hainaut-et-Flandres, 252 50.

G. OVERMEER.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — La vente des farines de consommation est toujours lourde et difficile. La boulangerie cependant n'a rien d'avancé et n'achète toujours que le strict nécessaire au renouvellement de sa consommation.

Quelques boulangers, même en ce moment, font revendre, soit à l'amiable, soit publiquement, le reste de ce qui leur revient sur les deux septièmes rendus par l'administration.

De son côté, la meunerie tient ses prix assez fermement aux cours suivants : choix, 62 francs; bonnes qualités, de 60 à 61 francs; toutes provenances, de 57 à 59 francs le sac de 157 kil.

Les déclarations à la Caisse de service indiquent les prix extrêmes de 55 à 64 francs.

Blés. — Les offres de la culture sont assez restreintes. Les porteurs d'échantillons demandent les mêmes prix que la semaine dernière, mais la meunerie ne paraît disposée aux achats qu'en raison des concessions qui lui seront faites.

Les blés de choix sont toujours très-rares et maintiennent leurs cours de 37 à 38 francs; les premières qualités ne s'obtiennent pas à moins de 36 fr. 50; les bonnes sortes, de 34 fr. 50 à 35 francs; les inférieures, de 32 à 33 francs.

Ces prix constitueraient 50 centimes de baisse sur les qualités courantes, et 75 centimes à 1 franc sur les sortes inférieures.

Seigles. — Les seigles disponibles peuvent être cotés à 20 francs; la marchandise livrable vaut de 19 fr. 50 à 20 francs les 115 kil.

Orges. — Les orges restent dans les prix de 14 à 16 francs les 100 kilogrammes. Les escourgeons sont demandés à 16 fr. 25 et 16 fr. 50 les 100 kilogrammes, rendus au bateau.

Les vendeurs à livrer sont assez rares sur ces deux articles.

Avoines. — Les offres d'avoines sont toujours très-nombreuses, et nous avons encore à constater une baisse de 75 c. à 1 fr. par sac de 150 kilogrammes.

Nous coterons les avoines de choix par petits lots à 20 francs.

Les premières qualités de Beauce et de Brie de 27 fr. 50 à 28 francs; les avoines de Champagne de 26 fr. 50 à 27 francs; les avoines légères 26 francs.

Il y a toujours des offres pour livrer en quatre et six mois de septembre à 18 francs; mais les acheteurs montrent peu d'empressement à prendre à ces prix.

Issues. — Issues sans changement. Toujours beaucoup d'offres d'issues fines.

Son seul 14 fr.; d° par petits lots 14 fr. 50. — Recoupettes fines 12 fr. 50 à 13 fr. 50; d° ordinaires 12 fr. 50. — Remoulage ordinaire 14 fr. à 14 fr. 50; d° blanc 14 fr. à 15 fr.; d° extra 16 à 18 fr. 50. — Son seul à la mesure (les 325 litres) 10 fr. 50; d° par petits lots 11 fr. 50.

COLZA. — On a présenté à la halle quelques échantillons de colza, dont la qualité laisse à désirer.

Les vendeurs avaient des prétentions très-élevées de 45 à 47 francs les 100 kilogrammes, mais nous ne connaissons pas d'affaires traitées.

(*Echo de l'agriculture.*)

N. DESTRIBAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

30 juin. — **Télégraphe électrique sous-marin.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu.

1er juillet. — **Gaz et hauts-fourneaux de Marseille.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

5 juillet. — **Ancienne Compagnie d'Orsay.** — A midi, rue de Clichy, 19.

10 juillet. — **Société Chollet et Cie.** — A 3 heures 1/2, rue Marbeuf, 7.

11 juillet. — **Crédit colonial.** — A 2 heures, rue Bergère, 14.

15 juillet. — **Journaux réunis.** — A 8 heures, rue de Richelieu, 100.

16 juillet. — **Chemin de Lausanne à Fribourg.** — A 3 heures, salle du grand conseil, à Fribourg.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er juin. — **Chemins de l'Est.** — Paiement du coupon des obligations 5 0/0 et 3 0/0.

3 juin. — **Messageries impériales.** — 30 francs par action, solde du dividende 1861.

30 juin. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — 25 francs par action, dividende 1861.

1er juillet. — **Chemins du Nord.** — Paiement de coupons : actions anciennes, 41 fr.; actions nouvelles sorties au deuxième tirage, 24 fr. 40; actions nouvelles non sorties, 9 fr. 40.

1er juillet. — **Chemins du Midi.** — 40 francs par action; impôt à déduire, 40 c.

1er juillet. — **Chemins du Dauphiné.** — 9 fr. 61 par coupon d'action, impôt déduit.

15 juillet. — **Chemins des Ardennes.** — 6 fr. 73 par action nouvelle, impôt déduit.

1er juillet. — **Chemin Victor-Emmanuel.** — 18e coupon, soit 11 fr. 25 par action libérée.

1er juillet. — **Chemin de Lyon à la Croix-Rousse.** — 10 francs par action.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 11 au 17 juin	1706	1.247.164 59	731 05	1706	1.303.604 05	764 71	» »	4.40	16.334 53	551 25
Orléans*	11 — 17 —	1475	1.204.762 87	816 79	1475	1.369 070 83	928 19	» »	12.»	19.468 72	1280 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	11 — 17 —	1411	2.267.628 85	1.607 11	1411	2.212.335 20	1.567 93	2.49	» »	39 191 61	1105 »
Ouest*	11 — 17 —	1213	1.005.804 90	828 95	1213	1.015.380 20	837 05	» »	» 95	18.296 40	551 25
Nord*	11 — 17 —	967	1.162.737 57	1.223 09	967	1.151.661 46	1.221 98	» 89	» »	28.917 60	1068 75
Midi*	11 — 17 —	798	595.713 67	746 51	798	537.210 69	673 20	10.89	» »	17.772 42	843 75
Lyon a Genève*	11 — 17 —	231	140.079 61	606 40	231	145 312 47	629 05	» »	3.60	12.568 50	306 25
Ardennes*	11 — 17 —	326	110.270 95	338 25	164	72.286 32	440 77	» »	34.27	9.444 48	653 »
Dauphiné*	11 — 17 —	134	66 842 72	400 50	134	55.780 83	416 27	» »	3.78	9.961 60	640 »
Bességes a Alais*	11 — 17 —	33	32.841 90	995 20	33	32.724 50	991 82	11.35	» »	21.094 62	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	11 — 17 —	1960	1.337.795 21	673 92	1967	1.278.158 37	694 60	» »	» 82	15.112 73	613 75
Autrichiens	11 — 17 —	1324	847.972 50	640 55	1324	949.173 »	717 »	» »	10.60	15.119 20	516 33
Madrid a Saragosse et a Alicante — Madrid a Alicante	11 — 17 —	482	342.032 93	709 62	482	221.443 06	667 25	6.40	» »	13.360 93	568 75
Madrid a Saragosse et a Alicante — Alcazar a Ciudad	11 — 17 —	155	28.219 86	182 06	114	19.514 54	171 18	6.25	» »	»	»
Madrid a Saragosse et a Alicante — Madrid a Jadraque	11 — 17 —	104	33.476 86	321 89	104	23.292 34	281 65	14.28	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	11 — 17 —	360	116.304 86	317 93	183	51.731 04	282 70	12.46	» »	7.420 42	320 »
Nord de l'Espagne	11 — 17 —	358	163.562 28	456 68	308	119.706 60	388 65	17 55	» »	6.194 59	487 50
Union suisse	15 — 21 —	275	64.520 »	234 »	275	78.798 »	272 »	» »	13.»	»	»
Central suisse	11 — 17 —	262	126.472 86	482 72	262	135.617 10	517 82	» »	6.74	10.437 70	475 »
Victor-Emmanuel	11 — 17 —	214	161.437 73	754 38	214	131.747 09	615 64	22.53	» »	14.795 25	381 25
Romains — Bologne a Ancone	11 — 17 —	206	50.265 99	243 71	»	»	»	»	»	»	337 50
Romains — Rome a Civita-Vecchia	11 — 17 —	73	36.981 55	506 60	»	»	»	»	»	»	»
Saragosse a Pampelune	11 — 17 —	179	41.470 13	231 67	»	»	»	»	»	5.700 32	380 »
Séville-Xérès-Cadix	28 mai 3 —	160	74.312 96	464 50	160	84.137 70	525 85	» »	13.18	»	456 25
Ouest suisse	11 au 17 —	150	59 430 24	396 20	150	61.100 92	407 33	» »	2.73	9.496 11	175 »
Cordoue a Séville	28 mai 3 —	131	58 482 05	446 43	131	54.424 70	415 46	7.46	» »	8.217 32	»
Guillaume-Luxembourg	4 au 10 —	89	33.256 76	373 69	52	14.109 71	271 34	37.72	»	7.364 43	282 50
Portugais	4 — 10 —	75	15 261 88	203 50	»	»	»	»	»	»	425 »

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GAILHARD.

1er juillet. — **Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — 12 francs par action.

1er juillet.—**Chemin Guillaume-Luxembourg.** — 12 fr. 50 par action entièrement libérée.

1er juillet. — **Chemins autrichiens.** — 21 francs par action à titre de dividende 1861 et intérêts du premier semestre 1862.

1er juillet. — **Chemin de Saragosse à Pampelune.** — 15 francs par action.

1er juillet. — **Chemins Portugais.** — 20 francs par action, dividende et intérêts du premier semestre 1862.

1er juillet. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — Coupon semestriel, soit 17 fr. 50 par action.

1er juillet. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — 5 fr. 80 par action.

1er juillet. — **Chemins du nord de l'Espagne.** — 15 francs par action.

1er juillet. — **Chemin de Lichtervelde à Furnes.** — 9 francs par action, dividende du premier semestre 1862.

1er juillet. — **Chemin de Ciudad-Real à Badajoz.** — Paiement des intérêts semestriels aux porteurs d'actions.

1er juillet. — **Omnibus de Paris.** — Paiement du solde du dividende, soit 4 fr. 50 par action nominative ; 3 fr. 92 par action au porteur ; 3 fr. 97 par action de jouissance au porteur.

1er juillet. — **Société générale de Crédit mobilier.** — 24 fr. 53 par action, impôt déduit.

1er juillet. — **Compagnie immobilière de Paris.** — 4 fr. 90 par action, impôt déduit.

1er juillet.— **Docks et entrepôts de Marseille.** — 9 fr. 37 1/2 par action nominative; 9 fr. 05 par action au porteur.

1er juillet. — **Nouvelle-Montagne.** — 50 francs par action, dividende 1861. Paiement de la première moitié, soit 25 francs, le 1er juillet.

1er juillet.— **Crédit mobilier espagnol.**— 9fr. 30 par action.

Service des Obligations.

JUILLET 1862.

	Montant du coupon. fr. c.	Déduction de l'impôt, cent.
Orléans. 4 0/0. 1er emprunt. . .	25 »	69
— 2e emprunt	25 »	66
— 3 0/0	7 50	20
— Grand-Central 3 0/0	7 50	20
— Ancienne Compagnie d'Orsay (2e série). 4 0/0	25 »	69
Paris-Lyon-Médit. — *Section nord.* — Bourbonnais. 3 0/0.	7 50	20
— Grand-Central. 3 0/0 . . .	7 50	20
— Rhône-et-Loire. 3 0/0 (2e série)	7 50	20
— Id. 4 0/0 (1re série)	12 50	33
— Saint-Etienne-Lyon (emprunts réunis)	25 »	70
— Saint-Etienne-Lyon (emprunt 1860)	25 »	64
— Saint-Etienne-Lyon (reconnaissance de capitalisation).	27 »	70
— Saint-Etienne-Lyon (emprunts 1843 et 1847)	25 »	60
— (*Section sud*). Fusion. 3 0/0	7 50	20
— Ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée. 3 0/0..	7 50	20
— Ancienne Compagnie de Marseille à Avignon. 5 0/0. .	25 »	67
Nord. 3 0/0	7 50	20
Ouest. Obligations 3 0/0	7 50	20
— Id. 4 0/0 (Dieppe)	10 »	24
— Ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunts 1842-49)	25 »	68
— Ancienne Compagnie de Versailles (r. d.)	25 »	66
— Anc. Compagnie de Rouen. .	20 »	51
— Anc. Compagnie du Havre. .	30 »	70
— Id de l'Ouest. .	25 »	66
Est. — Ancienne Compagnie de Montereau à Troyes.. .	25 »	65
— Strasbourg (obligations de Wissembourg)	12 50	33
Lyon-Genève	7 50	20
Midi.	7 50	20
Dauphiné.	7 50	20
Ardennes	7 50	20
Portugais.	7 50	»
Madrid-Alicante.	7 50	»
Lombards.	7 50	»
Ligne d'Italie	7 50	»
Romains.	7 50	»
Lyon-Croix-Rousse.	7 50	»
Union suisse.	25 »	»
Cordoue à Séville.	7 50	»
Docks de Marseille	7 50	20
Omnibus.	7 50	20
Cie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz. .	12 50	30
Cie immobilière de Paris. .	7 50	19
Vieille-Montagne.	12 50	»

ÉMISSIONS NOUVELLES.

A partir du 10 juin. — **Chemin d'Orléans.** — Emission de 300,000 actions nouvelles ; souscription réservée aux porteurs d'actions anciennes.

20 au 30 juin. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Emission de 340,000 obligations.

1er au 15 juillet. — **Crédit foncier de France.** — Emission de 60,000 actions.

APPELS DE FONDS.

1er au 15 juillet. — **Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Appel du dernier versement de 50 francs sur les actions non libérées.

1er au 15 juillet. — **Canal de Suez.** — Appel de 100 francs par action.

1er au 15 juillet. — **Docks de Marseille.** — Appel du solde des actions, soit 125 francs.

15 juillet au 7 août.— **Chemins des Ardennes.** — Versement de 100 francs par action nouvelle.

REMBOURSEMENTS.

1er juillet. — **Chemin d'Orléans.** — Remboursement des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril.

1er juillet. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement de 143 obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Etienne à Lyon sorties au tirage du 27 mai.

F. G.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

38e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0.

Le 38e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0 a eu lieu le 23 juin 1862.

	Numéros.	Ordre de sortie.	Montant des lots.
Le n°	75,191	le 1er.....	100,000 fr.
Le n°	45,73h	2e.....	50,000
Le n°	154,813	3e.....	20,000
		Total.....	170,000 fr.

La liste des numéros d'obligations sortis aux tirages précédents, et qui n'ont pas encore été présentés au remboursement, est adressée *franco* à toute personne habitant les départements qui en fait la demande par lettre affranchie.

ACTES OFFICIELS.

PROJET DE LOI.

Art. unique.— Sont approuvées les clauses financières applicables à l'exécution des chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême, telles qu'elles résultent du procès-verbal d'adjudication de la concession desdits chemins, en date du 16 juin 1862.

En conséquence, la subvention à fournir par l'Etat pour la construction des chemins sus-énoncés est fixée définitivement à la somme de vingt millions quatre cent quatre-vingt-quinze mille francs (20,495 000 fr.).

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat, dans sa séance du 19 juin 1862.

Le ministre, président du Conseil d'Etat,

Signé : J. Baroche.

PROJET DE LOI

Autorisant l'allocation par l'Etat d'une subvention de dix millions de francs, en vue de l'exécution d'un chemin de fer de Reims à Metz.

Article unique. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est autorisé à s'engager, au nom de l'Etat, à allouer une subvention de dix millions de francs (10,000,000 de francs), en vue de l'exécution d'un chemin de fer de Reims à Metz par Sainte-Menehould et Verdun.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat dans sa séance du 21 juin 1862.

PROJET DE LOI

Approuvant la convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer du Nord.

Article unique. — Sont approuvés les articles 2, 3 et 4 de la convention passée, le
entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer du Nord, lesdits articles relatifs à des engagements à la charge du Trésor.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat, dans sa séance du 14 juin 1862.

Le ministre, président du Conseil d'Etat,

Signé : J. Baroche.

CONVENTION PROVISOIRE

Ayant pour objet de concéder à la Compagnie du Nord : 1° un chemin de fer de Valenciennes à Achelle ; 2° un chemin de fer de Lille à la frontière belge dans la direction de Tournai ; et de modifier diverses dispositions de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859.

L'an mil huit cent soixante-deux, et le

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la Société anonyme, établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer du Nord*, ladite Compagnie représentée par :

MM. Delebecque,
marquis Dalon,
baron Alph. de Rothschild,

ses administrateurs, élisant domicile au siége de la Société à Paris, à l'embarcadère dudit chemin, place Roubaix, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés par délibération du Conseil d'administration, en date du et
sous la réserve de l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de dix mois au plus tard,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la Compagnie du chemin de fer du Nord, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après :

1° De Valenciennes à la ligne de Saint-Quentin à Erquelines près Achette ;

2° De Lille à la frontière belge dans la direction de Tournai.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdits chemins à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit ans, à dater du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 2. — Les chemins de fer énoncés à l'article précédent feront partie de l'ancien réseau de la Compagnie du chemin de fer du Nord, tel qu'il est défini à l'article 2 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859.

Le chemin des houillères du Pas-de-Calais qui, en vertu de ladite convention, est compris dans le nouveau réseau du Nord, fera désormais partie de l'ancien réseau.

En conséquence, le capital garanti par l'Etat, en vertu de l'article 3 de la convention énoncée au paragraphe 1er ci-dessus, sera réduit d'une somme de vingt-sept millions, représentant la dépense afférente audit chemin des houillères du Pas-de-Calais.

Art. 3. — Le revenu net moyen réservé à l'ancien réseau en vertu de l'art. 4 de la convention des 24 juillet 1858 et 11 juin 1859, relatif à la garantie d'intérêt, est fixé à trente-cinq mille cinq cents francs (35,500 francs) par kilomètre, au lieu de trente-huit mille quatre cents (38,400 francs).

Art. 4. — Le revenu net moyen réservé à l'ancien réseau en vertu de l'article 6 de la convention précitée, relatif au partage des bénéfices, est fixé à quarante-huit mille sept cents francs (48,700 francs) au lieu de cinquante-trois mille francs (53,000 francs).

Art. 5. — Les chemins de fer énoncés à l'article 1er ci-dessus sont régis par le cahier des charges du 21 juin 1857, auquel est soumis l'ensemble des lignes formant l'ancien et le nouveau réseau de la Compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 6. — La présente convention n'est passible que du droit fixe de 1 franc.

Cette convention a été délibérée et adoptée par le conseil d'Etat, dans sa séance du 14 juin 1862.

(Nous publierons, dans notre prochain numéro, les exposés des motifs relatifs à ces chemins de fer.)

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE CRÉDIT EN ESPAGNE.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans l'assemblée générale des actionnaires du 31 mai 1862.

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter le compte rendu de l'exercice 1861, en suivant la méthode et les divisions que nous avons établies dans tous nos précédents rapports.

Affaires de banque.

Le mouvement de nos affaires de banque s'était traduit en 1860 par les résultats suivants :

Caisse,	r. v.	458,323,020 57
Portefeuille,		434,289,186 55
Effets à payer,		108,547,063 56
Comptes courants,		1,000,911,210 25
		2,002,070,380 93

En 1861, les résultats ont été :

Caisse,	r. v.	631,812,524 »
Portefeuille,		717,752,917 17
Effets à payer,		121,675,882 98
Comptes courants,		1,830,709,012 97
		3,301,950,337 12
Augmentation de 1861 sur 1860,		1,299,879,956 19

Ces chiffres attestent l'étendue de nos relations et la fertilité de nos négociations journalières. L'augmentation vous constatent est d'autant plus remarquable qu'elle est produite malgré la crise commerciale qui a frappé l'Espagne l'année dernière, et malgré la disette de numéraire et la stagnation d'affaires qui en ont été la suite. Nous avons à regretter toutefois que les bénéfices n'aient pu être en raison de l'importance des opérations réalisées. Les fortes sommes que nous avons dû affecter en 1861 aux besoins de nos affaires industrielles, ont eu pour effet de multiplier les réescomptes, et de rendre proportionnellement moins productifs, dans le courant de cet exercice, les résultats des opérations journalières traitées pour le compte de notre clientèle.

AFFAIRES INDUSTRIELLES.

Chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.

L'achèvement de cette ligne, la construction du raccordement qui la relie au Séville-Cordoue, le complément de son matériel et de son organisation, les réparations nécessaires à la ligne de Xérès au Trocadéro récemment acquise par la Société de Séville-Cadix, ont exigé en 1861 des dépenses considérables. D'un autre côté, la Compagnie concessionnaire n'a eu que récemment l'autorisation d'émettre les actions et obligations devaient compléter ses ressources, et l'année dernière n'a pas été favorable d'ailleurs au placement de ces titres. Nous ne pouvions donc hésiter, en présence de ces circonstances, à faire à cette Société, à laquelle tant d'intérêts nous rattachent, les avances de fonds dont elle a besoin. Le solde débiteur de son compte courant avec nous a monté, pendant cette période, jusqu'au chiffre de 34 millions de réaux, et cette circonstance a pesé sur les résultats de notre dernier exercice. Cette immobilisation s'est beaucoup réduite aujourd'hui, par suite des mesures qui ont été prises par la Compagnie de Séville vers la fin de l'année dernière et le commencement de l'année courante, pour compléter son capital actionnaire et réaliser à des conditions favorables une somme importante d'obligations. Tout nous donne à penser que les avances en compte courant, opérations, comme vous le savez, peu profitables aux banques qui ont à s'en charger, n'auront plus désormais l'occasion de se renouveler entre nous et le chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix.

L'administration de cette Compagnie travaille avec activité à développer les ressources de production de la ligne, et à en réduire les dépenses. Ses progrès dans cette voie se développent d'une manière lente, mais sûre. Les difficultés, encore très-nombreuses, de la tâche qui lui est confiée, disparaissent successivement devant ses efforts; et il n'y a aucune raison pour que nous soutions s'affaiblir la confiance absolue que nous n'avons cessé d'avoir dans le succès final de ses entreprises.

Compagnie d'assurances La Union.

Les opérations de cette Société, conduites d'une manière régulière et active, ont continué à rouler en 1861 sur des sommes importantes. Leur résultat, approuvé par l'assemblée générale du 19 de ce mois, a été : Distribution aux actionnaires d'un intérêt de 6 0/0; application à la réserve du solde de r. v. 352,646 56; ce qui porte à r. v. 457,343 82 la somme totale de la réserve faite depuis l'origine de la Compagnie. En outre, un appoint de r. v. 126,561 11 a été reporté à compte nouveau aux bénéfices de l'année courante.

Chemins de fer de Lérida, Montblanch, Reus et Tarragone.

La ligne de Montblanch à Reus sera en état de pouvoir être livrée à l'exploitation vers le milieu du mois d'août prochain, conformément au rapport présenté aux actionnaires de cette Compagnie, par leur Conseil d'administration, dans l'assemblée générale qui a eu lieu le 8 de ce mois.

Le tracé de Lérida à Montblanch a donné lieu à des études de rectification. Il en est résulté des améliorations importantes qui vont être soumises à la sanction du gouvernement.

La fusion des trois lignes en une seule entreprise, différée jusqu'à ce jour par suite de changements de formes demandés par l'autorité administrative, est attendue d'un moment à l'autre. La Compagnie sera bientôt en possession, nous n'en doutons pas, de l'approbation du gouvernement et de sa sanction pour les nouveaux statuts qui, en établissant cette Société sur des bases larges et fortes, lui permettront de remplir dans toute son étendue le rôle auquel elle est destinée dans l'ensemble des voies ferrées de l'est de l'Espagne.

Société générale des escomptes.

Cette Compagnie a créé jusqu'à ce jour en Espagne quinze établissements, qui sont ceux de :

Madrid, Palma, Malaga, Tarragone, Grenade, Alicante, Badajoz, Valence, Pampelune, Valladolid, Saragosse, Séville, Bilbao, Barcelone, Carthagène.

Ses opérations, en 1861, comprennent un mouvement total de r. v. 1,633,455,196 31, divisés comme il suit :

Escomptes,	r. v.	310,635,491 58	
Comptes courants,		944,179,640 46	
Négociation,		378,640,064 27	par les comptes courants.
		1,633,455,196 31	

Les résultats du dernier exercice ont donné lieu à une répartition de 30 réaux de bénéfice par chaque action, représentant 6 0/0 d'intérêt. Il y a eu une somme de r. v. 38,922 72 affectée à la réserve, et un appoint de r. v. 34,145 reporté à compte nouveau, exercice 1862.

L'administration de cette Société a pris pour règle de modérer plutôt que d'étendre les opérations à leur début. L'escompte du papier de commerce sur une échelle étendue est une matière qui exige, dans un certain nombre de nos localités, une circonspection particulière. Nous ne pouvons donc qu'approuver la réserve de la Société générale, et nous voyons dans sa modération présente un gage de solidité et de prospérité pour l'avenir.

Compagnie générale de mines.

Nous avons eu occasion de vous faire connaître précédemment le système adopté par cette Société, et qui consiste à appliquer ses produits successifs au développement graduel de ses forces et de ses ressources, en épargnant autant que possible à ses actionnaires tous nouveaux appels de fonds. Ses importantes recettes de l'année 1861, employées en machines et en grands travaux d'extension et de perfectionnement, ont largement amélioré ses conditions d'existence. L'excédant a été affecté, par décision de l'assemblée générale du 28 mai, tant au fonds de réserve qu'à l'extinction d'une partie des frais de premier établissement. Pour que cette entreprise ne le cède pas, par ses produits, aux autres entreprises du même genre, il ne lui faut que la terminaison du chemin de fer du Nord, terminaison attendue pour l'année prochaine. A cette époque, les riches et nombreux produits des houillères de Santullan verront s'ouvrir devant eux un débouché de la plus grande importance. Les espérances que nous avons mises dans la création de la Société des Mines paraîtront dès lors justifiées, sans même attendre que la terminaison du chemin de fer de Manzanarès à Cordoue ait mis en relation avec Madrid et les ports de l'Est les établissements que la Compagnie possède à Linarès et à la Caroline.

Affaires de gaz.

Vous savez, Messieurs, par notre dernier compte rendu que notre Société est concessionnaire de l'éclairage au gaz pour les villes de Valladolid, Xérès, Alicante, Carthagène, Pampelune et Burgos, et que dans toutes ces villes, Burgos excepté, les usines sont établies et en plein exercice.

En 1861, nous n'avons concouru pour aucune concession nouvelle, les conditions mises par les ayuntamientos aux diverses adjudications qui devaient avoir lieu ne nous ayant pas paru acceptables.

L'usine de Burgos, dont les travaux ont été retardés par des pluies exceptionnelles, peut être considérée comme terminée. L'inauguration de l'éclairage de cette ville pourra avoir lieu, selon nos calculs, vers la fin du mois de juin.

L'usine de Valladolid, dont les bénéfices en 1860 avaient été de r. v. 191,261 04, a donné r. v. 263,372 57 en 1861.

Celle de Xérès a produit net, en 1861, seconde année de son exploitation, r. v. 174,695 05, et nous avons l'assurance d'un résultat beaucoup plus important pour l'exercice actuel.

Celles d'Alicante et de Carthagène, dont l'exploitation a commencé dans les premiers mois de l'année dernière, ont couvert tous leurs frais et toutes leurs charges avec leurs produits respectifs. Ce fait ne permet pas de douter des bénéfices que l'avenir leur réserve.

L'usine de Pampelune, inaugurée comme les précédentes au commencement de 1861, a donné lieu à une petite perte. Ce résultat négatif a eu pour cause le prix élevé des charbons. Aussitôt que la ville de Pampelune sera mise en rapport avec un point du littoral, soit Saint-Sébastien, soit Bilbao, par l'achèvement des voies ferrées qui doivent l'unir avec ces deux ports, le prix du charbon sera réduit de moitié, et l'usine à gaz donnera des produits d'autant plus certains que le nombre de ses consommateurs augmente chaque jour.

Administrées directement aujourd'hui par nos soins, nos affaires de gaz sont appelées à devenir l'objet d'une société spéciale, pour la création de laquelle nous n'attendons que le moment opportun.

En résumé, Messieurs, les entreprises créées par notre Compagnie, et dans lesquelles ont été employés les fonds figurant à notre bilan sous le titre *Actions industrielles*, se consolident et se développent de jour en jour selon le mode le plus naturel et le plus régulier. Toutes remplissent l'objet en vue duquel elles ont été créées, et satisfont aux nécessités de leur existence. Leur développement progressif ne peut que nous confirmer dans l'espérance où nous sommes de voir leurs résultats compenser les frais et les sacrifices qu'elles ont nécessités.

Situation de la Société.

Cette situation résulte, ainsi qu'il suit, des comptes et de la balance que nous avons l'honneur de soumettre aujourd'hui à votre examen et à votre approbation, après les avoir tenus à votre disposition depuis le 15 du présent mois, ainsi que l'exige l'article 41 des statuts :

Balance au 31 décembre 1861.

ACTIF.

Actions. — Séries restant à émettre,	r. v.	366,000,000 »
Caisse. — Espèces en caisse,		7,747,444 44
Portefeuille :		
Effets sur Madrid, la province et l'étranger,		6,108,761 05
Fonds publics et actions industrielles,		78,240,981 50
Succursales et agences. — Soldes (1),		31,905,113 81
Affaires de gaz. — Solde des comptes des diverses usines,		16,681,723 51
Chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix. — Avances à cette entreprise,		34,527,942 74
Débiteurs divers. — Balance débitrice des comptes courants,		7,598,233 05
Immeuble et mobilier. — Achats et constructions,		5,708,238 91
Frais généraux. — Solde,		1,607,134 94
Frais de premier établissement. — Somme restant à amortir,		677,600 »
Total,		456,863,173 05

(1) Cette somme comprend le solde non encore liquidé de la succursale de la Havane.

PASSIF.

Capital. — Son montant émis ou à émettre,	r. v.	399,000,000 »
Obligations. — Montant de celles en circulation,		3,200,000 »
Traites à payer.— Montant de celles en circulation,		13,949,733 87
Coupons à payer. — Solde au 31 décembre,		3,330,170 48
Fonds de réserve. — Solde au 31 décembre,		3,252,853 48
Profits et pertes :		
Bénéfices réalisés, 4,480,588 76		
Bénéfices à réaliser, 29,240,817 36		33,730,406 12
Total,		456,863,173 p[illegible]

Comme vous le voyez, Messieurs, cette situation diffère peu de celle que nous avons présentée à la fin de l'exercice 1860. Cela provient du peu de facilité qu'a offerte l'année 1861 pour la réalisation des valeurs industrielles ; mais la bonté intrinsèque des titres qui composent le portefeuille de la Société n'en est aucunement altérée pour l'avenir.

Répartition de bénéfices.

L'assemblée générale est investie par les statuts du droit de fixer la répartition des résultats présentés par le compte de profits et pertes, tel qu'il existe sur les livres de la Compagnie, sur la division en deux chapitres : *les bénéfices réalisés, les bénéfices à réaliser.*

Le Conseil pense qu'il ne doit être apporté aucun changement au caractère que vos précédentes résolutions ont donné au chapitre des bénéfices à réaliser, non-seulement en raison des convenances spéciales de notre Compagnie, mais encore dans le but de se conformer aux prescriptions légales. Ces prescriptions posant en principe que tout bénéfice, pour pouvoir être réparti, doit avoir été réalisé et liquidé dans l'année que la distribution concerne, le chapitre dont il s'agit doit être considéré en fait comme une réserve extraordinaire pour l'avenir. Le Conseil a donc l'honneur de vous proposer que les r. v. 29,240,817 36, montant de cet important bénéfice, soient distribués à l'époque où leurs titres représentatifs auront pu être avantageusement négociés.

Le chapitre des bénéfices réalisés se compose comme il suit :

Appoint reporté de 1860,		r. v.	492,284 66
Changes et escomptes,			330,740 31
Intérêts et commissions,			3,666,563 79
Total,			4,489,588 76
Dont il y a lieu de déduire :			
Frais généraux,	1,607,134 98		
Amortissement de la part des frais de premier établissement afférente au dernier exercice,	96,800 »		1,703,934 98
Reste,			2,785,653 82
Sur lesquels il a été payé aux actionnaires pour le coupon du 1er janvier dernier,			1,995,000 »
Solde,			790,653 82

Cette somme ne formant pas un dividende de quelque importance, paraît au Conseil devoir être reportée au compte profits et pertes de l'exercice courant. Notre proposition à cet égard n'est cependant pas obligatoire pour vous, Messieurs, et nous nous empresserons d'exécuter votre décision, quelle qu'elle soit.

Pour compléter notre compte rendu, il nous reste à vous communiquer certains faits survenus dans le cours de l'exercice écoulé, et à soumettre à votre approbation quelques mesures qui nous paraissent commandées par l'intérêt social.

Nous avons le regret de vous faire connaître la mort d'un des membres du Conseil, M. E. Jardin, résidant à Paris. Conformément à la décision rendue par votre assemblée générale du 31 mai 1860, nous nous sommes abstenus de pourvoir à son remplacement.

Le tirage au sort qui a eu lieu cette année, conformément à l'article 44 des statuts, a désigné comme administrateurs sortants MM. le marquis d'Alcanices et le marquis de Jura-Real, membres résidant à Madrid, et MM. Numa et Martial Guilhou, membres résidant à l'étranger.

L'assemblée est en droit de procéder à leur remplacement ou à leur réélection, selon ce qu'elle jugera convenable. Nous ne pouvons, quant à nous, que leur témoigner notre reconnaissance pour le concours qu'ils nous ont apporté en toute occasion dans la direction et la gestion des intérêts sociaux.

La demande que nous avions adressée au gouvernement, pour obtenir une dérogation spéciale à la loi qui interdisait la diminution du nombre des administrateurs, a reçu un accueil favorable. Une loi promulguée le 18 de ce mois permet, d'une manière générale, d'augmenter ou de réduire ce nombre, moyennant l'autorisation préalable du gouvernement, rendue avec motifs à l'appui, conformément à une décision de l'assemblée générale, et après avis du conseil d'État.

En conséquence, et d'après les motifs qui nous ont amenés à solliciter cette réforme, le Conseil croit le moment venu de faire réduire le nombre des administrateurs à seize quant à présent, et jusqu'à douze ultérieurement, à mesure que des extinctions auront lieu, par suite de décès, empêchement permanent ou démissions.

Dans cette pensée, nous soumettrons en premier lieu à votre approbation un projet de modification tant de l'article 41 des statuts sociaux que des autres articles se référant à ce dernier.

En second lieu, nous vous proposons, dans la rédaction des statuts, d'autres changements qui, sans en altérer les bases, ont pour objet de les éclaircir sur certains points sujets jusqu'ici à interprétation. Entre autres, il s'agit d'un article relatif à l'étendue des pouvoirs dévolus au Conseil pour acquérir des concessions de travaux ou services publics sous l'intervention préalable de l'assemblée générale. Malgré l'article 49 des statuts, dont les termes paraissent précis ; malgré les nécessités résultant des adjudications et des créations d'entreprises, objets principaux de nos opérations pour lesquels le Conseil a besoin de toute initiative ; enfin, malgré tous les faits accomplis jusqu'à ce jour, tant par notre Société que par les Compagnies du même ordre qu'elle, il a été décidé récemment, au sujet de l'achat du chemin de fer de Reus à Tarragone, que l'approbation de l'assemblée générale était nécessaire « à la validité de telles opérations. » Cette interprétation est grave, car elle nous empêcherait, si elle n'était annulée par la modification que nous proposons, de nous présenter à toute adjudication publique à cause du délai de deux mois nécessaire pour vous convoquer, et de traiter de tout achat ou de former toute grande entreprise, à cause du secret préalable nécessaire au succès dans toutes les opérations de ce genre.

Par ces raisons, nous avons l'honneur de vous demander :

1° D'approuver l'achat du chemin de Reus à Tarragone, ainsi que le demande le gouvernement ;

2° D'ajouter à vos statuts quelques mots ayant pour objet d'ôter toute espèce de doutes sur les pouvoirs dévolus au Conseil aux différents effets que nous venons d'indiquer.

L'attention de la direction et la nôtre sont dirigées en ce moment sur les économies dont sont susceptibles, tant l'administration générale, pour laquelle nous vous proposons de réduire le nombre des membres du Conseil, mais encore tous les services qui en dépendent. Les fortes contributions imposées à votre Société (186,000 réaux de patente, sans compter les contributions qu'elle doit payer pour l'hôtel qu'elle possède), et d'autres articles analogues, empêcheront ces économies de s'élever à la somme que nous désirerions ; mais nous n'en appliquerons pas moins nos efforts à porter la réduction des frais aussi loin qu'il nous sera possible.

Pour le commencement de cette année, nos affaires ont marché d'une manière régulière. Les avances importantes que nous avions dû faire à la Compagnie de Séville-Xérès-Cadix sont en grande partie remboursées. Possédant une réserve ordinaire de plus de 3 millions de réaux, une réserve extraordinaire de près de 30 millions de réaux sous le nom de bénéfices à réaliser ; garantie par cette double réserve contre les pertes que pourrait amener la vicissitude des circonstances ; reportant à son compte nouveau de profits et pertes près de 800,000 réaux de bénéfices liquides acquis dans l'exercice passé ; voyant enfin presque toutes les affaires qu'elle a créées sur le point d'entrer dans la plénitude de leur exploitation, notre Société entre dans une ère qui sera, nous en avons la ferme espérance, plus prospère et plus normale qu'aucun de ses exercices passés.

Après avoir, conformément aux conclusions de la commission nommée pour leur vérification, approuvé les comptes présentés pour l'exercice 1861, l'assemblée adopte les diverses propositions du Conseil d'administration.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Émission de 340,000 obligations.

Il est ouvert une souscription publique pour le placement de 340,000 obligations de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée aux conditions ci-après :

Ces obligations produisent un intérêt a[illegible] nuel de 15 fr., et sont remboursables 500 fr. par tirages annuels répartis sur durée de la concession.

La souscription sera ouverte le 20 j[illegible] 1862 et fermée le 30 juin 1862, à 4 heu[illegible] du soir.

Il sera versé en souscrivant, et par c[illegible] que obligation souscrite une somme 25 fr. à titre de garantie.

Si le capital souscrit dépasse le mont[illegible] de l'émission, les souscriptions seront s[illegible] mises à une réduction proportionnelle s[illegible] que l'on puisse attribuer moins d'une ob[illegible] gation à chaque souscripteur.

Cette proportion sera indiquée par un a[illegible] inséré au *Moniteur*.

Les obligations sont émises à 301 fr. [illegible] jouissance du 1er juillet 1862.

Les paiements auront lieu en trois term[illegible] payables, savoir :

101 fr. 25	du 5 au 15 juillet (25 francs versés titre de garantie vi[illegible] droit en déduct[illegible] de la somme à pay[illegible] pour la libération ce terme);
100 »	Du 1er au 10 c[illegible] tobre 1862 ;
100 »	Du 15 au 25 janvi[illegible] 1863.
Ensemble, 301 fr. 25	

Les souscripteurs auront à toute époq[illegible] la faculté de se libérer des termes non é[illegible] moyennant bonification d'intérêts à raiso[illegible] de 4 0/0 l'an. Les obligations libérées p[illegible] anticipation devront l'être intégralemen[illegible] L'intérêt bonifié sera calculé du jour [illegible] versement au premier jour fixé pour l'[illegible] chéance de chaque terme.

Le premier tirage d'obligations rembou[illegible] sables à 500 fr. aura lieu dans la dernièr[illegible] quinzaine de décembre 1862. Les numér[illegible] des titres définitifs délivrés en échange d[illegible] certificats intégralement libérés participero[illegible] seuls au tirage.

En cas de retard de paiement, le débite[illegible] sera passible des intérêts à raison de 5 [illegible] l'an, à partir du premier jour fixé pour l'[illegible] chéance de chaque terme. Ces intérêts co[illegible] ront de plein droit et sans mise en demeur[illegible]

Un mois après l'échéance d'un terme[illegible] retard de versement, le solde même n[illegible] échu deviendra intégralement exigible, et l[illegible] obligations pourront être vendues aux risqu[illegible] du souscripteur, par l'entremise d'un age[illegible] de change et sans mise en demeure.

On souscrit :

A PARIS, *rue Neuve-des-Mathurins*, 44 ;
— *rue Laffitte*, 17 ;
A LYON, *rue Impériale*, 33 ;
A MARSEILLE, à *la Gare*.

Les personnes qui n'habitent pas les tro[illegible] villes où les bureaux de souscription so[illegible] ouverts peuvent s'adresser, par correspo[illegible] dance, au secrétaire général, 44, rue Neuv[illegible] des-Mathurins. Chaque lettre de souscripti[illegible] devra être accompagnée d'une remise [illegible] billets de banque ou mandats sur la Banq[illegible] de France, à raison de 25 francs par chaq[illegible] obligation souscrite. Les accusés de réce[illegible] tion adressés aux souscripteurs leur tiendro[illegible] lieu de récépissé.

Le secrétaire général,
C. RÉAL.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862 Longueur exploitée . 1706 kilomètres.
1861 — 1697 —

14e année — 24me semaine.
Du 11 au 17 juin 1862.

23.327 Voyageurs	490 806 38
Bagages, Marchandises, etc.	756.358 21
Total	1.247.164 59
Recettes antérieures	28.154.946 19
Total général	29.402.110 78
24e semaine de 1862	1 247 164 59
Semaine correspondante de 1861	1.304.604 95
Différence	57.440 36
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	29 402 110 78
— — 1861	29.923.617 01
Différence	521.506 23

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.
Du 1er janvier au 31 mars 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mars 1862	10.615.273 66
Du 1er janvier au 31 mars 1861	10.732.971 25
Différence en faveur de 1861.	117.697 59

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mars 1862	4.529.392 96
Du 1er janvier au 31 mars 1861	4.720.235 16
Différence en faveur de 1861.	190.842 20
Différence en faveur de 1862 par les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur ligne exploitée pendant la semaine :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Du 11 au 17 juin 1862.

[illegible] Voyageurs	449 291 45
Bagages, Marchandises, etc.	755.481 17
Total	1.204.772 62
Semaine correspondante de 1861.	1.369.070 83
Différence	164.298 21
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	28 762 906 19
— — 1861.	31.575.885 35
Différence	2.812.979 16

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur ligne exploitée pendant la semaine :
1861... 462 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 462 kil. — 1862... 692 kil.

[illegible] Voyageurs	58.975 14
Bagages, Marchandises, etc.	112.313 45
Total	171 288 59
Semaine correspondante de 1861	114 288 14
Différence	57.000 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.140.486 73
— — 1861.	2.517.399 90
Différence	1 623.086 83

PARIS À LYON ET À LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.
Paris à Marseille.
1862 Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —
Du 11 au 17 juin 1862.

[illegible] Voyageurs	741.190 45
Bagages et marchandises	1.526.438 40
Total	2 267.628 85
Semaine correspondante de 1861.	2 212 335 20
Différence	55 293 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	55 462 805 90
— — 1861.	50.806.272 95
Différence	4.656.533 04

LYON À GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862 Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

21.146 Voyageurs	74 903 90
Bagages, Marchandises, etc.	65 175 71
Total	140 079 61
Période correspondante de 1861.	145.314 47
Différence	5 234 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.869.501 60
— — 1861.	2.939.338 82
Différence	69 837 22

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.
Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.
1862. Longueur exploitée 737 kilomètres.
1861. — 586 —

54 980 Voyageurs	142 262 55
Bagages et Marchandises	406 001 52
Total	548 264 07
Semaine correspondante de 1861.	397 649 25
Différence	150 614 82
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	12 355 968 14
— — 1861.	8 641.738 95
Différence	3.714.229 19

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213
Du 11 au 17 juin 1862.

310 536 Voyageurs	513.789 45
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	37 100 70
— — Pet. vitesse	484.614 75
Total	1.035.504 90
Semaine correspondante de 1861.	1.045.380 20
Différence	9.875 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	22 194 309 65
— — 1861.	22.656.650 30
Différence	462 340 65

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 30 avril 1862-1861
(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

4 mois 1862, 900 kilomètres	13.981.162 15
— 1861, 900 —	14.207.721 02
Différence	226 558 87

RÉSEAU MIXTE.

4 mois 1862, 295 kilomètres	1.291.270 01
— 1861, 295 —	1.319.457 57
Différence. » —	28.187 56

NOUVEAU RÉSEAU.

4 mois 1862 18 kilomètres	41.675 38
— 1861 18 —	39 808 53
Différence	1 866 85
Différence totale : » kilom.	252.879 58

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —
Du 11 au 17 juin 1862.

176.620 Voyageurs	472.432 19
Bagages, Marchandises, etc.	710.305 38
Total	1.182.737 57
Semaine correspondante de 1861.	1.181.661 46
Différence	1.076 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	27 983 482 86
— — 1861.	27.224.648 74
Différence	758.834 12

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 109 kilomètres

14 031 Voyageurs	43 332 24
Bagages, Marchandises, etc.	31.669 79
Total de la semaine	75.002 03
Semaine correspondante de 1861.	4 540 80
Différence	70 461 23
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.025 068 41
— — 1861.	89 216 18
Différence	935 852 23

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —
Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.
Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.
Du 11 au 17 juin 1862.

47.700 Voyageurs	164.013 30
Bagages, Marchandises, etc.	431.700 37
Total	595.713 67
Canaux	31.269 44
Totaux réunis	626.983 11
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	537 210 69
{ Canaux	42.175 29
Total	579.385 98
Différence	47.597 13
Chemin de fer et canal latéral :	
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	15.164 312 28
— — 1861.	13.176.056 65
Différence	1.988.255 63

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 192 kilomètres
Mai 1862.

29.363 Voyageurs	50.452 86
Bagages, Marchandises, etc.	78.608 74
Total	129.061 60
Mois correspondant de 1861	53.776 03
Différence	75.285 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	496 773 61
— — 1861.	252.662 53
Différence	244.111 08

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Nouzon, Sedan et Carignan.
1862. Longueur exploitée : 226 kilomètres.
1861. — 164 —
Du 11 au 17 juin 1862.

20.908 Voyageurs	40.189 11
Bagages, Marchandises, etc.	70.091 84
Total	110 280 95
Semaine correspondante de 1861.	72.286 32
Différence	37 994 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 131 298 93
— — 1861.	1.675.213 47
Différence	456 085 46

BESSÈGES À ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 11 au 17 juin 1862.

Voyageurs	2 572 75
Bagages, Marchandises, etc.	30.269 15
Total	32.841 90
Semaine correspondante de 1861.	32.724 30
Différence	117 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	725 837 70
— — 1861.	691.878 85
Différence	33.958 85

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.
1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —
Du 11 au 17 juin 1862.

14.410 Voyageurs	32.310 05
Bagages, Marchandises, etc.	34.572 67
Total	66.882 72
Semaine correspondante de 1861.	55.780 63
Différence	11.102 09
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.434.225 26
— — 1861.	1.342.551 47
Différence	91.673 79

NOUVELLES SECTIONS.
Longueur exploitée : 33 kilomètres.

[illegible] Voyageurs	4.537 »
Bagages, Marchandises, etc.	433 »
Total	4 970 »
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	[illegible].939 »

LYON À LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 510 mètres.
Du 17 au 23 juin 1862.

11.908 voyageurs	4 380 50
Produit total depuis le 3 juin	15.341 40

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.
1862. Longueur exploitée : 1646 kilomètres.
1861. — 1646 —
Du 11 au 17 juin 1862.

117.016 Voyageurs	487.155 97
Bagages, Marchandises, etc.	635 564 71
Transports militaires	158.653 96
Total	1.281.374 64
Semaine correspondante de 1861.	1.250.450 10
Différence	30.924 54

RÉSEAU LOMBARD
Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.
1862. Longueur exploitée : 353 kilomètres.
1861. — 351 —

39.736 Voyageurs	98.983 68
Bagages, Marchandises, etc.	54.131 19
Transports militaires	3.365 70
Total	156 480 57
Semaine correspondante de 1861.	127.764 27
Différence	28 716 30

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.
1862. Longueur exploitée : 1999 kilomètres.
1861. — 1997 —

En 1862	1 437.855 21
En 1861	1.378.214 37
Différence	59.640 84

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	29.403 111 73
En 1861	25 358 812 61
Différence	4.044 299 12

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)
Ligne de Plaisance à Bologne.
1862. Longueur exploitée 149 kilomètres.
1861. — 147 —

15.206 Voyageurs	40 375 59
Bagages, Marchandises, etc.	35.371 86
Transports militaires	6.730 04
Total	82 477 49
Semaine correspondante de 1861.	63.658 06
Différence	18 819 43
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 916 648 90
— — 1861.	1.622.768 31
Différence	293.880 59

MADRID À SARAGOSSE ET À ALICANTE

Du 11 au 17 juin 1862.
Ligne d'Alicante.
1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

15.190 Voyageurs	103 774 02
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	15.721 06
— (Petite vit.)	230.537 85
Total de la semaine	352.032 93

Ligne de Saragosse.
SECTION DE MADRID À JADRAQUE.
1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres.
1861. — 104 —

9.360 Voyageurs.	21.937 35	33 476 86
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.699 45	
Marchandises. (Petite vitesse)	9.840 06	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue
SECTION D'ALCAZAR À CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.
1862 Longueur exploitée : 155 kilomètres.

3.675 Voyageurs.	13.187 56	28 219 56
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.607 73	
Marchandises. (Petite vitesse)	13.424 27	

Total des trois lignes réunies.	413 729 65
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	8.050 345 95
Total général des recet. en 1862.	8.464.075 60
— — 1861.	8.378.203 66
Différence	85.871 94

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1321 kilomètres.
1861. — 1321 —

Du 11 au 17 juin 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

321.115 mm Voyageurs,	
526.827 50 quintaux Marchandises.	
Total	847 972 50
Semaine correspondante de 1861.	949 175 mm
Différence	101 202 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	19.941 822 50
— — 1861.	23.347.965 mm
Différence	3.406 042 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 354 kilomètres.
1861. — 308 —

Du 11 au 17 juin 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	55 396 07
Marchandises	83.039 24
Total	138.336 21
Produit annuel par kilomètre	23 424 mm

Ligne de l'Escurial

Voyageurs	17 423 50
Marchandises	7.783 57
Total	2 . 206 07
Produit annuel par kilomètre	20.286 mm
Total de la semaine	163 563 28
Semaine correspondante de 1861	119.706 60
Différence	43 857 68
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.905 708 66
— — 1861.	2.513.029 47
Différence	392.679 19

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 216 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 11 au 17 juin 1862.

36.016 Voyageurs	70.336 75
Bagages, marchandises, etc.	54.030 18
Recettes diverses	2.147 65
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis	34.927 15
Total	161.437 73
Semaine correspondante de 1861.	131.747 09
Différence	29.690 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 108 007 60
— — 1861.	2.942.644 65
Différence	165.453 04

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 805 kilomètres.
Du 7 au 13 mai 1862
Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	202 363 84
Marchandises	155 195 66
Total	357.539 50
Recettes antérieures en 1862	4.966.572 25

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 306 kilomètres.
Du 11 au 17 juin 1862.

13.834 Voyageurs	52 763 25
Marchand., cargaison, équipages	63.596 60
Total	116.364 85
Semaine correspondante de 1861	51.731 04
Différence	64 633 81
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	2.718.654 01

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 215 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 15 au 21 juin 1862.

31.000 Voyageurs	38 050 mm
Bagages, Marchandises, etc.	28.470 mm
Total	64 520 mm
Semaine correspondante de 1861.	74.796 mm
Différence	10.276 mm
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	1.550 290 mm
— — 1860.	1.516.143 mm
Différence	34.147 mm

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée. 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 11 au 17 juin 1862.

Voyageurs	25.682 85
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3 305 35
— — (pet. vit.)	7.903 35
Total	36.991 55

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 200 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	35.315 80
Bagages, marchandises (gr. vit.)	6.416 05
— — (pet. vit.)	8.474 05
Total	50.205 90
Total pour les deux sections.	87.197 54

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	311 650 65
Section de Bologne	1.036.251 48
Total	1.347.911 13

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 202 kilomètres.
1861. — 217 —

Du 11 au 17 juin 1862.

38.096 Voyageurs	73.718 15
Bagages, Marchandises, etc.	58.784 71
Total	132 502 86
Semaine correspondante de 1861.	135.617 10
Différence	3.114 24
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.733 719 82
— — 1861.	2.644.766 47
Différence	88.953 35

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres
Du 28 mai au 3 juin 1862.

22e semaine	46.666 25
Subvention annuelle, 630.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	58 482 05
Semaine correspondante de 1861.	54.424 70
Différence	4.057 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.078.006 85
— — 1861.	880.738 70
Différence	197.267 15

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.
Du 11 au 17 juin 1862.

21.293 Voyageurs	36.789 15
3.165 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	22.641 00
Total	59 430 24
Semaine correspondante de 1861.	61.100 92
Différence	1.670 68
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 264 817 98
— — 1861.	1.051.406 66
Différence	213.411 34

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 170 kilomètres.
Du 11 au 17 juin 1862.

Voyageurs	21.338 27
Bagages, Marchand. (gr. vit.),	6 089 75
Marchandises (petite vitesse)	14.052 11
Total	41.470 13

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.
Du 4 au 10 juin 1862.

Voyageurs	11.861 27
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	654 78
— (Petite vit.)	2.743 75
Total	15.251 80

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 150 kilomètres.
Du 28 mai au 3 juin 1862.

25.147 Voyag., Bagag. et March.	76.332 90
Semaine correspondante de 1861.	84.137 70
Différence	9.804 74
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.849 737 45
— — 1861.	1.683.268 45
Différence	166.468 95
Différence kilométrique	13.1[illegible] 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 82 kilomètres.
1861. — 53 —

Du 4 au 10 juin 1862.

5.480 Voyageurs	6.731 70
Bagages, articles de messagerie.	768 [illegible]
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	25.750 [illegible]
Total de la semaine	33 250 78
Recettes antérieures	622.292 28
Total	655 543 06
Recettes de la semaine en 1862.	33 250 78
Période correspondante de 1861.	14.10[illegible] 71
Différence	19 141 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6[illegible] 543 06
— — 1861.	210.826 26
Différence	405.718 80

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de mai 1862	25.209 17
— — 1861	14.428 94
Différence	10.780 23

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de mai 1861	1.171.945 75
Id. id. 1862	1.293.365 94
Différence, 10.36 0/0, soit	121.420 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861	8 297 081 37
— — 1862.	9.331 079 87
Différence, 12.60 0/0, soit	1.033.998 50

OMNIBUS DE PARIS

Du 18 au 24 juin 1862.

	PAR JOURNÉE d'exercice en Paris	Banlieue
Recettes	316.728 45	80 90 47 66
Semaine correspondante de 1861	321.318 05	87 43 53 45
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	7.737.514 15	81 10 44 72
Période correspondante de 1861	7.125.040 45	70 32 46 07
Différence	612.473 70	1 78 1 35

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à la décision de l'assemblée générale du 28 avril 1862, le versement complémentaire de 200 francs sur les 44,666 actions nouvelles sorties au troisième et dernier tirage, est exigible du 1er au 30 juin 1862.

Les versements effectués postérieurement au 30 juin auront à supporter des intérêts de retard à 4 0/0 à partir du 1er juillet.

Le dernier délai pour la libération complète expirera au 31 décembre 1862.

La Compagnie recevra en paiement, et sans escompte, les coupons d'actions et d'obligations échéant le 1er juillet 1862.

Les versements sont reçus dans les nouveaux bureaux de la Compagnie, place Roubaix, de 10 heures à 4 heure.

OBLIGATIONS DE L'ANCIENNE

COMPAGNIE D'ORSAY

MM. les propriétaires d'obligations (1re série) de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay sont invités à se réunir en assemblée générale ordinaire le samedi 5 juillet prochain, à midi précis, dans une des salles de la Compagnie d'Orléans, rue de Clichy, 49, à l'effet de procéder au tirage de 50 obligations à amortir en 1862.

Les cartes d'admission à cette assemblée seront délivrées contre le dépôt des titres au porteur dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans, rue de Clichy, 19, tous les jours, de 10 heures à 2 heures, jusqu'à la veille de l'assemblée.

Les propriétaires d'obligations nominatives ne sont pas obligés au dépôt; ils seront admis à l'assemblée sur la simple présentation de leur titre.

Les commissaires,

DAVID, BONNET, BARBIER-STe-MARIE.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un versement de 100 francs sur les actions nouvelles, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée du 15 juillet au 7 août prochain inclusivement.

Le coupon d'intérêt échéant à la même époque, soit 7 fr. pour les titres nominatifs, et 6 fr. 73 c. pour les titres au porteur, viendra en déduction, de sorte que le versement pour les titres nominatifs sera réduit à 93 francs par action, et à 93 fr. 27 c. pour les titres au porteur.

Les versements faits après le 7 août seront passibles d'un intérêt calculé, à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 juillet.

Les versements sont reçus, à Paris, au siége de la Société, rue de Provence, 68, tous les jours non fériés, de 11 heures à 3 heures.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont informés que le paiement du 18e coupon d'intérêts semestriels à 4 1/2 0/0 l'an (*soit 11 fr. 25 c. par action libérée de 500 francs*) échéant le 1er juillet 1862, aura lieu, à partir dudit jour, sur la présentation des titres, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés, savoir :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de l'exploitation (caisse centrale), gare Victor-Emmanuel).

Paris, le 20 juin 1862.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire,

L. LE PROVOST.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Liste des 268 obligations sorties au tirage du 20 juin 1862, et remboursables à 500 francs, à partir du 1er juillet 1862.

1re série : 28,000 titres.
Du n° 1 au n° 28,000.

Numéros sortis.			Nombres.
19,946	à	19,452	12
22,461	»	22,480	20
24,941	»	24,960	20
		Total,	52

2e série : 63,000 titres.
Du n° 28,001 au n° 50,000,
Et du n° 110,001 au n° 118,000.

49,641	à	49,660	20
111,161	»	111,168	8
122,381	»	122,400	20
127,141	»	127,160	20
141,021	»	141,040	20
147,621	»	147,640	20
		Total,	108

3e série : 60,000 titres.
Du n° 50,001 au n° 110,000.

83,761	à	83,868	8
91,381	»	91,400	20
94,881	»	94,900	20
98,821	»	98,840	20
98,901	»	98,920	20
105,461	»	105,480	20
		Total,	108
		Total général,	268

Le président du conseil d'administration.

Le duc de VALMY.

CHEMINS DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

Et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix.

Assemblée générale.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle prévue par l'art. 34 des statuts aura lieu le *mercredi 16 juillet* prochain, à 2 heures après-midi, dans la salle du Grand-Conseil, à l'hôtel cantonal à Fribourg, pour s'occuper des objets suivants :

1. Lecture du rapport annuel du comité de direction sur sa gestion ;
2. Présentation des comptes de l'exercice 1861 ;
3. Rapport des commissaires vérificateurs sur l'examen des comptes de 1861 ;
4. Nomination de trois commissaires vérificateurs pour examiner les comptes de l'exercice 1862 ;
5. Remplacement d'administrateurs décédés ou démissionnaires ;
6. Délibération sur les autres objets que le conseil d'administration pourra mettre à l'ordre du jour.

Les actionnaires porteurs de dix actions au moins, qui désirent assister à l'assemblée générale, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, déposer leurs titres et leurs procurations jusqu'au 9 juillet inclusivement :

Soit à Fribourg, au bureau du comité de direction ;

Soit à Lausanne, chez MM. F. Marcel et fils ou chez M. Ch. Buguion, banquier ;

Soit à Genève, à la Banque générale suisse ;

Soit à Paris, au domicile élu par la Compagnie, rue Laffitte, 17.

Fribourg, le 9 juin 1862.

Par ordre du comité de direction.

Le Secrétaire,

ALB. CUONY.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

MM. les porteurs d'obligations anciennes sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 15 juillet prochain, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c. :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50 ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, le 25 juin 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations, deuxième emprunt, sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er juillet prochain, leur sera payé à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir : à raison de 7 fr. 50 c. ;

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 25 juin 1862.

CHEMIN DE FER DE

SARAGOSSE A BARCELONE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'OBLIGATIONS de la Compagnie que le paiement du coupon du premier semestre de cette année, 45 fr. 75, portant le n° 11, aura lieu à partir du 2 juillet prochain :

A BARCELONE, dans les bureaux de la BANQUE DE BARCELONE ;

A MADRID, chez MM. GIRONA ET Ce ;

A PARIS, chez MM. AD. MARCUARD ET Ce, 18, rue Bergère.

Le paiement du coupon d'intérêt des actions ne peut encore avoir lieu, le Conseil d'administration n'ayant pu jusqu'ici obtenir du gouvernement de S. M. Catholique l'autorisation qu'il a demandée à cet effet, conformément au vote de la dernière assemblée générale.

Barcelone, le 23 juin 1862.

L'administrateur gérant,

JOAQUIN ARIMON.

CHEMIN DE FER

DE LICHTERVELDE A FURNES

MM. les actionnaires sont informés que le dividende du premier semestre 1862 sera payé, à raison de 9 francs par action, contre la remise du 8e coupon détaché.

Le paiement aura lieu, à partir du 1er juillet prochain, à Paris, chez MM. Louis Berthoud et Ce, banquiers, rue Richer, 15, de 10 heures à 3 heures.

Le directeur-gérant,
Jules GODDYN.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations des emprunts à 3 0/0 de l'Union des chemins de fer suisses, émis dans les années 1857 et 1859, sont prévenus que le conseil d'administration a procédé, le 20 mai dernier, au tirage :

Des 48 obligations de l'emprunt de l'année 1857, et
Des 36 — de l'emprunt de l'année 1859,

qui sont à rembourser pour l'année courante, conformément au tableau d'amortissement porté sur les titres d'obligations, et que les numéros suivants sont sortis :

a, *Des obligations de l'émission de l'année* 1857 :

833	19732	28003	40672
3603	20460	28466	41071
3790	20617	29837	41841
4792	21744	30151	42779
5333	21803	30623	43094
6080	22061	31901	43850
6798	22452	32087	44729
8986	23043	33745	45130
12116	25078	36402	46812
15962	24965	38602	46836
18269	25209	39335	47490
18525	27113	39829	48016

remboursables à 500 francs.

b, *Des obligations de l'émission de l'année* 1859 :

197	8124	16597	21912
236	8714	16506	21539
1980	9297	16831	22249
4244	11282	15547	22450
4393	11754	19414	22969
5706	11876	19555	23419
5955	12435	20093	23600
6033	12518	20595	23874
7410	12910	20630	24151

remboursables à 500 francs.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations du premier et second emprunt de priorité de l'ancienne Compagnie de Saint-Gall-Appenzell et des emprunts à 3 0/0 de la Compagnie l'Union des chemins de fer suisses, émis les années 1857 et 1859, sont prévenus que les coupons d'intérêts, à échoir le 30 juin et le 1er juillet 1862, seront payés, à partir de ce jour :

A Saint-Gall, à la Banque de crédit suisse-allemande ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Zurich, chez MM. C. Schultess et Ce ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier, et chez MM. Masner et Braun ;

A Reineck, chez MM. Custor et Ce ;

A Glaris, à la Banque ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce ;

A Bâle, chez MM. Kaufmann et Luscher ;

A Berne, chez MM. Tschann, Zeerleder et Ce.

Aux mêmes domiciles seront remboursés aussi :

48 obligations de l'emprunt de l'année 1857, et
36 — de l'emprunt de l'année 1859,

sorties au tirage par le conseil d'administration, et remboursables pour l'année courante contre remise des obligations avec leurs coupons au capital de 500 francs.

Les numéros de ces obligations sont, d'après la publication faite, les suivants :

(Voir l'avis ci-dessus.)

Les numéros 15,365, 16,035, 16,294, 24,181 des obligations de l'émission de 1859, sortis par tirages antérieurs, ne sont pas encore remboursés, faute de présentation des titres.

En dehors des domiciles désignés ci-dessus, les coupons d'obligations de priorité de l'ancienne Compagnie de Saint-Gall-Appenzell seront payés :

A Stuttgart, chez MM. Benedikt frères ;

A Francfort-sur-Mein, chez MM. Bethmann frères.

CHEMIN DE FER

DU CENTRE (BELGIQUE)

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie sont informés que le coupon d'intérêt semestriel de 7 fr. 50 par titre sera payé à partir du 1er juillet prochain :

A Bruxelles, chez MM. DELLOYE-TIBERGHIEN et Ce, rue des Longs-Chariots ;

A Paris, chez MM. CHARLES NOEL et Ce, rue du Faubourg-Poissonnière, 9.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES CHEMINS DE FER LIVOURNAIS

Le directeur des Chemins de fer livournais a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er juillet 1862, soit sept francs cinquante centimes par obligation, seront payés, à partir de cette époque, de 10 heures à 3 heures (les dimanches et fêtes exceptés) :

A Paris, chez MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers ;

A Londres, chez MM. Rodocanacchi fils et Ce ;

A Bruxelles, chez MM. Bischoffsheim et de Hirsch ;

A Francfort, à la Banque de Darmstadt ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce.

Les coupons portant la lettre C avec indication de paiement, à Paris, à Florence et Francfort-sur-Mein, sont aussi payables à Londres et à Bruxelles.

Ceux portant la lettre D pourront aussi être touchés à Bruxelles, indépendamment des autres villes mentionnées sur lesdits coupons.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

Avis aux actionnaires.

Par décision du conseil d'administration, il est fait un appel de 100 francs par action de la Compagnie du Canal de Suez. Le versement est exigible du 1er au 15 juillet prochain.

Le septième coupon d'intérêt échéant le 1er juillet viendra en déduction du versement.

Le secrétaire général de la Compagnie,
Paul MERRUAU.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de prévenir le public que les coupons de dividende et d'intérêt des Compagnies ci-après désignées échéant le 1er juillet prochain, seront payés dans ses bureaux, à partir de ladite époque, de 10 heures du matin à 2 heures du soir :

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER.

Actions

nominatives	au porteur
25.00	24.53.

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Actions

nominatives	au porteur
40.00	39.60.

Obligations

nominatives	au porteur
7.50	7.30.

Cie IMMOBILIÈRE DE PARIS.

Actions

nominatives	au porteur
5.00	4.90.

Obligations

nominatives	au porteur
7.50	7.34.

CHEMINS DU DAUPHINÉ.

Actions

nominatives	au porteur
10.00	9.61.

Obligations

nominatives	au porteur
7.50	7.30

Cie I. R. P. DES CHEMINS AUTRICHIENS.

Actions

titres nominatifs et au porteur 21 fr.

Cie GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Actions

nominatives	au porteur
4.50	3.92.

Obligations

nominatives	au porteur
12.50	12.20.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

Actions

titres nominatifs et au porteur 9.30.

CHEMIN DE FER DE CORDOUE A SÉVILLE.

Actions

titres nominatifs et au porteur 5.80.

Obligations

titres nominatifs et au porteur 7.50.

Cie D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

Obligations

nominatives	au porteur
13.50	12.20.

Cie DES MINES ET FONDERIES DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

Obligations

titres nominatifs et au porteur 12.50.

CHEMINS DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE.

Actions

titres nominatifs et au porteur 15 fr.

COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE.

Actions

nominatives	au porteur
12.50	12.18.

Cie DES ENTREPOTS ET MAGASINS GÉNÉRAUX.

Actions

nominatives	au porteur
15 fr.	14.51.

Actions de jouissance.

COMPAGNIE DES OMNIBUS.

nominatives	au porteur
4.50	3.97.

Cie I. R. P. DES CHEMINS DE FER AUTRICHIENS.

Titres nominatifs et au porteur 8.50.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

MM. les actionnaires du Comptoir sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le jeudi 31 juillet prochain, à 1 heure de relevée, salle du Grand Orient de France, rue Cadet, 16, à l'effet :

1° D'entendre la lecture du compte rendu des opérations du Comptoir du 1er juillet 1861 au 30 juin 1862, et d'approuver, s'il y a lieu, les comptes ;

2° De procéder à la réélection ou au remplacement de trois administrateurs et d'un censeur sortants.

Conformément à l'art. 33 des statuts, l'assemblée générale se compose de tous les actionnaires possédant au moins dix actions. Pour avoir droit de faire partie de cette assemblée, MM. les actionnaires devront déposer leurs titres au siège de la Société, rue Bergère, 14, vingt jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

AVIS

AUX PORTEURS

De titres de rente 3 *et* 5 0/0 *sarde*, 3 0/0 *toscan*,

ET

AUX PORTEURS

D'obligations de l'emprunt lombardo-vénitien de 1850.

MM. les porteurs de titres de rente 3 et 5 0/0 sarde, 3 0/0 toscan et d'obligations de l'emprunt lombardo-vénitien de 1850, sont prévenus qu'aux termes de la loi votée par le Parlement italien le 4 août 1861 et du décret royal du 5 septembre suivant, les susdites rentes et obligations doivent être converties en rente italienne avant la fin de 1862.

MM. de Rothschild frères sont chargés par le gouvernement italien de recevoir les dépôts des anciens titres pour ledit échange.

Ces dépôts doivent être effectués dans leurs bureaux, à Paris, rue Laffitte, 21, dans le plus bref délai.

COMPAGNIE ANONYME DE

TOUAGE DE LA BASSE-SEINE ET DE L'OISE

Dans sa réunion du 20 mai dernier, l'assemblée générale des actionnaires a décidé la répartition d'une somme de 100 fr. par action, savoir :

Fr. 74 69	pour solde de bénéfices de l'exercice 1861, et
25 31	à valoir sur les bénéfices de 1862.

Cette somme de 100 » francs sera à la disposition de MM. les actionnaires, chez MM. L. Auguis et Cie, banquiers de la Société, rue Taitbout, 52, à partir du 5 juillet prochain.

Conformément à la décision de la même assemblée, cette répartition sera effectuée en obligations libérées de l'emprunt de la Compagnie, à raison d'une obligation par deux actions, au prix de 200 francs l'une, jouissance du 1er avril dernier, et remboursable à 300 francs.

Paris, 25 juin 1862.

L'agent général,
DELPECH.

SOUS-COMPTOIR

DES ENTREPRENEURS

Le conseil d'administration a décidé qu'il serait distribué, comme à-compte sur le revenu de l'exercice courant, et pour les opérations applicables au premier semestre, une somme de quatre francs par action ; laquelle sera payable, à partir du 1er juillet, après retenue de huit centimes pour les actions au porteur, au siége social, rue Neuve-des-Capucines, 19, hôtel du Crédit foncier de France.

Le directeur,
Signé : GUIFFREY.

MINES DE LA GRAND'COMBE.

MM. les actionnaires de la Compagnie de la Grand'Combe sont prévenus que le 10e coupon de dividende, fixé par l'assemblée générale à 30 francs, sera payé à partir du 1er juillet :

A Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, 59 ;
A Nimes, rue Pradier, n° 2 ;
A Marseille, rue Haxo, n° 17.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 56

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.
Paris.
Trois mois 13
Six mois..... 26
Un an..... 48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauchet, Paul Féval, Vte Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 *exemplaires. — Elle offre en prime à ses abonnés les* CLASSIQUES FRANÇAIS *et les* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de* 1 *fr.* 50 *c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de* 30 0/0.

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 21 Comptant	Samedi 21 Terme	Lundi 23 Comptant	Lundi 23 Terme	Mardi 24 Comptant	Mardi 24 Terme	Mercredi 25 Comptant	Mercredi 25 Terme	Jeudi 26 Comptant	Jeudi 26 Terme	Vendredi 27 Comptant	Vendredi 27 Terme
[illegible]	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3130 »	» »	3130 »	» »	3135 »	» »	3110 »	» »	» »	» »	3140 »	» »
[illegible]	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	651 25	» »	651 25	» »	652 50	» »	653 50	» »	648 75	647 50	652 50	» »
[illegible]	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1645 »	1645 »	1647 50	1650 »	1655 »	1663 »	1640 »	1645 »	1630 »	1631 »	1635 »	1630 »
					id. nouvelles	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	48[illegible] »	» »	482 50	» »	482 50	» »	480 »	» »	480 »	» »	482 50	» »
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	462 50	» »	» »	» »	» »	» »	452 50	» »	462 50	» »	451 25	» »
[illegible]	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »
	100	Id.	3 »	Id.	— id., 3 0/0	» »	» »	» »	» »	90 »	» »	90 »	» »	90 »	» »	91 25	» »
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1025 »	» »	» »	» »	» »	» »	1010 »	» »	1010 »	» »	1010 »	» »
[illegible]	500	»	15 »	Mai et nov.	— Oblig. commun., 3 0/0 t. payé	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
[illegible]	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 130 fr. payés	430 »	» »	430 »	» »	441 50	» »	418 75	» »	417 50	» »	420 »	» »
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	86 25	» »	» »	» »	86 25	» »	85 »	» »	86 25	» »	86 25	» »
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	635 »	» »	» »	635 »	635 »	635 »	635 »	» »	635 »	631 75	632 50	632 50
[illegible]	500	libérés	50 »	Id	Société gén. de Crédit mobilier	846 25	847 50	855 »	854 25	852 50	857 50	850 »	851 25	847 50	850 »	845 »	847 50
»	»	»	»	»	Crédit agricole	660 »	» »	660 »	» »	662 50	» »	665 »	» »	662 50	» »	660 »	» »
					id. nouvelles	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
[illegible]	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	513 75	» »	515 »	513 75	513 75	515 »	517 50	513 75	515 »	515 »	515 »	513 75
[illegible]	500	libérés	43 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	87 50	» »	87 50	» »	82 50	» »	77 50	» »	73 50	» »	73 »	» »
[illegible]	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	» -Comptoir des Entrepreneurs	115 »	» »	120 »	» »	120 »	» »	120 »	» »	120 »	» »	120 »	» »
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	540 »	» »	» »	540 »	535 »	» »	538 75	» »	538 75	» »	538 75	» »
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Dernier dividende payé
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	» »	6.000	500	»	avril octobre	»
— de la Martinique	530 »	6.000	500	»	mars septemb.	»
— de la Guadeloupe	» »	6.000	500	»	mars septemb.	»
— de la Guyane	» »	6.000	500	»	avril octobre	»
— du Sénégal	» »	6.000	500	»	…	»
Comptoir Bonnard	38 75	200.000	100	»	octobre	1 40
Caisse Lécuyer	530 »	21.000	500	»	…	35 »
Caisse Béchet	460 »	20.000	500	»	janvier juillet	28 65
Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	5 »
Propriétaires	675 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	797 50	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
— act. de jouissance	290 »	»	»	»	juillet	22 »
Omnibus de Lyon	72 50	60.000	100	10	…	néant.
Omnibus de Londres	58 50	250.000	100	»	…	néant.
Cie impériale des Voitures de Paris	67 50	400.000	100	»	avril octobre	néant.
Messageries impériales (Service marit.)	635 »	80.000	500	»	janvier juillet	60 »
— (actions nouvelles)	» »	32.000	500	400	…	3 0/0
Compagnie générale maritime	700 »	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
Comp. L. Gay et Cie	302 50	10.000	500	»	janvier juillet	11 50
[illegible]-Fraissinet et Cie	455 »	»	»	»	…	»
Arnaud Touache et Cie, navigation mar	470 »	20.000	1/20000	»	…	»
Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	…	»
CANAUX.						
Comp. universelle du Canal de Suez	481 25	»	500	300	janvier juillet	»
4 Canaux, actions de capital	1235 »	60.120	1.000	»	avril octobre	50 »
— actions de jouissance	95 »	60.000	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	948 »	37.200	1.000	»	avril octobre	50 »
— act. de jouissance	149 »	37.200	»	»	juin	12 50
[illegible] à Bouc	1049 »	8.000	1.000	»	avril octobre	50 »
Trois canaux	» »	19.000	1.000	»	avril octobre	50 »
[illegible] à la Bassée	7500 »	600	5.000	»	février août	611 25
Sambre à l'Oise	750 »	11.550	1.000	»	juin décembre	50 »
Sambre française canalisée	1500 »	6.000	1.000	»	janvier juillet	65 »
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	158 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
Ports de Marseille	607 50	»	»	»	août octobre	»
Rue impériale de Lyon	415 »	21.500	1/21500	»	…	18 50
Entrepôts et Magasins généraux de Paris	510 »	25.000	1/25000	150	…	»
Docks et Entrepôts de Marseille	292 10	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
Docks du Havre	410 »	»	»	»	…	»
GAZ.						
Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1190 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
— actions nouvelles	1205 »	»	»	»	…	»
Union des Gaz	103 75	20.000	250	»	janvier	néant.
Marseille (et mines de Portes)	317 50	36.000	1/36000	»	avril octobre	18 30
Nord (Batignolles)	» »	6.000	500	»	juin décembre	25 »
Versailles	» »	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
Boulogne, Sèvres, etc.	» »	500	1.000	»	1er juin	60 »
Lyon	2750 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	1235 »	2.400	1/2400	»	…	77 50
Gaz général de Paris	» »	»	»	»	…	»
Comp. Centrale, Lebon et Cie	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
J.-F. Cail et Cie	700 »	14.000	500	»	octobre avril.	75 »
Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	637 50	30.000	1/30000	»	…	30 »
Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
[illegible] Nord	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
Creusot (Saône-et-Loire)	650 »	28.600	500	»	juin décembre	10 »
Basse-Indre	» »	5.400	500	»	avril octobre	20 »
Châtillon et Commentry	200 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
[illegible]	675 »	10.000	1/10000	»	…	»
[illegible] (Nord)	» »	6.000	1/6000	»	…	30 »
Fourchambault	235 »	50.000	1/50000	»	avril octobre	24 »
[illegible] et chemins de fer	835 »	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »
Côte-d'Or	» »	»	500	»	…	néant.
Franche-Comté	» »	40.000	500	»	mai novembre	»
Méditerranée (forges et chantiers)	840 »	16.000	1/16000	»	…	60 »
[illegible]	228 75	»	250	»	…	23 »
Pont-l'Évêque	210 »	»	500	»	…	»
[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	675 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
Providence (Belgique)	1100 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
Phénix-métallurgique	» »	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

Genre de commerce	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Dernier dividende payé
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1800 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»		32 »
A	Grand'Combe	900 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	182 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	145 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	145 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	128 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	19 »
A	Carmaux	265 »	23.000	1/[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.500	1/3500	»	…	30 »
A	Layon-et-Loire	400 »	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	477 50	»	500	»	…	30 »
A	Quaregnon	150 »	6.720	250	»	…	10 »
A	Charbonnages belges	415 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»	…	»
Civ.	Centre-du-Flénu	280 »	3.800	1.000	»	mai	20 »
C	Mouzaïa (cuivre)	45 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul id.	235 »	9.000	1/9000	»	…	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	» »	10.000	1/10000	»	…	néant.
C	Santander … zinc	» »	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	262 50	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiées id.	» »	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiées id.	» »	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id.	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie id.	180 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Colin id.	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Linière id.	» »	1.400	500	»	…	»
A	Pont-Rémy id.	380 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle journal	» »	2.500	1/2500	»	…	125 »
C	Journaux réunis id.	» »	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit id.	5400 »	100	2.500	»	…	»
A	Saint-Gobain glaces	12500 »	3.600	1/3600	»	…	750 »
C	Montluçon id.	110 »	24.000	500	»	…	néant
A	Ougrée (Belgique) id.	410 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	120 »	3.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie, Vidanges	» »	24.102	500	»	…	20 »
C	Caoutchouc souple	» »	30.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Cie	21 25	40.000	100	»	…	néant
A	Compagnie générale des Eaux	338 75	80.000	250	»	…	10 »
C	Deux cirques (E. Dejean et Cie)	210 »	6.750	200	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	» »	»	»	»	…	»
»	Eaux de Seine purifiées	» »	»	»	»	…	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	271 25	»	»	»	…	»
80	Cie impériale des Voitures de Paris	» »	27.000	125	50	…	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	20.000	500	45	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	1859	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1105 »	4.528	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	942 50	11.685	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.250	72	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	285 25	6.500	500	50	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	» »	8.000	500	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	295 »	20.000	500	60	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
175	Hornu, anciennes	480 »	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
265	— nouvelles	278 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Cie	408 »	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	335 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	465 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	295 »	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	281 25	»	»	»	…	»
»	Omnibus de Paris	480 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 21 au 27 juin

NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 21 Compt.	SAMEDI 21 Terme.	LUNDI 23 Compt.	LUNDI 23 Terme.	MARDI 24 Compt.	MARDI 24 Terme.	MERCREDI 25 Compt.	MERCREDI 25 Terme.	JEUDI 26 Compt.	JEUDI 26 Terme.	VENDREDI 27 Compt.	VENDREDI 27 Terme.
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1270 »	[illegible]	1270 »	1267 50	1265 »	1265 »	1271 25	1265 »	1270 »	»	1265 »	1265 »
»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1016 25	1020 75	1016 »	1012 50	1010 »	1010 »	1007 50	1007 50	1010 »	1007 50	1007 50	1007 50
300.000					Id. actions nouvelles	760 »	765 »	770 »	767 50	765 50	765 »	767 50	770 25	763 75	765 »	762 50	765 »
15.000	»	»	85 fr. » pour 1860	octobre, avril	Id. actions de jouissance	»	»	[illegible]	»	»	»	»	»	»	»	»	»
441.767	400	»	60 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1062 50	1060 »	1062 »	1062 »	1061 »	1062 50	1062 »	1057 75	1057 50	1065 »	1062 50	1065 »
41.066	400	300	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	395 »	400 »	»	»	395 »	»	»	395 »	»	»	395 »	»
41.067	400	»	40 fr. 20 pour 1860	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	1035 »	»	1035 »	»	1035 »	»	»	»	1040 »	»	1035 »	»
500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	552 50	553 25	551 25	552 50	550 »	552 50	550 »	551 25	547 50	543 50	542 50	541 25
»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
403.000	500	»	75 fr. » pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1102 50	1103 75	1101 »	1100 »	1101 »	1102 50	1107 50	1107 50	1095 25	1097 50	1092 50	1095 »
295.000	500	»	35 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	848 75	846 25	850 »	849 »	852 50	850 »	845 »	846 25	847 50	846 25	845 »	845 »
300.000	500	»	30 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	550 »	548 75	548 75	547 50	548 75	547 50	545 »	545 »	548 75	545 »	545 75	545 »
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	362 50	»	362 50	»	»	»	360 »	»	360 »	360 »	360 »	361 »
25.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	440 »	440 »	440 »	440 »	440 »	»	»	448 75	»	440 »	440 »	441 »
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	450 »	»	454 25	»	»	»	450 »	»	»	»	450 »	»
»	200	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	»	»	450 »	447 50	»	448 75	»	»	447 50	»	447 50	»
12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	»	»	»	»	»	»	»	»	510 »	»	542 50	»
»	»	»	»	»	Algériens	445 »	»	445 »	»	»	»	»	»	»	»	445 »	»
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	375 »	377 50	377 50	»	380 »	»	380 »	375 »	377 50	380 »	377 50	380 »
»	»	»	» 1/2 0/0		Lyon-Croix-Rousse	410 »	»	415 »	»	421 »	»	»	»	410 »	»	405 »	»
400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	516 25	515 »	513 75	515 »	513 75	515 »	512 50	513 50	513 75	513 75	512 50	512 50
750.000	500	50	30 fr. 50 pour 1860	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	612 50	613 75	615 »	613 75	615 »	616 25	611 50	612 50	610 »	611 25	608 75	610 »
80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	180 »	»	180 »	»	176 25	»	174 50	»	173 75	»	173 75	»
72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	405 »	»	»	»	»	»	407 50	»	407 50	»	407 50	»
55.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	»	»	374 »	»	370 »	»	365 »	»	370 »	»	370 »	»
240.000	500	50	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse non libérées	568 75	571 25	573 »	573 75	575 »	576 25	577 50	575 »	573 75	573 75	573 75	573 50
					Id. libérées	570 »	»	575 »	572 50	575 »	575 »	576 25	576 25	575 »	»	575 »	575 »
90.000	325	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	312 50	312 50	302 50	300 25	295 25	295 »	297 »	295 »	305 »	307 50	305 »	305 »
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	481 50	482 50	485 25	485 »	487 50	483 75	482 50	482 25	»	485 »	482 50	483 75
30.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	»	»	380 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	»	»	450 »	457 25	457 50	457 25	455 »	455 »	455 »	455 »	452 50	452 50
»	»	»			Montblanch à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	»	417 50	417 50	416 25	412 50	413 75	412 50	413 75	412 50	413 75	412 50	412 50
170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	332 50	335 »	335 25	338 25	333 75	337 50	334 25	335 »	331 50	335 »	331 25	331 25
»	»	»			Id. trentenaires	435 25	»	434 25	»	445 »	»	445 »	»	436 25	»	434 25	»
50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	281 50	»	275 »	»	280 »	»	285 »	»	281 50	»	281 25	»
»	»	»			Hainaut et Flandres	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	500	»		janvier, juillet	Portugais	425 »	425 »	422 50	422 50	426 25	427 50	426 25	»	425 »	»	422 50	425 »
		»			Ligne d'Italie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES des tirages.	PRIX de remboursement.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	21	23	24	25	26	27
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	»	»	»	»	»	»
1835–1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842–1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	»	»	»	»	»	»
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	»	»	»	»	1082 50	»
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	—— 5 0/0	»	1020 »	»	1020 »	»	1020 »
1847–1849	26.730	»	»	septembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	»	[illegible]	»	»	»	»
1856	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	»	»	1140 »	»	»	»
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1060 »	1060 »	1160 »	1062 50	»	»
1852–1854	31.536	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	1040 »	»	»	»	»	»
1852–1854	203.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	497 50	497 50	497 50	500 »	498 75	498 75
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	»	510 »	509 »	»	»
1853	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	525 »	»	»	517 50	520 »	520 »
1854	102.614	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	40 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	307 50	307 50	307 50	309 75	308 75	307 50
1852	63.613	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	»	»	»	»	305 »	305 »
1855	265.920	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	320 »	320 »	310 »	320 »	320 »	320 »
1852–1864	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	310 »	311 25	311 25	311 25	310 »	311 25
1854–1864	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	311 25	312 50	312 50	311 25	312 50	310 »
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	»	300 »	»	305 75	»	»
1857–1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	—— (nouvelles)	»	308 75	»	307 50	»	310 25
1853–1857	255.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	310 »	310 »	308 75	310 »	310 »	310 »
1856–1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	308 75	310 »	308 25	308 75	308 75	307 50
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	311 25	310 »	305 75	316 »	310 »	»
1850–1861	449.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	308 75	309 25	310 25	307 50	307 50	307 50
1858	22.610	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	302 50	»	»	»	»	»
1857–1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	310 »	307 50	310 »	308 75	300 »	310 »
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	305 »	303 75	305 »	305 »	303 75	303 75
1859	149.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50
1855–1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	308 75	308 75	308 75	310 »	310 »	307 50
1856–1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	271 25	267 50	268 75	268 75	270 »	271 25
1857–1861	700.100	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. Id.	268 75	268 75	268 75	268 75	267 50	264 75
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. Ital. en.	241 25	241 25	240 »	240 »	241 25	241 25
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	»	245 »	245 »	245 »	242 50	»
1858–1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	258 75	257 50	258 75	257 50	257 50	254 75
1859	24.376	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	»	257 50	»	257 50	254 25	257 50
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	252 50	251 25	»	251 25	251 25	»
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	248 75	248 75	247 50	248 75	248 75	249 75
1860–1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	251 50	252 50	253 50	251 25	252 25	251 25
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	225 »	228 75	227 50	218 75	228 25	231 75
»	»	»	»	»	»	» »	avril, octobre	Montblanch à Reus	»	»	222 50	»	222 50	225 »
1858–1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	»	»	»	»	»	»
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	246 25	246 25	240 25	246 25	241 25	246 25
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	»	»	»	»	»	»

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 21 Comptant.	SAMEDI 21 Terme.	LUNDI 23 Comptant.	LUNDI 23 Terme.	MARDI 24 Comptant.	MARDI 24 Terme.	MERCREDI 25 Comptant.	MERCREDI 25 Terme.	JEUDI 26 Comptant.	JEUDI 26 Terme.	VENDREDI 27 Comptant.	VENDREDI 27 Terme.
RENTES 3 0/0, jouissance 22 décembre 1861	68 30	68 30	68 45	68 50	68 50	68 50	68 35	68 40	68 20	68 35	68 20	68 25
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	68 30	68 30	68 40	68 50	68 35	68 50	68 40	68 40	68 35	68 35	68 30	68 25
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	96 60	[illegible]	97 »	»	96 65	»	96 50	»	96 35	»	96 30	»
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
RENTES 4 0/0 id. id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Obligations trentenaires, jouissance juillet 1861	462 50	»	462 50	»	462 50	»	462 50	»	462 50	»	»	»
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance juillet 1861	1130 »	»	1130 »	»	»	»	»	»	1130 »	»	1125 »	»
Id. id. id. 1855, jouissance septembre 1861	470 »	»	470 »	»	470 »	»	470 »	»	470 »	»	467 50	»
Id. id. id. 1860, id.	»	»	462 50	»	462 50	»	»	»	462 50	»	461 »	»
Département de la Seine. id. 1857, jouissance juillet 1861	227 50	»	227 50	»	227 50	»	227 50	»	227 50	»	227 50	»
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Lille	96 25	»	98 25	»	96 25	»	95 »	»	96 »	»	96 25	»
Ville de Tourcoing et Roubaix	42 50	»	»	»	42 50	»	42 50	»	42 50	»	»	»
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juin 1861 (cours de Londres)	92 »/»	»	91 7/8	»	92 »/»	»	91 7/8	»	91 7/8	»	91 7/8	»
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	»	»	»	»	»	»	71 1/8	»	»	»	70 1/4	»
Id. 3 0/0 1856 id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	72 95	72 90	73 »	73 »	73 65	73 »	72 80	72 75	72 80	72 60	72 35	72 35
Id. 3 0/0, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	72 80	72 80	73 »	73 »	73 10	72 85	73 75	72 60	72 65	72 55	72 10	72 10
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	71 1/4	»	71 1/4	»	71 3/8	»	71 1/2	»	72 »/»	»	71 3/4	»
Emprunt russe	94 1/8	»	94 »/»	»	93 7/8	»	93 1/2	90 3/4	93 1/2	93 1/2	93 3/4	»
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1861	45 3/4	»	»	45 1/8	45 »/»	»	45 »/»	»	44 1/4	»	»	»
Id. 3 0/0 intérieure	49 »/»	»	49 1/8	49 »/»	49 »/»	»	49 1/2	49 1/8	49 1/8	49 »/»	49 1/8	»
Id. 3 0/0 extérieure 1841	»	»	51 »/»	»	52 »/»	»	51 1/2	»	51 »/»	»	51 »/»	»
Id. 3 0/0 id. 1856-58	52 1/2	»	»	»	52 1/4	»	52 »/»	»	52 5/8	»	51 5/8	»
Id. passive extérieure (sans intérêt)	»	»	49 »/»	49 »/»	»	»	»	44 3/4	»	»	»	»
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	98 1/2	»	98 3/8	»	»	»	98 »/»	»	»	»	»	»
Turquie, 4 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	350 »	»	347 50	»	345 »	»	345 »	»	337 50	»	335 »	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Digitized by Google

N° 1139. — 21e ANNEE. — N° 27. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 5 JUILLET 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

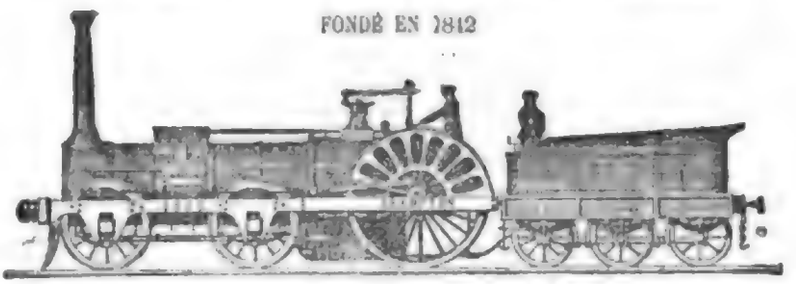
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	12 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	13 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Réclames	4 fr. 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

RECOUVREMENTS
ET
OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 529. — Les chemins du quatrième réseau, 530. — Les actions d'Orléans, 533. — Chemins du Nord, 534. — Chemin de Pampelune à Saragosse, 534. — Chemin de Séville-Xérès-Cadix, 534. — Chemin de Cordoue à Séville, 534. — Société des gaz et hauts-fourneaux de Marseille, 534. — Canalisation de l'Ebre, 535. — Chronique, 535. — Sous-compteur du commerce et de l'industrie, bilan, 536. — Marché industriel, 536. — Bourse de Londres, 536. — Correspondance de Bruxelles, 536. — Bulletin commercial, 536. — Avis aux actionnaires, 537. — Bulletin des recettes de la semaine, 537. — Actes officiels, 538. — Tonnage et transports de la Seine, émission, 538. — Recettes des chemins de fer, 539-540. — Annonces, 540.

Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 543 Cours des actions et obligations industrielles, 543. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 544.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La liquidation de fin juin, sous l'empire de la situation que nous avons indiquée dans nos précédents bulletins, n'a pas laissé que d'être laborieuse ; le report s'est tendu et a déterminé des ventes rapides qui ont un instant fait descendre le 3 0/0 jusqu'au cours de 68. Cependant, on s'est un peu raffermi depuis deux jours, et la tendance semble meilleure. L'argent ne manque pas, car le comptant montre une fermeté toute particulière, et l'on a vu la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée recevoir 17 à 1800 mille demandes pour 340,000 obligations qu'elle offrait au public. La vérité est que les affaires sont presque nulles et que le marché est entré dans une période de langueur à laquelle il faut se résigner.

Voici le mouvement des différentes valeurs d'une semaine à l'autre :

Nous ne parlerons plus que d'un seul 3 0/0 Nous le retrouvons aujourd'hui à 68 40 au comptant et à 68 45 à terme.

Comme nous le disions tout-à-l'heure, la liquidation a été pénible pour ce fonds d'Etat, il doit y avoir eu un certain nombre de livraisons, lesquelles s'expliquent par les besoins des Compagnies pour satisfaire aux demandes de coupons ; heureusement l'argent est venu largement à l'aide de la spéculation pour les reports.

Il semble qu'il existait peu de vendeurs à découvert sur la rente, cela s'explique aux cours actuels. Il est évident que la rente ne saurait plus baisser, et qu'une forte reprise peut d'un moment à l'autre la ramener à 70 fr.

La fréquence des coupons de ce titre d'Etat facilitera désormais la hausse.

Le 4 1/2 0/0 est toujours sans affaires. Il approche de son coupon de 2 fr. 25 c. et il ne peut tarder à le gagner. C'est un excellent placement dans les prix actuels.

Nous en dirons autant des obligations trentenaires aujourd'hui cotées à 455 .. Elles ont été affectées par le dernier versement de 100 francs qui doit être opéré du 10 au 20. Mais leur amortissement fonctionne et elles ne devront pas tarder à reprendre des prix plus en rapport avec leur valeur.

Comme nous l'avions prévu, le vote a été favorable au ministère italien, aussi ce fonds est-il plus ferme ; il est aujourd'hui coté à 73 35.

Les fonds espagnols sont plus fermes, surtout en raison des paiements de coupons. Nous profiterons de cette occasion pour faire une observation. Les coupons de la dette extérieure et de la différée sont payables à Paris, à la Commission, rue Neuve-des-Mathurins, à partir du 1er juillet. Cependant si on se présente dans les bureaux le 1er, par exemple un mardi comme cette année, on répond qu'on ne reçoit les coupons que le samedi suivant, c'est-à dire *le 5 juillet*. Or, on se présentera le 5 juillet, et ce jour-là on donnera un bon payable dix jours après. Nous comprenons parfaitement que l'affluence des porteurs et la nécessité d'une vérification puissent demander un court délai, mais nous maintenons que la réception des coupons et la vérification doivent commencer le 1er juillet, et il n'est pas digne de la part de ceux qui représentent un grand Etat, d'ajourner ainsi un paiement qui est exigible dès le 1er. Nous espérons qu'il suffira de signaler un pareil inconvénient pour qu'il y soit obvié immédiatement.

Les fonds russes sont cotés à 93 1/2 ; certaines nouvelles de Russie ont pu contribuer à les faire offrir, mais nous ne croyons pas à des complications intérieures bien sérieuses.

Les établissements de crédit jouissent toujours de la faveur de la spéculation.

La Banque de France, après le détachement du coupon de 78 francs, est encore cotée à 3140 ... On voit que la hausse est constante sur cette valeur, et qu'on peut toujours l'acheter avec confiance.

Le Crédit foncier est aujourd'hui coté à 1660.

Les actions estampillées ont été cotées 1,140 et 1,175, dernier cours.

Le Crédit agricole est à 665 .., les mouvements ont complétement cessé sur cette valeur.

Digitized by Google

Les actions du Crédit industriel sont toujours très-fermes à 633 75. Nous maintenons toujours l'excellence de cette valeur, et nous croyons à de plus hauts cours.

Le Sous-Comptoir du commerce est également bien tenu à 538 75.

Le Comptoir d'escompte est toujours à 652 50, mais très-ferme; nous n'hésitons pas à prédire la hausse prochaine de ces titres.

Le Crédit mobilier a été très-affecté en liquidation, il est descendu à 833 75, et son report est monté à 6 francs. C'est la conséquence d'une trop forte spéculation à la hausse engagée sur cette valeur.

Aujourd'hui il a repris à 853 75.

Les chemins de fer ont été très-faibles en liquidation; depuis plusieurs mois on ne les avait pas vus aussi offerts. Heureusement nous ne croyons pas à la permanence de ce mouvement, et ils ne devront pas tarder à reprendre.

Les actions d'Orléans ont été surtout très-offertes; il existe sur cette valeur une dépréciation dont on ne saurait se rendre compte; en effet il est impossible de s'expliquer qu'une valeur qui rapportera pendant 3 années un dividende de 100 fr. à peu près, et qui ensuite jouira d'un revenu que nous ne croyons pas pouvoir descendre au-dessous de 60 fr., et qui très probablement s'élèvera au-dessus, puisse être cotée seulement à 1,000 francs. Il y a évidemment un mouvement d'actions qui par suite du doublement sont flottantes sur la place, mais elles ne peuvent tarder à absorber les capitaux intelligents et à monter sérieusement. Il nous paraît bien certain que 1863 ne reverra pas le cours de 1,000 francs sur cette valeur.

Le Lyon, le favori jusqu'à ce jour de la spéculation à la hausse et surtout des capitalistes sérieux, a éprouvé également une réaction de 40 francs environ. Les porteurs peuvent ne pas s'inquiéter; ce sont des forces nouvelles qui lui seront apportées par ceux que ce léger mouvement de recul entraînera à s'engager dans cette excellente valeur. Elle ne tardera pas à reprendre son mouvement ascensionnel. Aujourd'hui il finit à 1,090 ».

Le Nord se place facilement à 1,055 » : les mouvements de ce chemin ne peuvent plus être accentués aussi fortement que celui du Lyon, par exemple. En effet la valeur est fixée, et il ne peut plus espérer que des augmentations normales et modérées. Cependant nous croyons qu'à la première hausse assez vive il touchera à 1,100.

L'Est est mieux tenu à 541 25.

L'Ouest, sans grandes affaires, à 545 ».

Le Midi participe décidément aux mouvements du Crédit mobilier : ainsi, après avoir touché subitement 835 fr., le voilà revenu aussi vite à 850 ». Est-ce qu'on le destine à de plus hauts cours?

Le Lyon à Genève est décidément plus faible; il est à 356 25; ce mouvement s'explique par la lassitude des porteurs.

Le Dauphiné se retrouve à 420 ».

Les Ardennes sont fermes à 445 ».

Les chemins étrangers ont donné lieu à moins d'affaires.

Les chemins autrichiens sont à 512 50.

Les Lombards ont une tendance à reprendre; nous les trouvons aujourd'hui en clôture à 611 25.

Le Saragosse est demandé à 572 50.

Les chemins romains sont tenus fortement à 335 ».

Le Barcelone est offert à 307 50.

Les autres valeurs ont eu peu de mouvement.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Cordoue à Séville	59.50 0/0
Nord de l'Espagne	22.54 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	13.67 0/0
Barcelone-Saragosse	13.» 0/0
Guillaume-Luxembourg	13.» 0/0
Bessèges à Alais	12.» 0/0
Victor-Emmanuel	6.58 0/0
Midi	6 30 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	4.64 0/0
Séville-Xérès-Cadix	3.76 0/0
Nord	2 48 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	1.42 0/0
Ouest	» 65 0/0
Autrichiens	».40 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Réseau du Sud de l'Autriche	».06 0/0
Union-Suisse	».80 0/0
Ouest suisse	1.80 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	3.61 0/0
Orléans	6.98 0/0
Est	7 62 0/0
Dauphiné	11.36 0/0
Ardennes	32.17 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	27 juin	4 juillet	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 25	68 45	» 20	» »
Rente 4 1/2 0/0	96 55	97 »	» 45	» »
Banque de France	3110 »	3140 »	30 »	» »
Consolidés	91 7/8	92 1/8	» 2/8	» »
Crédit foncier	1630 »	1660 »	30 »	» »
Crédit agricole	660 »	665 »	5 »	» »
Crédit industr. et com.	632 50	635 »	2 50	» »
Crédit mobilier	847 50	853 75	6 25	» »
Comptoir d'Escompte	652 50	652 50	» »	» »
Orléans	1265 »	1260 »	» »	5 »
Nord	1055 »	1055 »	» »	» »
Nord nouveau	995 »	992 50	» »	2 50
Est	541 25	541 25	» »	» »
Paris-Méditerranée	1095 »	1090 »	» »	5 »
Midi	845 »	850 »	5 »	» »
Ouest	545 »	545 »	» »	» »
Genève	360 »	356 25	» »	3 75
Dauphiné	440 »	420 »	» »	20 »
Ardennes ancien	450 »	448 75	» »	1 25
Ardennes nouveau	447 50	445 »	» »	2 50
Ch. Autrichiens	512 50	512 50	» »	» »
Victor-Emmanuel	380 »	375 »	» »	5 »
Russes	412 50	415 »	2 50	» »
Romains	331 25	335 »	3 75	» »
Sud-Autr.-Lombard	610 »	611 25	1 25	» »
Saragosse Pampelune	392 50	370 »	» »	22 50
Saragosse-Alicante	572 50	572 50	» »	» »
Saragosse-Barcelone	305 »	307 50	2 50	» »
Nord-Espagne	483 75	485 »	1 25	» »
Séville-Xérès-Cadix	452 50	450 »	» »	2 50

CHEMINS DE FER
DU
QUATRIÈME RÉSEAU

Société anonyme

CONSTITUÉE PAR-DEVANT Me DELAPORTE ET SON COLLÈGUE, NOTAIRES A PARIS, SAUF L'APPROBATION DES STATUTS PAR LE GOUVERNEMENT,

POUR OBTENIR LA CONCESSION DU

CHEMIN DE FER D'ARRAS A ÉTAPLES

AVEC EMBRANCHEMENT

SUR BÉTHUNE ET FRÉVENT

à traction animale ou par locomobile.

(LONGUEUR TOTALE. 150 KILOMÈTRES)

CAPITAL : 9,000,000 DE FRANCS

ainsi divisé :

9,000 actions de 500 francs	fr. 4,500,000
Obligations	3,500,000
Subvention votée par le conseil général du département du Pas-de-Calais en faveur de la Compagnie concessionnaire	1,000,000
Total	fr. 9,000,000

Nous publierons les noms des membres du Conseil d'administration dans notre prochain numéro.

I.

Les chemins à bon marché.

Le réseau des chemins de fer français, tel qu'il existe aujourd'hui, comprend trois catégories bien distinctes de chemins, au point de vue des intérêts généraux et de l'ensemble de la circulation commerciale. Il y a d'abord les lignes mères, les lignes de transit, telles que les chemins de la mer du Nord à la mer Méditerranée, de l'Allemagne au Havre, de Paris en Espagne par Bordeaux, etc., qui ont un caractère international, puisqu'elles correspondent aux fonctions les plus actives du commerce extérieur et des relations de peuple à peuple; tel est à proprement dire le premier réseau des chemins de fer. Le deuxième réseau comprend des lignes très-importantes encore, mais correspondant plus particulièrement aux mouvements de la circulation intérieure de région à région, et mettant en communication tous les points du territoire avec la capitale de l'Empire. Ces deux réseaux ont été établis à grands frais : le prix de

construction est rarement descendu au-dessous de 300,000 francs par kilomètre; il a généralement coûté de 4 à 500,000 francs; mais les produits en sont très-élevés; certaines portions des lignes mères donnent communément une recette brute de 90 à 120,000 francs par kilomètre; et l'ensemble de ce qu'on appelle l'ancien réseau des chemins de fer, bien qu'il se compose aujourd'hui de lignes de tous les ordres et d'une valeur très-inégale, a produit 57,000 francs par kilomètre en 1861. Enfin, le troisième réseau, concédé, on pourrait presque dire imposé aux Compagnies comme une conséquence des avantages qui leur avaient été primitivement consentis, répond à une nécessité spéciale : celle de raccorder entre elles les diverses parties des grands réseaux et d'y rattacher les villes de second ordre ou certains foyers particuliers de commerce et d'industrie, des groupes miniers, etc. Cette troisième catégorie, qui forme la majeure partie de ce qu'on appelle le nouveau réseau des Compagnies, ne produit en ce moment que des recettes moyennes de 23 à 24,000 francs par kilomètre; mais elle atteindra sûrement une moyenne de 30,000 francs, somme qui serait suffisante si elle ne s'appliquait à une construction et à une exploitation à peu près aussi coûteuses que celles des deux premiers réseaux.

Cependant, en dehors de ces trois réseaux de chemins de fer construits et exploités à grands frais, combien de besoins restent encore à satisfaire! Combien de localités à relier entre elles par un mode économique et rapide, pour ne rien perdre des forces productives du pays et ne laisser aucun intérêt en souffrance! Les lignes de chemin de fer à grande circulation et à grande vitesse sont dirigées d'après des tracés généraux qui ne peuvent ni varier ni s'infléchir suivant les nécessités multiples des traditions et des convenances locales. Il en résulte que d'anciens courants de voyageurs et de marchandises, créés de temps immémorial par la force des choses, sont ou menacés de s'éteindre ou réduits à des moyens de transport arriérés, coûteux, grevant à la fois la production et la consommation d'une véritable surtaxe comparativement aux localités desservies par les voies rapides. Cependant, il en faut convenir, ces courants, si nombreux et si importants qu'ils soient au point de vue des localités qui les possèdent, ne suffiraient peut-être pas à rémunérer convenablement les capitaux qui s'engageraient à les doter de voies ferrées dans le système ordinaire. Ici, apparaît clairement la nécessité d'un système nouveau de chemins de fer, qui se formule ainsi : *construction à bon marché; exploitation à bon marché.*

Depuis quelque temps le gouvernement impérial s'est préoccupé de cette double donnée du problème, résolue avec un éclatant succès dans quelques pays étrangers, particulièrement en Écosse. Tout récemment le *Journal des chemins de fer* a donné un aperçu du rapport présenté à S. Exc. M. le ministre des travaux publics par les hommes spéciaux envoyés en Angleterre et en Allemagne avec la mission d'y étudier la construction et l'exploitation des chemins de fer à bon marché, et ce rapport prouve qu'on a pu en toute sécurité et avec tout avantage construire des chemins de fer dont le prix de revient descend aux environs de 100,000 francs par kilomètre.

L'application en France des principes qui ont servi de base à la construction des chemins de fer écossais sera une véritable révolution non-seulement dans l'industrie des transports, mais encore dans l'état économique du pays.

C'est entrer dans cette voie féconde que de fonder une société en vue de la concession du chemin de fer d'Arras à Étaples avec embranchement sur Béthune et sur Frévent.

II.

Parcours du chemin.

Le chemin part d'Arras, où il peut se souder au chemin de fer du Nord, passe par Saint-Pol, parcourt les vallées des rivières de la Canche et de la Ternoise, dont il rejoint le cours à Hesdin, et se dirige de là par Montreuil sur Etaples, port de commerce et de pêche, traversé par le chemin de fer d'Amiens à Boulogne.

Un embranchement se détache de Saint-Pol, traverse les gîtes houillers du Pas-de-Calais et aboutit à Béthune, sur le chemin de fer d'Arras à Hazebrouck.

Un autre embranchement en sens inverse réunit les villes de Saint-Pol et de Frévent.

La vallée de la Canche, parcourue par le tronc principal d'Arras à Etaples, forme la majeure partie du département du Pas-de-Calais. Elle a de tout temps fixé l'attention des hommes d'Etat et des économistes : Vauban voulait y créer un canal pour communiquer du Boulonnais par la Scarpe avec les Flandres. Cette idée, reprise en 1811, fut sérieusement examinée en 1837, époque où les ingénieurs du Pas-de-Calais, sous la direction de M. Drappier, aujourd'hui inspecteur général des ponts et chaussées, donnèrent un projet complet de canal d'Arras à Boulogne, dont la dépense eût dépassé 17 millions de francs. Dès cette époque, on étudia un projet de chemin de fer d'Arras à Boulogne, qui naturellement eût suivi la vallée de la Canche.

Enfin, en 1854, le conseil général du Pas-de-Calais se prononça pour l'établissement d'une voie de fer d'Arras à Etaples avec embranchement sur les gîtes houillers. C'est ce projet, adopté en principe par l'autorité supérieure et préparé par les ingénieurs de l'Etat, que la Société nouvelle se propose aujourd'hui de construire et d'exploiter.

III.

PRIX DE REVIENT.

La ligne principale et les embranchements présentent un développement de 150 kilomètres.

Nous avons pris pour point de départ les études faites par les ingénieurs de l'État; après les avoir examinées, après avoir augmenté le poids des rails et l'importance du matériel, après avoir laissé une marge convenable à l'imprévu, nous avons acquis la conviction raisonnée que la dépense, y compris le service des intérêts pendant la construction, les frais d'organisation et d'administration, ne dé-

passerait pas 9 millions de francs, soit 60,000 francs par kilomètre, chiffre inférieur des deux cinquièmes au prix minimum de la construction des chemins de fer écossais; toutefois, ce prix de 60,000 francs qui comprend une certaine portion d'imprévu afin d'éviter tout mécompte, est encore au-dessus des prévisions formulées par les ingénieurs qui ont fait les études complètes.

Le département du Pas-de-Calais ayant accordé une subvention d'un million à l'entreprise, la dépense à la charge de la Compagnie descendrait à un peu plus de 53,000 francs par kilomètre. Il suffit de comparer cette dépense avec celle qu'entraînent les autres modes d'exécution des chemins de fer, pour se convaincre que coûtant *cinq fois* moins cher que les lignes construites jusqu'à ce jour le plus économiquement, le chemin d'Arras à Etaples devrait, même avec un trafic tout à fait ordinaire, fournir encore une large rémunération aux capitaux qui s'y engageront.

IV.

FACILITÉS ET PROMPTITUDE D'EXÉCUTION.

Un des avantages du nouveau mode de construction sera d'éviter les grands travaux qui comportent un large imprévu dans les dépenses, et de rendre possible, par la rapidité de l'exécution, la mise en exploitation dans un délai de douze à quinze mois.

V.

PRODUITS.

Ces produits proviendraient de trois sources:

1° Transport des voyageurs;

2° Messageries;

3° Marchandises.

1° *Transport des voyageurs* — L'ingénieur du gouvernement, dans son rapport de 1859, évalue en moyenne à 100 par jour le nombre des voyageurs qui circuleront d'un point extrême du chemin à l'autre, soit 36,500 voyageurs par an, ou un produit annuel d'environ 365,000 fr.

Ce nombre de voyageurs est très-modéré, surtout si l'on a égard à l'accroissement que la circulation a éprouvé depuis 1859.

M. Davaine, ingénieur en chef des ponts et chaussées du département du Pas-de-Calais, chargé par le gouvernement des études à faire sur ce chemin, s'exprime ainsi dans son mémoire à l'appui du projet :

« Nous avons cherché à apprécier quel accroissement pouvaient avoir reçu les entreprises de transports sur le littoral par l'exécution du chemin de fer du Nord. Ce travail est très-difficile. Voici cependant quelques données assez certaines :

» En 1844, M. le comte Dubois, alors auditeur au conseil d'Etat, fut chargé par le gouvernement de recueillir des documents statistiques sur le transport du littoral ; il trouva d'Amiens à Boulogne 13,597 voyageurs rapportés au parcours total.

» En 1857, le nombre des voyageurs qui ont pris le chemin de fer sur la ligne d'Amiens à Boulogne a été de 215,508, sans y comprendre les voyageurs en transit ni ceux qui, parmi les 51,000 voyageurs d'Amiens, se sont dirigés vers Boulogne. Le parcours moyen sur le chemin de fer du Nord étant du tiers du trajet d'Amiens à Boulogne, le nombre des voyageurs montés d'Amiens exclusivement à Boulogne a été de 72,000 rapportés au parcours total.

» On peut donc affirmer que le parcours local a plus que quintuplé sur cette ligne par la création du chemin de fer.

» De Lille à Calais et Dunkerque, M. Dubois trouva 59,244 voyageurs rapportés au parcours total.

» Le nombre des voyageurs qui, en 1857, ont pris le chemin de fer sur ces lignes a été de 512,342 qui, rapportés au parcours total, donnent 155,255, *et dans ce nombre ne sont pas compris les voyageurs en transit, ni ceux des 60,000 voyageurs de Lille qui étaient à destination du littoral.*

» Les deux chemins de fer dont nous venons de parler sont les plus voisins du chemin en projet et ceux qui ont avec celui-ci le plus d'analogie par leur situation. Il est à présumer que ce dernier donnera lieu à un progrès au moins équivalent pour les raisons ci-après :

» Ce chemin parcourt un pays accidenté, privé de canaux, et où les routes, assez mal tracées, ne sont pas pavées; les chemins de fer d'Amiens et de Lille au littoral, traversant des pays plats, y ont trouvé le progrès opéré par des voies navigables presque sans écluses, fréquentées des coches d'eau d'un prix fabuleusement bas; ou des routes pavées, desservies en partie par des omnibus marchant à moins de 0,05 par kilomètre et par voyageur.

» Un autre aliment au progrès que nous avons signalé, ce sont les houillères qui s'étendent à l'est et à l'ouest de Béthune, depuis Douai et au delà jusques près d'Aire. Ces houillères sont d'une découverte récente.

Sur le parcours de notre chemin projeté la circulation est surtout appelée à se développer.

En effet, il s'agit d'une population essentiellement industrielle, agricole et commerciale, qui est tenue en mouvement toute l'année par ses marchés, ses foires et ses centres industriels.

Ainsi on compte sur le chemin parcouru cent soixante foires par an, presque toutes très-importantes; neuf de ces concours de population ont une durée de huit à quinze jours.

Les marchés hebdomadaires dans les localités placées sur la ligne sont au nombre de vingt et un par semaine.

Le nombre des manufactures et fabriques est de trois cent cinquante-six, dont douze usines de premier ordre et soixante-quatre de second rang.

La ligne desservira trois gares du chemin du Nord : Arras, Béthune, Étaples. Elle met en communication directe les places fortes de Boulogne, Montreuil avec les magasins militaires d'Arras et les arsenaux de Douai.

Le chiffre de cent voyageurs par jour dans un sens ou dans l'autre sera donc facilement dépassé.

Messagerie. — L'ingénieur du département l'évalue suivant l'usage, corroboré par l'expérience, au quart du produit des voyageurs, — soit 91,250 francs annuellement.

Marchandises. — Les comptages officiels faits de 1852 à 1857, cités par M. Davaine, donnent une moyenne de 398 colliers par jour sur notre ligne. D'après les calculs des ingénieurs faits sur la base de ces comptages de 1852 à 1857, en déduisant les colliers à vide et les courts transports, c'est-à-dire en ne comptant qu'environ la moitié du nombre des colliers comme

faisant un transport utile, il resterait un chiffre annuel de 78,371 tonnes par an parcourant toute la ligne.

M. Davaine ajoute dans son mémoire :

« Mais nous sommes loin de croire que » les transports doivent se réduire à ce » chiffre. Les comptages de 1857 comparés » à ceux de 1852, ont révélé dans le Pas-» de-Calais une augmentation de 45 0/0 en » moyenne dans la fréquentation des routes. » L'augmentation annuelle est donc à peu près » de 9 0/0. Elle a dû se continuer depuis 1857 » et elle se continuera encore, car les perfec-» tionnements agricoles et industriels, l'exploi-» tation des richesses minérales ne se ralentis-» sent pas dans ce département. On peut » même dire qu'en ce qui concerne les mines » on n'y est qu'au début, et que le traitement » des minerais du Boulonnais par le coke de » Béthune, promet à la nouvelle voie des » transports dont on chercherait vainement le » germe dans le mouvement actuel. »

Ces prédictions étaient tellement fondées qu'en 1861, bien avant la fin de l'année, le poids utile était de 117,668.

Cet accroissement se poursuit de jour en jour.

Cependant, en prenant seulement le chiffre de 117,500 tonnes et en adoptant un prix relativement faible de 10 centimes par tonne, on obtiendrait un total de..... Fr. 1,762,500

En calculant sur ces chiffres, nous négligeons le développement extraordinaire que devront subir le trafic et le transport sur Etaples et Boulogne des houilles des gites de Béthune.

Le trafic dont devra bénéficier le chemin se décompose ainsi :

Produit des voyageurs...	365,000
— de la messagerie.	91,250
— des marchandises.	1,762,500
Total des produits bruts	2,218,750

Nous évaluons les frais à 60 0/0 du produit.

C'est un maximum ; on doit nécessairement descendre au-dessous.

Cependant à ce chiffre il resterait comme bénéfice net... Fr. 887,530

L'intérêt et l'amortissement des obligations prélèvera, en les calculant à 6.50 0/0 227,500

Il restera comme produit net..... 660,030

Déduisant de cette somme, pour imprévisions, réserves, amortissement, etc..... 120,000

Le produit à distribuer aux actions serait de 540,030

Soit par action de 500 f., à raison de 9,000 actions.. 60 fr.

VI.

SOUSCRIPTION.

Les abonnés et les clients du *Journal des chemins de fer* savent par expérience quelle réserve nous avons toujours apportée au sujet des affaires nouvelles qui faisaient appel à la confiance publique.

Le chemin de fer d'Arras à Etaples a été de notre part l'objet du plus sérieux et du plus attentif examen ; et c'est après avoir acquis la conviction qu'il s'agissait d'une excellente affaire pour les capitaux qui s'y engageraient, en même temps que profitable à l'intérêt public, que nous nous sommes chargés de cette émission, et que le *Journal des chemins de fer* s'est décidé à ouvrir la souscription dans ses bureaux.

Nous le répétons, l'entreprise à laquelle nous nous attachons aujourd'hui est le début d'une œuvre toute nouvelle : le quatrième réseau, autrement dit le réseau des chemins de fer à bon marché; et nous sommes persuadés que les capitaux qui s'associeront à cette révolution dans le mode des transports en retireront, à l'origine, des avantages proportionnellemet égaux à ceux qui ont récompensé l'initiative des fondateurs du premier réseau des chemins de fer.

La souscription sera prochainement ouverte dans les bureaux du JOURNAL DES CHEMINS DE FER, rue Richelieu, 64, à Paris, et chez les autres banquiers que nous indiquerons.

Le premier versement sera de 100 francs par action.

DE BIRAGUE.

LES ACTIONS D'ORLÉANS.

Les actions estampillées sont cotées aujourd'hui à 1,040 ».

Les actions nouvelles sont à 765 ».

L'écart est donc de 245 francs.

Il s'est élevé une polémique pour savoir, eu égard à la valeur de ces deux titres, quel devait être l'écart normal.

Un journal, notamment, a cherché à démontrer que cet écart ne devrait être que de 127 francs.

Nous ne partageons pas son avis; nous croyons que cet écart peut raisonnablement être porté à 200 francs environ.

Voici comment nous établissons notre calcul ; chacun peut en contrôler les éléments.

En ayant acheté, le 1er juillet, une action estampillée à 1,000 francs, ci... Fr.	1,000
Il faut y ajouter les intérêts à 5 0/0, pendant deux années et demie, du capital déboursé, soit.....	125
Total du prix de revient... Fr.	1,125

Nous estimons que cette action rapportera 100 francs par chaque exercice de 1862, 1863 et 1864.

Ceci est contesté; on se base sur les diminutions de recettes actuelles pour évaluer le revenu de 1862 seulement à 95 francs, et celui de 1863 et 1864 à 87 francs.

Nous croyons qu'on se trompe; la diminution actuelle tient à des circonstances commerciales qui disparaîtront; et d'ailleurs il ne faut pas oublier que pour l'exercice 1861 on pouvait distribuer un dividende de 107 francs, et que précisément on a constitué une réserve extraordinaire de nature à parer aux insuffisances des trois exercices qui suivront, jusqu'en 1865.

Nous maintiendrons donc le produit de 100 fr. par an, ce qui permet de déduire de ..... Fr.	1,125
la somme de.....	300
D'où il résulte qu'au 1er janvier 1865 l'action estampillée reviendra à.. Fr.	825
L'action nouvelle achetée, le 1er janvier 1862, 760 francs, ci..... Fr.	760 »
à laquelle il faut ajouter l'intérêt de la prime de 260 francs pendant deux années et demie, à 5 0/0, soit	32 50
Prix de revient de l'action....	792 50

Nous ne nous occupons pas de l'intérêt des sommes versées jusqu'à concurrence de 500 fr., puisque cet intérêt se paie par la Compagnie à raison de 5 0/0.

Ainsi, en achetant l'action estampillée à 1,000 fr., elle reviendra, au 1er janvier 1865, à..... Fr.	825 »
En achetant l'action nouvelle à 760, c'est-à-dire à 240 fr. d'écart, elle reviendra, en 1865, à.....	792 50

C'est-à-dire à 32 francs 50 de moins.

L'écart devra donc diminuer et être ramené à 200 francs seulement, en tenant compte de l'avantage qu'il y a à ne pas débourser immédiatement un assez gros capital.

Si l'on calculait l'intérêt des sommes versées à 6 0/0, l'écart pourrait alors être réduit de 185 à 190 francs.

A. DE BIRAGUE

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Souscription à 340,000 obligations.

Le dépouillement des états de souscription, arrêté au 30 juin, accuse un chiffre total de 1,761,424 obligations. Ce résultat pourra être modifié par le contrôle auquel il est en ce moment procédé et qui permettra d'arrêter le chiffre des souscriptions auxquelles il ne peut pas être attribué moins d'une obligation.

Un prochain avis fera connaître :

1° Le chiffre des souscriptions ayant droit au *minimum* d'une obligation ;

2° Le chiffre des obligations à répartir entre les autres souscripteurs et la proportion d'après laquelle s'opérera cette répartition.

Le même avis indiquera les dispositions relatives à la liquidation de l'opération qui commencera le 11 courant.

Les souscripteurs qui voudront libérer leurs obligations, jouiront dans la période du 11 au 21 juillet, d'un escompte de 3 fr. (soit 4 0/0 valeur du 11 juillet.

Le secrétaire général,

G. BÉAL.

CHEMIN DE FER DU NORD.

La Compagnie du chemin de fer du Nord, voulant donner à son personnel la facilité d'aller faire à l'Exposition universelle de Londres l'étude des perfectionnements qui peuvent intéresser le service des chemins de fer, vient de prendre une mesure qui nous paraît évidemment utile et que nous croyons devoir signaler à toutes les grandes administrations.

Elle a loué pour quelques semaines, au centre de Londres, une petite maison disposée de manière à recevoir cinq personnes à la fois ; elle y enverra, à tour de rôle, les principaux agents des différents services, ingénieurs, chefs de mouvement, inspecteurs, chefs de gare, chefs d'ateliers, etc. ; chaque groupe devant rester cinq jours à Londres.

Cette mesure libérale qui, en définitive, n'occasionnera qu'une dépense relativement restreinte, produira certainement d'excellents résultats, et il est à désirer qu'elle trouve de nombreux imitateurs parmi nos grands établissements industriels,

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE

Assemblée générale des actionnaires du 28 mai 1862.

L'assemblée générale, qui a eu lieu à Madrid e 28 mai dernier, a voté à l'unanimité les résolutions suivantes, après avoir entendu la lecture du rapport présenté par le Conseil d'administration :

1° Approbation du rapport et des comptes qui l'accompagnent ;

2° Autorisation au Conseil de faire des emprunts par le moyen d'une émission d'obligations ou par tout autre moyen qui lui paraîtrait plus convenable, lorsqu'il jugera que les affaires de la Compagnie l'exigeront ;

3° Autorisation au Conseil d'administration d'introduire dans l'article 7 et autres des statuts les modifications conformes à la loi du 29 janvier dernier sur l'émission des obligations ;

4° Délégation au Conseil d'administration des facultés que l'assemblée générale possède en vertu de l'article 26 des statuts, depuis la lettre H jusqu'à la lettre J inclusivement ;

5° Approbation de la désignation de M. J.-F. Pacheco et de M. le comte de la Ferronays comme administrateurs ;

6° Approbation des mesures prises par le Conseil pour faire maintenir les actions et obligations de la Compagnie sur la cote officielle de la Bourse de Paris.

F. GRIMAUD.

CHEMIN DE FER DE SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX.

Assemblée générale du 12 juin.

La réunion annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Séville-Xérès-Cadix a eu lieu à Madrid, au siége social, le 12 juin dernier.

Un rapport très-développé sur la marche générale de l'entreprise et sur la situation financière, sur l'exploitation et sur le développement de ses travaux, a été présenté à l'assemblée.

Nous publierons la semaine prochaine ce document.

Après la lecture du rapport, l'assemblée a voté toutes les propositions qui lui étaient soumises.

F. GRIMAUD.

CHEMIN DE FER DE CORDOUE A SÉVILLE.

Assemblée générale du 26 mai 1862.

Les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Cordoue à Séville se sont réunis en assemblée générale le 26 mai à Madrid, au siége social.

Un rapport présenté au nom du Conseil d'administration et passant en revue toutes les branches de l'exploitation et le service des travaux a été lu à l'assemblée. En voici le résumé sommaire :

Les recettes de 1861, y compris la subvention de l'Etat, présentent un excédant net de 604,000 francs sur les dépenses après avoir prélevé les frais d'exploitation, les intérêts et l'amortissement. Sur cette somme il a été distribué à titre d'à-compte, sur le dividende, 10 francs au mois d'avril, il reste un solde de 5 fr. 80 c. qui sera payé dans le courant du mois.

Malgré les ravages causés par les inondations de l'année dernière, l'exploitation présente une augmentation de 6 0/0 environ sur l'année 1860. Les quatre premiers mois de l'année courante présentent une augmentation plus importante encore.

L'assemblée, après avoir entendu la lecture du rapport, a approuvé les comptes de l'exercice 1861, fixé le dividende à 15 fr. 80 c. par action et autorisé le Conseil d'administration à modifier l'article 20 des statuts relatif à l'émission des obligations, pour le mettre en harmonie avec la nouvelle loi. L'assemblée a pourvu au remplacement de deux administrateurs démissionnaires, par la nomination de MM. Mendez Vigo et Wertheimber.

F. GRIMAUD.

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

Les actionnaires de la Société anonyme de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille, et des mines de Portes et Sénéchas, se sont réunis en assemblée générale annuelle le mardi 1er juillet 1862, à Paris, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Plus du tiers du fonds social était représenté par les actionnaires présents.

Après la constitution de l'assemblée et la lecture du rapport présenté par le Conseil d'administration nommé en août dernier, l'assemblée a voté les résolutions suivantes, conformément à l'ordre du jour :

Approbation des comptes et inventaires de l'exercice 1861, à l'unanimité ;

Fixation du dividende de 1861 à la somme de 15 francs par action, dont 6 fr. 50 c. déjà payés et 8 f. 50 c. qui seront payés pour solde, à dater du 2 juillet courant, à l'unanimité ;

Approbation et ratification de l'achat de 5,500 mètres carrés environ de terrains pour l'agrandissement de l'usine à gaz de Marseille, au prix de 100,000 francs environ, à l'unanimité ;

Réélection des trois administrateurs sortants en 1862, à l'unanimité, moins une voix.

Le rapport du Conseil d'administration sera déposé dans les bureaux de la Société et communiqué aux actionnaires à partir du 15 courant.

Avant le vote des résolutions, M. Mirès, qui assistait à l'assemblée en qualité d'actionnaire, a présenté quelques observations au sujet du passage du rapport qui concerne le capital constitutif de la Société ; il a demandé qu'on reprît la publication régulière des recettes de l'usine à gaz, et que le rapport du Conseil d'administration fût imprimé et distribué. Sur le fond de l'affaire, M. Mirès s'est attaché à faire ressortir les éléments de prospérité que renferme la Société ; car l'usine à gaz, à elle seule, donne un bénéfice de 832,000 francs, soit près de 4 0/0 du capital ; les mines de Portes peuvent suffire pendant cent ans à une extraction au moins égale à celle de la Grand'Combe, et donner un jour les mêmes bénéfices que celle-ci, soit 900,000 francs à 1 million par an ; enfin, les hauts-fourneaux, après un chômage dû à des circonstances économiques trop longues à rappeler ici, sont maintenant en pleine activité, et la nouvelle administration se prépare à en construire un troisième, les deux premiers ne suffisant plus aux commandes.

« Dans les sociétés qui fonctionnent sous le patronage de grands établissements financiers, a dit en substance M. Mirès, on fait peser sur la durée de la concession ou de la société l'amortissement des dépenses courantes qui ont le caractère de dépenses d'établissement ; dans les sociétés isolées, et qui doivent trouver leurs ressources en elles-mêmes, les dépenses d'établissement forment l'objet d'un amortissement presque immédiat qui absorbe une grande partie des revenus courants. C'est précisément la situation actuelle de la société des Gaz de Marseille, et, par suite, le dividende annuel se trouve momentanément réduit : c'est la seule cause de la faiblesse passagère du cours des actions ; car la Société devient chaque jour plus riche par les travaux mêmes d'établissement qui doivent contribuer à accroître dans un avenir prochain la prospérité de l'entreprise. »

F. GRIMAUD.

UNION DES GAZ.

Les actionnaires de la Compagnie l'Union des Gaz se sont réunis en assemblée générale le 30 juin dernier, à la salle Beethoven, sous la présidence de M. Féline, président du Conseil de surveillance.

L'un des gérants a présenté, dans un exposé très-développé, la situation des comptes de l'exercice écoulé et le bilan arrêté au 30 juin. Cet exposé a été suivi du rapport présenté par le Conseil de surveillance, qui donne son entière approbation aux comptes de la gérance.

Ces deux rapports ont été écoutés avec intérêt par l'assemblée qui a voté à l'unanimité les résolutions suivantes.

Première résolution.

Les comptes et le bilan pour l'exercice échu le 30 juin 1862 sont approuvés.

Deuxième résolution.

En conséquence de l'approbation du bilan, est autorisée, pour l'exercice échu ce jour, la répartition d'une somme de 6 fr. 25 c. par chaque action, dont le paiement aura lieu à partir du 1er juillet prochain.

Troisième résolution.

A raison du temps nécessaire pour arrêter les comptes et pour convoquer une seconde assemblée générale, si le nombre d'actions fixé par les statuts n'est pas représenté à la première, il est résolu que la répartition à faire aux actionnaires chaque année aura lieu, seulement pour les exercices suivants, à partir du 1er août.

Quatrième résolution.

Le gérant est chargé de faire imprimer à nouveau les statuts, tels qu'ils résultent des délibérations arrêtées dans l'assemblée générale du 16 janvier dernier, lesquelles délibérations, en rendant nulles toutes dispositions précédemment prises à titre conditionnel, règlent seules aujourd'hui et définitivement le contrat social.

Cinquième résolution.

M. Lejeune, membre du Conseil de surveillance, sorti cette année par voie de tirage au sort, conformément aux clauses des statuts, est réélu membre du Conseil de surveillance.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ DE LA CANALISATION DE L'ÈBRE.

Assemblée générale du 29 mai 1862.

Les documents officiels sur l'entreprise de la canalisation de l'Ebre nous font défaut, le Conseil d'administration n'étant pas dans l'habitude de faire la communication régulière, ainsi que cela se pratique dans toutes les compagnies de chemins de fer et sociétés industrielles. Aussi nous bornerons-nous à résumer les renseignements qui sont parvenus à notre connaissance.

L'assemblée générale annuelle a eu lieu à Paris, le 29 juin, à l'hôtel de la Société générale de Crédit mobilier, qui a pris cette entreprise sous son patronage, en lui prêtant le concours le plus efficace.

Cette entreprise, par des causes que nous n'avons pas à apprécier, a eu de difficiles épreuves à traverser depuis son origine, néanmoins elle est parvenue à accomplir la plus grande partie de ses travaux. On nous apprend que ces travaux ont été reçus par les ingénieurs du gouvernement espagnol, dont le rapport a été entièrement favorable à la Compagnie concessionnaire. On ajoute que plusieurs députés, notamment ceux des provinces de Saragosse et de la Catalogne, ont fait les plus actives démarches pour obtenir une subvention du gouvernement, afin de compléter cette œuvre d'intérêt public. D'autres députés se sont réunis à leurs collègues, et la question a été portée aux Cortès. Une commission a été nommée, et son rapporteur a conclu à ce que le gouvernement prêtât son appui à la Compagnie. On espère qu'une loi sera prochainement présentée à la Chambre dans ce but.

En l'état, cependant, l'exploitation ne produit pas de quoi couvrir les dépenses.

L'exercice dernier a présenté un déficit de 450,000 francs environ, qu'il a fallu combler en faisant appel à la caisse du Crédit mobilier.

L'assemblée, néanmoins, appréciant les efforts déployés par les administrateurs, et tenant compte aussi des espérances que le rapport fait envisager, a voté l'approbation des comptes de l'exercice 1861, et ratifié toutes les propositions qui lui étaient soumises.

F. Grimaud.

CHRONIQUE

CHEMIN DE BOURG A BESANÇON. — On lit dans le *Journal de l'Ain* :

De nouveaux chantiers du chemin de fer de Bourg à Besançon s'ouvrent chaque jour dans les environs de Bourg.

Les travaux de terrassement sont commencés à l'endroit où la voie ferrée du Jura viendra s'embrancher à la ligne de Lyon à peu de distance de la Charité. Des terres sont enlevées dans les champs voisins et transportées par des tombereaux pour former la levée vers la Reyssouze.

De nombreux matériaux sont réunis dans un vaste chantier placé après les fabriques de poterie du faubourg de Mâcon pour la construction du petit tunnel qui sera pratiqué sous la route impériale, à 1 kilomètre environ de la ville. De cette façon la circulation ne sera nullement interrompue.

Les pierres destinées à ces constructions viennent, dit on, des carrières de Saône-et-Loire.

Tout annonce que la campagne verra cette année les chantiers en pleine activité.

TRAVAUX DE CHEMINS DE FER. — On lit dans la *Sentinelle du Jura* :

Les travaux du chemin de fer par le pied du Jura ont marché jusqu'à présent avec toute l'activité désirable. Commencés au mois de novembre 1860, entre Lons-le-Saulnier et Mouchard, les terrassements, travaux d'art et bâtiments des gares sont aujourd'hui à peu près achevés. Le tunnel de Saint-Lamain, qui était l'une des parties les plus difficiles de toute la ligne, en raison du mauvais terrain qu'il traverse, est maintenant complétement à jour ; la voûte est construite dans toute la longueur, il ne reste à faire que les piédroits et le radier. Ce travail avance rapidement ; un grand nombre d'ouvriers sont occupés jour et nuit aux déblais et aux maçonneries.

Entre Mouchard et la forêt de Vaivre, au-delà de Poligny, le ballastage et la pose de la voie définitive sont presque achevés.

De là à Passonans, les terrassements vont être prêts à recevoir le ballast.

C'est entre Lons-le-Saulnier et le tunnel de Saint-Lamain qu'il reste le plus à faire. Cependant les travaux de cette section sont aussi fort avancés, car depuis un mois une locomotive a été amenée à Domblans.

L'apparition d'une voiture à vapeur dans ces parages a été saluée avec bonheur par les habitants, pour la plupart desquels c'était une nouveauté. Du haut des coteaux qui dominent la voie, les vignerons, occupés à leurs travaux habituels, admirent cette énorme machine lançant dans les airs ses tourbillons de fumée noire, et promenant à grand bruit sa lourde queue de wagons sur les rails.

Le ballast se pose là aussi, et l'on nous annonce l'arrivée très-prochaine d'une autre locomotive à Lons-le-Saulnier.

Espérons donc que la ligne pourra être inaugurée vers la fin du mois d'août prochain, comme on en a le projet.

Quant à la seconde section, entre Lons-le-Saulnier et Bourg, les adjudications ont été données au mois de février, et les travaux sont commencés depuis huit jours sur toute la ligne.

Si la saison est aussi bonne cette année et l'année prochaine qu'elle l'a été en 1861, on espère que tout sera terminé au mois de décembre 1863.

Entre Arc et Senans et la station de Francis, près Besançon, les travaux sont poussés aussi très-activement, et cette dernière section, qui ne comporte qu'environ 30 kilomètres, sera achevée plus tôt même que celle de Lons-le-Saulnier à Bourg.

Ce serait donc au mois de décembre 1863 ou au printemps suivant que la ligne du pied du Jura serait complète et que notre département sera définitivement remis en possession du transit de la Méditerranée au Rhin, qui lui avait été enlevé au profit de la ligne de Lyon à Dijon, depuis surtout l'établissement du chemin de Dijon à Besançon.

OMNIBUS DE PARIS. — La Compagnie générale des omnibus de Paris vient d'acquérir un vaste terrain dans la plaine de Monceaux, vers l'extrémité du boulevard Malesherbes, près les ateliers des chemins de l'Ouest, pour y établir un grand dépôt de voitures et de chevaux destinés à desservir les lignes qui aboutiront aux portes d'Asnières et de Courcelles.

CHEMINS ALGÉRIENS. — L'*Akhbar* annonce que les travaux du chemin de fer d'Alger à Blidah sont poursuivis avec une grande activité ; les rails sont posés sur la plus grande partie de la ligne entre la gare de l'Agha et Boufarick.

CULTURE DU COTON EN ALGÉRIE. — Le prospectus de la Compagnie algérienne pour la culture du coton a paru samedi dernier. Cette Compagnie est formée au capital de 25 millions de francs divisé en actions de 125 francs. Le gouvernement français lui concède un terrain de 25,000 hectares situé dans la province d'Oran, avec la faculté par elle de disposer des eaux du Sig et de l'Habra pour les irrigations. La ligne du railway d'Alger à Oran traversera la partie méridionale de la concession et doit accroître la valeur des terres. Le principal objet de la Compagnie est la culture du coton ; mais les terres qui ne peuvent être irriguées sont très-aptes à la production des céréales, du chanvre, du tabac, du sésame, du vin, etc., etc. Un gros revenu peut donc incomber à la Compagnie de la location de ces terres. Le gouvernement impérial s'engage, en outre, à donner pendant dix ans une prime sur chaque balle de coton produite et exportée. Cette prime, très-considérable d'abord, diminuera successivement pour s'éteindre après la dixième année. Du rapport fait par M. Gaird, ingénieur de la Compagnie, et par M. Deby, un planteur expérimenté de la Géorgie (Etats-Unis), il résulte que la belle sorte de coton connue dans le commerce sous le nom de *Sea-Island* réussit parfaitement en Algérie et donne un produit aussi abondant qu'en Amérique.

En échange de ces avantages, la Compagnie algérienne s'engage à payer au gouvernement français 1 million de francs dont 500,000 francs aussitôt la prise de possession. La Compagnie aura à dépenser immédiatement 2 millions pour les travaux d'endiguement des deux rivières et pour ceux de l'irrigation. Sur le capital social de 25 millions, la somme de 7,500,000 francs, représentée par 60,000 actions, sera levée immédiatement. Les autres émissions suivront au fur et à mesure des besoins de la Compagnie, qui compte des banquiers de Londres dans son comité et bon nombre de négociants et fabricants de Manchester et Liverpool.

F. Grimaud.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

Bilan au 31 mai 1862.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse.... 138,934 08		
Espèces à la Banque de France..... 235,308 28		
Espèces à la Société générale de Crédit industriel et commercial 164,335.75		538,578 11
Actions : 375 francs par action non appelés.....		15,000,000 »
Portefeuille.....		5,224,126 35
Nantissements :		
Marchandises..... 31,376,689 73		
Valeurs et titres divers 19,039,151 41		50,415,841 14
Frais de constitution, émission, 1er établissement.....		193,000 »
Frais généraux.....		46,704 50
Comptes courants. Débiteurs.....		1,152,148 07
Divers.....		27,289 15
		72,596,687 32

PASSIF.

Capital.....		30,000,000 »
Créditeurs :		
Marchandises..... 31,376,689 73		
Valeurs et titres divers 19,039,151 41		50,415,841 14
Réserve statutaire. 1er semestre 1861.		83,015 86
Dividende restant à payer.....		230,000 »
Réescompte du portefeuille, 2e sem.		41,168 20
Agences.....		452,460 80
Comptes courants. Créditeurs.....		1,082,329 28
Profits et pertes :		
Report du 31 décembre 1861..... 8,990 25		
Solde nouveau..... 282,333 01		291,323 89
Divers.....		548 15
		72,596,687 32

Opérations en cours au 31 mai 1862.

Avances :		
Sur nantissement de marchandises..		21,305,412 70
Sur nantissement de valeurs et titres divers.....		9,292,470 »
Total.....		30,597,882 70
Effets à échoir restant en portefeuille,		5,224,126 35
Effets en circulation avec l'endossement du Sous-Comptoir.....		25,373,756 35
Total égal.....		30,597,882 70

Certifié conforme aux écritures,
Le Directeur, A. Isoard.

MARCHÉ INDUSTRIEL

La situation du marché industriel n'a pas éprouvé de grands changements depuis mercredi dernier.

La liquidation de fin de mois a attiré toute l'attention des spéculateurs.

Le report moyen de la rente n'avait pas détourné l'argent des valeurs industrielles ; mais la liquidation des chemins de fer a engagé quelques capitalistes à profiter de la cherté des reports. De là vient, sinon la baisse, du moins la réaction qui s'est produite sur certaines valeurs, qui, ne se faisant qu'au comptant, absorbent naturellement des capitaux.

Quoique la situation de la place soit la principale cause de cette légère dépréciation, nous croyons que la température y contribue beaucoup ; car dans la saison où nous sommes, la Bourse devient une espèce de baromètre, et le beau temps, selon nous, serait un élément de hausse.

Voici les derniers cours des valeurs :

Voitures, 66 75 ; Bonnard, 41 50 à 42, affaires assez suivies ; la Compagnie des Eaux, 320 ; Omnibus de Paris, 785, offert ; la Compagnie immobilière de Paris, 152 50, difficilement ; les Omnibus de Londres, 51 à 52 titres au porteur, et 42 titres nominatifs ; Gaz de Marseille, coupon détaché, 320 ; Docks de Marseille, 575 ; Caisse Mirès, 57 50 ; Canalisation de l'Ebre, 140, sans affaires ; Ports de Marseille, 407 50 ; Magasins généraux, 400.

Les autres valeurs sont restées aux environs des cours de vendredi dernier.

N. Desfribaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Nous avons eu cette semaine une fête internationale des plus brillantes. Les exposants français ont offert au prince Napoléon un banquet où assistaient plusieurs notabilités anglaises, et en particulier lord Grandville et M. Dilke. Une fois de plus la France a réclamé la priorité d'une idée réalisée pour la première fois par l'Angleterre. C'est en France que fut convoquée la première exposition universelle ; mais il ne put être donné suite à ce grand projet.

Ainsi, dans l'enceinte du palais de l'Exposition et dans le monde commercial, les rapports entre les deux pays deviennent chaque jour plus intimes et plus étroits. Il en résulte une tendance marquée qui réagira tôt ou tard sur le gouvernement britannique et l'obligera à rompre avec certaines habitudes d'habileté politique qui ne satisfont pas le public. Déjà, relativement à l'expédition du Mexique, on trouve que le gouvernement a trop vite abandonné l'entreprise, et le *Times* lui-même, traduisant cette opinion, approuve complétement la persistance des Français.

D'autre part, la détresse fait de nouveaux progrès dans le Lancashire et dans l'Irlande. On nous annonce du coton chinois. Hourra pour le coton chinois ! Mais ce qui nous en arrive est bien peu de chose, et la spéculation a trop à faire sur la matière première en entrepôt pour que les manufactures puissent travailler sérieusement. Car, il faut le dire, il y a encore dans les magasins des cotons en quantités suffisantes pour occuper nos manufactures pendant six mois ; mais comment les filateurs et les tisseurs pourraient-ils consentir à payer les prix qu'on en demande ?

C'est du côté de l'Inde et de l'Algérie que l'on se tourne, et l'Egypte est elle-même regardée comme une sorte de terre promise. Si nous souffrons de la guerre des Etats-Unis, il est vrai aussi que les Etats-Unis se ruinent eux-mêmes, le Nord comme le Sud. Quelle que soit en effet l'issue de cette lutte entre protectionnistes et libres-échangistes, entre négociants et banquiers, entre producteurs et courtiers, le coton des Etats-Unis trouvera dans deux ans le marché occupé par des cotons d'autres provenances, et il y aura une baisse de prix qui frappera les planteurs autant que les commissionnaires. En revanche, les tissus de coton seront à bas prix.

Notre marché regorge toujours de capitaux sans emploi. Une faible partie va toujours aux consolidés, le reste attend de nouvelles affaires, de nouveaux emprunts, car l'horizon est gros d'emprunts. On assure pourtant que la Turquie va sérieusement employer le montant du dernier emprunt à retirer son papier-monnaie ; mais l'Autriche va nous prendre 50 millions de florins qui ne combleront certes pas son déficit ; il est possible en outre que les grandes entreprises qui sont en voie de réalisation en Italie emprunteront une partie de nos ressources disponibles.

Les valeurs indiennes sont bien tenues. Les valeurs américaines, plus fermes depuis quelque temps, sont moins recherchées, en raison des nouvelles péripéties de la guerre civile. On voudrait aussi connaître les moyens définitifs que le gouvernement de Washington emploiera pour faire face à ses engagements.

C. Dealtr.

ASSURANCES.

	Dernier revenu.	Cours.
Incendie.		
Générale.....	3,060	45,000
Phénix.....	225	3,400
Nationale.....	950	175 0/0 b.
Union.....	240	92 0/0 b.
Soleil.....	865	120 0/0 b.
France.....	230	74 0/0 b.
Urbaine.....	400	100 0/0 b.
Providence.....	225	100 0/0 b.
Aigle.....	300	25 0/0 b.
Paternelle.....	400	7 0/0 b.
Confiance.....	»	»
Nord.....	20	17 1/2 0/0 b.
Maritimes.		
Générale.....	250	9,750
Sécurité.....	»	32 0/0 b.
Union des Ports.....	57	20 0/0 b.
Lloyd français.....	»	15 0/0 b.
Océan.....	224	28 0/0 b.
Chambre d'assurances....	»	30 0/0 b.
Mélusine.....	»	20 0/0 b.
Centrale.....	»	»
Vigie.....	»	»
Sauvegarde.....	»	15 0/0 b.
Vie.		
Générale.....	2,475	20,000
Nationale.....	200	40 0/0 b.
Union.....	150	20 0/0 b.
Phénix.....	30	2 0/0 p.
Caisse paternelle.....	»	10 0/0 p.
Conservateur.....	15	»
Grêle.		
Générale..	»	2½ 0/0 p.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — Les farines du commerce ont eu assez d'animation ; on a fait quelques affaires à 62 50 pour le courant de juillet, et 62 pour du livrable sur août.

En farines de consommation, la demande se soutient au prix de 60 à 63 fr. le sac de 159 kil. pour le disponible en farine fraîche.

Blés. — Les offres de la culture, au lieu de se multiplier, diminuent à chaque marché.

Les échantillons ont été tenus à 1 fr. de plus que la semaine dernière ; mais cependant acheteurs et vendeurs ont fini par s'entendre, et les affaires se sont traitées avec 50 c. de hausse par sac de 120 kil. Quelques vendeurs ont obtenu 75 c., selon la qualité de la marchandise.

Nous coterons encore les blés de choix 37 50 à 38 fr. Ils sont toujours rares.

Les premières qualités valent de fr. 36 75 à 37 25 ; les bonnes sortes, de 35 à 35 50 ; inférieures, de 32 50 à 33 50 les 120 kil.

En blés de commerce, les provenances de Montereau et environs étaient tenues à 35 fr. les 120 kil. ; à 34 fr. pour les bonnes sortes, les acheteurs ne manquaient pas, mais il a fallu payer 34 fr. 50 pour divers lots de bonne qualité courante.

En blés exotiques, on a vendu des Hongrie 33 fr. ; des Amérique rouges d'été, 32 et 33 fr. 50.

Seigles. — On peut coter les seigles disponibles de fr. 20 à 20 50 les 115 kilogrammes.

Pour livrer à quatre et cinq mois de septembre prochain, on veut fr. 19 50 et on trouve preneurs à 19 fr.

Le tout en gare d'arrivée.

Orges. — Les orges restent cotées, comme la semaine dernière, de fr. 14 à 16 les 100 kilogrammes.

Les escourgeons, plus demandés qu'offerts, valent de fr. 16 25 à 16 75 les 100 kilogrammes.

Avoines. — Les offres sont un peu moins nombreuses que la semaine dernière.

Les prix sont restés les mêmes avec une grande fermeté : fr. 29 pour les avoines de choix par petits lots ; de 27 50 à 28 pour premières qualités de Beauce et de Brie ; 26 50 à 27 pour les avoines de Champagne, et 26 pour les avoines légères.

Les vendeurs d'avoines de Beauce, en quatre ou six mois de septembre, ne veulent plus donner aujourd'hui à 18 fr. Il n'y aurait que la Champagne qui céderait à ce prix.

Issues. — Baisse de 50 centimes sur toutes les espèces d'issues.

Son seul, fr. 13 50 à 14 ; son par petits lots, 13 50. — Recoupettes fines, 12 à 13 ; dito ordinaires, 12 50. — Remoulage ordinaire, 14 ; dito blanc, 13 50 à 14 50 ; dito dito extra, 15 50 à 16. — Son seul à la mesure (les 325 litres), 10 ; dito par petits lots, 11.

HUILES-GRAINES. — Cours officiel. — Huile de colza en fûts, fr. 118 ; en tonnes, 119 50. — Huile épurée en tonne, 127 50. — Huile de lin en fûts, 107 ; en tonnes, 108 50. — Huile d'œillette commune, 122 ; dito bon goût, 131-132. — Le tout aux 100 kilogrammes.

Cours commerciaux. — Huiles de colza disponibles, 118 fr. ; courant du mois, 116, 116 50 ; août, 114 fr. ; quatre dernier mois, 113 fr. ; quatre premiers, 112 50. — Lin disponible et courant du mois, 106 50 ; août, 105 50 ; quatre derniers mois, 103 fr. — Le tout par 100 kil., entrepôt.

Œillette, rousse à 123 fr. ; pavot de l'Inde, 120 fr. ; sésame, 140 à 150 fr. Le tout par 100 kil., entrepôt. — Œillettes surfines 1re marque d'Arras, 130 à 134 fr. les 91 kil. — Huiles d'olives surfines, 240 à 260 fr. les 100 kil.

VINS. — *Bordeaux*, 1er juillet. — Nous avons de nouveau un temps plus mauvais qu'il ne faudrait pour la moisson et l'avenir de la vigne.

Les vins de notre Gironde sont sans demande ; ceux du Midi sont cotés 200 à 300 fr. le tonneau.

75 tonneaux Narbonnais-Montagne ont été vendus 200 fr. nus, et 54 demi-muids colorés, à 13 degrés, 275 fr. logés.

(*Echo de l'agriculture.*)

MÉTAUX. — *Fers.* — La baisse que nous avions prévue, et que nous redoutions, vient de se produire; le prix des fers laminés est aujourd'hui de 245 à 250, la première classe, en gare à Saint-Dizier. Une hausse suite du prix de ces fers, n'étant pas possible en ce moment, l'équilibre ne peut être rétabli que par une nouvelle baisse du prix des fontes.

Les fers battus, et les essieux surtout, sont très-bien tenus et s'écoulent aux prix que nous avons cotés précédemment.

BOIS. — Nous n'avons à signaler que les grosses dimensions qui sont recherchées. Les petites sont délaissées dans la Haute-Marne et sur le canal de la Marne au Rhin. Il s'est fait sur l'Aube quelques affaires en petits bois. Quant au sciage, il n'en a pas été question cette semaine.

(*Ancre de Saint-Dizier.*)

N. DESTRIBAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

16 juillet. — **Société Chollet et Ce.** — A 3 heures 1/2, rue Marbeuf, 7.

21 juillet. — **Crédit colonial.** — A 2 heures, rue Bergère, 16.

21 juillet. — **Journaux réunis.** — A 8 heures, rue de Richelieu, 100.

26 juillet. — **Chemin de Lausanne à Fribourg.** — A 3 heures, salle du grand conseil, à Fribourg.

31 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — A 1 heure, rue Cadet, 16.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er juillet. — **Chemins du Nord.** — Paiement de coupons : actions anciennes, 41 fr.; actions nouvelles sorties au deuxième tirage, 24 fr. 40; actions nouvelles non sorties, 9 fr. 40.

1er juillet. — **Chemins du Midi.** — 40 francs par action; impôt à déduire, 40 c.

1er juillet. — **Chemins du Dauphiné.** — 9 fr. 81 par coupon d'action, impôt déduit.

1er juillet. — **Chemin Victor-Emmanuel.** — 18e coupon, soit 11 fr. 25 par action libérée.

1er juillet. — **Chemin de Lyon à la Croix-Rousse.** — 10 francs par action.

1er juillet. — **Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — 12 francs par action.

1er juillet. — **Chemin Guillaume-Luxembourg.** — 12 fr. 50 par action entièrement libérée.

1er juillet. — **Chemins autrichiens.** — 21 francs par action à titre de dividende 1861 et intérêts du premier semestre 1862.

1er juillet. — **Chemin de Saragosse à Pampelune.** — 15 francs par action.

1er juillet. — **Chemins Portugais.** — 20 francs par action, dividende et intérêts du premier semestre 1862.

1er juillet. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — Coupon semestriel, soit 17 fr. 50 par action.

1er juillet. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — 5 fr. 80 par action.

1er juillet. — **Chemins du nord de l'Espagne.** — 15 francs par action.

1er juillet. — **Chemin de Lichtervelde à Furnes.** — 9 francs par action, dividende du premier semestre 1862.

1er juillet. — **Chemin de Ciudad-Real à Badajoz.** — Paiement des intérêts semestriels aux porteurs d'actions.

1er juillet. — **Omnibus de Paris.** — Paiement du solde du dividende, soit 4 fr. 50 par action nominative; 3 fr. 92 par action au porteur; 3 fr. 97 par action de jouissance au porteur.

1er juillet. — **Société générale de Crédit mobilier.** — 24 fr. 53 par action, impôt déduit.

1er juillet. — **Compagnie immobilière de Paris.** — 4 fr. 90 par action, impôt déduit.

1er juillet. — **Docks et entrepôts de Marseille.** — 9 fr. 37 1/2 par action nominative; 9 fr. 05 par action au porteur.

1er juillet. — **Sous-comptoir des entrepreneurs.** — 4 francs par action. Impôt à déduire, 8 c.

1er juillet. — **Mines de la Grand'Combe.** — 10e coupon de dividende, soit 30 francs par action.

1er juillet. — **Canal de Suez.** — Paiement du 7e coupon sur les actions.

1er juillet. — **Nouvelle-Montagne.** — 50 francs par action, dividende 1861. Paiement de la première moitié, soit 25 francs, le 1er juillet.

1er juillet. — **Crédit mobilier espagnol.** — 9 fr. 50 par action.

15 juillet. — **Chemins des Ardennes.** — 6 fr. 73 par action nouvelle, impôt déduit.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862			1861			Différence 0/0 par kilomètre sur 1861.		RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier.	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES.	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES.	RECETTES PAR KIL.	en plus.	en moins	RECETTES	COURS correspondant des actions
Est[a]	Du 18 au 24 juin	1706	1.201.155 87	704 08	1706	1.291.818 44	757 22	» »	7.02	17.038 61	552 50
Ouest[a]	18 — 24 —	1475	1.220.532 45	827 48	1475	1.312.335 74	889 72	» »	6.98	20.296 20	1285 »
Paris-Lyon-Méditerranée[a]	18 — 24 —	1411	1.256.141 16	1.598 06	1411	1.224.637 99	1.576 56	1.42	» »	40.790 57	1102 50
Orléans[a]	18 — 24 —	1213	972.462 05	801 70	1213	905.975 45	796 35	» 65	» »	19.098 10	547 50
Nord[a]	18 — 24 —	967	1.194.824 38	1.235 59	967	1.165.999 30	1.205 69	2.48	» »	30.153 28	1082 50
Midi[a]	18 — 24 —	798	554.227 17	694 52	798	521.353 43	653 31	6.30	» »	18.486 94	850 »
Lyon a Genève[a]	11 — 17 —	231	140.079 61	606 40	231	145.312 47	629 05	» »	3.60	»	365 »
Andrézieux[a]	18 — 24 —	326	109.565 81	335 90	164	72.813 09	443 98	» »	32.17	9.780 38	665 75
Dauphiné[a]	18 — 24 —	134	71 582 72	393 30	134	60.884 07	438 01	» »	11.36	10.334 90	440 »
Bességes a Alais[a]	18 — 24 —	33	32.309 65	981 80	33	28.930 06	876 68	12.»	» »	22.976 42	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit[e]	18 — 24 —	1969	1.270.371 95	645 18	1967	1.205.313 14	665 58	» »	» 06	15.757 91	616 25
Autrichiens	18 — 24 —	1324	838.502 50	633 46	1324	835.249 »	630 93	0.40	» »	15.752 66	515 »
Madrid à Saragosse et à Alicante	Madrid a Alicante	18 — 24 —	492	334.610 78	694 21	482	319.744 73	663 37	4.64	» »	16.061 19	576 25
	Alcazar a Ciudad	18 — 24 —	155	29.729 38	191 80	114	19.235 14	168 73	13.67	» »	»	»
	Madrid a Jaraquel	18 — 24 —	104	32.659 93	314 03	104	33.881 44	325 78	» »	3.61	»	»
Barcelone a Saragosse	18 — 24 —	360	115.512 36	315 30	183	51.960 90	283 20	13.»	» »	7.741 72	295 »
Nord de l'Espagne	18 — 24 —	558	169.911 31	474 61	308	119.288 85	387 11	22.54	» »	6.669 20	483 75
Union suisse	22 — 28 —	275	75.210 »	273 00	275	77.383 »	281 40	» »	» 80	»	»
Central suisse	18 — 24 —	262	134.827 40	514 61	262	134.208 89	511 54	» »	» »	10.952 31	475 »
Victor-Emmanuel	18 — 24 —	214	150.472 59	703 15	214	141 379 36	660 65	6.58	» »	15.498 40	380 »
Romains Bologne a Ancone	18 — 24 —	206	64.821 45	314 60	»	»	»	»	»	»	337 50
Romains Rome a Civita-Vecchia	18 — 24 —	73	27.717 85	380 »	»	»	»	»	»	»	»
Saragosse a Pampelune	18 — 24 —	170	41.386 07	247 96	»	»	»	»	»	5.948 24	370 »
Séville-Xérès-Cadix	4 — 10 —	160	79.471 92	496 68	160	76.001 04	478 75	3.76	» »	»	470 »
Ouest suisse	18 — 24 —	150	58.921 89	392 81	150	60.061 42	400 40	» »	1.80	8.838 92	175 »
Cordoue a Séville	4 — 10 —	131	58.920 65	449 77	131	37.173 95	283 77	58.50	» »	8.067 09	»
Guillaume-Luxembourg	11 — 17 —	89	30.881 88	346 99	82	15.958 76	306 90	13.»	»	7.711 47	283 »
Portugais	11 — 17 —	75	13 701 32	182 70	»	»	»	»	»	»	427 50

[a] Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

Service des Obligations.

JUILLET 1862.

	Montant du coupon. fr. c.	Déduction de l'impôt, cent.
Orléans. 4 0/0. 1er emprunt. . .	25 »	69
— 2e emprunt	25 »	66
— 3 0/0	7 50	20
— Grand-Central 3 0/0	7 50	20
— Ancienne Compagnie d'Orsay (2e série). 4 0/0	25 »	69
Paris-Lyon-Médit. — *Section nord.* – Bourbonnais. 3 0/0.	7 50	20
— Grand-Central. 3 0/0 . . .	7 50	20
— Rhône-et-Loire. 3 0/0 (2e série)	7 50	20
— Id. 4 0/0 (1re série)	12 50	33
— Saint-Etienne-Lyon (emprunts réunis)	25 »	70
— Saint-Etienne-Lyon (emprunt 1860)	25 »	66
— Saint-Etienne-Lyon (reconnaissance de capitalisation).	27 »	70
— Saint-Etienne-Lyon (emprunts 1843 et 1847)	25 »	60
— (*Section sud*). Fusion. 3 0/0	7 50	20
— Ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée. 3 0/0..	7 50	20
— Ancienne Compagnie de Marseille à Avignon. 5 0/0. .	25 »	67
Nord. 3 0/0	7 50	20
Ouest. Obligations 3 0/0	7 50	20
— Id. 4 0/0 (Dieppe)	10 »	24
— Ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunts 1842-49)	25 »	66
— Ancienne Compagnie de Versailles (r. d.)	25 »	66
— Anc. Compagnie de Rouen. .	20 »	51
— Anc. Compagnie du Havre. .	30 »	70
— Id. de l'Ouest. .	29 »	66
Est. — Ancienne Compagnie de Montereau à Troyes. . .	25 »	65
— Strasbourg (obligations de Wissembourg)	12 50	33
Lyon-Genève	7 50	20
Midi.	7 50	20
Dauphiné.	7 50	20
Ardennes	7 50	20
Portugais.	7 50	»
Madrid-Alicante.	7 50	»
Lombards.	7 50	»
Séville-Xérès-Cadix.	7 50	»
Tarragone à Reus.	7 50	»
Barcelone à Saragosse. . . .	15 75	»
Centre belge.	7 50	»
Chemins livournais.	7 50	»
Ligne d'Italie	7 50	»
Romains.	7 50	»
Lyon-Croix-Rousse.	7 50	»
Union suisse.	25 »	»
Cordoue à Séville.	7 50	»
Docks de Marseille.	7 50	20
Omnibus.	7 50	20
Emprunt ottoman 1860. . . .	15 »	»
Cie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz. .	12 50	30
Cie immobilière de Paris. . .	7 50	19
Vieille-Montagne.	12 50	»

ÉMISSIONS NOUVELLES.

1er au 15 juillet. — **Crédit foncier de France.** — Emission de 60,000 actions.

APPELS DE FONDS.

1er au 15 juillet. — **Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Appel du dernier versement de 50 francs sur les actions non libérées.

1er au 15 juillet. — **Canal de Suez.** — Appel de 100 francs par action.

1er au 15 juillet. — **Docks de Marseille.** — Appel du solde des actions, soit 125 francs.

15 juillet au 7 août. — **Chemins des Ardennes.** — Versement de 100 francs par action nouvelle.

REMBOURSEMENTS.

1er juillet. — **Chemin d'Orléans.** — Remboursement des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril.

1er juillet. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement de 143 obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Etienne à Lyon sorties au tirage du 27 mai.

1er juillet. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée sorties au tirage du 27 juin.

1er juillet. — **Chemins du Midi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 avril.

1er et 6 juillet. — **Chemins de l'Ouest.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 19 juin. (Voir notre numéro du 21 juin, page 505.)

1er juillet. — **Chemins du Dauphiné.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 20 juin.

1er juillet. — **Préfecture du département de la Seine.** — Remboursement des obligations de l'emprunt de 50 millions de 1852 sorties au tirage du 1er mai, à la caisse municipale, à l'hôtel de ville.

1er juillet. — **Emprunt ottoman 1860.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 7 juin.

1er août. — **Crédit colonial.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 14 juin.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 24 mai.

31 décembre. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 mai.

F. G.

NOMINATIONS.

Par décret de Sa Majesté Impériale en date du 22 juin 1862, M. Pestel (Jean-Baptiste-Félix-Augustin), a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Sauvage, démissionnaire.

CONCESSION DE 54 ANS.

Décret de S. M. l'Empereur.

COMPAGNIE
DE
TOUAGE ET TRANSPORTS DE LA SEINE
(DE CONFLANS A LA MER.)

Capital social : 5,500,000 francs divisé en 11,000 actions de 500 francs chacune.

Émission : 6,000 actions seulement sont réservées au public, 5,000 étant déjà souscrites.

La souscription publique, ouverte le 1er juillet 1862, sera close le 12 du même mois. Intérêts à 5 0/0 l'an, payables le 1er janvier de chaque année avant tout partage des bénéfices ; ces bénéfices, en prenant seulement pour base le trafic actuel, ne sauraient être inférieurs à ceux de la Compagnie de Touage de Paris à Conflans, qui ont atteint 16 0/0. Dividende le 1er juillet.

La concession de Conflans à la mer, qui joint au privilége du *touage* (remorquage) le service des transports, doit être comparée, comme sécurité et comme avenir, à nos meilleures lignes de chemins de fer. (*Voir, pour plus amples détails, l'annonce affiche que nous publions à la page 542 de notre numéro de ce jour.*)

On souscrit à Paris, dans les bureaux du *Conseiller, Gazette des chemins de fer*, 26, rue Bergère.—Versements par action : 50 francs en souscrivant; 100 francs suivant les bases de la répartition, du 5 au 15 août; 50 francs contre la remise du titre négociable à la Bourse du 1er au 10 octobre. Les 300 francs restants en trois paiements égaux, les 1er janvier, 1er avril et 1er juillet 1863.

Adresser les fonds ou valeurs par *lettre chargée*, à MM. DENECHAUD, SOULAINE et Cie, banquiers, directeurs du *Conseiller*, 26, rue Bergère, Paris. — On peut verser à leur crédit dans les succursales de la Banque de France.

VILLE DE BRUXELLES.

Emprunt de 25 millions de francs (1852).

Le Collége des bourgmestre et échevins a l'honneur de rappeler à MM. les souscripteurs que le troisième versement de 25 fr. par obligation devra être effectué du 1er au 10 juillet courant.

Ce versement sera reçu à Paris :

Chez MM *Hentsch-Lutscher et Cie*, rue Saint-Georges, 23 ;

MM. *Ad. Marcuard et Cie*, rue Bergère, 18 ;

MM. *Mussard Audéoud et Cie*, rue de Provence, 34.

MM. les souscripteurs qui ont libéré intégralement leurs obligations peuvent, dès maintenant, échanger leurs titres provisoires contre des titres définitifs, à la caisse de MM. *Ad. Marcuard et Cie*, rue Bergère, 18.

Ces obligations se traitent actuellement à la Bourse de Paris. Elles rapportent 3 0/0 d'intérêt et sont remboursables par tirage semestriels.

Le premier tirage aura lieu le 1er septembre prochain.

Le 1er n° sortant remboursé en.	50,000 fr.
Le 2e — —	10,000
Le 3e — —	5,000
Du 4e au 9e inclusivement, en 1,000 francs chacun.	6,000
Du 10e au 23e inclusivement, en 500 francs	7,000
Du 24e au 83e inclusivement, en 200 francs	12,000
Total. . . .	90.000 fr.

Il sera en outre tiré 783 obligations remboursables au pair de 100 francs.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de **3 0/0**. La Société se charge **GRATUITEMENT**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur président, Marquis d'AUDIFFRET.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(Établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 à 5 mois.....	3 0/0
Ceux de 6 à 11 mois.....	3 1/2 0/0
Ceux de 12 à 17 mois.....	4 0/0
Ceux de 18 à 23 mois.....	4 1/2 0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus	5 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la caisse, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,
FERDINAND LE ROY.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1697 —

11e année — 25me semaine.

Du 18 au 24 juin 1862.

[illegible] Voyageurs	424 237 56
Bagages, Marchandises, etc....	776.918 31
Total.......	1.201.155 87
Recettes antérieures.....	29.402.110 78
Total général.....	30.603.266 65
25e semaine de 1862	1.201.155 87
Semaine correspondante de 1861.	1.291.818 44
Différence.....	90.662 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	30 603 266 65
— — 1861.	31.215.465 45
Différence.....	612.198 80

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 30 avril 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 avril 1862	14.439.112 50
Du 1er janvier au 30 avril 1861	14.576.654 65
Différence en faveur de 1861.	137.542 15

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 avril 1862	6.171.906 87
Du 1er janvier au 30 avril 1861	6.321.005 30
Différence en faveur de 1861.	149.098 43
Différence en faveur de 1862 par les deux réseaux.....	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 18 au 24 juin 1862.

[illegible] Voyageurs..........	453.073 »»
Bagages, Marchandises, etc....	777.459 45
Total.......	1.230.532 45
Semaine correspondante de 1861.	1.312.335 74
Différence.....	81.803 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	29.983.438 64
— — 1861.	32.888.221 09
Différence.....	2.904.782 45

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 603 kil. — 1862... 603 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 603 kil. — 1862... 603 kil.

[illegible] Voyageurs..........	58 520 80
Bagages, Marchandises, etc....	113.779 71
Total.......	172 300 60
Semaine correspondante de 1861	110 822 01
Différence.....	61.487 59
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.312.796 23
— — 1861.	2.628.221 91
Différence.....	1.684.574 42

PARIS À LYON ET À LA MÉDITERRANÉE

LIGNES DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 18 au 24 juin 1862.

[illegible] Voyageurs..........	700.706 35
Bagages et marchandises.......	1.535.434 81
Total.......	2.236.141 16
Semaine correspondante de 1861.	2.204.537 99
Différence.....	31 603 17
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	57.718.947 15
— — 1861.	53.030.810 94
Différence.....	4.688.136 21

LYON À GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 331 kilomètres
1861. — 331 —

23.146 Voyageurs............	74.903 90
Bagages, Marchandises, etc....	65.175 71
Total.......	140 079 61
Période correspondante de 1861.	145.314 47
Différence.....	5.234 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.880.501 60
— — 1861.	2.939.338 82
Différence.....	58.837 22

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 737 kilomètres.
1861. — 566 —

40.934 Voyageurs............	139 986 50
Bagages et Marchandises......	400.028 37
Total.......	540 014 87
Semaine correspondante de 1861.	366 537 20
Différence.....	173 5 7 67
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	12 896 013 01
— — 1861.	9.008.276 15
Différence.....	3.887.736 86

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 18 au 24 juin 1862.

380 329 Voyageurs............	473.561 80
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	87.296 45
— — Pet. vitesse	411.583 »»
Total.......	972.462 05
Semaine correspondante de 1861.	965.975 45
Différence.....	6.486 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	23.166.771 70
— — 1861.	23.622.625 75
Différence.....	455 854 05

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 30 avril 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

4 mois 1862, 900 kilomètres...	13.981.162 15
— 1861, 900 — ...	14.207.721 02
Différence.....	226.558 87

RÉSEAU MIXTE.

4 mois 1862, 295 kilomètres...	1.291.870 01
— 1861, 295 — ...	1.319.657 57
Différence. » — ...	28.187 56

NOUVEAU RÉSEAU.

4 mois 1862 18 kilomètres...	41.675 38
— 1861 18 — ...	39.808 53
Différence.....	1.866 85
Différence totale : » kilom.	252.879 58

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 19 au 25 juin 1862.

271.555 Voyageurs............	452.250 63
Bagages, Marchandises, etc....	744.573 75
Total.......	1.196.824 38
Semaine correspondante de 1861.	1.165.909 30
Différence.....	30.915 08
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	29.158 307 22
— — 1861.	28.370.558 04
Différence.....	787.749 20

Section de Paris à Soissons-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 180 kilomètres.

13.835 Voyageurs............	42.272 50
Bagages, Marchandises, etc....	34.126 65
Total de la semaine...	76 399 15
Semaine correspondante de 1861.	4 460 83
Différence.....	71.938 32
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1,101 463 86
— — 1861.	93.675 01
Différence.....	1,007,788 85

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 18 au 24 juin 1862.

45.807 Voyageurs............	136.904 78
Bagages, Marchandises, etc....	397.272 39
Total.......	534.227 17
Canaux..................	30.818 52
Totaux réunis.. ..	565.045 69
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	521.353 18
{ Canaux...	45.670 02
Total.......	567 023 50
Différence.....	18.024 19

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	15.749 357 97
— — 1861.	13.743.080 15
Différence.....	2.006.277 82

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 161 kilomètres

Mai 1862.

28.363 Voyageurs............	50.852 86
Bagages, Marchandises, etc....	78.808 74
Total.......	129.661 60
Mois correspondant de 1861....	53.776 03
Différence.....	75.885 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	466.773 61
— — 1861.	212.662 53
Différence.....	254.111 08

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 226 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 18 au 24 juin 1862.

18.061 Voyageurs............	35.544 42
Bagages, Marchandises, etc....	73.961 10
Total.......	109 505 52
Semaine correspondante de 1861.	72.813 09
Différence.....	36.692 43
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 240 806 45
— — 1861.	1.748.028 56
Différence.....	492.777 89

BESSÈGES À ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.

Du 18 au 24 juin 1862.

Voyageurs................	2.615 35
Bagages, Marchandises, etc....	19.784 30
Total.......	22.399 65
Semaine correspondante de 1861.	25.930 60
Différence.....	3.469 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	758 237 35
— — 1861.	720.800 45
Différence.....	37.437 90

DAUPHINÉ

ANCIENNES SECTIONS.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 134 —

Du 18 au 24 juin 1862.

15.390 Voyageurs............	35.232 54
Bagages, Marchandises, etc....	36.350 18
Total.......	71.582 72
Semaine correspondante de 1861.	60.884 07
Différence.....	10.698 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.505.807 98
— — 1861.	1.402.433 54
Différence.....	103.374 44

NOUVELLES SECTIONS.

Longueur exploitée : 24 kilomètres.

[illegible] Voyageurs............	4.437 »»
Bagages, Marchandises, etc....	433 »»
Total.......	4.870 »»
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	84.520 »»

LYON À LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.

Du 24 au 30 juin 1862.

47.184 voyageurs	5 060 70
Produit total depuis le 3 juin..	20.302 10

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 18 au 24 juin 1862.

96.806 Voyageurs............	366.344 .5
Bagages, Marchandises, etc....	627.508 06
Transports militaires....	114.280 19
Total.......	1.108.163 25
Semaine correspondante de 1861.	1.078.130 30
Différence.....	30.032 95

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 253 kilomètres.
1861. — 254 —

43.030 Voyageurs............	95.486 11
Bagages, Marchandises, etc....	60.906 41
Transports militaires..........	5.014 07
Total.......	162.208 06
Semaine correspondante de 1861.	127.184 75
Différence.....	35 023 91

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1869 kilomètres.
1861. — 1871 —

En 1862....................	1.270.371 88
En 1861....................	1.205.315 14
Différence.....	65.056 74

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862....................	30.673.483 06
En 1861....................	26 564.127 75
Différence.....	4.109 355 91

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 149 kilomètres.
1861. — 147. —

14.035 Voyageurs............	44 258 27
Bagages, Marchandises, etc....	39.213 01
Transports militaires..........	5 516 45
Total.......	84.987 73
Semaine correspondante de 1861.	67.293 27
Différence.....	17 694 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 001 636 62
— — 1861.	1.690.061 56
Différence.....	311.575 06

MADRID À SARAGOSSE ET À ALICANTE

Du 18 au 24 juin 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 455 kilomètres.
1861. — 455 —

13.934 Voyageurs............	87.658 78
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	11.479 37
— (Petite vit.)	235 474 63
Total de la semaine...	334.612 78

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID À JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres.
1861. — 104 —

9 952 Voyageurs.	23.382 47	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1,774 44	32.659 92
Marchandises. (Petite vitesse) . .	7.503 01	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue.

SECTION D'ALCAZAR À CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862 Longueur exploitée : 154 kilomètres.

3.103 Voyageurs..	11.080 81	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.610 77	29.729 33
Marchandises. (Petite vitesse)....	17.040 »»	

Total des trois lignes réunies.	397.000 03
Recet. antér. dep. le 1er janv. 1862	8.464.075 60
Total général des recet. en 1862.	8.861.075 68
— — 1861.	8.751.065 09
Différence.....	110.010 59

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1921 kilomètres.
1861. — 1325 —

Du 18 au 24 juin 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

37.404 Voyageurs, ...	307.353 [illegible]
[illegible] quintaux Marchandises.	531.837 50
Total.....	836 592 50
Semaine correspondante de 1861.	835.240 [illegible]
Différence.....	3.352 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	20.780.415 [illegible]
— — 1861.	23.183.105 [illegible]
Différence....	2.402.690 [illegible]

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 354 kilomètres.
1861. — 308 —

Du 18 au 24 juin 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	55 815 46
Marchandises.....	89.436 78
Total.....	145.252 24
Produit annuel par kilomètre...	24 321 [illegible]

Ligne de l'Escurial

Voyageurs.....	17 356 84
Marchandises.....	7.302 23
Total.....	24 659 07
Produit annuel par kilomètre...	25.216 [illegible]
Total de la semaine.....	169 911 31
Semaine correspondante de 1861	119.288 85
Différence.....	50 622 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.078.619 97
— — 1861.	2.635.318 32
Différence.....	443.301 65

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 216 kilomètres.
1861. — 216 —

Du 18 au 24 juin 1862.

39.643 Voyageurs	72.415 05
Bagages, marchandises, etc....	39.650 45
Recettes diverses.....	2.166 52
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis.....	36.240 57
Total.....	150.472 59
Semaine correspondante de 1861.	141.379 36
Différence.....	9.093 23
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 318.570 28
— — 1861.	3.186.939 01
Différence.....	131.548 27

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 905 kilomètres.

Du 14 au 20 mai 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs.....	202.343 81
Marchandises.....	155 194 69
Total.....	357.538 50
Recettes antérieures en 1862..	4.066.372 23

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 308 kilomètres.

Du 18 au 24 juin 1862.

14.294 Voyageurs.....	50 476 47
Marchand., cargaison, équipages	65.035 89
Total.....	115.512 36
Semaine correspondante de 1861	51.900 90
Différence.....	63.611 46
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	2.833.566 36

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 22 au 28 juin 1862.

23.580 Voyageurs.....	40.410 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc....	34.800 [illegible]
Total.....	75.210 [illegible]
Semaine correspondante de 1861.	77.383 [illegible]
Différence.....	2.173 [illegible]
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	1.635 500 [illegible]
— — 1860.	1.593.526 [illegible]
Différence.....	31.974 [illegible]

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 18 au 24 juin 1862.

voyageurs.....	17 0?C 15
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.049 60
— — (pet. vit.)	7.667 80
Total.....	27.717 85

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars last).

Voyageurs.....	52.120 70
Bagages, marchandises (gr. vit.)	6.490 12
— — (pet. vit.)	6.800 57
Total.....	64.821 45
Total pour les deux sections.	92.539 30

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	539 377 50
Section de Bologne.....	1.101.072 93
Total.....	1.640.450 43

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 202 kilomètres.
1861. — 217 —

Du 18 au 24 juin 1862.

35.833 Voyageurs.....	79.192 15
Bagages, Marchandises, etc....	55.635 25
Total.....	134 827 40
Semaine correspondante de 1861.	134.808 89
Différence.....	18 51
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.808 538 22
— — 1861.	2.719.555 36
Différence.....	88.982 86

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 121 kilomètres.

Du 4 au 10 juin 1862.

22e semaine.....	47.104 85
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine.....	11.915 80
Total.....	58 920 65
Semaine correspondante de 1861.	37.173 95
Différence.....	21.746 70
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.136.927 50
— — 1861.	917.913 65
Différence.....	219.013 85

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 18 au 24 juin 1862.

21.180 Voyageurs	37.057 50
3.240 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages.....	21.864 49
Total..	58 921 99
Semaine correspondante de 1861.	60.061 12
Différence.....	1.139 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 323 739 97
— — 1861.	1.111.408 08
Différence....	212.371 79

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 170 kilomètres.

Du 18 au 24 juin 1862.

Voyageurs.....	23 824 31
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	5 000 24
Marchandises (petite vitesse)...	14.862 52
Total.....	44 386 07

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 11 au 17 juin 1862.

Voyageurs.....	9.844 16
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	731 67
— (Petite vit.).	3.125 49
Total.....	13.701 32

VILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 4 au 10 juin 1862.

29.047 Voyag., Bagag. et March.	79.471
Semaine correspondante de 1861.	76 601
Différence.....	2.870
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.729 209
— — 1861.	1 559.869
Différence.....	169.339
Différence kilométrique...	2.75

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 89 kilomètres.
1861. — 52 —

Du 11 au 17 juin 1862.

4.285 Voyageurs.....	5.345
Bagages, articles de messagerie.	615
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	25 061
Total de la semaine...	30 891
Recettes antérieures.....	655.533
Total.....	686 425
Recettes de la semaine en 1862.	30 891
Période correspondante de 1861.	15.968
Différence.....	14.923
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	686 425
— — 1861.	515.783
Différence.....	170.641

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de mai 1862...	25.205
— — 1861...	14.429
Différence.....	10.776

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de mai 1861.....	1.171.943
id. id. 1862.....	1.293.363
Différence, 10.36 0/0, soit	121.420
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861	8.287.063
— — 1862.	9.331.075
Différence, 12.60 0/0, soit	1.044.011

OMNIBUS DE PARIS

Du 25 juin au 1er juillet 1862.

	Pour [illegible] d'omnibus	Paris.	Bas
Recettes.....	334.754 30	82 99	4
Semaine correspondante de 1861...	321.227 65	86 95	5.
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	8.063.368 45	81 17	4
Période correspondante de 1861...	7.446.368 10	79 63	4.
Différence...	616.000 35	1 55	

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Rue Laffitte, 17.

Liste des obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, sorties au tirage du 27 juin 1862.

Emission de 1852.

7e tirage. — 370 obligations.

Numéros :

8,801 à 8,900	100	obligations.
467,701 à 467,800	100	—
67,801 à 67,900	100	—
131,344 à 131,400	57	—
131,301 à 131,313	13	—
Total...	370	obligations.

Emission de 1855.

7e tirage. — 468 obligations.

Numéros :

701 à 800	100	obligations.
54,120 à 54,187	68	—
Total...	468	obligations

Les obligations dont les numéros précèdent sont remboursées, à raison de 500 francs chacune, à partir du 1er juillet courant, dans les caisses de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille.

CHEMIN DE FER

DU NORD.

Les administrateurs ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à la décision de l'assemblée générale du 28 avril 1862, le versement complémentaire de 200 francs sur les 44,666 actions nouvelles sorties au troisième et dernier tirage, est exigible du 1er au 30 juin 1862.

Les versements effectués postérieurement au 30 juin auront à supporter des intérêts de retard à 4 0/0 à partir du 1er juillet.

Le dernier délai pour la libération complète expirera au 31 décembre 1862.

La Compagnie recevra en paiement, et sans escompte, les coupons d'actions et d'obligations échéant le 1er juillet 1862.

Les versements sont reçus dans les nouveaux bureaux de la Compagnie, place Roubaix, de 10 heures à 4 heure.

CHEMIN DE FER

DE BESSÈGES A ALAIS

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon échéant le 1er juillet 1862 leur est payé, à partir de cette époque, à raison de :

44 fr. 33 c. par action nominative;
44 fr. 06 c. par action au porteur.

Ces 44 fr. 33 c. se composent : 1° de 4 fr. 83 c. pour solde du revenu de 1861; 2° de 12 fr. 50 c. à compte sur les bénéfices de 1862.

Ces paiements ont lieu :

A Paris, à la caisse centrale de la Compagnie, 50, rue Basse-du-Rempart; et à Alais, chez M. Caumel, directeur du Comptoir d'escompte.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FE

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'h neur de prévenir MM. les action res que les intérêts du sumes échus le 15 juillet 1862, soit :

10 francs pour les actions anci nes,

Seront payés au siége de la Co pagnie, rue de Provence, 68, à P tir du 15 juillet, de 11 heures heures, fêtes et dimanches excep ou dans les succursales de la B que de France.

Ce paiement, pour les titres porteur, se fera sous la déduction 0 fr. 27 c. par coupon, montant l'impôt à percevoir au profit du T sor, en vertu de la loi du 23 j 1857.

Les titres nominatifs n'étant soumis aux droits, les coupons a rents à ces titres seront payés in gralement.

Le conseil d'administration r

...ople, en outre, à MM. les porteurs ...ères nouvelles que les intérêts ...n semestre échéant le 15 juillet ...862, soit : 7 francs pour les titres nominatifs, et 6 fr. 73 c. pour les titres au porteur, viendront en déduction du versement de 100 francs, qui doit être effectué à la même époque.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale du 29 mai a fixé le dividende à répartir le 1er juillet courant, à la somme de 12 fr. par action.

Vu le grand nombre d'actions déjà libérées par anticipation et dans le but de l'unification des titres, il a décidé que le dernier versement de 25 francs, restant à payer sur les actions non libérées, serait appelé du 1er au 15 juillet courant.

En conséquence : 1° le paiement du dividende ci-dessus fixé à 12 francs, et les intérêts dus au 1er juillet courant et s'élevant à 15 francs pour les actions entièrement libérées, s'effectuera à partir de ladite époque ; 2° Le versement de 50 francs à payer sur les actions libérées de 200 francs sera reçu, du 1er au 15 août, sous déduction de la somme de 12 francs de dividende et de celle de 13 fr. 50 c. pour les intérêts, soit ensemble 25 fr. 50 c., ce qui fixera le montant du versement à 24 fr. 50 c. par action.

Les actions provisoires seront échangées contre les titres définitifs au moment du versement.

Les actionnaires qui ne feront pas ce versement dans le délai indiqué, devront l'intérêt de retard, à raison de 6 0/0 l'an, à partir du 1er juillet.

Le paiement du dividende et des versements des actions entièrement libérées aura lieu et les versements des actions à libérer seront reçus, savoir :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Toulouse, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Londres, chez MM. de Rothschild and Sons ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Cie ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances remboursables d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),

90 0/0 de la valeur des actions,

Et 80 0/0 de la valeur des obligations.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST (GARE ST-LAZARE)

SERVICES DE **PARIS A LONDRES** PAR DIEPPE ET NEWHAVEN

Départ tous les jours (le dimanche excepté)

1° Service de jour en 11 heures 1/2

PAR TRAINS SPÉCIAUX A HEURES VARIABLES (1re ET 2e CLASSE)

2° Service de nuit

(1re, 2e ET 3e CLASSE)

Voyage simple :			Aller et Retour :		
1re classe 35 fr.	2e classe 25 fr.	3e classe 18 fr. 75	1re classe 62 fr. 50	2e classe 45 fr.	3e classe 33 fr. 75
BILLETS VALABLES PENDANT SEPT JOURS.			BILLETS VALABLES PENDANT UN MOIS.		

AGENCES : 7, rue de la Paix; — 2, place du Palais-Royal.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que le coupon d'intérêt échéant le 1er juillet 1862 sera payé, à partir du 1er juillet courant, à raison de 7 fr. 50 c., à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

CHEMIN DE FER DE

SARAGOSSE A BARCELONE

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'OBLIGATIONS de la Compagnie que le paiement du coupon du premier semestre de cette année, 15 fr. 75, portant le n° 11, aura lieu à partir du 2 juillet prochain :

A BARCELONE, dans les bureaux de la BANQUE DE BARCELONE ;

A MADRID, chez MM. GIRONA ET Ce ;

A PARIS, chez MM. AD. MARCUARD ET Ce, 18, rue Bergère.

Le paiement du coupon d'intérêt des actions ne peut encore avoir lieu, le Conseil d'administration n'ayant pu jusqu'ici obtenir du gouvernement de S. M. Catholique l'autorisation qu'il a demandée à cet effet, conformément au vote de la dernière assemblée générale.

Barcelone, le 21 juin 1862.

L'administrateur gérant,
JOAQUIN ARIMON.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations, deuxième emprunt, sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er juillet prochain, leur sera payé à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir : à raison de 7 fr. 50 c. :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 25 juin 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts afférents au premier semestre de 1862, seront payés, sur la présentation du coupon n° 10, à partir du 1er juillet prochain :

A Paris, chez MM. G. de Blonay et Ce, banquiers, rue Drouot, 30 ;

A Bruxelles, chez MM. Trumper et Maertens, banquiers ;

A Gand, chez M. Daël, rue du Gouvernement, 23 ;

A Saint-Ghislain (Hainaut), dans les bureaux de la Compagnie.

COMPAGNIE

IMMOBILIÈRE DE PARIS

Premier tirage des obligations.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie Immobilière de Paris sont prévenus que 142 obligations, dont les numéros suivent, sont sortis au tirage qui a eu lieu le 27 juin 1862 :

2,981 à 3,000	20	obligations.
4,161 à 4,180	20	—
6,741 à 6,760	20	—
20,141 à 20,160	20	—
27,221 à 27,222	2	—
35,681 à 35,700	20	—
38,061 à 38,080	20	—
45,341 à 45,360	20	—
Total...	142	obligations.

Ces obligations sont remboursées, à raison de 500 francs, depuis le 1er juillet courant, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 45, place Vendôme.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES

DE COMMENTRY

ET DES FORGES ET FONDERIES

DE FOURCHAMBAULT,

Montluçon, Imphy, Torteron et La Pique.

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que les intérêts du premier semestre 1862 seront payés, à partir du 15 juillet, sur la présentation des coupons ou des certificats nominatifs, à raison de 25 francs pour les obligations de première série, et de 7 fr. 50 c. pour les obligations de deuxième série :

A Paris, au siége social, place Vendôme, 16 ;

A Fourchambault (Nièvre), à Montluçon et Commentry (Allier) ;

Ou à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, et MM. Ve Morin, Pons et Morin.

La retenue à opérer sur les titres au porteur est de 0 fr. 60 c. pour les obligations de première série, et 0 fr. 16 c. pour celles de deuxième série.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ

ET DES

hauts-fourneaux et fonderies de Marseille

ET DES

mines de Portes et Sénéchas

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Société que le coupon n° 3, représentant le solde du dividende de 1861 et fixé à 8 fr. 50 c. par l'assemblée générale du 1er juillet courant, est payé, à partir du 2 courant, sous déduction de l'impôt du timbre, dans les bureaux de la Société, 60, rue de la Chaussée-d'Antin.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

Le coupon n° 9 des obligations de la Compagnie sera payé (sous retenue de l'impôt pour les titres au porteur seulement), à partir du 1er juillet, au siége social, rue Ollivier-Saint-Georges, n° 12, de 10 heures à 3 heures.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

Le coupon n° 1 des actions de la Compagnie sera payé à raison de 6 fr. 25 c. par action (et sans retenue aucune), à partir du 1er juillet, au siége social, rue Ollivier-Saint-Georges, n° 12, de 10 heures à 3 heures.

MACHINE-LOCOMOTIVE

D'occasion et son tender

A VENDRE.

S'adresser à M. Ponza, aux ateliers des chemins de fer, à Sotteville-lez-Rouen.

CONCESSION DE L'ÉTAT. — DURÉE DE LA CONCESSION, 54 ANS.

TOUAGE ET TRANSPORTS DE LA SEINE

(DE CONFLANS A LA MER).

Société créée sous la raison sociale : EUG. GODEAUX et Cie.— La Compagnie sera convertie en société anonyme, ainsi qu'il est dit à l'article 46 des statuts.

Capital social : 5,500,000 francs, divisé en 11,000 actions de 500 francs chacune.

Banquiers de la Société : MM. Denéchaud, Soulaine et Cie, *directeurs du* Conseiller, gazette des chemins de fer, *à Paris, rue Bergère*, 26.
Conseil judiciaire : M. Prunier-Quatremère, *agréé près le tribunal de commerce de la Seine.*

SOUSCRIPTION PUBLIQUE

5,000 actions émises à titre irréductible sont actuellement souscrites. La souscription aux 6,000 actions réservées au public est ouverte depuis le 1er juillet 1862 et sera fermée le 12 du même mois.

Les versements auront lieu comme suit :

50 fr. par action en souscrivant, — 100 fr. du 5 au 15 août, suivant les bases de la répartition, 50 fr. du 1er au 10 octobre contre la remise des titres définitifs, — les 300 francs restants en trois termes égaux les 1er janvier, 1er avril et 1er juillet 1863.

Objet de l'entreprise : Établir sur la Seine, de Conflans (embouchure de l'Oise) à la mer, un service de traction et de transports, par un système de bateaux à vapeur, dits *toueurs*, déjà appliqué avec le plus grand succès, de Paris à Conflans, par la Société anonyme de touage de la Basse Seine, tel est le but de cette entreprise, dont l'importance et l'utilité ressortent suffisamment d'ailleurs des motifs même du décret impérial qui l'autorise.

Supériorité du Touage : Le *Touage* fonctionne avec la même régularité que les chemins de fer; il brave tous les courants et entraîne les plus fortes charges avec une économie de 33 0/0 sur le remorquage ordinaire. D'un autre côté, tandis que le prix de celui-ci, entre le Havre et Conflans, ne peut, sans cesser d'être rémunérateur, descendre au-dessous de 5 fr. 75 c. par tonne, celui du Touage ne dépasse pas 3 fr. 50 c. par tonne. On voit dès lors quel immense développement de trafic peut en résulter pour la navigation de la Seine, et quel intérêt pourra en retirer la Compagnie.

Capital : Le capital de la Compagnie, fixé à 5,500,000 francs, comprend tous les services de l'entreprise, établissement de touage, achats de remorqueurs et de matériel de transport, dont les prix ont été basés sur des propositions de fournitures à forfait émanant des premières maisons de construction, et sur les appréciations d'éventualité les plus larges.

Bénéfices : Les bénéfices de la COMPAGNIE DE TOUAGE ET TRANSPORT DE LA SEINE, embrassant un parcours de 296 kilomètres, et qui a le droit de faire, outre la traction, des transports pour son compte, ne sauraient être inférieurs à ceux de la Société de la Basse-Seine, dont l'exploitation, bornée au remorquage, ne comprend qu'un trajet de 72 kilomètres, laquelle dans ces deux dernières années, a distribué à ses actionnaires un dividende de plus de 46 0/0 par an.

Ces bénéfices assurés par le trafic actuel, que les statistiques officielles les plus modérées évaluent à près de 1,500,000 tonnes, doivent augmenter en raison du développement de la navigation, qui, par le fait d'un service régulier et aussi économique que le Touage, ne peut manquer de s'accroître dans de notables proportions, comme cela est arrivé pour les chemins de fer.

Revenu : Intérêt à 5 0/0 l'an prélevé avant tout partage et payable les 1er janvier et 1er juillet de chaque année; le surplus des bénéfices, distribué à titre de dividende, le 1er juillet. (Statuts, art. 23.)

Adresser les demandes et les fonds par lettre chargée à **MM. Denéchaud, Soulaine et Cie**, banquiers, rue Bergère, 2[illegible] à Paris. On peut verser les fonds à leur crédit dans les succursales de la Banque de France.

On recevra par le retour du courrier un CERTIFICAT provisoire qui devra être échangé lors du 3e versement contre un titre définitif négociable à la Bourse.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 56

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.
Paris.
Trois mois 13
Six mois..... 26
Un an 48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauche, Paul Féval, Vte Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard**, etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 exemplaires. — Elle offre en prime à ses abonnés les CLASSIQUES FRANÇAIS *et les* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de 30 0/0.*

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron,

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Dénomination.	Samedi 28 Comptant.	Samedi 28 Terme.	Lundi 30 Comptant.	Lundi 30 Terme.	Mardi 1 Comptant.	Mardi 1 Terme.	Mercredi 2 Comptant.	Mercredi 2 Terme.	Jeudi 3 Comptant.	Jeudi 3 Terme.	Vendredi 4 Comptant.	Vendredi 4 Terme.
182 500	1000	libérés	180 »	Janv.-juillet	Banque de France	3110 »	—	3110 »	—	3110 »	—	3140 »	—	3140 »	—	3140 »	—
[illegible]	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	654 25	—	652 50	—	653 50	—	651 25	—	652 50	652 50	652 50	—
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1635 »	1630 »	1635 »	1635 »	1640 »	1630 »	1635 »	1635 »	1645 »	—	1600 »	—
					id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1120 »	—	1175 »
600.000	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	490 »	—	490 »	—	491 25	—	491 25	—	491 25	—	492 75	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	451 25	—	450 »	—	450 »	—	450 »	—	452 50	—	453 50	—
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 25	—	98 25	—	96 25	—	97 50	—	97 50	—	97 50	—
	100	Id.	3 »	Id.	— id., 3 0/0	91 25	—	91 25	—	91 25	—	91 25	—	91 25	—	—	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1005 »	—	1005 »	—	1005 »	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	»	15 »	Mai et nov.	— Oblig. commun., 2 0/0 1. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 430 fr. payés	421 25	—	419 75	—	—	—	420 »	—	418 75	—	421 25	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	85 »	—	—	—	86 25	—	86 25	—	86 25	—	86 25	—
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	632 50	—	635 »	632 50	633 75	635 »	632 50	—	633 75	—	632 75	—
[illegible]	500	libérés	50 »	Id	Société gén. de Crédit mobilier	852 50	851 25	850 »	846 25	847 50	852 50	832 50	811 25	839 75	846 25	850 »	853 75
»	»	»	»	»	Crédit agricole	660 »	—	690 »	—	—	—	685 »	—	695 »	—	685 »	—
					id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	515 »	518 75	518 75	515 »	—	521 25	515 »	515 »	515 »	520 »	520 »	522 50
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	57 50	—	50 »	—	60 »	—	62 50	—	66 25	—	57 50	—
[illegible]	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	120 »	—	120 »	—	116 25	—	115 »	—	110 »	—	115 »	—
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	—	—	538 75	—	538 75	—	—	—	538 75	—	538 75	—
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
— du Sénégal	—	600	500	»	....	»
Comptoir Bonnard	39 75	200.000	100	»	octobre	1 50
[illegible] Lécuyer	530 »	21.000	500	»	....	35 »
[illegible] Béchet	400 »	20.600	500	»	janvier juillet	20 05
[illegible] de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	5 »
[illegible]-Propriétaires	875 »	8.000	1/8.000	»	juin décemb.	62 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	785 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
— act. de jouissance	200 »	»	»	»	juillet	21 »
Omnibus de Lyon	72 50	40.000	100	10	....	néant.
[illegible] de Londres	53 50	250.000	100	»	....	néant.
Cie impériale des Voitures de Paris	67 50	400.000	100	»	avril octobre	néant.
Messageries impériales (Service marit.)	640 »	80.000	500	»	janvier juillet	60 »
— (actions nouvelles)	—	32.000	500	[illegible]	....	5 [illegible]
Compagnie générale maritime	500 »	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
[illegible], L. Gay et Ce	203 50	10.000	500	»	janvier juillet	11 50
[illegible]-Fraissinet et Ce	455 »	»	»	»	....	»
[illegible] Touache et Cie, navigation mar	470 »	20.000	1/20000	»	....	»
[illegible] Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	....	»
CANAUX.						
Comp. universelle du Canal de Suez	465 »	»	500	300	janvier juillet	»
[illegible], actions de capital	1260 »	69.120	1.000	»	avril octobre	50 »
— actions de jouissance	95 »	69.000	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	990 »	27.300	1.000	»	avril octobre	50 »
— act. de jouissance	140 »	27.300	»	»	juin	12 50
[illegible] à Bouc	960 »	4.000	1.000	»	avril octobre	56 »
[illegible] canaux	—	19.000	1.000	»	avril octobre	50 »
[illegible] à la Bassée	7560 »	600	5.000	»	février août	611 25
Sambre à l'Oise	330 »	11.520	1.000	»	juin décembre	50 »
Sambre française canalisée	1500 »	6.000	1/6000	»	janvier juillet	95 »
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	176 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
Ports de Marseille	407 50	»	»	»	août octobre	»
Cie impériale de Lyon	415 »	31.500	1/31500	»	....	18 50
[illegible] et Magasins généraux de Paris	510 »	25.000	1/25000	150	....	»
[illegible] et Entrepôts de Marseille	27[illegible] »	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
Docks du Havre	410 »	»	»	»	....	»
GAZ.						
Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1404 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
— actions nouvelles	1265 »	»	»	»	....	»
Union des Gaz	102 50	20.000	250	»	janvier	néant.
Marseille (et mines de Portes)	390 »	38.400	1/38400	»	avril octobre	18 30
Nord, Batignolles	—	6.000	500	»	juin décembre	25 »
Versailles	—	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
Boulogne, Sèvres, etc	—	500	1.000	»	1er juin	60 »
Lyon	2750 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	120 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	1910 »	2.400	1/2400	»	....	77 50
Gaz général de Paris	—	»	»	»	....	»
Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
J.-F. Cail et Ce	700 »	14.000	500	»	octobre avril	75 »
Terre-Noire, Bességes, la Voulte	630 »	30.000	1/30000	»	....	30 »
Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
[illegible]	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
[illegible] (Saône-et-Loire)	613 75	28.000	500	»	juin décembre	10 »
[illegible]-Indre	—	5.000	500	»	avril octobre	20 »
[illegible] et Commentry	301 »	30.000	500	»	mars septemb.	15 »
[illegible]	515 »	10.000	1/10000	»	....	»
[illegible] (Nord)	—	6.000	1/6000	»	....	30 »
Fourchambault	330 »	50.000	1/50000	»	avril octobre	21 »
[illegible] et chemins de fer	600 »	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »
[illegible]-d'Or	—	»	500	»	....	néant.
Franche-Comté	—	40.000	500	»	mai novembre	»
Méditerranée (forges et chantiers)	842 50	16.000	1/16000	»	....	50 »
[illegible]	277 75	»	250	»	....	23 »
[illegible]-l'Évêque	210 »	»	500	»	....	»
[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
[illegible] (Belgique)	1180 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
[illegible]-métallurgique	—	80.000	375	»	janvier juillet	néant.

Anonyme ou commandite.	Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1800 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»		32 »
A	Grand'Combe	905 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	182 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	148 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	163 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	228 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Carmaux	205 »	23.200	1/23200	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Charotte	500 »	3.550	1/3550	»	....	25 »
A	Layon-et-Loire	400 »	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	457 50	»	500	»	....	20 »
A	Quarégnon	150 »	6.720	250	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Fendu	250 »	3.000	500	»	....	»
Civ	Centre-du-Flénu	290 »	3.500	1.000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul id	225 »	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander zinc	—	14.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id	260 »	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id	—	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id	—	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	50 »
A	Silésie id	190 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin id	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière id	—	1.400	500	»	....	»
A	Pont-Rémy id	300 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle journal	—	2.500	1/2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis id	—	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit id	5400 »	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain glaces	12500 »	2.600	1/2600	»	....	750 »
C	Montluçon id	110 »	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) id	410 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id	130 »	9.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce, Vidanges	—	24.407	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	—	50.600	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Ce	31 25	40.000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	320 »	80.000	250	»	....	16 »
C	Deux cirques (L. Dejean et Ce)	210 »	8 7500	500	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission.	Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre.	Taux de remboursement.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
	Compagnie immobilière de Paris	271 32	»	»	»	....	»
80	Cie impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	56	....	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	11.000	500	187	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1105 »	4.528	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	992 50	11.093	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	386 25	6.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.000	500	15	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.000	500	50	janvier juillet	20 »
270	Compagnie générale des Eaux	295 »	20.000	500	80	avril octobre	15 »
250	Chatillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
175	Horme, anciennes	480 »	2.410	512 50	30	30 juin déc.	25 »
265	— nouvelles	276 25	7.000	500	50	31 mars sept	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	400 »	8.000	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	533 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	495 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
250	Union des gaz	197 50	22.727	250	35	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	285 »	40.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	Docks du Havre	291 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	468 25	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	M. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 28 juin au 4 juillet

Nombre d'actions.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Noms des lignes	Samedi 28 Compt.	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Compt.	Lundi 30 Terme	Mardi 1 Compt.	Mardi 1 Terme	Mercredi 2 Compt.	Mercredi 2 Terme	Jeudi 3 Compt.	Jeudi 3 Terme	Vendredi 4 Compt.	Vendredi 4 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1265 »	—	1260 »	1265 »	1255 »	1260 »	1250 »	1250 »	1240 »	—	1257 50	—
»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1015 »	1000 75	1017 »	1011 25	1015 »	1012 50	1010 »	997 50	1015 »	1015 »	1006 75	1010 »
300.000					Id. actions nouvelles	765 »	765 »	767 50	764 25	757 50	760 »	765 »	772 50	760 »	757 50	765 »	765 »
15.000	»	»	65 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	950 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
441.767	400	»	86 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1050 25	1055 »	1055 »	1055 »	1055 »	1051 75	1052 50	1052 50	1055 »	1053 75	1050 »	1055 »
41.060	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	—	—	942 50	942 50	941 50	—	—	—	—	—
41.067	400	»	41 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	1025 »	—	—	—	1012 50	—	—	—	—	—	1031 »	1005 »
500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	546 25	546 25	545 »	545 »	542 50	541 25	540 »	540 »	542 50	541 25	541 25	541 »
»	»	»	24 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	260 »	—	—	—	260 »	—
603.000	500	»	75 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1091 25	1095 »	1097 50	1098 75	1090 »	1091 25	1078 75	1086 »	1087 50	1087 50	1085 »	1090 »
235.000	500	»	55 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	848 25	850 »	846 25	846 25	848 75	847 50	838 75	840 »	845 »	846 25	848 75	850 »
300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	546 25	546 25	545 »	545 »	547 50	547 50	547 50	547 50	547 50	545 25	545 »	545 »
90.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	360 »	—	—	360 »	357 50	360 »	355 »	—	—	355 75	355 »	356 25
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	—	442 50	—	440 »	—	440 »	440 »	—	—	430 »	430 »	430 »
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	450 »	—	445 »	—	445 »	—	445 »	—	445 »	445 »	445 »	—
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	445 »	—	—	—	—	—
12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	542 50	—
»	»	»	»	»	Algérienne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100.000	500	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	377 50	377 50	377 50	—	375 »	377 50	—	375 »	370 »	—	370 »	380 »
•	•••	»	» 1/2 0/0		Lyon-Croix-Rousse	410 »	—	410 »	—	—	—	390 »	—	390 »	—	385 »	—
400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	513 75	512 50	512 50	511 25	511 25	512 50	508 75	510 »	510 »	511 75	510 75	512 »
750.000	500	50	41 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	608 75	612 50	607 50	607 50	604 75	610 »	606 25	613 »	606 25	608 75	610 75	611 »
80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	171 25	—	—	—	170 »	—	—	—	170 »	—	165 »	—
72.500	500	»	35 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	470 »	—	—	—	467 50	—	—	—	—	—	467 50	—
55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	376 »	—	—	—	378 »	—	370 »	370 »	370 »	—	—	—
240.000	500	50	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse non libérées	573 75	575 »	575 »	573 »	575 »	575 »	567 50	572 50	572 50	572 50	572 50	—
					Id. libérées	575 »	575 »	575 »	575 »	577 50	575 »	—	—	570 »	—	572 50	575 »
90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	305 »	307 50	305 »	306 25	310 »	312 50	310 »	305 »	305 »	305 »	305 »	307 50
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	485 »	485 »	482 50	484 »	482 50	485 »	482 50	482 50	485 »	482 50	485 »	485 »
36.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	455 »	452 50	452 50	452 50	455 »	447 50	455 »	450 »	—	—	455 »	450 »
•	•	»			Montblanch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
400.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	412 50	413 75	413 75	413 75	—	413 75	415 »	413 75	412 50	413 75	413 75	416 »
170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	332 50	335 »	332 50	335 »	335 »	333 75	331 25	335 »	332 50	335 »	332 50	335 »
•	•	»			Id. trentenaires	435 »	—	436 25	—	438 25	—	436 25	—	438 25	—	436 25	—
50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	280 »	—	277 50	—	275 »	—	275 »	—	270 »	270 »	—	270 »
•	•	»			Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	500	»		janvier, juillet	Portugais	425 »	—	423 75	—	425 »	—	425 »	—	420 »	421 50	425 »	425 »
	500	»			Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts.	Nombre d'obligations.	Obligations remboursées.	Reste en circulation.	Époques des tirages.	Prix de remboursement.	Revenu annuel.	Époques des jouissances.	Noms des compagnies.	28	30	1	2	3	4
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	—	—	—	—	—	—
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	—	—	—	—	—	—
1842	8.500	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	—	—	—	—	1082 50	—
1843	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	—— 5 0/0	—	—	—	—	995 »	—
1847—1848	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	60.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	—	1062 50	—	—	—	—
1850—1854	31.535	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852—1854	268.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	495 »	495 »	495 »	495 »	495 »	497 50
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	505 »	491 »	—	—	—
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	522 50	522 50	525 »	525 »	525 »	525 »
1854	192.614	»	»	décembre	645	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	—	513 75	—	—	—	—
1845	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	308 75	307 50	297 50	298 75	301 25	302 50
1858	63.643	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	—	307 50	—	300 »	—	—
1855	265.020	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	318 75	320 »	312 50	—	312 50	311 25
1852—1861	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	310 »	311 25	303 75	303 75	302 50	305 »
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	312 50	310 »	302 50	303 75	303 75	308 »
1855	67.710	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	308 75	—	—	—	297 50	297 50
1857—1860	137.083	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	—— (nouvelles)	—	—	—	—	297 50	297 »
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	—	310 »	310 »	310 »	—	311 25
1855—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	300 »	300 »	300 »	300 »
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	310 »	310 »	301 25	301 25	302 50	[illegible]
1856—1861	449.786	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	298 75	298 75	298 75	[illegible]
1858	22.840	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	—	—	—	—	—	—
1857—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	298 75	300 »	300 »	298 75	300 »	300 »
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	300 »	300 75	297 50	298 25	297 50	298 75
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	300 »	298 75	—	298 75
1856—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	304 75	307 50	302 50	302 50	301 50	302 50
1854—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	271 25	271 25	271 25	—	273 75	273 75
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	268 75	268 75	260 »	260 »	260 »	260 »
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien.	210 »	210 »	230 »	231 25	232 50	233 75
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	212 50	—	—	215 »	216 25	—
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	268 75	263 75	261 25	261 25	261 25	261 25
1862	24.576	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	257 50	257 50	250 »	—	—	248 75
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	251 25	251 25	251 25	251 »	—	253 75
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	248 75	249 75	248 75	248 75	250 »	250 »
1859—1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	252 50	251 50	251 25	252 50	251 25	[illegible]
1860	82.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	225 »	221 50	215 »	215 »	215 »	[illegible]
•	•	»	»		»	—	avril, octobre	Montblanch à Reus	225 »	225 »	217 50	—	227 50	217 »
1854—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	—	—
1861	•	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	216 25	—	237 »	237 50	236 75	238 75
1858	100.500	»	»	»	175	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	—	—	—	—	—	—

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers.	Samedi 28 Comptant	Samedi 28 Terme	Lundi 30 Comptant	Lundi 30 Terme	Mardi 1 Comptant	Mardi 1 Terme	Mercredi 2 Comptant	Mercredi 2 Terme	Jeudi 3 Comptant	Jeudi 3 Terme	Vendredi 4 Comptant	Vendredi 4 Terme
RENTES 3 0/0, jouissance 22 juin 1862	68 40	68 40	68 20	68 15	68 65	68 35	67 90	68 15	68 10	68 35	68 40	68 45
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1861	96 35	96 50	96 50	96 60	96 60	96 40	96 70	—	96 70	—	97 —	—
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
RENTES 4 0/0 id. id.	—	—	—	—	92 50	—	—	—	—	—	—	—
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	462 50	462 50	462 50	—	455 —	—	452 50	—	455 —	—	455 —	—
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	—	—	—	—	—	—	1120 —	—	1120 —	—	—	—
Id. id. id. 1855, jouissance mars 1862	467 50	—	467 50	—	471 25	—	470 —	—	471 25	—	474 25	—
Id. id. id. 1860, id.	—	—	465 —	—	465 —	—	—	—	470 —	—	470 —	—
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862	227 50	—	227 50	—	227 50	—	—	—	225 —	—	226 25	—
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Lille	96 25	—	96 25	—	96 25	—	95 —	—	96 25	—	96 25	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	—	—	42 50	—	—	—	—	—	42 50	—	42 50	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	91 7/8	—	91 7/8	—	91 7/8	—	92 »/»	—	92 »/»	—	92 1/8	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	79 1/8	—	—	—	78 7/8	—	—	—	—	—	78 3/4	—
Id. 3 0/0 1859 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	72 70	—	72 80	72 65	72 80	72 05	73 20	—	72 —	—	73 —	73 50
Id. 3 0/0, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	72 80	73 65	72 80	72 60	72 90	72 95	72 85	73 —	73 —	73 30	73 15	73 35
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1862	71 1/2	—	71 1/2	—	71 1/2	—	71 1/2	—	71 »/»	—	71 1/2	—
Emprunt russe	93 1/2	—	93 1/2	93 1/2	93 3/8	—	93 3/8	—	93 3/8	—	93 1/2	—
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	—	—	44 »/»	—	44 1/2	—	44 1/4	—	—	—	—	—
Id. 3 0/0 intérieur	49 »/»	—	49 »/»	49 »/»	49 »/»	49 »/»	49 1/8	—	49 1/8	—	49 1/8	—
Id. 3 0/0 extérieure 1841	—	—	51 »/»	—	51 »/»	—	—	—	—	—	—	—
Id. 3 0/0 id. 1852-56	52 1/4	—	51 5/8	—	51 5/8	—	51 3/8	—	51 5/8	—	51 5/8	—
Id. passive extérieure (sans intérêt)	—	—	18 1/2	—	18 5/8	18 1/2	—	—	19 5/8	—	—	—
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98 1/2	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	342 50	—	340 —	—	342 50	—	337 50	—	335 —	—	335 —	—

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉ... ET Cie, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1140. — 21e ANNÉE. — N° 28. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 18 JUILLET 1863

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

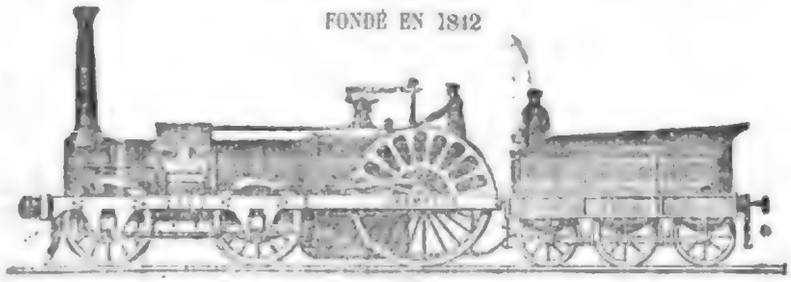
PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ET BANLIEUE	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	EN LIGNE
(corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Les Annonces	1 fr. 50



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADM[illegible]

64, rue Richelieu.

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

CHEMINS DE FER
DU
QUATRIÈME RÉSEAU

Société anonyme

CONSTITUÉE PAR-DEVANT Me DELAFORTE ET SON COLLÈGUE, NOTAIRES A PARIS, SAUF L'APPROBATION DES STATUTS PAR LE GOUVERNEMENT,

POUR OBTENIR LA CONCESSION DU

CHEMIN DE FER D'ARRAS A ÉTAPLES

AVEC EMBRANCHEMENT

SUR BÉTHUNE ET FRÉVENT

à traction animale ou par locomobile.

(LONGUEUR TOTALE. 150 KILOMÈTRES)

CAPITAL : 9,000,000 DE FRANCS

ainsi divisé :

9,000 actions de 500 francs.....	fr. 4,500,000
Obligations.....	3,500,000
Subvention votée par le conseil général du département du Pas-de-Calais en faveur de la Compagnie concessionnaire.....	1,000,000
Total.....	fr. 9,000,000

A NOS ABONNÉS ET A NOS CLIENTS.

Les abonnés et les clients du *Journal des chemins de fer* savent par expérience quelle réserve nous avons toujours apportée au sujet des affaires nouvelles qui faisaient appel à la confiance publique.

Le chemin de fer d'Arras à Étaples a été, de notre part, l'objet du plus sérieux et du plus attentif examen ; ce n'est qu'après avoir acquis la conviction qu'il s'agissait d'une excellente affaire pour les capitaux qui s'y engageraient, en même temps que profitable à l'intérêt public, que nous nous sommes chargés de cette émission, et que le *Journal des chemins de fer* s'est décidé à ouvrir la souscription dans ses bureaux.

L'entreprise à laquelle nous nous attachons aujourd'hui est le début d'une œuvre toute nouvelle : le quatrième réseau, autrement dit le réseau *des chemins de fer à bon marché*; et nous sommes persuadés que les capitaux qui s'associeront à cette révolution dans le mode des transports en retireront, à l'origine, des avantages proportionnellement égaux à ceux qui ont récompensé l'initiative des fondateurs du premier réseau des chemins de fer français.

I.

LE CHEMIN D'ARRAS A ÉTAPLES.

Nous avons, dans notre dernier numéro, présenté l'exposé complet de cette entreprise. Aujourd'hui il nous suffira de reproduire les parties importantes de notre article.

En dehors des grands réseaux de chemins de fer construits et exploités à grands frais, combien de besoins restent encore à satisfaire! Combien de localités à relier entre elles par un mode économique et rapide, pour ne rien perdre des forces productives du pays et ne laisser aucun intérêt en souffrance ! Les anciens courants de voyageurs et de marchandises, créés de temps immémorial par la force des choses, sont ou menacés de s'éteindre ou réduits à des moyens de transport arriérés, coûteux, grevant à la fois la production et la consommation d'une véritable surtaxe comparativement aux localités desservies par les voies rapides. Mais pour desservir ces courants, si nombreux et si importants qu'ils soient au point de vue des localités qui les possèdent, et pour rémunérer convenablement les capitaux qui s'engageraient à les doter de voies ferrées, il faut un système nouveau de chemins de fer, qui se formule ainsi : *construction à bon marché ; exploitation à bon marché.*

Depuis quelque temps le gouvernement impérial s'est préoccupé de cette double donnée du problème, résolue avec un éclatant succès dans quelques pays étrangers, particulièrement en Écosse et en Allema-

Digitized by Google

gne, et des documents officiels prouvent qu'on peut en toute sécurité et avec tout avantage construire des chemins de fer dont le prix de revient descend à 100,000 francs par kilomètre et même au-dessous.

L'application en France des principes qui ont servi de base à la construction des chemins de fer écossais sera une véritable révolution non-seulement dans l'industrie des transports, mais encore dans l'état économique du pays.

C'est entrer dans cette voie féconde que de fonder une société en vue de la concession du chemin de fer d'Arras à Etaples avec embranchement sur Béthune et sur Frévent.

Le chemin part d'Arras, où il peut se souder au chemin de fer du Nord, passe par Saint-Pol, parcourt les vallées des rivières de la Canche et de la Ternoise, dont il rejoint le cours à Hesdin, et se dirige de là par Montreuil sur Etaples, port de commerce et de pêche, traversé par le chemin de fer d'Amiens à Boulogne.

Un embranchement se détache de Saint-Pol, traverse les gîtes houillers du Pas-de-Calais et aboutit à Béthune, sur le chemin de fer d'Arras à Hazebrouck.

Un autre embranchement en sens inverse réunit les villes de Saint-Pol et de Frévent.

Dès l'année 1854, le conseil général du Pas-de-Calais s'est prononcé pour l'établissement d'une voie de fer d'Arras à Etaples avec embranchement sur les gîtes houillers. C'est ce projet, adopté en principe par l'autorité supérieure et préparé par les ingénieurs de l'État, que la Société nouvelle se propose aujourd'hui de construire et d'exploiter.

II.

PRIX DE REVIENT.

La ligne principale et les embranchements présentent un développement de 150 kilomètres.

Nous avons pris pour point de départ les études faites par les ingénieurs de l'État; après les avoir examinées, après avoir augmenté le poids des rails et l'importance du matériel, après avoir laissé une marge convenable à l'imprévu, nous avons acquis la conviction raisonnée que la dépense, y compris le service des intérêts pendant la construction, les frais d'organisation et d'administration, ne dépasserait pas 9 millions de francs, soit 60,000 francs par kilomètre.

Le département du Pas-de-Calais ayant accordé une subvention d'un million à l'entreprise concessionnaire, la dépense à la charge de la Compagnie descendrait à un peu plus de 53,000 fr. par kil. Il suffit de comparer cette dépense avec celle qu'entraînent les autres modes d'exécution des chemins de fer, pour se convaincre que coûtant *cinq fois* moins cher que les lignes construites jusqu'à ce jour le plus économiquement, le chemin d'Arras à Etaples devra, même avec un trafic tout à fait ordinaire, fournir encore une large rémunération aux capitaux qui s'y engageront.

Un des avantages du nouveau mode de construction sera d'éviter les grands travaux qui déterminent souvent un large imprévu dans les dépenses, et de rendre possible, par la rapidité de l'exécution, la mise en exploitation dans un délai de douze à quinze mois.

III

PRODUITS.

Ces produits proviendront de trois sources:

1° Transport des voyageurs;
2° Messageries;
3° Marchandises.

1° *Transport des voyageurs* — L'ingénieur du gouvernement, dans son rapport de 1859, évalue en moyenne à 100 par jour le nombre des voyageurs qui circuleront d'un point extrême du chemin à l'autre, soit 36,500 voyageurs par an, ou un produit annuel d'environ 365,000 fr.

Ce nombre de voyageurs est très-modéré, *surtout si l'on a égard à l'accroissement que la circulation a éprouvé depuis 1859.*

M. Davaine, ingénieur en chef des ponts et chaussées du département du Pas-de-Calais, chargé par le gouvernement des études à faire sur ce chemin, a constaté dans son mémoire que pour les lignes de chemins de fer voisines du chemin d'Arras à Étaples le parcours local a plus que quintuplé, *sans compter les voyageurs de transit à destination du littoral.*

La circulation est appelée à se développer surtout sur le chemin de fer d'Arras à Étaples.

En effet, il s'agit d'une population essentiellement industrielle, agricole et commerciale, qui est tenue en mouvement toute l'année par ses marchés, ses foires et ses centres industriels.

Ainsi on compte sur le chemin parcouru 160 foires par an, 21 marchés par semaine; le nombre des manufactures et fabriques est de 356.

La ligne desservira trois gares du chemin du Nord : Arras, Béthune, Etaples. Elle met en communication directe les places fortes de Boulogne, Montreuil avec les magasins militaires d'Arras et les arsenaux de Douai.

Le chiffre de cent voyageurs par jour dans un sens ou dans l'autre sera donc facilement dépassé.

Messagerie. — L'ingénieur du département l'évalue suivant l'usage, corroboré par l'expérience, au quart du produit des voyageurs, — soit 91,250 francs annuellement.

Marchandises. — Les comptages officiels faits de 1852 à 1857, cités par M. Davaine, donnent une moyenne de 398 colliers par jour sur notre ligne. D'après les calculs des ingénieurs faits sur la base de ces comptages de 1852 à 1857, en déduisant les colliers à vide et les courts transports, c'est-à-dire en ne comptant qu'environ la moitié du nombre des colliers comme faisant un transport utile, il resterait un chiffre annuel de 78,371 tonnes par an parcourant toute la ligne.

M. Davaine ajoute dans son mémoire:

« Mais nous sommes loin de croire que » les transports doivent se réduire à ce » chiffre. Les comptages de 1857 comparés » à ceux de 1852, ont révélé dans le Pas-» de-Calais une augmentation de 45 0/0 en » moyenne dans la fréquentation des routes. » L'augmentation annuelle est donc à peu près » de 9 0/0. Elle a dû se continuer depuis 1857 » et elle se continuera encore, car les perfec-» tionnements agricoles et industriels, l'exploi-» tation des richesses minérales ne se ralentis-» sent pas dans ce département. On peut » même dire qu'en ce qui concerne les mines » on n'y est qu'au début, et que le traitement » des minerais du Boulonnais par le coke de » Béthune, promet à la nouvelle voie des » transports dont on chercherait vainement le » germe dans le mouvement actuel. »

Ces prédictions étaient tellement fondées qu'en 1861, bien avant la fin de l'année, le poids utile était de 117,668.

Cet accroissement se poursuit de jour en jour.

Cependant, en prenant seulement le chiffre de 117,500 tonnes et en adoptant un prix relativement faible de 10 centimes par tonne, on obtiendrait un total de..... Fr. 1,762,500

En calculant sur ces chiffres, nous négligeons le développement extraordinaire que devront subir le trafic et le transport sur Etaples et Boulogne des houilles des gîtes de Béthune.

Le trafic dont devra bénéficier le chemin se décompose ainsi :

Produit des voyageurs...	365,000
— de la messagerie.	91,250
— des marchandises.	1,762,500
Total des produits bruts	2,218,750

Ce qui correspond à *un produit brut* de **14,791 par kilomètre,** produit bien modéré si l'on a égard à la moyenne générale du trafic des chemins de fer.

Nous évaluons les frais à 60 0/0 du produit ; *c'est un maximum qu'on ne doit pas atteindre.*

Il resterait comme bénéfice net..... Fr.	887,530
L'intérêt et l'amortissement des obligations prélèvera, en les calculant à 6.50 0/0	227,500
Il restera comme produit net	660,030
Déduisant de cette somme, pour imprévisions, réserves, amortissement, etc.....	120,000
Le produit à distribuer aux actions serait de	540,030
Soit par action de 500 f., à raison de 9,000 actions..	60 fr.

SOUSCRIPTION.

Nous recevons dès à présent les souscriptions de nos clients et de nos abonnés dans nos bureaux, rue Richelieu, 64, à Paris.

Les souscriptions adressées actuellement *seront irréductibles.*

La souscription publique sera ultérieurement et prochainement ouverte à Paris et dans les départements.

Chaque souscription doit être accompagnée d'un premier versement de 100 francs par action.

Il suffira d'envoyer le montant de la souscription, soit en argent, à M. de Birague d'Apremont, gérant du *Journal des Chemins de fer,* soit en faisant le dépôt dans une succursale de la Banque, à son crédit.

Dans le cas où le capital ne serait pas intégralement souscrit, comme dans le cas où la Société ne serait pas définitivement constituée, les fonds versés seraient rendus aux souscripteurs, sans aucun prélèvement, *les frais de toute nature demeurant, en ce cas, à la charge des fondateurs.*

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

SOMMAIRE

Les chemins du quatrième réseau, 545. — Bulletin de la semaine, 547. — Chemins de l'Ouest, 549.— Chemins de Lyon, 549. — Chemin de l'Ouest suisse, 549. — Compagnie des chemins Guillaume-Luxembourg, 549. — Les banques coloniales, 549. — Chronique, 549. — Banque de France, bilan, 550. — Société de Crédit industriel et commercial, bilan, 550.— Marché industriel, 550. — Bourse de Londres, 551. — Bulletin commercial, 551. — Avis aux actionnaires, 551. — Bulletin des recettes de la semaine, 551. — Chemin de Pampelune à Saragosse, 553. — Chemins des Charentes, 552. - Chemin de Ceinture, 555. Recettes des chemins de fer, 556. — Annonces, 557. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 559 Cours des actions et obligations industrielles, 559.— Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 560.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Bien que l'assiette des cours n'ait pas subi cette semaine de modification sensible, la situation paraît en voie de s'améliorer; les affaires ont plus d'élasticité, et il a suffi aujourd'hui de quelques bruits favorables au sujet des affaires du Mexique pour déterminer un mouvement assez marqué sur le cours de la rente.

D'un autre côté, le bilan de la Banque indique une reprise sensible dans les affaires commerciales. Tous les chapitres, excepté, bien entendu, celui de l'encaisse métallique, sont en augmentation ; portefeuille, 62 millions ; avances sur la rente, 4 millions, et sur effets publics, 4 millions ; avances au Trésor public, 30 millions; circulation des billets, 34 millions; compte courant du Trésor créditeur, 9 millions; compte courant des particuliers, 28 millions. L'encaisse métallique a diminué de 25 millions.

Ce mouvement établit la balance suivante :

Il est sorti par escompte 62 millions ; par avances, 38 millions ; ensemble, 100 millions ; il est rentré par augmentation de comptes courants, 37 millions ; différence, 63 millions, auxquels il a été subvenu au moyen de 25 millions en espèces et de 34 millions en billets ; ensemble, 59 millions ; le reste a été couvert par les variations de quelques chapitres du passif.

L'augmentation de 30 millions des avances au Trésor exige une explication. Le paiement trimestriel du 3 0/0 nouveau met à la charge du Trésor, au 1er juillet, un paiement de 35 millions, qui, avant la conversion, n'avait eu lieu qu'à l'échéance du semestre, c'est-à-dire au 22 septembre. La réunion du 3 0/0 ancien avec le 3 0/0 nouveau obligera également le Trésor à pourvoir, au 1er octobre, à une dépense de 40 millions pour le trimestre échéant ledit jour, dépense qui n'eût été payée que le 22 décembre suivant, si le mode de paiement semestriel eût été maintenu.

Les anticipations de paiement pouvaient entraîner la nécessité d'augmenter la dette flottante, et devenir une charge pour le budget de l'Etat, en raison des intérêts afférents à cette augmentation.

Or on sait que par une convention en date du 10 juin 1857, la Banque de France s'est engagée à faire à l'Etat une avance de 60 millions sans intérêts. Il était donc plus naturel d'user de cette faculté que d'augmenter la dette flottante, et c'est à cette résolution que s'est arrêté le ministre des finances, qui n'a pas voulu payer des intérêts dont il peut dégrever les charges de la dette flottante.

Voici le mouvement des dernières valeurs pendant le cours de la semaine :

Le 3 0/0 oscille de 68 à 68 50, jusqu'à ce qu'un mouvement de hausse le porte à 69.

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 9 Janvier 1862.....	307	675	24	46	30	762	78	176
Au 13 Février.....	354	662	47	56	30	797	86	217
Au 13 Mars.....	415	638	150	63	30	838	170	235
Au 10 Avril.....	410	564	143	59	30	839	124	188
Au 8 Mai.....	419	589	167	63	30	819	104	182
Au 12 Juin.....	417	486	120	70	30	760	126	190
Au 10 **Juillet**.....	**392**	**548**	**134**	**74**	**60**	**794**	**135**	**218**
Augmentation.....	»	62	4	4	30	34	9	28
Diminution.....	25	»	»	»	»	»	»	»

On cherche à expliquer ce va-et-vient par des bruits politiques qui n'y sont, en réalité, pour rien. La véritable cause c'est que nous sommes dans la morte saison de la spéculation, et que, comme on est à des cours excessivement bas, on ne peut plus baisser, et qu'ainsi les mouvements qu'occasionnent quelques placements ou déplacements de fonds sont très-restreints. Maintenant faudra-t-il attendre le mois d'octobre pour sortir de cette atonie, nous ne le croyons pas, et il est certain que les spéculateurs bien avisés, pour ne pas être pris au dépourvu, anticiperont le mouvement. Aujourd'hui le 3 0/0 a repris à 68 25 au comptant et 68 45 à terme.

Le 4 1/2 0/0 a retrouvé dans ses bas prix la raison de quelques achats. Nous le retrouvons à près de 97 75 ; nous avions prévu cette reprise, et elle ne devra pas s'arrêter là. Ce se rapprocher de plus en plus du pair.

Nous en dirons autant des obligations trentenaires cotées aujourd'hui à 461 25.

Il est vrai que le 20 de ce mois on détache un coupon de 10 francs, ce qui réduit leur prix réel à 451 25, taux bien inférieur à la véritable valeur de ces obligations.

L'emprunt italien est un peu plus ferme en raison de la reconnaissance faite par la Russie ; il est aujourd'hui à 70 65 coupon détaché.

Les fonds espagnols sont sans beaucoup d'affaires.

Les fonds russes sont cotés à 93 5/8.

Les actions de la Banque de France continuent à être demandées ; elles sont très-rares sur le marché, et un achat de quelque importance élèverait de beaucoup leur prix ; elles sont cotées aujourd'hui à 3,150.

Le Crédit foncier est toujours le favori de la hausse. Nous trouvons aujourd'hui les actions entières à 1,752 50.

Les actions estampillées sont à 1,175.

Ces cours peuvent être conservés, mais à une condition, c'est que la spéculation sur cette valeur ne les conduise pas plus loin. En effet, une action estampillée, cotée à 1,175, et dont on doit déduire 250 francs non versés, revient, en définitive, à un déboursé de 925 fr. par action; pour capitaliser à 5 0/0, il faudrait que les actions eussent un dividende de 46 fr. Nous croyons que pour éviter par suite du partage une diminution importante dans les dividendes en 1864, lors de l'admission des actions nouvelles de cette Société à la participation, on devra limiter à 40 francs les dividendes des exercices de 1862 et 1863, ce qui permettrait de distribuer aux deux natures d'actions 40 francs pour l'exercice 1864. Avec un tel revenu très-probable pendant trois années, il nous paraît que, s'il légitime en quelque sorte les cours actuellement acquis, il exclut toute nouvelle hausse qui entraînerait les porteurs sérieux à se dégager de la valeur.

Le Crédit agricole est à 660 fr., sans beaucoup d'affaires ; pour cette valeur, que la spéculation avait entraînée à 700 francs, nous avions également prévu qu'on ne pourrait tenir ces cours acquis ; la réaction qui a ramené les actions aux cours actuels justifie parfaitement nos prévisions.

Le Crédit industriel varie de 630 à 635 fr. C'est un temps d'arrêt dans cette valeur, qui permet aux acheteurs de courte haleine de se dégager, et qui amène une nouvelle couche de capitalistes de nature à faciliter le cours de 700 francs, et même d'un taux plus élevé.

Le Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie est toujours bien tenu à 538 75.

Le Comptoir d'escompte est ferme à 655 ».

Nous ne saurions trop le répéter, cette valeur ne tardera pas à atteindre le cours de 680 fr. Peut-être cet établissement devrait-il augmenter le cercle de ses opérations qui nous semble un peu restreint.

Le Crédit mobilier est à 827 50.

Les actions du Sous-Comptoir des entrepreneurs sont plus faibles à 118 75.

Les actions d'Orléans n'ont pas encore pu se remettre de l'ébranlement qu'elles ont subi ; cependant la baisse est arrêtée sur cette valeur, et elle ne tardera pas à reprendre des cours plus en rapport avec ses produits.

Les actions non estampillées ont disparu de la cote. Les actions estampillées sont à 1,000. Les actions nouvelles à 766 25. On voit que l'écart a légèrement diminué entre ces deux derniers titres. Il reviendra insensiblement à 200 fr. environ.

Les actions du Nord ont été très-faibles depuis le détachement du coupon de 41 fr. On s'attendait à une grande augmentation de trafic par suite de l'exposition de Londres ; le quasi-échec éprouvé par nos voisins a trompé jusqu'à ce jour les prévisions.

Cependant il se pourrait bien que le temps se remettant au beau, les excursions outre-Manche devinssent beaucoup plus nombreuses. Cette valeur était aujourd'hui cotée à 997 50.

Le Lyon a aussi été très-faible, il est aujourd'hui à 1,082 50. Mais après les hausses successives éprouvées par cette valeur on peut bien prendre patience et attendre avec certitude de plus hauts cours.

L'Est a été très-offert, il est aujourd'hui à 531 25. Il faut avouer qu'il est très-maltraité par toutes les combinaisons qui se font autour de son réseau, et qu'il serait juste de lui accorder une compensation quelconque.

L'Ouest est à 542 50.

Le Midi a détaché son coupon, il a semblé un instant vouloir le reconquérir, mais les forces lui ont manqué et il est retombé. Il est aujourd'hui à 808 75.

Le Genève continu à faiblir, offert à 347 50.

Les chemins autrichiens ont faibli à 488 75.

Le Lombard est faible à 607 50.

Les Romains assez fermes à 336 25.

Le Barcelone est offert à 306 25.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	31.95 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	25.40 0/0
Nord de l'Espagne	19.53 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	18.39 0/0
Besègues à Alais	17.32 0/0
Midi	15 22 0/0
Cordoue à Séville	14.85 0/0
Victor-Emmanuel	6.32 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	5.86 0/0
Ouest suisse	5.01 0/0
Nord	3 84 0/0
Autrichiens	3.36 0/0
Barcelone-Saragosse	1.44 0/0
Dauphiné	1.03 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	» 05 0/0
Ouest	» 85 0/0
Central Suisse	» 89 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	2.23 0/0
Est	2 97 0/0
Séville-Xérès-Cadix	3.51 0/0
Lyon-Genève	3 76 0/0
Orléans	9.85 0/0
Ardennes	20.68 0/0
Graissessac à Béziers	63.70 0/0

N. Destribats.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	4 juillet	11 juillet	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 45	68 45	» »	» »
Rente à 1/2 0/0	97 »	97 25	» 25	» »
Banque de France	3140 »	3150 »	10 »	» »
Consolidés	92 1/8	92 3/8	» »	» 1/2
Crédit foncier	1660 »	1635 »	» »	25 »
Crédit agricole	665 »	660 »	» »	5 »
Crédit industr. et com.	635 »	632 50	» »	2 50
Crédit mobilier	853 75	827 50	» »	ex1 25
Comptoir d'Escomp^te	652 50	655 »	2 50	» »
Orléans	1260 »	1000 »	act.	estam.
Nord	1035 »	997 50	» ex	16 25
Nord (act. sorties)	1035 »	965 »	» ex	45 00
Est	541 25	531 25	» »	10 »
Paris-Méditerranée	1090 »	1082 50	» »	7 50
Midi	850 »	808 75	» »	ex1 25
Ouest	545 »	542 50	» »	2 50
Genève	356 25	347 50	» »	8 75
Dauphiné	420 »	407 50	» »	ex2 50
Ardennes ancien	448 75	448 75	» »	» »
Ardennes nouveau	445 »	445 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	512 50	488 75	» »	ex2 75
Victor-Emmanuel	375 »	360 »	» »	ex3 75
Russes	415 »	417 50	2 50	» »
Romains	335 »	336 25	1 25	» »
Sud-Autr.-Lombard	611 25	607 50	» »	3 75
Saragosse Pampelune	370 »	355 »	ex »	» »
Saragosse-Alicante	572 50	555 »	ex9 50	» »
Saragosse-Barcelone	307 50	306 25	» »	1 25
Nord-Espagne	485 »	470 »	ex »	» »
Séville-Xérès-Cadix	450 »	435 »	» »	ex2 50

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Ouverture de la section de Pont-l'Evêque à Honfleur.

Dimanche a eu lieu l'inauguration de la section de Pont-l'Evêque à Honfleur. La ville d'Honfleur, voulant donner plus d'éclat à cette solennité, avait invité tous les hauts fonctionnaires du Calvados, auxquels s'étaient joints plusieurs personnages de distinction.

La section de Lisieux à Pont-l'Evêque est depuis près d'un an livrée à la circulation ; elle traverse un pays accidenté et verdoyant, et l'établissement de la voie ferrée a nécessité des travaux considérables. Les difficultés étaient plus grandes encore sur la section nouvelle.

A Pont-l'Evêque on quitte la vallée de la Touque, rivière capricieuse qui arrose des plaines fertiles. Les accidents de terrain deviennent de plus en plus marqués. Les collines succèdent aux collines, les vallées aux vallées, de sorte que la voie se développe en courbes,

et passe sans cesse d'une tranchée à un remblai.

Il faut citer surtout le viaduc du faubourg de Nival, à Pont-l'Evêque, un peu avant le point de départ de l'embranchement de Trouville, la tranchée de Sainte-Mélanie, le remblai des Eaux et le viaduc de Saint-Sauveur.

Au fond de toutes ces vallées, de petits cours d'eau font tourner des moulins et arrosent des prairies magnifiques. On arrive ainsi à un tunnel de 3 kilomètres 900 mètres ; les trains, lancés à toute vitesse, ne mettent pas moins de quatre minutes pour le traverser. La colline ainsi franchie est plus élevée que celle sous laquelle passe le tunnel de Blaisy, sur le chemin de fer de Lyon ; quant au tunnel même, il est établi pour deux voies, comme tout le reste de la ligne, bien qu'une voie seulement soit posée ; il est en ligne droite et débouche sur des vallées qui se dirigent vers la grande vallée de la Seine.

A peu de distance de cet immense ouvrage, qui porte le nom du tunnel d'Hébertot, se trouve la station de Quetteville-Beuzeville. Le paysage change. Les collines qui ferment la perspective s'interrompent, et l'on voit, de la hauteur où se trouve la voie ferrée, la Seine, large de plus de quatre kilomètres. La voie ferrée commence à descendre, et en peu d'instants on arrive à Honfleur, au niveau de la mer que tout à l'heure on dominait de 40 ou 50 mètres.

L'inauguration a eu lieu avec le cérémonial ordinaire ; un des grands vicaires de Mgr l'Evêque de Bayeux a béni la voie et la locomotive ; un banquet offert par la ville de Honfleur a réuni ensuite les invités.

Les honneurs de la fête ont été faits avec une courtoisie parfaite par M. Jullien, directeur du chemin de fer de l'Ouest, ainsi que par les administrateurs et par M. Coindard, secrétaire de la Compagnie.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Souscription à 340,000 obligations.

JUIN 1862.

Obligations mises en souscription.	340,000
Obligations souscrites.	1,763,353

Prélèvement fait des obligations attribuées aux souscripteurs qui ont droit au minimum d'une obligation, le total restant à répartir représente 17.80 0/0 des quantités souscrites.

Les obligations ne pouvant être fractionnées, lorsque le calcul des attributions donnera une fraction de 50 centièmes et au-dessus, le souscripteur aura droit à l'obligation entière. Les fractions inférieures à 50 centièmes seront annulées.

—

MM. les souscripteurs sont invités à se présenter, à partir du 11 juillet courant, au bureau qui a reçu leur souscription, munis de leur récépissé de versement à l'effet :

1° D'échanger ledit récépissé contre un autre récépissé indiquant pour chacun d'eux le nombre d'obligations qui leur est attribué ;

2° De liquider le compte du premier versement à raison de 101 fr. 25 par obligation attribuée.

Tous les souscripteurs de cinq obligations et au-dessus auront droit au remboursement des sommes versées par eux en excédant de 101 f. 25 c., montant du premier versement sur chaque obligation attribuée. Cet excédant leur sera remboursé à bureau ouvert, en même temps que s'effectuera l'échange des récépissés.

Tous les souscripteurs de quatre obligations et au-dessous, ayant droit à une seule obligation, auront à effectuer un versement complémentaire jusqu'à concurrence de 101 fr. 25 c. pour ladite obligation. Ils seront passibles des intérêts de retard à 5 0/0 à partir du 21 juillet (1).

Tout souscripteur qui, voulant se libérer par anticipation des termes d'octobre et de janvier, se présentera du 11 au 21 juillet, aura droit à un escompte uniforme de 3 francs (4 0/0 valeur du 11 juillet). Après le 21 juillet l'escompte sera calculé à partir du jour de la libération effective.

Une instruction spéciale sera adressée à MM. les souscripteurs par correspondance.

Le secrétaire général,

G. BÉAL.

COMPAGNIE DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Assemblée générale du 26 juin 1862.

La réunion annuelle des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-suisse a eu lieu le 26 juin à Lausanne, sous la présidence de M. Schopfer, président du Conseil d'administration.

Le rapport présenté à l'assemblée générale sur la situation de l'entreprise ne révèle aucun fait nouveau, et confirme en tous points les appréciations contenues dans l'article paru dans notre numéro du 14 juin dernier.

Nous nous bornons à donner le texte des propositions qui ont été ratifiées par l'assemblée.

Première résolution.

« L'assemblée approuve la gestion du Conseil d'administration et les comptes présentés pour l'exercice de 1861. »

Adopté à l'unanimité de 840 voix.

Deuxième résolution.

« L'assemblée générale des actionnaires confère à MM. J. Schopfer, président du Conseil d'administration, et L. Aubert, président du Comité de direction, les pouvoirs les plus étendus à l'effet de régler avec le Crédit mobilier et tous autres créanciers, tous comptes d'avances faites et à faire dans le but de pourvoir aux besoins de la Compagnie ; à cet effet, opérer tous remboursements, se faire ouvrir tous crédits, jusqu'à concurrence de la somme de *six millions de francs*, autorisée par la dernière assemblée générale, stipuler et accepter, pour lesdits remboursements et ouvertures de crédits, toutes conditions, clauses, garanties et délais qu'ils jugeront convenables. »

Adopté à l'unanimité de 815 voix.

Troisième résolution.

« L'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, arrête que les statuts primitifs, résultant d'actes passés à Genève les 16 et 24 novembre 1852, déjà modifiés par les assemblées générales des 28 mai et 25 août 1855, approuvés par le conseil d'État du canton de Vaud, le 27 novembre 1852, le 1er et le 29 août 1855, sont derechef modifiés à l'article 30, paragraphe 1er, qui sera à l'avenir conçu comme suit :

» *L'assemblée générale doit être convoquée chaque année dans le mois d'avril par le Conseil d'administration.* »

Adopté par 736 voix contre un seul vote négatif.

Après la proclamation de ce résultat par M. le président, le secrétaire donne lecture du procès-verbal de la séance, qui est approuvé, et la séance est levée à deux heures.

F. Grimaud.

(1) Et non pas du 1er juillet comme quelques avis publiés le portent par erreur.

SOCIÉTÉ ROYALE GRAND-DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

La ligne de Luxembourg à Diékirch (ligne du Nord), dont les travaux ont été retardés par suite de difficultés pour le passage dans la forteresse de Luxembourg, va être prochainement livrée à l'exploitation.

La réception de la partie de cette ligne comprise entre Luxembourg et Ettelbruck, sur un parcours de 30 kilomètres, a eu lieu, et l'ouverture est fixée au 20 courant.

Entre Ettelbruck et Diékirch, la distance n'est que de 4 kilomètres. Certaines difficultés au sujet de l'emplacement de la station de Diékirch ont retardé les travaux sur ce point : ces difficultés viennent d'être levées, et, dans quelques semaines, les lignes exploitées auront ainsi atteint un développement de 124 kilomètres.

En ce qui concerne le prolongement de la ligne du Nord jusqu'à la frontière belge, il résulte d'une décision récente du gouvernement belge que la Société Guillaume-Luxembourg paraît en situation d'entreprendre prochainement les travaux dans cette direction.

LES BANQUES COLONIALES.

La loi du 11 juillet 1851 oblige la commission de surveillance des banques coloniales à présenter tous les cinq ans à l'Empereur un rapport sur l'ensemble des opérations accomplies par ces institutions de crédit. Ne pouvant le reproduire à raison de sa grande étendue, nous voulons du moins en signaler quelques-uns des résultats principaux.

Les opérations des cinq banques coloniales se sont élevées en 1857-58 à 56,406,187 fr. ; en 1858-9 à 71,971,956 fr. ; en 1859-60 à 65,035,436 fr. ; en 1860-61 à 72,654,514 fr.

Le fonds de réserve de chacune des cinq banques coloniales s'élevait après la clôture de l'exercice 1860-61 :

Pour la Martinique, à.....Fr.	718,429
Pour la Guadeloupe, à.....	743,500
Pour la Réunion, à.....	1,000,257
Pour la Guyane, à.....	90,484
Pour le Sénégal, à.....	24,454

A la Martinique, 200,000 fr. ont été prélevés sur cette réserve pour acheter le terrain, construire et meubler la maison que la banque locale occupe aujourd'hui.

A la Réunion, 369,000 fr. ont été également prélevés sur la réserve pour une destination semblable. La construction de l'édifice et ses appropriations doivent être actuellement terminées. Sur le restant de la réserve, plus de 500,000 fr. sont ou vont être placés sur l'État en rentes 3 0/0.

La Banque de la Guyane a aussi obtenu du gouvernement l'autorisation de consacrer une portion de son fonds de réserve à l'achat d'un immeuble pour le service de l'établissement et le logement de son directeur. Cet achat n'est point encore effectué.

La baisse du prix des sucres et la continuité de la sortie du numéraire occasionnée par l'excédant des importations sur les exportations avaient appauvri l'encaisse métallique des Banques de la Martinique et de la Guadeloupe, pendant l'exercice 1857-1858, à tel point que le gouvernement de la métropole, d'accord avec la commission de surveillance, a dû autoriser les deux banques à emprunter, chacune, à la Banque de France, une seconde somme de 500,000 francs, sur garantie d'une partie des inscriptions de rente 4 1/2 0/0 constituant leur capital social. La situation des affaires n'exigeant plus le maintien de ces avances, la commission a insisté sur la nécessité d'en effectuer au plus tôt le remboursement, partiel ou intégral, à la Banque de France; mais il restait encore dû, au 30 juin 1861, sur les 500,000 francs, plus de 231,000 francs par la Banque de la Martinique, et de 316,000 francs par celle de la Guadeloupe. A la même époque, l'encaisse métallique de la Banque de la Martinique s'élevait à plus de 2,335,000 francs, et celui de la Banque de la Guadeloupe, à près de 1,759,000 francs. La première des deux banques, affranchie aujourd'hui des embarras monétaires du passé, rembourse sans difficulté ses billets au porteur en espèces métalliques, et, par des mesures sagement combinées, elle augmente considérablement la quantité de numéraire national en circulation dans la colonie.

A la Réunion, l'encaisse métallique de la Banque a également éprouvé de fortes réductions par l'emploi des sommes considérables en numéraire pour l'achat, à l'étranger, du riz et du bétail nécessaires à l'alimentation des habitants; mais la Banque a trouvé dans ses propres ressources, et dans la création d'établissements particuliers de crédit, les moyens de reconstituer et d'accroître même le chiffre de son encaisse métallique, qui s'est constamment maintenu au-dessus de 3 millions de francs.

A la Guyane, la constitution de l'encaisse métallique est demeurée dans un état normal. Son chiffre mensuel s'est en moyenne maintenu à près de 300,000 francs.

Au Sénégal, grâce à l'autorisation d'augmenter son fonds de roulement, la Banque a vu son encaisse métallique dépasser 140,000 francs à la fin de juin 1861.

Il faut remarquer que le capital primitif de ces cinq banques est de 3 millions pour chacune des banques de Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion, de 300,000 francs pour celle de la Guyane, et de 230,000 francs pour celle du Sénégal.

Le montant des effets de commerce à deux signatures escomptés par les deux Banques des Antilles françaises pendant l'exercice 1858-1859 avait atteint la somme de 23,848,000 francs à la Martinique, et de 17,832,000 francs à la Guadeloupe, dépassant ainsi de plus de 6,600,000 francs dans la première colonie, et de plus de 3,200,000 francs dans la seconde, les chiffres de l'exercice 1857-1858, qui déjà dépassaient beaucoup eux-mêmes ceux de l'exercice précédent.

La Banque de la Martinique avait abaissé le taux de l'escompte de 8 à 6 0/0, et c'est à la modicité relative de ce taux, alors le même dans les deux îles, qu'il faut attribuer en partie l'extrême accroissement du montant des escomptes des effets sur place à deux signatures. De trop grandes facilités offertes au commerce local par les deux banques ayant en outre donné aux affaires un mouvement hors de proportion avec les besoins réels du pays, et la ponctualité des débiteurs, qui jusqu'alors ne s'était point un instant démentie, ayant commencé à faire défaut aux deux établissements, la commission a dû intervenir à plusieurs reprises pour recommander avec la plus vive insistance de restreindre considérablement les escomptes, et d'éviter à l'avenir de concentrer la majeure partie des avances dans les mains d'un trop petit nombre de négociants, comme les deux banques l'avaient fait jusque-là. Ces recommandations ont été entendues : à la Martinique, le taux de l'escompte a été reporté à 8 et à 10 0/0, et le chiffre total des escomptes de l'exercice 1859-1860 est descendu à 16,170,000 francs; à la Guadeloupe, ce chiffre est descendu à 14,750,000 francs. Pendant l'exercice 1860-1861, il s'est augmenté de 1,759,000 francs à la Martinique et de 4,233,000 francs à la Guadeloupe : c'est un nouveau motif pour inviter ces deux établissements à ne point oublier les conseils de prudence qui leur ont été donnés.

Pour faciliter aux Banques coloniales les opérations de change avec la France et l'étranger, assurer des moyens de remise au commerce local et ramener le cours du change à un taux modéré, le Comptoir d'escompte de Paris s'est engagé, en vertu des traités conclus en 1860 et 1861, à ouvrir à chacune des quatre Banques de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Réunion et de la Guyane un crédit réalisable au moyen de mandats tirés sur ce Comptoir ou sur ses agents à l'étranger; ce crédit est de 4 millions de francs pour chacune des deux Banques de la Martinique et de la Réunion, 6 millions de francs pour celle de la Guadeloupe, et 400,000 francs pour celle de la Guyane. Comme couverture de ses avances, le Comptoir reçoit en garantie les valeurs du portefeuille des quatre banques jusqu'à concurrence du montant des mandats tirés.

Depuis la conclusion des traités dont il s'agit jusqu'au 30 juin 1861, le montant des mandats émis sur le Comptoir d'escompte de Paris a été, à la Martinique, de 6,665,000 francs, à la Guadeloupe, de 8,028,000 francs, et la prime ne dépasse pas 1 0/0. A la Réunion et à la Guyane, les émissions ont été beaucoup moindres. A la Réunion, le seul montant des émissions de mandats sur l'Inde pour compte du Comptoir d'escompte a été de 209,000 francs.

Prélèvement fait de la part des bénéfices attribuée au fonds de réserve, les dividendes que les actionnaires des banques coloniales ont reçus, de 1857 à 1861, ont été comme suit :

	1857-1858. o/o	1858-1859. o/o	1859-1860. o/o	1860-1861. o/o
Martinique...	9.23	8.81	7.31	10.69
Guadeloupe...	7.50	9	7 60	10
Réunion.....	9.32	9.57	9.75	10.35
Guyane.....	9.52	10	11.30	12.40
Sénégal.....	5.98	6.84	5.81	6.86

L'opinion exprimée par la commission dans son précédent rapport sur les services importants que les banques coloniales rendent à l'agriculture et au commerce de nos possessions d'outre-mer est ainsi pleinement confirmée.

F. Grimaud.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 10 juillet 1862.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	98,158,093	05
Numéraire dans les succursales	294,073,867	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	397,773	76
Portefeuille de Paris, dont 71,950,811 fr. 62 c. provenant des succursales	305,554,866	73
Portefeuille des succursales, effets sur place	242,128,673	»
Avances sur lingots et monnaies	10,455,384	55
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	2,479,500	»
Avances sur effets publics français	117,141,800	»
Avances sur effets publics français dans les succursales	16,480,800	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	47,627,300	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	26,826,850	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	406,000	»
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales	350,100	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1849	30,000,000	»
Rentes de la réserve	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	2,676,150	26
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000	»
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	5,761,523	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	2,514,107	10
Divers	14,660,126	97
	1,391,328,655	86

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Capital nouveau	91,250,000	»
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	2,316,503	57
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	794,113,175	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	3,097,590	79
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	5,347,361	»
Compte courant du Trésor, créditeur	134,599,157	23
Comptes courants de Paris	181,260,056	30
Comptes courants dans les succursales	36,240,508	»
Dividendes à payer	6,886,893	75
Arrérage des valeurs transférées ou déposées	8,112,394	34
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	1,178,490	64
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,405,519	53
Divers	5 863,255	57
	1,391,326,655	86

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte Ch. de Germiny.

MARCHÉ INDUSTRIEL

De jour en jour les affaires diminuent; la stagnation la plus complète règne à la Bourse. Les quelques spéculateurs qui restent attendent un moment favorable pour s'engager dans de nouvelles opérations.

Malgré cette nullité d'affaires, les valeurs ferment aujourd'hui avec une petite amélioration sur les cours de vendredi dernier.

Petites Voitures, 67 25, soit 50 c. de hausse; Bonnard, 42 50; Caisse Mirès, 60 fr.; Canalisation de l'Eure, 135, affaires toujours très-difficiles; Télégraphe méditerranéen, 21, offert; la Compagnie des Eaux, 322 50; la Compagnie immobilière de Paris, 150 fr.; les Omnibus de Londres, 40, titres nominatifs, et 5? fr. les titres au porteur; Omnibus de Paris, 795; Gaz de Paris, 1,190; les Docks de Marseille, 582; les Ports de Marseille, 425 50; les Magasins Généraux 545.

N. Destribaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

On attend une diminution du taux de l'escompte. Tel est le fait dominant. L'argent arrive, l'argent afflue et reste sans emploi. Le commerce est donc toujours en pleine stagnation, ainsi d'ailleurs que l'a démontré le budget des recettes pour l'année finissant au 30 juin dernier. Les revenus de l'*excise* et de l'*income-tax* ont présenté un déficit de 83 millions de francs environ. Par contre, les autres chapitres ont donné en plus 20 millions, de sorte que le budget des recettes n'est en déficit que de 32 millions 1/2.

On s'en inquiète peu, il est vrai. Si l'on pouvait prévoir un terme à la disette des cotons! mais nous n'en sommes pas là, et même les idées de médiation ont perdu un peu de terrain, parce que l'on pense que même si la guerre des Etats-Unis finissait, la matière première de nos filatures manquerait néanmoins.

Le stock, à Liverpool, n'est plus que de 180,000 balles, tandis que l'année dernière, à cette époque, il était de 1,110,000, et, en 1860, de 1,300,000 balles. Or, on a fait sur cette situation le curieux calcul suivant, que je vous communique :

On suppose que du 4 juillet au 4 octobre il arrivera de l'Inde	258,256 balles	
D'Egypte, du Brésil, etc.,	60,599	—
En y joignant le stock actuel,	180,000	—
Ensemble,	499,303 balles	
La consommation anglaise, à trois jours de travail par semaine, prendra	352,440	—
La vente à l'étranger,	144,000	—
Ensemble,	496,440 balles	

Il ne restera donc en entrepôt au 4 octobre que 2,865 b.

Ainsi la situation est loin d'être rassurante, et la grande détresse des populations du Lancashire ne touche pas encore à son terme.

Les récents emprunts sont à peu près soldés, de sorte que tout ce qui nous arrive de métaux précieux accroît cette pléthore métallique qui seule empêche notre marché de faiblir devant les circonstances. Le Brésil nous en demande cependant un peu depuis quelque temps, mais ces demandes sont fort restreintes.

L'assemblée semestrielle des actionnaires de l'*Union-Bank* a eu lieu mercredi. Le dividende a été fixé à 15 sh. par action, soit 3 sh. de plus que le dernier dividende semestriel. Vous voyez qu'il n'y a pas que la Banque de France qui augmente ses profits pendant que les affaires se restreignent.

On a fort mal accueilli le nouveau tarif des douanes proposé par le gouvernement de Washington, tarif qui va bientôt être mis en vigueur. La plupart des droits portés sur ce tarif équivalent à une prohibition. Il ne s'agit pas moins pour certains articles, que de 10 0/0 de la valeur en sus des anciens droits. C'est pour punir les étrangers de leurs sympathies pour les Etats confédérés, disent les fédéraux. Le motif est tout au moins bizarre.

Dans le semestre qui vient de s'écouler, les importations des métaux précieux en Angleterre ont été de 12,677,421 liv. st., et les exportations de 12,564,751 liv. st. L'année dernière, les importations avaient été de 9,943,095 liv. st. seulement, et les exportations de 13,622,504 liv. st. Il est facile de comprendre pourquoi notre marché monétaire est cette fois embarrassé de ses richesses. Les pays qui nous ont le plus fourni sont, par ordre d'importance, l'Amérique centrale, l'Australie, les Etats-Unis, les villes anséatiques. Les pays qui nous ont le plus demandé sont l'Inde, la France, la Turquie, la Russie, l'Espagne.

Le marché est lourd, mais les prix se maintiennent.

C. DEALTRY.

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

L'emprunt de la ville de Bruxelles est assez recherché, et nous croyons à une amélioration prochaine du cours de cette valeur.

On demande à fr. 1,001, coupon détaché, les actions de la Banque de Belgique; on a traité les parts de réserve de la Société générale à 1,430; Banque nationale, 1,850.

Rien d'intéressant n'est à signaler en ce qui concerne les actions de chemins de fer : Tournay-Jurbise, 565; Luxembourg, 351; Anvers-Rotterdam, 170; Pepinster, 220 ex-coupon; Lichtervelde-Furnes, 325.

Les obligations de chemins de fer sont toujours en faveur : Mons à Hautmont et France occidentale, à 313, trouvent preneurs; celles de Namur à Liége, 306 50; Grand-Luxembourg, 380; Centre, 262 50; Hainaut et Flandres, 260; jonction de l'Est, 252.

Il est question d'émettre sur notre marché les obligations rapportant 9 0/0 d'un emprunt de 20 millions que vient de contracter la Compagnie du chemin de fer de Varna. Le gouvernement ottoman garantit 6 0/0 sur tout le capital de l'entreprise; mais, pour parfaire l'intérêt à 9 0/0, les actionnaires ont consenti à abandonner 3 0/0, pris sur la part de garantie qui devrait être appliquée au capital-actions.

La Vieille-Montagne est demandée à 962 50; les Rocheux-Oneux, à 475; les Linières de Bruxelles, nouvelles, à 400.

G. OVERMER.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

15 juillet. — **Journaux réunis.** — A 8 heures, rue de Richelieu, 100.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*.....	Du 25 juin au 1er juillet..	1706	1.242.763 29	728 47	1706	1.280.820 57	750 77	» »	2.97	17.767 08	541 25
Orléans*.....	25 — 1er — ...	1475	1.205.083 97	817 01	1475	1.336 730 12	906 26	» »	9 85	21.113 21	1260 »
Paris-Lyon-Méditerranée*.....	25 — 1er ...	1411	2.263.767 30	1.604 35	1411	2.264.749 68	1.604 07	» »	» 04	42.394 02	1091 25
Ouest*.....	25 — 1er — ...	1213	1.009.732 90	832 45	1213	1.018.633 20	839 75	» »	» 85	10 930 55	547 50
Nord*.....	25 — 1er — ...	967	1.246.019 32	1.288 55	967	1.199.073 86	1.240 01	3.84	» »	31.441 82	1053 75
Midi*.....	25 — 1er — ...	798	592.172 98	742 07	798	513 956 77	644 05	15.22	» »	10.209 01	847 50
Lyon a Genève*.....	25 — 1er — ...	231	135.374 25	595 60	231	140 561 61	608 49	» »	3.76	»	360 »
Ardennes*.....	25 — 1er — ...	326	115.204 66	353 57	164	73.108 63	445 78	» »	20.68	10.133 95	465 »
Dauphiné*.....	25 — 1er — ...	182	79 417 07	436 35	139	60.034 43	431 90	1.03	» »	10.771 25	440 »
Bastens a Alais*.....	25 — 1er — ...	33	34.329 05	1,010 27	33	29.260 30	886 67	17.32	» »	24.016 69	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*.	25 — 1er — ...	1964	1.391.807 50	710 18	1967	1.120.121 01	599 95	18.39	» »	16.468 09	610 »
Autrichiens.....	25 — 1er — ...	1324	948.585 »	716 55	1324	917.730 »	693 25	3.30	» »	16.469 21	511 25
Madrid a Alicante.....	25 — 1er — .	482	291.934 69	605 67	482	298.575 22	619 45	» »	2.23	16.666 86	575 »
Saragosse et Alicante — Alcazar a Ciudad.....	25 — 1er — ...	155	32.788 66	211 54	114	19.370 97	170 »	24.40	» »	»	»
Madrid a Jadraque.....	25 — 1er — ...	101	36.041 86	346 55	104	34.046 52	327 37	5.86	» »	»	»
Barcelone a Saragosse.....	25 — 1er — ...	306	115.569 97	315 76	183	56.961 32	311 25	1.45	» »	8.057 48	312 50
Nord de l'Espagne.....	25 — 1er — ...	358	166.570 98	465 28	308	119.880 62	389 22	19 53	» »	7.131 48	485 »
Union suisse.....	29 — 8 — ...	275	75.210 »	273 05	275	77.383 »	291 40	» »	» »	»	»
Central suisse.....	25 — 1er — ...	262	149.524 47	570 70	262	150.931 32	576 15	» »	» 89	11.523 01	407 50
Victor-Emmanuel.....	25 — 1er — ...	214	142.999 87	667 81	214	134 413 95	628 11	6.32	» »	16.166 21	377 50
Romains — Bologne a Ancone.....	25 — 1er — ...	206	84.583 78	410 60	»	»	»	»	»	»	333 75
Rome a Civita-Vecchia....	25 — 1er — ...	73	23.943 90	328 »	»	»	»	»	»	»	»
Saragosse a Pampelune.....	25 — 1er — ...	170	40.054 16	223 70	»	»	»	»	»	6.172 04	370 »
Séville-Xérès-Cadix	11 — 17 juin ...	160	72.852 91	455 32	160	75.465 62	471 65	» »	3.51	»	405 »
Ouest suisse.....	25 — 1er juillet...	150	68.582 78	433 89	150	60.547 66	403 65	5.01	» »	9.312 81	170 »
Cordoue a Séville..... ...	11 — 17 juin ...	131	51.474 90	392 93	131	44.819 20	342 13	13 85	» »	9.060 03	»
Guillaume-Luxembourg	18 — 24 — ...	89	31.555 97	354 56	52	13.970 11	268 66	32.95	»	8.065 98	280 »
Portugais.....	18 — 24 — ...	75	13 777 36	183 70	»	»	»	»	»	»	427 50

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMARD.

16 juillet. — **Chemin de Lausanne à Fribourg.** — A 3 heures, salle du grand conseil, à Fribourg.

31 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — A 1 heure, rue Cadet, 16.

9 août. — **Télégraphe sous-marin de la Méditerranée.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er juillet. — **Chemin de Lyon à la Croix-Rousse.** — 10 francs par action.

1er juillet. — **Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — 12 francs par action.

1er juillet. — **Chemin Guillaume-Luxembourg.** — 12 fr. 50 par action entièrement libérée.

1er juillet. — **Chemins autrichiens.** — 21 francs par action à titre de dividende 1861 et intérêts du premier semestre 1862.

1er juillet. — **Chemin de Saragosse à Pampelune.** — 15 francs par action.

1er juillet. — **Chemins Portugais.** — 20 francs par action, dividende et intérêts du premier semestre 1862.

1er juillet. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — Coupon semestriel, soit 17 fr. 50 par action.

1er juillet. — **Chemin de Cordoue à Séville.** — 5 fr. 60 par action.

1er juillet. — **Chemins du nord de l'Espagne** — 15 francs par action.

1er juillet. — **Chemin de Lichtervelde à Furnes.** — 9 francs par action, dividende du premier semestre 1862.

1er juillet. — **Chemin de Ciudad-Real à Badajoz.** — Paiement des intérêts semestriels aux porteurs d'actions.

1er juillet. — **Omnibus de Paris.** — Paiement du solde du dividende, soit à fr. 50 par action nominative ; 3 fr. 92 par action au porteur ; 3 fr. 97 par action de jouissance au porteur.

1er juillet. — **Société générale de Crédit mobilier.** — 24 fr. 53 par action, impôt déduit.

1er juillet. — **Compagnie immobilière de Paris.** — 4 fr. 90 par action, impôt déduit.

1er juillet. — **Docks et entrepôts de Marseille.** — 9 fr. 37 1/2 par action nominative; 9 fr. 05 par action au porteur.

1er juillet. — **Sous-comptoir des entrepreneurs.** — 4 francs par action. Impôt à déduire, 8 c.

1er juillet. — **Mines de la Grand'Combe.** — 10e coupon de dividende, soit 30 francs par action.

1er juillet. — **Canal de Suez.** — Paiement du 7e coupon sur les actions.

1er juillet. — **Nouvelle-Montagne.** — 50 francs par action, dividende 1861. Paiement de la première moitié, soit 25 francs, le 1er juillet.

1er juillet. — **Crédit mobilier espagnol.** — 9 fr. 30 par action.

1er juillet. — **Union des gaz.** — 6 fr. 25 par action.

2 juillet. — **Société de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille.** — 8 fr. 50 par action, solde du dividende 1861.

15 juillet. — **Chemins des Ardennes.** — 6 fr. 75 par action nouvelle, impôt déduit.

15 juillet. — **Chemins des Ardennes.** — Actions anciennes, 10 francs.

Service des Obligations.

JUILLET 1862.

	Montant du coupon. fr. c.	Déduction de l'impôt. cent.
Orléans. à 0/0. 1er emprunt. . .	25 »	69
— 2e emprunt	25 »	66
— 3 0/0	7 50	20
— Grand-Central 3 0/0	7 50	20
— Ancienne Compagnie d'Orsay (2e série). à 0/0	25 »	69
Paris-Lyon-Méditerranée. — *Section nord.* Bourbonnais. 3 0/0.	7 50	20
— Grand-Central. 3 0/0 . . .	7 50	20
— Rhône-et-Loire. 3 0/0 (2e série)	7 50	20
— Id. à 0/0 (1re série)	12 50	33
— Saint-Etienne-Lyon (emprunts réunis)	25 »	70
— Saint-Etienne-Lyon (emprunt 1860)	25 »	64
— Saint-Etienne-Lyon (reconnaissance de capitalisation).	27 »	70
— Saint-Etienne-Lyon (emprunts 1853 et 1847)	25 »	60
— (*Section sud*). Fusion. 3 0/0	7 50	20
— Ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée. 3 0/0. .	7 50	20
— Ancienne Compagnie de Marseille à Avignon. 5 0/0. .	25 »	67
Nord. 3 0/0	7 50	20
Ouest. Obligations 3 0/0	7 50	20
— Id. à 0/0 (Dieppe)	10 »	24
— Ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunts 1842-49)	23 »	68
— Ancienne Compagnie de Versailles (*r. d.*)	25 »	66
— Anc. Compagnie de Rouen. .	20 »	51
— Anc. Compagnie du Havre. .	30 »	70
— Id. de l'Ouest. .	25 »	66
Est. — Ancienne Compagnie de Montereau à Troyes. . .	25 »	65
— Strasbourg (obligations de Wissembourg)	12 50	33
Lyon-Genève	7 50	20
Midi.	7 50	20
Dauphiné.	7 50	20
Ardennes	7 50	20
Portugais.	7 50	»
Madrid-Alicante.	7 50	»
Lombards.	7 50	»
Séville-Xérès-Cadix.	7 50	»
Tarragone à Reus.	7 50	»
Barcelone à Saragosse. . . .	15 75	»
Centre belge.	7 50	»
Chemins livournais	7 50	»
Ligne d'Italie	7 50	»
Romains.	7 50	»
Lyon-Croix-Rousse.	7 50	»
Union suisse.	25 »	»
Cordoue à Séville.	7 50	»
Docks de Marseille	7 50	20
Omnibus	7 50	20
Emprunt ottoman 1860. . .	15 »	»
Cie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz. .	12 50	30
Cie immobilière de Paris. . .	7 50	19
Vieille-Montagne.	12 50	»

ÉMISSIONS NOUVELLES.

1er au 12 juillet. — **Compagnie de touage et transports de la Seine.** — Emission de 6,000 actions.

1er au 15 juillet. — **Crédit foncier de France.** — Emission de 60,000 actions.

APPELS DE FONDS.

1er au 15 juillet. — **Chemin de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Appel du dernier versement de 50 francs sur les actions non libérées.

1er au 15 juillet. — **Canal de Suez.** — Appel de 100 francs par action.

1er au 15 juillet. — **Docks de Marseille.** — Appel du solde des actions, soit 125 francs.

15 juillet au 7 août. — **Chemins des Ardennes.** — Versement de 100 francs par action nouvelle.

REMBOURSEMENTS.

1er juillet. — **Chemin d'Orléans.** — Remboursement des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 30 avril.

1er juillet. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement de 143 obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Etienne à Lyon sorties au tirage du 27 mai.

1er juillet. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée sorties au tirage du 27 juin.

1er juillet. — **Chemins du Midi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 avril.

1er et 6 juillet. — **Chemins de l'Ouest.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 19 juin. (Voir notre numéro du 21 juin, page 595.)

1er juillet. — **Chemins du Dauphiné.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 20 juin.

1er juillet. — **Préfecture du département de la Seine.** — Remboursement des obligations de l'emprunt de 50 millions de 1852 sorties au tirage du 1er mai, à la caisse municipale, à l'hôtel de ville.

1er juillet. — **Emprunt ottoman 1860.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 7 juin.

1er juillet. — **Compagnie immobilière de Paris.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 27 juin.

1er août. — **Crédit colonial.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 14 juin.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 24 mai.

31 décembre. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 mai.

F. G

Souscription autorisée par le gouvernement.

CHEMINS DE FER DES CHARENTES

CONCESSIONNAIRES :

MM. LES FILS DE GUILHOU JEUNE,

banquiers, à Paris, rue de Provence, 50.

Subvention de l'Etat : **20,495,000** francs.

Émission de **50,000** actions de **500** francs.

IMPORTANCE DU RÉSEAU.

Le réseau concédé se compose des lignes suivantes :

1° Concession définitive : Napoléon-Vendée à la Rochelle; Rochefort à Saintes; Saintes à Coutras ; Saintes à Angoulême.	289 kilom.
2° Concession éventuelle de la ligne d'Angoulême à Limoges, conformément au cahier des charges, et dans les conditions de la loi du 11 juin 1842.	110 kilom.

SITUATION ET ÉLÉMENTS DE TRAFIC DU RÉSEAU.

Il relie directement, d'une part, quatre grands ports, Nantes, la Rochelle, Rochefort et Bordeaux, en ménageant entre les deux points extrêmes, Nantes et Bordeaux, une diminution de parcours de 200 kilomètres. D'autre part, il met en communication directe, par la ligne de Saintes à Angoulême, et plus tard à Limoges, le centre de la France avec l'Océan. Son tracé indique déjà un grand chemin transversal, dont l'extrémité, aboutissant à Lyon, amènera, par la ligne la plus courte, dans la direction de l'est à l'ouest, tout le commerce de la Suisse, de l'Allemagne et du Piémont.

Les départements qu'il traverse (Charente, Charente-Inférieure, Vendée, Loire-Inférieure, Gironde, Dordogne et Haute-Vienne) sont classés parmi les plus riches.

COUT KILOMÉTRIQUE.

Les ingénieurs de l'Etat ont évalué le coût des chemins des Charentes (289 k.) à 64,100,000.

Soit par kilom.	221,500
La subvention de l'Etat s'élevant à 20,495,000 fr., soit le *tiers* de la dépense, représente par kilomètre.	71,000
Reste à la charge de la Compagnie seulement.	150,500

Or, en France, le coût du kilomètre a

…te, d'après les statistiques officielles, de 491,000 francs, qu'il faut réduire à 291,000 francs, eu égard à la subvention de l'Etat, qui a été jusqu'ici du *quart* seulement de la dépense.

ÉVALUATION DU REVENU.

Les constatations officielles du trafic sur les lignes des Charentes par les ingénieurs de l'Etat assurent un revenu moyen de 10,000 francs par kilomètre, soit pour le réseau entier.....Fr. 5,491,000
Frais d'exploitation à 45 0/0.. 2,470,950

Il reste net..... 3,020,050

soit 34,71 par action de 500 francs, ou 7 0/0 dès le début de l'exploitation.

Or, si l'on considère que d'une part le coût des lignes des Charentes (150,000 francs par kilomètre) est inférieur de près de moitié à celui des autres chemins, et que d'autre part les départements qu'elles traversent leur assurent un trafic supérieur au trafic moyen des autres lignes (net 27,807 francs), on arrive à cette conséquence forcée que les lignes des Charentes doivent réaliser, dans un avenir prochain, des bénéfices dont l'évaluation la plus modeste assure au capital engagé un revenu d'au moins 18 0/0.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION :

Il sera versé 100 francs en souscrivant ;
Et 100 francs à la répartition qui aura lieu, au prorata des demandes, sous le contrôle du gouvernement.

Les versements complémentaires seront appelés par le Conseil d'administration, à des époques qui seront fixées au fur et à mesure des besoins des travaux.

Les sommes versées jouiront, pendant la durée des travaux, d'un intérêt de 5 0/0, qui sera payé par semestre au siége de la Compagnie et chez les banquiers correspondants.

En cas de retard de paiement, le débiteur sera passible d'un intérêt de 5 0/0.

A la répartition, il sera délivré au souscripteur un récépissé nominatif constatant les deux premiers versements.

La souscription sera ouverte le 14 juillet et close le 28.

On souscrit à Paris : chez MM. LES FILS D'EMILE THURNEYSSEN, banquiers, rue de Provence, 50.

On peut verser dans toutes les succursales de la Banque de France au crédit de MM. les fils d'Emile Thurneyssen. Leur adresser les récépissés de versement.

COMPAGNIE
DU
CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE

RAPPORT
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Pour l'assemblée générale des actionnaires du 28 mai 1862.

Messieurs,

En venant remplir aujourd'hui le devoir que nous imposent nos statuts, nous sommes heureux de pouvoir faire part de notre satisfaction du succès qui commence à couronner nos efforts.

Votre concession, vous le savez, se compose de quatre lignes. Sur ce nombre, trois, formant le chemin de fer de Saragosse à Pampelune, sont terminées et livrées à l'exploitation depuis le 2 octobre 1861, et leur exploitation commence à donner des profits.

L'inauguration officielle a eu lieu le 18 septembre, et l'éclat de cette cérémonie a été rehaussé par la présence de S. M. le roi qui, avec le concours du ministre des travaux publics, des autorités et des personnes notables du pays, a bien voulu la présider.

Toutes les populations de l'Aragon et de la Navarre, comprenant l'ère de prospérité qui allait s'ouvrir pour leurs fertiles campagnes et leurs riches cités, ont apporté à l'inauguration de la ligne le tribut de leur enthousiasme et de leur reconnaissance.

Vers la même époque, la ligne de Saragosse à Barcelone (360 kilomètres) était ouverte au public et mettait en communication les villes de Pampelune, Tudela, Saragosse, Lerida et Barcelone. Bien que ce chemin de fer appartienne à une autre Compagnie, nous croyons pouvoir considérer les 545 kilomètres de voie ferrée qui réunissent Barcelone à Pampelune comme une seule et même ligne au point de vue du trafic commun.

Votre chemin de fer se trouvant ainsi relié à la fois avec Barcelone, cette capitale de l'Espagne industrielle, et les riches provinces traversées par ces voies ferrées, nous croyons pouvoir vous faire espérer que les résultats à atteindre, avant peu, de l'exploitation du chemin de Pampelune, seront satisfaisants.

L'ouverture des sections comprises entre Saragosse et Pampelune n'est qu'un premier pas vers l'accomplissement de notre œuvre, son but est l'ouverture de la ligne complète jusqu'à Irurzun et Alsasua, où elle doit se réunir au chemin de fer du Nord qui, par Burgos et Victoria, se dirige vers le port de Saint-Sébastien et la frontière de France.

Quelques personnes avaient prétendu obliger notre Compagnie à prendre son point de jonction à Alegria, mais cette prétention, contraire à la loi, aux conditions de l'adjudication et aux intérêts de notre Société, a été rejetée par le conseil d'Etat. Le gouvernement n'a pas encore déterminé le point de jonction des deux chemins entre Irurzun et Alsasua, et le Conseil d'administration, tout en pressant cette importante solution, pousse les travaux avec activité jusqu'à Irurzun, point où la ligne doit forcément passer. — Nous pouvons espérer que ces travaux seront promptement terminés, et notre chemin, augmenté d'une nouvelle section, jouira d'une augmentation de recettes et de bénéfices.

Le Conseil, veillant toujours aux intérêts qui lui sont confiés, a cherché à obtenir les conditions les plus avantageuses pour l'exploitation de la ligne entre Saragosse et Pampelune, il a passé, avec la Compagnie des chemins de fer de Saragosse à Madrid, un contrat en tous points convenable et avantageux.

Vous savez, Messieurs, que suivant le cahier des charges de la concession de notre chemin, son embranchement avec celui de Saragosse à Madrid devait se faire à Las Casetas, point situé à 13 kil. 280 mèt. de Saragosse.

Pour arriver à Casetas, la Compagnie de Madrid à Saragosse avait à construire un tracé direct depuis Barboles qui parcourait une étendue de 15 kilomètres, presque parallèlement à notre section d'Alagon à Casetas. Les inconvénients qui en résultaient devaient disparaître si, suivant un système identique à celui que l'on a adopté sur la ligne de Carthagène pour réunir Albacète et Chinchilla, point d'embranchement avec la ligne d'Alicante, on obtenait que le gouvernement approuvât un nouveau tracé qui, partant de Barboles, se dirigeât sur Alagon, où il s'embrancherait avec notre chemin de Saragosse à Pampelune.

La Compagnie de Saragosse à Madrid a sollicité du gouvernement l'approbation de ce tracé, et en attendant qu'elle l'obtienne, elle n'a pas hésité à passer un contrat pour l'usage commun du chemin de Saragosse à Casetas et à Alagon dans le cas où l'approbation demandée serait accordée.

Dans ce système les trains iront directement de Pampelune à Saragosse et viendront de ces deux points à Madrid. — En combinant convenablement les heures, on facilitera le mouvement et on augmentera les bénéfices de l'exploitation.

L'année dernière nous vous avons annoncé que, d'accord avec la Compagnie du chemin de fer de Saragosse à Madrid et à Alicante, nous allions établir un service journalier de diligences entre Madrid et Bayonne par Jadraque, Soria, Tudela, Pampelune et Irun.

Ce service, qui a ouvert la communication la plus rapide et la plus régulière entre Madrid et la France, a parfaitement réussi et a donné toute satisfaction au public. Nos deux Compagnies s'applaudissent chaque jour des résultats obtenus, ces résultats s'amélioreront encore à mesure que les lacunes des voies ferrées deviendront plus rares et moins longues.

La prochaine ouverture d'une nouvelle section du chemin de fer de Madrid à Saragosse, entre Jadraque et Medinaceli, nous permettra de donner à ce service une plus grande célérité. L'expérience nous a démontré qu'on peut y introduire de nouvelles améliorations, et les diligences de Madrid à Bayonne passant par Medinaceli, Saragosse et Pampelune, n'emploieront que trente-deux heures à parcourir cette distance.

L'exposé qui précède et les renseignements que nous allons donner sur la situation financière de la Compagnie, vous permettront de juger en pleine connaissance de cause de l'avenir réservé au chemin de fer de Saragosse à Pampelune.

Notre chemin de fer ayant pour affluents naturels les réseaux des lignes de la Catalogne, auxquels il est déjà relié, la ligne de Madrid, qui est à la veille de se terminer, celle du Nord, dont les travaux avancent rapidement, et enfin celle de Bilbao, qui vient déboucher à notre station d'Alfaro, notre chemin est sans aucun doute, et comme le démontre déjà l'expérience, appelé à être une des lignes les plus importantes de la Péninsule.

Mais quelque satisfaisant que puisse paraître ce programme et quelles que soient les conditions de prospérité que son exécution assure à votre Compagnie, il n'a pas encore paru suffisant à votre Conseil d'administration. Il est une question d'une importance majeure pour vos intérêts dont il s'est préoccupé, et cette question vient de faire un grand progrès. Nous voulons parler de la concession qui reliera Pampelune à Bayonne et du chemin de fer des Aldudes.

L'opinion publique était en partie contraire à ce tracé pour des raisons bien connues de vous ; cependant, le Conseil a entrepris la tâche difficile d'éclairer le pays et d'engager le gouvernement à ne plus ajourner la construction du chemin de fer des Aldudes. De grands efforts ont été nécessaires. Il fallait dissiper des craintes, détruire des accusations, combattre des arguments scientifiques, se procurer l'appui du Parlement et de la presse. Malgré de si sérieuses difficultés, le Conseil n'a pas reculé, et, appuyé dans ses démarches par la députation provinciale de Navarre, par le vœu unanime des populations, par la ferme initiative et le zèle de plusieurs députés, il a provoqué dans les Chambres une discussion qui a instruit le pays des motifs qui s'opposaient au tracé des Aldudes et de ceux qui militaient en faveur de son exécution. Cette question a été amplement débattue aux Cortès, examinée et étudiée avec le plus grand soin dans la presse, et a été pendant longtemps l'objet de toutes les conversations.

Notre Conseil d'administration espère avoir enfin dégagé le chemin des Aldudes des influences qui s'opposaient à son exécution, dissipé les préventions de toute espèce, conquis le vote de beaucoup de loyaux adversaires, et il croit pouvoir compter sur le puissant appui de toute la presse.

Aujourd'hui, la légalité et les avantages du chemin de fer des Aldudes sont prouvés jusqu'à l'évidence ; la province de Navarre le demande avec une insistance toujours croissante, elle propose de l'exécuter sans subvention de l'État, et offre le concours des hommes les plus considérables. Il a été en effet démontré que ce chemin de fer ne blesse aucun intérêt, comme on voulait le faire supposer. Il y a donc tout lieu d'espérer que la concession sera prochainement accordée.

Pour éviter toute opposition, le Conseil a demandé au gouvernement la rectification des études primitives, et, lorsqu'elle aura été obtenue, il est certain que les conditions matérielles du tracé ayant subi une amélioration évidente, il n'y aura plus aucune raison qui puisse s'opposer à sa réalisation.

Si cette concession nous est accordée, ce qui ne peut tarder, d'après ce que nous venons de vous exposer, on comprendra toute l'importance de ce chemin de fer de Saragosse à Pampelune, qui, par sa situation géographique, est le passage naturel du trafic de l'Espagne avec toute l'Europe.

Situé dans une des provinces les plus riches d'Espagne, courant parallèlement à l'Ebre, uni à la Castille, à la Rioja, à l'Aragon, à la Catalogne et aux provinces basques, se rattachant au réseau de l'empire voisin, les richesses industrielles, agricoles et mercantiles qu'il mettra en circulation sont incalculables. Il suffit de considérer son état actuel, les développements qu'il prend tous les jours, malgré les difficultés qui l'environnent, les résultats de son exploitation, qui vient à peine de commencer, pour pouvoir assurer que peu de chemins, en Espagne, produiront des bénéfices aussi considérables et contribueront aussi efficacement au développement de la prospérité publique.

Mais si la question de la communication directe avec la France n'est pas encore résolue, et si nous devons ajourner les espérances que nous avions fondées sur cet important débouché, nous pouvons dès à présent vous annoncer que lors de votre réunion de l'année prochaine la plupart des autres avantages que vous pouvez attendre de la situation exceptionnelle de votre tracé seront réalisés.

Nous allons maintenant, laissant de côté ces considé-

rations générales, nous occuper de l'état financier de la Compagnie durant le cours de l'année dernière. Les renseignements que nous allons vous fournir seront à vos yeux de nouvelles et irrécusables preuves de ce que nous venons de vous exposer.

SITUATION FINANCIÈRE AU 31 DÉCEMBRE 1861.

Comme nous avons eu l'honneur de vous le dire lors de votre dernière assemblée générale, tout le capital social représenté par les actions est réalisé.

En outre, nous avons émis 52,080 obligations.

Notre capital effectif est donc de		39,999,200 »
A savoir :		
Actions,	55,000 réalisées à 500 fr.,	27,500,000 »
Obligations,	52,080 — 240	12,499,200 »
Capital réalisé,		39,999,200 »

Compte d'établissement et situation générale des comptes.

Au 31 décembre 1861, le produit des actions et obligations était, comme nous avons vu, de		39,999,200 »
Les intérêts payés par les banquiers de la Compagnie, pour les fonds disponibles, s'élevaient à		1,436,870 69
Total,		41,436,070 69
Les dépenses de premier établissement depuis le 9 janvier 1860 jusqu'au 31 décembre 1861, se sont élevées à	32,164,510 20	
L'excédant des dépenses sur les recettes, pendant les sept premiers mois d'exploitation, a été de	58,561 25	
Nous vous proposons de porter cette somme de 58,561 fr. 24 c., qui représente l'exploitation partielle et forcément coûteuse de trois sections de notre chemin de fer, au compte de construction, qui se trouve ainsi porté à la somme de		32,223,071 44
Reste disponible, au 31 décembre 1861, un capital de		9,210,999 25

représenté de la manière suivante :

Solde débiteur de comptes divers,	189,491 60
Compte du banquier de la Compagnie, à Madrid,	8,898,864 15
Caisse centrale de la Compagnie, à Madrid,	3,895 60
Caisse du Comité de Paris,	767 65
Caisse de l'exploitation, à Pampelune,	117,980 05
Total égal,	9,210,999 25

Telle était la situation au 31 décembre 1861. Comme, aux termes du contrat de construction, le dernier paiement à faire au constructeur est échu dans les premiers mois de la présente année, les sommes que nous avions chez notre banquier de Madrid sont considérablement diminuées ; mais la Compagnie possède des ressources suffisantes pour subvenir aux dépenses courantes.

Le Conseil n'ayant pas perdu de vue un seul instant la nécessité de construire la quatrième section, entre Pampelune et Alsasua, a résolu de faire une émission de 27,000 obligations de 500 francs, qui représenteront, en valeur nominale, une somme égale à la partie de la subvention payée jusqu'à ce jour par le gouvernement. Cette émission était autorisée par la loi du 11 juillet 1860 et par l'article 7, § 4, de nos statuts, ainsi que par les décisions de votre précédente assemblée générale.

Le résultat de cette opération nous permettra non-seulement de faire face aux obligations de l'année courante, mais encore laissera des ressources pour l'année prochaine.

COMPTES D'EXPLOITATION.

Le 1er juin 1861, lorsque la Compagnie prit à sa charge l'exploitation du chemin, la ligne n'était ouverte à la circulation qu'entre Tudela et Pampelune sur 103 k. 518 m.

Malgré l'activité imprimée aux travaux, la section comprise entre Casetas et Tudela n'a été ouverte que le 2 octobre suivant, 61 947

A cette même date, la Compagnie de Madrid à Saragosse avait construit le tronçon de Casetas à Saragosse. 13 080

Ce qui permit à nos trains, moyennant un contrat intervenu entre les deux Sociétés, de parcourir toute la distance entre la capitale de l'Aragon et celle de la Navarre, 178 k. 565 m.

Il suit de là que les trois premières sections de notre chemin n'ont été exploitées complétement que pendant trois mois de l'année 1861, et que la moyenne de la longueur exploitée pendant les sept mois n'est que de 136 kilomètres.

Pendant les trois mois d'exploitation de ces trois sections, les produits se sont élevés à,	901,767 73
Et les dépenses à	960,329 97
Différence,	58,561 24

Pour se rendre compte des causes qui ont amené ce résultat, il convient d'observer qu'il se rapporte à l'époque la plus voisine de l'inauguration de la ligne, que les anciens moyens de transport luttaient encore avec notre chemin de fer, et que les entreprises de transit faisaient un dernier effort pour soutenir des intérêts existants, des habitudes invétérées d'autant plus difficiles à combattre que les routes qui environnent la ligne et servent à alimenter son trafic sont parfaitement entretenues et permettent d'effectuer les transports avec assez de facilité et d'économie. Remarquons en passant que cette circonstance, si elle est à notre détriment au début de l'exploitation, nous sera très-favorable lorsque notre service sera plus complétement organisé, en facilitant les accès de nos gares.

Il nous a suffi, pour diminuer les effets de la concurrence du roulage, d'abaisser de 0,12 c. environ, par tonne et par kilomètre, le tarif fixé primitivement. Nous avons pu ainsi entraîner dans notre trafic la plus grande partie des transports qui s'effectuaient auparavant par les autres voies.

Une des circonstances qui concourent le plus à maintenir les produits de notre exploitation au-dessous du chiffre qu'ils atteindront prochainement, c'est que jusqu'à ce jour le chemin de fer de Pampelune ne peut guère être considéré que comme la meilleure section d'un grand réseau inachevé ; il forme la continuation de la ligne de Madrid à Saragosse vers les ports de l'Océan et la frontière française, et tant que les Compagnies de Saragosse et du Nord n'auront pas terminé leurs travaux, il demeure presque isolé et n'a d'autre aliment de trafic que le mouvement local de la contrée qu'il traverse.

Pour remédier en partie à cet état de choses, et en attendant l'achèvement des lignes sus-indiquées, nous avons reconnu la nécessité de combiner les transports par terre avec ceux de notre ligne, au moyen d'un contrat passé avec une entreprise de roulage pour le transport accéléré et à prix modique des marchandises de Pampelune à Bayonne, à Irun, à Saint-Sébastien, à Bilbao, à Logrono et *vice versâ*. Le résultat de ces facilités données au commerce se fait déjà sentir très-favorablement pour notre Compagnie, et il n'est pas douteux que cette combinaison de transports n'amène chaque jour une augmentation de mouvement sur notre chemin.

Nous avons également passé un contrat de camionnage avec la Compagnie du chemin de fer de Barcelone pour le transport rapide et économique des marchandises d'une gare à l'autre, et nous avons, d'un commun accord, combiné les tarifs des deux lignes de manière à faciliter l'expédition des marchandises de Barcelone à Pampelune et, après l'ouverture du chemin de fer de Bilbao, les communications directes entre l'Océan et la Méditerranée.

Bien que les résultats de quelques mois d'exploitation d'un chemin encore privé de ses meilleurs éléments de trafic ne puissent pas donner une idée suffisante de l'avenir réservé à notre entreprise, nous vous présenterons ces résultats pour les quatre premiers mois de l'année courante; ils montrent le développement progressif du trafic et vous feront partager notre ferme espérance en l'avenir de l'entreprise, si vous voulez bien considérer que les lignes de Bilbao et de Madrid à Saragosse, qui seront pour notre chemin deux véritables affluents de voyageurs et de marchandises, sont encore inachevées, que la saison pendant laquelle ils ont été obtenus est la moins avantageuse de l'année, et enfin, qu'un hiver exceptionnellement rigoureux est venu s'ajouter à la crise américaine, qui, vous le savez, a paralysé jusque sur notre continent les transactions commerciales.

Le total des produits pendant les quatre premiers mois de l'année 1862 a été de	688,975 55
Le total des dépenses, de	559,704 70
Excédant des produits sur les dépenses.	119,280 85

D'après ce résultat, et en admettant la même proportion pour les autres mois de l'année, nous arriverions à un bénéfice de 357,842 fr. 55 c. pour l'année 1862. — Mais nous avons lieu d'espérer que le produit net augmentera notablement, d'abord parce que les saisons d'été et d'automne sont toujours les plus productives, et aussi parce que les dépenses devront diminuer sensiblement dans l'avenir.

Nous vous avons sommairement entretenus des questions principales relatives aux produits : passons à celles qui concernent les dépenses.

L'exploitation étant ouverte au mois de juillet 1861, nous nous sommes immédiatement occupés de l'organisation de tous les services. Nous avons eu à faire, sur un chemin dont la construction n'était pas achevée, l'instruction d'un personnel d'exploitation. C'est une tâche difficile et coûteuse, et à laquelle ne peuvent se soustraire les compagnies de chemin de fer les plus favorablement placées. Ces difficultés sont encore plus grandes en Espagne, puisque, en raison du peu de lignes encore ouvertes à l'exploitation, le nombre des employés instruits y est forcément plus rare que dans d'autres pays. Néanmoins, grâce au zèle et au dévouement de notre personnel, son instruction s'est faite rapidement, et il est aujourd'hui à la hauteur de toutes les exigences du service.

Une autre cause notable de l'élévation de nos dépenses, c'est l'obligation où nous nous sommes trouvés de faire nos acquisitions de charbon dans des circonstances peu favorables : ainsi, nous avons dû le faire transporter par charrettes sur une distance de 100 kilomètres environ, de Saint-Sébastien à Pampelune ; ce transport coûteux a en outre l'inconvénient de produire beaucoup de charbon menu et de poussière.

Nous avons provisoirement remédié autant que possible à ces inconvénients par des contrats soigneusement étudiés et qui améliorent très-sensiblement les transports par terre ; les charbons arrivent aux dépôts avec moins de déchet, et le prix par tonne est abaissé de 100 réaux (26 fr. 25). Du reste, la situation changera complétement d'ici à quelques mois, dès que le chemin de fer de Bilbao sera terminé. Nos combustibles seront transportés sur rails jusqu'à Alfaro, et tout le transport par charrettes sera évité ; les charbons que nous avons payés jusqu'à 87 francs la tonne descendront alors au prix de 50 francs environ.

A présent que nous vous avons fait connaître les motifs pour lesquels nos dépenses d'exploitation ont été plus élevées qu'elles n'eussent dû l'être, nous allons vous présenter la comparaison des dépenses des premiers mois avec celles des quatre mois écoulés à partir du 1er janvier dernier, afin que vous puissiez vous-mêmes constater les avantages que nous obtenons tous les jours dans cette branche importante de notre administration ; nous comptons sur une économie plus notable encore pour le reste de l'année, et cette prévision est suffisamment justifiée d'avance : 1° par la modification apportée dans le mode d'approvisionnement du combustible ; 2° par la situation meilleure du personnel qui, plus instruit et plus habitué au service, est mieux en état de nous aider à obtenir les réformes que nous jugerons utile d'introduire dans cette partie de l'administration.

Les dépenses totales pendant les sept mois qui ont suivi l'inauguration ont été de	950,580 67
Soit pour quatre mois,	316,860 29
Celles des quatre mois de l'année actuelle, en tenant compte de la différence dans la longueur exploitée, sont de	432,848 26
Différence en faveur de l'année 1862,	115,987 97

Ce qui équivaut à une diminution dans les dépenses de 20.31 0/0.

Ainsi, d'une part nous avons eu, dans ces quatre mois, une augmentation des recettes, d'autre part une diminution de plus d'un cinquième dans les dépenses.

Voici maintenant la répartition des dépenses jusqu'au 31 décembre 1861.

Désignation des dépenses.	Totaux.	Dépense moyenne par kilomètre de longueur exploitée 136 kilomètres.	Dépense moyenne par kilomètre de longueur par les trains 200.506.	Proportion 0/0.
	fr. c.	fr. c.	fr. m.	
Administration et direction,	79,362 89	583 55	» 395	8 40
Mouvement et service commercial,	140,996 83	1,034 54	» 700	14 71
Entretien				

de la voie et travaux,	211,607 12	1,555 93	1 038	22 26
Matériel et traction,	588,394 75	3,385 26	2 430	51 28
Dépenses générales,	31,319 28	230 28	0 155	3 28
	950,580 87	6,989 56	4 738	100 »

Il résulte de ce tableau, qu'à l'exception du service de traction et du matériel, pour lequel la dépense kilométrique a été trop élevée, par suite des raisons déjà indiquées, les divers services fonctionnent moyennant une dépense par kilomètre de voie parcourue qui ne dépasse pas celle des lignes les mieux organisées.

La dépense par kilomètre parcouru du service de la traction et du matériel, et du service de la voie, s'est améliorée beaucoup pendant l'année actuelle ; les chiffres de 9 fr. 24 0/0 et de 4 fr. 02 0/0, se sont abaissés jusqu'à 7 fr. 48 0/0 et 3 fr. 45 0/0, ce qui a réduit à 16 0/0 la proportion de la dépense par kilomètre parcouru, qui était l'année dernière de 18 fr. 01 0/0.

Pour bien apprécier l'importance de ce résultat, il convient de ne pas perdre de vue que la traction est fortement grevée par le prix élevé auquel nous avons été faire les acquisitions de charbon.

L'installation des prises d'eau de notre ligne est dans des conditions vraiment exceptionnelles pour l'Espagne. Sur les 177 kilomètres nous avons six prises d'eau bien aménagées, la qualité de l'eau est excellente, la quantité plus que suffisante pour les besoins du service, et susceptible d'être augmentée de manière à répondre à un accroissement de trafic ; la proportion du résidu que elle laisse dans les chaudières est très-faible, ce qui rend facile et économique l'entretien des locomotives.

STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION.

Longueur exploitée :

Depuis le 1er juillet 1861,	104	kilom.
Depuis le 2 octobre 1861,	179	»
Longueur moyenne pendant toute l'année,	136	»

Le nombre des voyageurs qui ont parcouru la ligne pendant les sept mois de notre exploitation de l'année 1861, s'est élevé à 157,883 ; il se décompose comme suit :

	Nombre des voyageurs.	Proportion 0/0.	Produits.	Proportion 0/0.
1re classe,	9,068	5 75	61,969 49	13 15
2e classe,	31,870	20 22	142,060 48	30 28
3e classe,	116,739	74 3	252,723 64	53 65
Trains spéciaux,	»	»	13,763 42	2 92
	157,883	100 »	471,117 04	100 »

Longueur moyenne parcourue par chaque voyageur, 48 kilom. 943 m.

Ces voyageurs ont parcouru 7,717,548 kilomètres, ce qui donne une moyenne de parcours par voyageur de 48 kilom. 943, et un prix moyen par kilomètre de 0 fr. 059,26.

Les résultats des transports par petite vitesse sont les suivants :

Le poids des marchandises transportés pendant les sept mois de l'année 1861 est de 31,066 tonnes, qui ont produit 334,802 fr. 22.

De ce nombre de tonnes, 12,422 t. 737 k. ont parcouru la voie ascendante (de Saragosse à Pampelune), et 18,643 t. 197 k. ont suivi la voie descendante (de Pampelune à Saragosse).

Le parcours moyen de chaque tonne a été de 85 k. 86 m., et le prix moyen par kilomètre, de 012,724 fr.

Le parcours moyen, tant des voyageurs que des marchandises, est très-faible jusqu'à ce jour sur notre ligne, relativement à sa longueur, ce qu'il faut attribuer, comme nous l'avons dit, à l'isolement presque complet dans lequel se trouvera notre chemin tant que les lignes de Madrid, du Nord et de Bilbao ne seront pas venues y opérer leur jonction, car jusque-là nous ne pouvons guère compter que sur le trafic local.

En comparant les produits des voyageurs à ceux des marchandises, on remarque que les voyageurs entrent pour 56 fr. 57 0/0 dans le chiffre total des produits, tandis que les marchandises ne forment que 37 francs 15 0/0 de ce chiffre.

Cette anomalie ne s'explique que parce qu'elle se rapporte à l'époque la plus proche de l'ouverture de la ligne.

L'expérience des chemins de fer espagnols exploités depuis quelques années montre que la proportion des produits de la petite vitesse à ceux de la grande vitesse est de 2 à 1.

Il est reconnu d'ailleurs que le mouvement des marchandises sur un chemin nouveau se développe beaucoup plus lentement que le mouvement des voyageurs, et l'anomalie que nous vous signalons est un indice favorable pour l'avenir de la Compagnie, en ce qu'elle montre que nos recettes égaleront celles des chemins les plus productifs quand le rapport du mouvement de la petite vitesse au mouvement de la grande vitesse se sera régularisé.

Les tableaux statistiques qui accompagnent ce compte rendu contenant les détails nécessaires pour vous donner une connaissance exacte de l'état de notre exploitation, nous nous bornerons à faire connaître en terminant le parcours moyen des trains et celui des wagons, ainsi que leur produit moyen par kilomètre.

Le parcours total des trains de voyageurs a été de	124,602 kil.
Celui des trains de marchandises, de	75,904
Ensemble,	200,506 kil.
Le parcours des wagons de voyageurs a été de	1,124,696 kil.
Celui des wagons de marchandises de	857,739
Ensemble,	1,982,435 kil.

Le produit moyen brut par kilomètre exploité, pendant les sept mois de 1861, a été de 6,629 fr. 07 c.

Le produit moyen par kilomètre des trains de voyageurs a été de 4 fr. 44 c., celui des trains de marchandises de 4 fr. 58 c., et le produit moyen des trains de toute classe a été de 4 fr. 70 c.

En comparant ces résultats à ceux que nous avons pu vous fournir dans votre dernière assemblée générale, il vous sera facile, Messieurs, de reconnaître que nous étions fondés à vous dire que la Compagnie commençait à recueillir les premiers fruits de ses travaux.

Ainsi que nous l'avons dit, la Compagnie a déjà réalisé un bénéfice dans les premiers mois de l'année actuelle, et les prévisions les plus rationnelles, les plus modérées permettent de compter sur une élévation notable de la proportion de ce bénéfice pendant les mois qui vont suivre.

Les dépenses ont diminué, les recettes ont augmenté, les travaux sont sur le point d'être terminés, le service est aujourd'hui parfaitement établi, notre entreprise commence à prospérer, et ces résultats ont été obtenus sans que nous ayons eu à recourir à d'autres dispositions que celles que vous aviez prévues et adoptées antérieurement. Le Conseil espère que vous voudrez bien donner votre approbation aux actes de son administration.

Tel est le tableau exact de notre situation. L'année 1863 sera marquée par des améliorations plus importantes. C'est dans les premiers mois de cette année que doit s'achever la construction du chemin de fer de Madrid ; la ville de Pampelune communiquera alors par une ligne non interrompue du chemin de fer avec la capitale du royaume, avec Alicante, Valence, Barcelone et Bilbao, avec l'Océan et la Méditerranée.

Enfin le progrès toujours croissant des chemins de fer espagnols viendra de toute son influence contribuer à la prospérité du nôtre, qui, par sa situation, est destiné à en ressentir les profits plus qu'aucune autre ligne de la Péninsule.

RÉSOLUTIONS PRISES À L'UNANIMITÉ.

1° L'assemblée générale approuve le rapport du Conseil d'administration et les comptes qui l'accompagnent.

2° L'assemblée générale autorise le Conseil à faire des emprunts par le moyen d'émission d'obligations, ou par tout autre moyen qui lui paraîtrait plus convenable, lorsqu'il jugera que les affaires de la Compagnie l'exigeront.

3° L'assemblée générale, en vue de la modification que la loi du 29 janvier de la présente année a introduite dans la législation précédente sur l'émission des obligations, autorise amplement le Conseil d'administration à faire à l'article 7 et aux autres articles des statuts les changements auxquels cette modification donne lieu, et lui concède à cet effet les plus larges pouvoirs.

4° L'assemblée générale délègue au Conseil d'administration les facultés qu'elle possède en vertu de l'art. 26 des statuts, depuis la lettre A jusqu'à la lettre I, inclusivement.

5° L'assemblée générale approuve les nominations d'administrateurs de la Compagnie faites par le Conseil d'administration, conformément à l'article 25 des statuts, en faveur de M. Joaquin-Francisco Pacheco et de M. le comte de la Fernonnays.

6° L'assemblée générale approuve les mesures prises par le Conseil d'administration pour faire maintenir les actions et obligations de la Compagnie sur la cote officielle de la Bourse de Paris, et décide que les frais de timbre et autres impôts seront portés, comme par le passé, au compte des frais généraux d'administration.

CHEMIN DE FER DE CEINTURE DE PARIS.

Ouverture du service des voyageurs.

Le lundi 14 juillet, un service de voyageurs sera installé sur le chemin de fer de Ceinture.

Toutes les deux heures des trains partiront de la gare de Batignolles-Clichy pour se rendre à celle de la Rapée-Bercy, *et vice versâ*. Ces trains traverseront, en les desservant, les anciennes communes de Batignolles, Clichy, la Villette, la Petite-Villette, Belleville, Ménilmontant, Charonne, la Rapée et Bercy.

Cinq gares seulement seront ouvertes au public le 14 juillet, ce sont celles de *Batignolles-Clichy*, *Belleville-Villette*, *Ménilmontant*, *Charonne* et *la Rapée-Bercy*.

La date de l'ouverture des gares de la Chapelle et du Bel-Air, dont la première desservira l'ancienne commune de la Chapelle, et la seconde établira la correspondance entre les gares du chemin de fer de Ceinture et celles du chemin de fer de Vincennes, sera ultérieurement déterminée.

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. Bonneau, Laurent (de l'Ardèche), Ch. Sauvestre, V. Meunier, Barbal, E. About, F. Sarcey, Levallois, Pauchet, Paul Féval, Vte Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard, etc., etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés les Classiques français et les meilleurs Romans étrangers, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

PRIME GRATUITE.

Ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé *gratuitement* et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr.; un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 *juillet 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai,* afin de ne pas éprouver de retard dans l'envoi des primes, *qui seront mises à la disposition des abonnés* le jour même *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1708 kilomètres.
1861. — 1708 —

14e année — 26me semaine.
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

911.981 Voyageurs	463 569 67
Bagages, Marchandises, etc.	779.194 62
Total	1.242.763 29
Recettes antérieures	30.603 266 65
Total général	31.846.029 94
26e semaine de 1862	1 242.763 29
Semaine correspondante de 1861.	1.280.820 57
Différence	38.057 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	31 846 029 94
— — 1861.	32.496.286 02
Différence	650.256 08

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.
Du 1er janvier au 30 avril 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 avril 1862	14.439.112 50
Du 1er janvier au 30 avril 1861	14.576.654 65
Différence en faveur de 1861.	137.542 15

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 avril 1862	6.171.906 87
Du 1er janvier au 30 avril 1861	6.321.005 30
Différence en faveur de 1861.	149.098 43
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1861... 1475 kil. — 1862. . 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

103.035 Voyageurs	443 669 77
Bagages, Marchandises, etc.	761.414 20
Total	1.205 083 97
Semaine correspondante de 1861.	1.336.730 12
Différence	131.616 15
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	31 188.532 61
— — 1861.	34.224.961 21
Différence	3.036.428 60

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 462 kil. — 1862... 693 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 462 kil. — 1862... 682 kil.

29.945 Voyageurs	65.157 45
Bagages, Marchandises, etc.	109.170 08
Total	174 327 53
Semaine correspondante de 1861	113 709 77
Différence	60.617 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.487.123 86
— — 1861.	2.741.931 68
Différence	1.745 192 18

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

196.136 Voyageurs	742.308 10
Bagages et marchandises	1.521.439 20
Total	2.263.747 30
Semaine correspondante de 1861.	2 264.749 68
Différence	1 002 38
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	59.992.694 45
— — 1861.	55.305.560 64
Différence	4.687.133 83

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

21.096 Voyageurs	70 472 55
Bagages, Marchandises, etc.	64.801 70
Total	135 274 25
Période correspondante de 1861.	140.561 61
Différence	5 287 36
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.131.765 65
— — 1861.	3.225.918 27
Différence	94 152 62

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 750 kilomètres.
1861. — 537 —

57.097 Voyageurs	158 130 80
Bagages et Marchandises	413.295 53
Total	571 435 33
Semaine correspondante de 1861.	416 682 35
Différence	154.751 98
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	13.467 448 34
— — 1861.	9.424.958 50
Différence	4.042.489 84

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 25 juin au 1er juillet 1862.

391.127 Voyageurs	525.137 15
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	85 645 50
— — Pet. vitesse	398.950 25
Total	1.009 732 90
Semaine correspondante de 1861.	1.018.635 20
Différence	8.902 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	24 176.504 60
— — 1861.	24.641.260 95
Différence	464 756 35

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 mai 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

5 mois 1862, 900 kilomètres	18.012.883 05
— 1861, 900 —	18.479 006 37
Différence	466.123 32

RÉSEAU MIXTE.

5 mois 1862, 295 kilomètres	1.083.568 31
— 1861, 295 —	1.098.120 03
Différence. » —	14.551 72

NOUVEAU RÉSEAU.

5 mois 1862 18 kilomètres	54.228 57
— 1861 18 —	52.710 55
Différence	1.518 02
Différence totale : » kilom.	479.157 02

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres
1861. — 967 —
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

205.771 Voyageurs	492.632 55
Bagages, Marchandises, etc.	753 386 77
Total	1.246 019 32
Semaine correspondante de 1861.	1.199.673 84
Différence	46.345 48
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	30 404 326 56
— — 1861.	29.570.231 88
Différence	834.094 68

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 160 kilomètres

13.442 Voyageurs	44 986 06
Bagages, Marchandises, etc.	36.522 91
Total de la semaine	81.508 97
Semaine correspondante de 1861.	4 700 45
Différence	76.808 52
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.182 974 93
— — 1861.	98.381 46
Différence	1.084 593 47

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

47.298 Voyageurs	145.122 46
Bagages, Marchandises, etc.	447.050 52
Total	592.172 98
Canaux	54.089 76
Totaux réunis	646 262 74
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	513.956 77
Semaine correspondante de 1861. Canaux	51.190 75
Total	565 147 52
Différence	81 115 22

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	16.395.620 71
— — 1861.	14.308.227 67
Différence	2.087.393 04

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 213 kilomètres
Juin 1862.

39.110 Voyageurs	92 896 72
Bagages, Marchandises, etc.	67.779 48
Total	160.676 20
Mois correspondant de 1861	60.405 46
Différence	100 270 74
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	617 449 81
— — 1861.	303.067 99
Différence	314.381 82

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862 Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1861. — 164 —
Du 25 juin au 1er juillet 1862

19.851 Voyageurs	37.864 51
Bagages, Marchandises, etc.	77.400 15
Total	115 264 66
Semaine correspondante de 1861.	73.108 63
Différence	42.156 03
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 356 069 11
— — 1861.	1.821.135 19
Différence	534.933 92

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

Voyageurs	2.354 40
Bagages, Marchandises, etc.	31.974 65
Total	34.329 05
Semaine correspondante de 1861.	29.260 30
Différence	5 068 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	792 566 40
— — 1861.	750.069 75
Différence	42.496 65

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 192 kilomètres.
1861. — 139 —
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

16.646 Voyageurs	38.977 61
Bagages, Marchandises, etc.	40.439 46
Total	79.417 07
Semaine correspondante de 1861.	60.034 43
Différence	19.382 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.585 215 05
— — 1861.	1.463 460 97
Différence	121.755 08

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.
Du 1er au 7 juillet 1862.

47.164 voyageurs	5 049 70
Produit total depuis le 2 juin	20.591 19

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

117.527 Voyageurs	414.136 80
Bagages, Marchandises, etc.	683.142 57
Transports militaires	122.101 67
Total	1.219 381 04
Semaine correspondante de 1861.	1.004.092 52
Différence	215.288 52

RÉSEAU LOMBARD

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862 Longueur exploitée : 348 kilomètres.
1861. — 251 —

50 636 Voyageurs	102 358 55
Bagages, Marchandises, etc.	63 469 75
Transports militaires	9.598 25
Total	175.426 55
Semaine correspondante de 1861.	116.031 49
Différence	59 395 06

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1 394 807 59
En 1861	1.120.124 01
Différence	274 683 58

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	32.068 291 23
En 1861	27 684.251 73
Différence	4 384 039 49

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 150 kilomètres.
1861. — 147 —

21.572 Voyageurs	43 100 96
Bagages, Marchandises, etc.	38.924 88
Transports militaires	16.769 91
Total	98.795 75
Semaine correspondante de 1861.	76.552 50
Différence	22 243 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.100.432 38
— — 1861.	1.766.814 08
Différence	333.618 30

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 25 juin au 1er juillet 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 462 —

13.272 Voyageurs	90 288 71
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	9.115 58
— (Petite vit.).	192.530 40
Total de la semaine	291.934 69

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

10 043 Voyageurs.	24 610 34	36.041 86
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	2.342 41	
Marchandises (Petite vitesse)	9.100 11	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862 Longueur exploitée : 135 kilomètres.

3.218 Voyageurs	12.689 45	32 788 66
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.652 68	
Marchandises (Petite vitesse)	18.437 53	

Total des trois lignes réunies	360 765 21
Recett. antér. dep. le 1er janv. 1862	8.880.075 68
Total général des recet. en 1862.	9.241.840 89
— — 1861.	9.103 057 80
Différence	118.783 09

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861 — 1324 —
Du 25 juin au 1er juillet 1862.
Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

2.101 Voyageurs.	339.980 »»
… quintaux Marchandises.	608.605 »»
Total	948 585 »»
Semaine correspondante de 1861.	917.730 »»
Différence	30.855 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	21.723.030 »»
— — 1861.	24.100.835 »»
Différence	2.371.835 »»

NORD DE L'ESPAGNE

1862 Longueur exploitée : 354 kilomètres.
1861. — 306 —
Du 25 juin au 1er juillet 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	62 653 00
Marchandises	79.483 75
Total	142.136 84
Produit annuel par kilomètre	24 063 »»

Ligne de l'Escurial

Voyageurs	16 972 17
Marchandises	7.461 97
Total	24.434 14
Produit annuel par kilomètre	25 491 »»
Total de la semaine	166 570 98
Semaine correspondante de 1861	119.880 62
Différence	46.690 36
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 242.190 95
— — 1861.	2.752.198 93
Différence	489.992 01

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861 — 214 —
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

9.1.. Voyageurs	72.566 30
Bagages, marchandises, etc.	36.266 77
Recettes diverses	2 256 16
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, …, Biella, Casale et entre … le mont Cenis	31.820 64
Total	142.909 87
Semaine correspondante de 1861.	134.413 95
Différence	8.495 92
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 461.480 15
— — 1861.	3.318.437 96
Différence	143.042 19

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 605 kilomètres.
Du 14 au 20 mai 1862
Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	202.343 84
Marchandises	155.194 66
Total	357.538 50
Recettes antérieures en 1862	4.966.572 28

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

13.246 Voyageurs	47 929 60
Marchand., cargaison, équipages	67.640 37
Total	115.569 97
Semaine correspondante de 1861	56.961 32
Différence	58 608 65
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	2.949.136 31

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 273 kilomètres.
1861. — 273 —
Du 29 juin au 5 juillet 1862.

37.695 Voyageurs	48 080 »»
Bagages, Marchandises, etc.	34.000 »»
Total	82 080 »»
Semaine correspondante de 1861.	75.298 »»
Différence	6 782 »»
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	1.707 580 »»
— — 1860.	1.668.824 »»
Différence	38.756 »»

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 74 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 25 juin au 1er juillet 1862.

voyageurs	12.863 60
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.875 30
— — (pet. vit.)	8.205 »»
Total	23.943 90

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	67.480 91
Bagages, marchandises (gr. vit.)	8.750 72
— — (pet. vit.)	8.354 15
Total	84.583 78
Total pour les deux sections.	108.527 68

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	563 321 40
Section de Bologne	1.185.656 71
Total	1.748.978 11

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 247 —
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

48.820 Voyageurs	92.466 25
Bagages, Marchandises, etc.	57.058 22
Total	149 524 47
Semaine correspondante de 1861.	150.951 32
Différence	1.426 85
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.018.162 69
— — 1861.	2.930.506 68
Différence	87.556 01

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres
Du 11 au 17 juin 1862.

23e semaine	39.659 10
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	51.474 90
Semaine correspondante de 1861.	44.819 20
Différence	6 655 70
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.188 401 40
— — 1861.	962.732 85
Différence	225.669 55

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 180.
1861 Kilomètres exploités : 170.
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

26.825 Voyageurs	40.043 55
3.690 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	23.539 23
Total	63 582 78
Semaine correspondante de 1861.	60.547 66
Différence	3.035 12
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.387 322 65
— — 1861.	1.172.015 74
Différence	215.306 91

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.
Du 25 juin au 1er juillet 1862.

Voyageurs	19.105 60
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	6 078 46
Marchandises (petite vitesse)	14.870 10
Total	40.054 16

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.
Du 18 au 24 juin 1862.

Voyageurs	10.796 16
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	653 22
— (Petite vit.).	2.328 01
Total	13.777 39

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.
Du 11 au 17 juin 1862.

29.047 Voyag., Bagag. et March.	72.852 91
Semaine correspondante de 1861.	75 465 62
Différence	2.612 71
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.802 063 26
— — 1861.	1.635 335 14
Différence	166.727 12
Différence kilométrique	1.01 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 89 kilomètres.
1861. — 53 —
Du 18 au 24 juin 1862.

3.022 Voyageurs	4.679 60
Bagages, articles de messagerie.	468 32
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	26 407 65
Total de la semaine	31 555 97
Recettes antérieures	686.424 94
Total	717.980 91
Recettes de la semaine en 1862.	31 555 97
Période correspondante de 1861.	13.970 11
Différence	17 585 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	717 980 91
— — 1861.	279.753 13
Différence	438.227 78

ANVERS A GAND

Juin 1862	68.256 18	6 mois 1862		382 972 46
Id. 1861	64.073 59	Id. 1861		374 601 28
Différence	4.182 59			8.371 66

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de mai 1861	1.171.945 75
Id. id. 1862	1.293.365 94
Différence, 10.36 0/0, soit	121.420 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861	8.287.061 37
— — 1862.	9.331 079 87
Différence, 12.60 0/0, soit	1.044.018 50

OMNIBUS DE PARIS

Du 2 au 8 juillet 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris.	Par journée d'Omnibus en Banlieue.
Recettes	336.406 65	86 04	49 49
Semaine correspondante de 1861	311.036 80	81 79	50 18
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	8.398.675 10	81 33	45 06
Période correspondante de 1861	7.737.305 »»	79 71	46 50
Différence	661.370 10	1 62	1 45

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 juillet 1862, soit :

… francs pour les actions anciennes.

… seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, à partir du 15 juillet, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, et dans les succursales de la Banque de France.

Le paiement, pour les titres au porteur, se fera sous la déduction de … 27 c. par coupon, montant de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Le conseil d'administration rappelle, en outre, à MM. les porteurs d'actions nouvelles que les intérêts du semestre échéant le 15 juillet 1862, soit : 7 francs pour les titres nominatifs, et 6 fr 73 c. pour les titres au porteur, viendront en déduction du versement de 100 francs, qui doit être effectué à la même époque

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts afférents au premier semestre de 1862, seront payés, sur la présentation du coupon n° 10, à partir du 1er juillet prochain :

A Paris, chez MM. G. de Blonay et Ce, banquiers, rue Drouot, 30;

A Bruxelles, chez MM. Trumper et Maertens, banquiers ;

A Gand, chez M. Daël, rue du Gouvernement, 23;

A Saint-Ghislain (Hainaut), dans les bureaux de la Compagnie.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que le coupon d'intérêt échéant le 1er juillet 1862 sera payé, à partir du 1er juillet courant, à raison de 7 fr. 50 c., à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

Le coupon n° 1 des actions de la Compagnie sera payé à raison de 6 fr. 25 c. par action (et sans retenue aucune), à partir du 1er juillet, au siége social, rue Ollivier-Saint-Georges, n° 12, de 10 heures à 3 heures.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ

ET DES

hauts-fourneaux et fonderies de Marseille

ET DES

mines de Portes et Sénéchas

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Société que le coupon n° 3, représentant le solde du dividende de 1861 et fixé à 8 fr. 50 c. par l'assemblée générale du 1er juillet courant, est payé, à partir du 2 courant, sous déduction de l'impôt du timbre, dans les bureaux de la Société, 60, rue de la Chaussée-d'Antin.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

Le coupon n° 9 des obligations de la Compagnie sera payé (sous retenue de l'impôt pour les titres au porteur seulement), à partir du 1er juillet, au siége social, rue Ollivier-Saint-Georges, n° 12, de 10 heures à 3 heures.

EMPRUNT ANGLO-AUTRICHIEN

5 0/0 1852

Liste des numéros des obligations sorties au 20e tirage qui a eu lieu à Vienne, le 1er juillet 1862, et dont le remboursement aura lieu à partir du 2 janvier 1863.

TITRES DE 50 LIV. STERLING

SÉRIE A.

21524	22206	22495	34098
21664	22458	34806	
21902	22479	34880	

SÉRIE B.

21524	22206	22495	34098
21664	22458	34806	
21902	22479	34880	

TITRES DE 100 LIV. STERLING

22	8350	16060	25894
150	8417	16123	25923
182	9452	16211	26020
189	9473	16357	26383
297	9778	16632	26552
307	10070	16973	26708
600	10077	17097	26799
686	10484	17228	26960
733	10513	17469	27060
944	10602	17559	27079
1153	10614	17560	27211
1218	10735	17749	27378
1231	10894	17787	27517
1414	10932	17927	27976
1603	11220	17943	28258
1736	11263	18191	28496
2023	11337	18498	28684
2352	11634	18716	29199
2739	11877	18719	29497
3210	11880	18861	30050
3331	11940	19043	30099
3544	11981	19265	30580
3788	12043	19877	30808
4436	12824	19903	31384
4534	13359	20063	31577
4570	13577	20164	31959
5164	13724	20360	32190
5554	14054	20963	32255
5772	14074	21020	32335
5832	14153	21399	32639
5972	14200	21476	32655
6293	14276	23163	33069
6305	14337	23765	33258
6369	14850	23860	33607
6508	14954	24087	33886
6529	15225	24088	33988
6624	15445	24470	34198
7242	15537	24631	34354
7695	15540	25381	34362
8115	15687	25552	
8129	15815	25573	
8320	15969	25614	

Vienne, le 1er juillet 1862.

LISTE DES OBLIGATIONS DE L'EMPRUNT ANGLO-AUTRICHIEN

5 0/0 1852

Sorties aux tirages ci-après indiqués et dont les porteurs ne se sont pas présentés jusqu'à ce jour au remboursement.

TITRES DE 50 LIV. STERLING

Tirage du 1er juillet 1857.

34894 B

Tirage du 2 janvier 1860.

21885 A

Tirage du 2 juillet 1860.

21885 A 21531 B

Tirage du 2 janvier 1861.

21587 A	22208 B
34715 A	34715 B
34907 A	34886 B
34980 A	

Tirage du 1er juillet 1861.

21615 A	22048 B
34556 A	22283 B
21615 B	34556 B

TITRES DE 100 LIV. STERLING

Tirage du 2 janvier 1855.

33953

Tirage du 3 janvier 1859.

1121

Tirage du 2 janvier 1860.

11511 18275

Tirage du 2 juillet 1860.

3552	9449	26567
7206	11921	30145
8809	12049	

Tirage du 2 janvier 1861.

541	7193	18577	28212
1250	8750	21228	28897
1782	8859	23205	29501
1918	9309	23988	30209
3441	14772	24118	30300
3487	16493	24390	32455
3709	16703	24392	32703
4209	16707	25100	33381
4941	16889	25242	34044
5178	18528	26076	

Tirage du 1er juillet 1861.

924	4287	7922	11531
1958	4331	7944	11700
3060	5043	8067	11703
3301	5561	8898	11821
3488	5840	10285	12660
3815	7341	10888	12769
12953	16396	20238	29782
14192	16887	22770	32015
14871	17087	26840	33073
15158	17475	29101	35980
15690	17957	29226	
15744	18128	29303	

NOTA. — Les coupons encaissés après six mois de date du tirage seront déduits du capital lors du remboursement.

Vienne, le 1er juillet 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

MM. les porteurs d'obligations anciennes sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 15 juillet courant, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c.:

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, le 25 juin 1862.

CHEMINS DE FER DE

LAUSANNE A FRIBOURG

Et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix.

Paiement des intérêts aux actions.

Le comité de direction de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le dernier semestre des intérêts aux actions, soit ordinaires, soit de priorité, échu le 1er juillet 1862, sera payable, à partir du 15 courant, à raison de:

10 fr. » c. par action ordinaire;
12 50 — de priorité.

Les paiements auxquels n'auront droit que les actions entièrement libérées, se feront:

A Fribourg, à la caisse de la Compagnie;

A Lausanne, chez MM. F. Marcel et fils, et chez M. Ch. Bugnion;

A Genève, à la Banque générale suisse;

A Paris, chez MM. Edw. Blount et Ce, rue de la Paix, 3.

Fribourg, le 7 juillet 1862.

Au nom du comité de direction.

Le président,
ALF. VON DER WEID.

Le Secrétaire,
ALB. CUONY.

SOCIÉTÉ

J.-F. CAIL ET Ce

MM. les porteurs d'obligations de la Société J.-F. Cail et Ce sont prévenus que le paiement du coupon semestriel d'intérêt, soit 10 francs par obligation (sous déduction de l'impôt fixé par la loi du 23 juin 1857), a lieu, depuis le 1er juillet courant, au siége de la Société, quai de Billy, 48, tous les jours, de 9 heures à 4 heures, les dimanches et fêtes exceptés.

Le quatrième tirage de 800 obligations de la première série à amortir chaque année, ainsi que le premier tirage des obligations de la deuxième série, émises en vertu d'une décision de l'assemblée générale du mois de septembre 1861, auront lieu à la prochaine réunion de l'assemblée générale, fixée, comme d'habitude, au quatrième jeudi du mois de septembre.

SOCIÉTÉ ANONYME

FILATURE DE LIN D'AMIENS

Les administrateurs ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire annuelle aura lieu le mardi 5 août à 3 heures, dans un des salons de Lemardelay, rue Richelieu, 100.

D'après l'article 28 des statuts, il faut, pour faire partie de l'assemblée, être propriétaire de vingt actions. Les actions au porteur devront être déposées, au plus tard, le 21 courant, au siége de la Société, rue des Petites-Écuries, 26; les dépôts seront reçus, de 10 heures à 2 heures, à dater d'aujourd'hui.

Quant aux actions nominatives, les titulaires de vingt actions ou plus seront admis à la réunion sans aucune formalité préalable, pourvu que le transfert établissant leur propriété ait été régularisé au plus tard ledit jour 21 courant.

Paris, 8 juillet 1862.

COMPAGNIE DES MINES DE

SOUDE D'ESPAGNE.

MM. les actionnaires sont informés qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire aura lieu le 22 août prochain, au siége social, rue Laffitte, 17, à Paris, à 2 heures après-midi.

Pour: 1° entendre le rapport du gérant sur la situation de la Société et l'apurement des comptes;

2° Prendre connaissance des résultats obtenus au moyen d'un nouveau procédé de lixiviation du minerai sulfaté, en ce moment en cours d'expérimentation;

3° Nomination d'un nouveau gérant, en cas de démission du titulaire;

4° Révision des statuts et réorganisation de la Société, s'il y a lieu, ou dissolution et mise en liquidation de la Compagnie;

5° Réélection des membres du conseil de surveillance.

Les actions seront reçues tous les jours (dimanches et fêtes exceptés) au siége social, de 10 heures du matin à 3 heures du soir, et devront être régulièrement déposées, au plus tard, la veille de la réunion avant midi.

SOUS-COMPTOIR DE CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 5 Comptant	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Comptant	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Comptant	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Comptant	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Comptant	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Comptant	Vendredi 11 Terme
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3140 »		3140 »		3140 »		3145 »		3142 50		3150 »	
40.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	652 50		652 50		653 75		655 »	655 »	655 »	50	655 »	
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France	1690 »		1690 »		1700 »		1745 »		1700 »		1752 50	
					Id. nouvelles		1150 »	1150 »		1165 »	1175 »	1160 »	1160 »	1160 »	1170 »	1160 »	1175 »
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	483 75		482 50		482 50		482 50		482 50		485 »	
400.000	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0			452 50		452 50		455 »		455 »		453 75	
	100	Id.	4 »	Id.	— 10es d'obligations, 4 0/0	96 25		97 50		97 50		97 50		97 50		97 50	
	100	Id.	3 »	Id.	— Id. 3 0/0	91 25		90 »		91 25		91 25		91 25		91 25	
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0			1045 »		1045 »				1045 »			
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé												
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 430 fr. payés	421 25		421 25		422 50		422 50		422 50		422 50	
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5es d'obligations communales	86 25		85 »		86 25		86 25		85 »		86 25	
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	633 75	630 »	633 75		635 »	635 »	633 75	632 50	632 75		633 75	
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	827 50	830 »	825 »	827 50	827 »	821 25	825 »	828 75	820 »	823 75	825 »	827 50
»	»	»	»	»	Crédit agricole	612 50				600 »		660 »				680 »	
					Id. nouvelles												
100.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol		510 »	504 25	510 »		507 50			506 25	505 »	506 25	506 25
4.000	500	libérés	45 40	Avril-oct.	Banque de l'Algérie												
50.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	61 25		61 25		61 25		54 75		60 »		60 »	
30.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	116 25		118 25		116 25		114 25		118 25		118 75	
60.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	537 50		535 75		536 25		536 75		533 75		538 75	
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial												
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien												

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion		600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guadeloupe		600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guyane		600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal		600	500	»		»
	Comptoir Bonnard	42 50	300.000	100	»	octobre	4 40
	Caisse Lécuyer	520 »	24.000	500	»		35 »
	Caisse Béchet	400 »	20.000	500	»	janvier juillet	29 05
C	Caisse de l'Industrie	80 »	30.000	100	»	juillet	5 »
A	Ns-Propriétaires	875 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	795 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	200 »	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	72 50	60.000	100	10		néant
A	Omnibus de Londres	52 50	250.000	100	»		néant
A	Cie impériale des Voitures de Paris	67 50	400.000	100	»	avril octobre	néant
A	Messageries impériales (Service marit.)	640 »	80.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)		32.000	500	125		5 »
A	Compagnie générale maritime	500 »	80.000	500	»	janvier juillet	néant
C	Bazin, L. Gay et Ce	292 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	435 »	»	»	»		»
	Arnaud Touache et Cie, navigation mar	470 »	20.000	1/20000	»		»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»		»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	437 50	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1250 »	69.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	95 »	69.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	980 »	27.280	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.280	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc		6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Trois canaux		19.600	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7500 »	600	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	750 »	11.500	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1500 »	6.000	1/6000	»	janvier juillet	95 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	175 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	407 50	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	415 »	21.500	1/21500	»		18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	500 »	25.000	1/25000	150		»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	261 0	40.000	500	175	janvier juillet	6 0/0
»	Docks du Havre	440 »	»	»	»		»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1100 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1107 50	»	»	»		»
A	Union des Gaz	165 »	20.000	250	»	janvier	néant
A	Marseille (et mines de Portes)	372 50	30.000	1/30000	»	avril octobre	14 50
C	Nord (Batignolles)		6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles		1.500	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.		500	1.000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2750 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1500 »	2.400	1/2400	»		77 50
»	Gaz général de Paris		»	»	»		»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	480 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	705 »	11.000	500	»	octobre avril.	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	646 »	30.000	1/30000	»		30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant
A	Alais (Gard)	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creuzot (Saône-et-Loire)	640 »	28.000	500	»	juin décembre	10 »
C	Basse-Indre		5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	200 »	50.000	500	»	mars septemb	15 »
A	Horme	875 »	10.000	1/10000	»		»
A	Maubeuge (Nord)		6.000	1/6000	»		30 »
C	Fourchambault	380 »	50.000	1/50000	»	avril octobre	24 »
C	Marine et chemins de fer	875 »	34.000	1/34000	»	mai novembre	70 »
C	Comté d'Or		»	500	»		néant
C	Franche-Comté		40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	810 »	16.000	1/16000	»		60 »
C	Firminy	278 75	»	250	»		25 »
C	Pont-l'Évêque	230 »	»	500	»		»
	Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	675 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1160 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique		60.000	375	»	janvier juillet	néant

Anonyme ou commandite	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1800 »	2.100	1/2100	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»		32 »
A	Grand'Combe	855 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	183 75	80.000	1/80000	»	avril octobre.	11 »
A	Montrambert	148 »	80.000	1/80000	»	avril octobre.	9 »
A	Saint-Étienne	163 25	80.000	1/80000	»	avril octobre.	10 50
A	Rive-de-Gier	238 75	80.000	1/80000	»	avril octobre.	19 »
A	Carmaux	285 »	23.200	1/23200	»	mai novembre	25 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	1/1500	»	septembre	néant
A	Chazotte	500 »	3.550	1/3550	»		26 »
A	Layon-et-Loire	400 »	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	457 50	»	500	»		20 »
A	Quartzenon	150 »	6.720	250	»		10 »
A	Charbonnages belges	465 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»		»
C	Centre-du-Flénu	280 »	3.000	1.000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	80.000	100	»	août	néant
A	Kef-Oum-Théboul id	225 »	9.000	1/9000	»		»
A	Pontgibaud, plomb argentifère		10.000	1/10000	»		néant
C	Santander id		10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id	265 »	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id		60.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée id		60.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie id	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie id	480 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
C	Maberly (Amiens) filature	175 »	8.000	500	»	septembre	15 »
C	Cohin id	500 »	15.000	500	»	janvier juillet	35 »
A	Société Linière id		1.000	500	»		»
	Pont-Rémy id	380 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle journal		2.500	1/2500	»		125 »
C	Journaux réunis id		6.000	500	»	janvier juillet	15 »
	Droit id	5400 »	100	2.500	»		»
A	Saint-Gobain glaces	12500 »	3.000	1/3000	»		750 »
A	Montluçon id	110 »	24.000	500	»		néant
A	Oignies (Belgique) id	410 »	22.000	500	»	septembre	31 »
	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id	120 »	2.000	375	»	1er octobre	néant
C	Richer et Ce, Vidanges		24.102	500	»		10 »
C	Caoutchouc souple		30.000	100	»	31 mars	10 »
A	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»		néant
C	Compagnie générale des Eaux	325 »	80.000	250	»		10 »
»	Deux cirques (Z. Dejean et Ce)	210 »	8.700	500	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants		»	»	»		»
	Eaux de Seine purifiées		»	»	»		»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre	Taux de remboursement	Reste à l'emprunt	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	271 25	»	»	»		»
90	Cie impériale des Voitures de Paris		17.000	125	56		5 »
400	Ports de Marseille	405 »	20.000	500	15	janvier juillet	20 »
500	Messageries impériales (services marit.)	531 50	12.000	500	1871	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1105 »	4.538	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	982 50	11.085	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1040 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	288 25	8.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1856-57		8.000	600	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	285 »	20.000	500	90	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
175	Horme, anciennes	490 »	2.410	307 50	20	31 juin déc.	25 »
265	— nouvelles	270 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	400 »	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
440	Gaz de Paris	485 »	13.500	500	45	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	197 50	23.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	295 »	40.600	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	264 25	»	»	»		»
»	Omnibus de Paris	470 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 5 au 11 juillet

Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 5 Compt.	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Compt.	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Compt.	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Compt.	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Compt.	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Compt.	Vendredi 11 Terme
300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»	»	»	Id. actions [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
300.000					Id. actions nouvelles	702 50	702	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	703	701	703	[illegible]	[illegible]
15.000	»	»	95 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
441.767	400	»	61 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
41.000	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
41.[illegible]	400	»	61 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
500.000	500	»	50 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	511 25	516	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	21 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	75 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
250.000	500	»	55 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	541	[illegible]	[illegible]	541	545 50
80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	417 50
25.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	587 50
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»	»	»	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	[illegible]	»	» [illegible] 0/0		Lyon-Croix-Rousse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
756.000	500	[illegible]	42 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	487 50
80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	335	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
260.000	500	50	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	550	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	555
					Id. libérées	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	[illegible]	[illegible]	510	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	471 25	470	[illegible]	[illegible]	[illegible]	470
50.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
67.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	431	435	435	435	430	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	416 25	418	416 25	418	417 50	417	415	416	414 75	415	417 50	417
175.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	335	[illegible]	335	335	332 50	335	[illegible]	335	333 75	336	[illegible]	339
»	»	»			Id. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»			Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»		janvier, juillet	Portugais	493	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	490	[illegible]	491	[illegible]
					Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Intérêt annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	5	7	8	9	10	11
1849	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838—1849	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842—1849	12.030	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842	8.[illegible]	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	— 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1847—1849	98.750	»	»	novembre	1.250	50 »»	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1080	[illegible]	[illegible]
1848	15.000	»	»	février	1.250	50 »»	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852—1854	31.538	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852—1856	306.020	»	»	mai	650	25 »»	juin, décembre	Est, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	491 50	485	485
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »»	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	21.000	»	»	mai	625	25 »»	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	513 75	[illegible]
1852	130.000	»	»	mars	625	25 »»	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	527 50	527 50	[illegible]
1854	109.841	»	»	décembre	625	25 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	501
1843	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »»	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	0.005	»	»	juin	1.250	40 »»	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	[illegible]	302 50	301 25	301 25	301 25	302
1852	63.643	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	304
1855	[illegible]	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	311 25	312 50	310
1852—1861	1.410.603	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	307 50	307 50	307 50	[illegible]
1851—1861	890.000	»	»	mai	500	15 »»	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	306 25	[illegible]	307
1855	87.710	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857—1860	137.080	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	(nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	300	300	300
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	[illegible]	312 50	[illegible]	313 75	313 75	313
1856—1861	1.350.600	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	301 25	301	301 25
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	306 25	306 25	306
1860—1864	119.789	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	301	301	[illegible]
1858	22.640	»	»	décembre	500	15 »»	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852—1861	603.000	»	»	mai	500	15 »»	juin, décembre	Est, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	300	300	[illegible]
1859	150.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	300	301 25	301
1859	145.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	297 50	[illegible]	298 75	[illegible]
1854—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	303	302
1858—1861	618.375	»	»	»	500	15 »»	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 ... gar. par le gouv. autrich.	[illegible]	[illegible]	277	[illegible]	270	270
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	262	[illegible]	263 75
1858	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 ... Id. italien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	237 50	237	237 50
1856	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	247	247	247	247 50	246	[illegible]
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	262 50	263	261 75
1859	24.570	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	251 25	[illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »»	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	253 75	253	[illegible]
1860—1861	300.000	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	252 50	251	[illegible]
1860	61.590	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	231	230	231
»	»	»	»	»	»	»» »»	avril, octobre	Montblanch à Reus	237 50	237 50	236	237 50	[illegible]	237 50
1858—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »»	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Chemins portugais	238 75	238 75	238 75	[illegible]	237 50	237 50
1858	109.500	»	»	»	250	7 50	[illegible]	Graissessac à Béziers 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 5 Comptant	Samedi 5 Terme	Lundi 7 Comptant	Lundi 7 Terme	Mardi 8 Comptant	Mardi 8 Terme	Mercredi 9 Comptant	Mercredi 9 Terme	Jeudi 10 Comptant	Jeudi 10 Terme	Vendredi 11 Comptant	Vendredi 11 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance 22 juin 1862	68 35	68 50	68 20	68 45	68 15	68 30	68 20	68 15	68 30	68 35	68 25	68 35
Rentes 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 25	[illegible]	97 70	[illegible]	97 25	[illegible]	97 [illegible]	[illegible]	97 50	97 75	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	455	[illegible]	457 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	461 25	[illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1095	[illegible]	1095	[illegible]	1095	[illegible]	1095	[illegible]	1095	[illegible]	1095	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance mars 1862	472 50	[illegible]	473	[illegible]	473 75	[illegible]	471 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	478 75	[illegible]
Id. id. id. 1860, id.	470	[illegible]	466 25	[illegible]	469 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	467 50	[illegible]
Département de la Seine, id. 1857, jouissance janvier 1862	228 50	[illegible]	225	[illegible]	225	[illegible]	225	[illegible]	225	[illegible]	225	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	96 25	[illegible]	95	[illegible]	95	[illegible]	91 25	[illegible]	90 25	[illegible]	96 25	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	[illegible]	[illegible]	42 50	[illegible]	42 50	[illegible]	41 50	[illegible]	42 50	[illegible]	42 50	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	92 1/8	[illegible]	92 1/8	[illegible]	92 3/8	[illegible]	92 3/8	[illegible]	92 1/8	92 1/8	92 3/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	77 [illegible]	[illegible]	76 [illegible]	[illegible]	76 [illegible]	[illegible]	77 [illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0 1860 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	73 50	73 30	73 30	73 30	73 20	[illegible]	73 20	[illegible]	72 80	[illegible]	72 85	73 30
Id. 3 0/0 id.	[illegible]	[illegible]	47 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	70 25	70 75	70 55	70 60	70 40	70 10	70 60	70 50	70 15	70 50	70 70	70 65
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	71 1/2	[illegible]	71 [illegible]	[illegible]	71 [illegible]	[illegible]	72 [illegible]	[illegible]	71 [illegible]	[illegible]	71 [illegible]	[illegible]
Emprunt russe	93 3/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	43 1/4	[illegible]	43 1/2	[illegible]	43 1/2	[illegible]	43 1/2	[illegible]	43 5/8	[illegible]	43 5/8	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieur	47 5/8	[illegible]	47 5/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	47 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	52 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856 id.	50 1/2	[illegible]	50 1/2	[illegible]	52 1/2	[illegible]	52 1/2	[illegible]	50 1/2	[illegible]	50 1/2	[illegible]
Id. Passive extérieure (sans intérêt)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations 6 0/0 (ottomanes), emprunt 1860, jouissance juillet 1862	327 50	[illegible]	300 [illegible]	[illegible]	330	[illegible]	327 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	332 50	[illegible]

N° 1141. — 21e ANNÉE. — N° 29. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 19 JUILLET 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

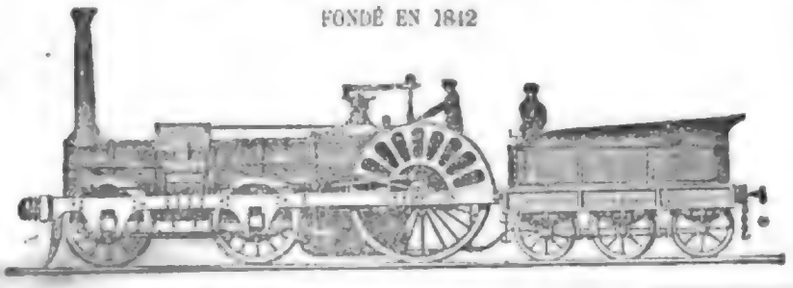
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Les Réclames	1 fr. 50

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOUSCRIPTION

AUX 9,000 ACTIONS

DU CHEMIN DE FER

D'ARRAS A ÉTAPLES

AVEC EMBRANCHEMENTS

SUR BÉTHUNE ET FRÉVENT

A TRACTION ANIMALE OU PAR LOCOMOTIVE.

(LONGUEUR TOTALE. 150 KILOMÈTRES)

Société anonyme

CONSTITUÉE POUR OBTENIR LA CONCESSION, LE 10 JUILLET 1862, PAR ACTE REÇU PAR Me DELAPORTE ET SON COLLÈGUE, NOTAIRES A PARIS, SAUF L'APPROBATION DES STATUTS PAR LE GOUVERNEMENT.

CAPITAL : 9,000,000 DE FRANCS

ainsi divisé :

9,000 actions de 500 francs.....	fr. 4,500,000
Obligations.....	3,500,000
Subvention votée par le conseil général du département du Pas-de-Calais en faveur de la Compagnie concessionnaire.....	1,000,000
Total.....	fr. 9,000,000

Prix de revient kilométrique.

En déduisant la subvention, 53,000 fr. par kilomètre.

Produits,

établis sur les documents administratifs :

Produit des voyageurs...	365,000
— de la messagerie.	91,250
— des marchandises.	1,762,500
Total des produits bruts	2,218,750

Ce qui correspond à *un produit brut* de **14,791** fr. par kilomètre, produit bien modéré si l'on a égard à la moyenne générale du trafic des chemins de fer.

Frais évalués à un maximum de 60 0/0.

Il resterait comme bénéfice net..... Fr.	887,530
L'intérêt et l'amortissement des obligations prélèveront, en les calculant à 6.50 0/0	227,500
Il restera comme produit net	660,030
Déduisant de cette somme, pour imprévisions, réserves, amortissement, etc.....	120,000
Le produit à distribuer aux actions serait de	540,030
Soit par action de 500 f., à raison de 9,000 actions..	60 fr.

SOUSCRIPTION.

La souscription est ouverte à Paris, 64, rue de Richelieu, dans les bureaux du *Journal des chemins de fer*.

Chaque souscription doit être accompagnée d'un premier versement de 100 francs par action.

Il suffit d'envoyer le montant de la souscription, soit en argent à M. de Birague d'Apremont, gérant du *Journal des chemins de fer*, soit en faisant le dépôt dans une succursale de la Banque à son crédit, soit enfin en coupons de rentes sur l'Etat ou des grandes compagnies de chemins de fer français à échéance de juillet 1862 à janvier 1863.

Les souscriptions reçues jusqu'à l'ouverture de la souscription publique sont *irréductibles*.

Dans le cas où le capital ne serait pas intégralement souscrit, comme dans le cas où la Société ne serait pas définitivement constituée, les fonds versés seraient rendus aux souscripteurs, sans aucun prélèvement, *les frais de toute nature demeurant, en ce cas, à la charge des fondateurs.*

(Pour plus amples renseignements, demander le prospectus et les statuts.)

En ouvrant la souscription aux actions du chemin de fer d'Arras à Etaples, avec embranchement sur Frévent et Béthune, nous avons la conviction d'avoir inauguré un système de chemins de fer qui sera immensément utile à un grand nombre de localités en France, et largement rémunérateur pour les capitaux qui s'y engageront.

Nous sommes heureux de constater dès à présent la faveur que rencontre notre entreprise, et qui est de nature à faire présager le succès le plus complet.

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Digitized by Google

AVIS AUX ABONNÉS

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 juillet 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 562. — Chemin de fer d'Arras à Etaples, 563.— Chemin franco-suisse, 564. — Chronique, 564. — Société de Crédit industriel et commercial, bilan, 564. — Marché industriel, 565. — Bulletin commercial, 565. — Avis aux actionnaires, 565. — Bulletin des recettes de la semaine, 566. — Actes officiels, 566. — Jurisprudence, 567. — Crédit foncier de France, rapport (suite et fin), 568. — Chemin de Séville-Xérès-Cadix, rapport, 569. — Chemins des Charentes, 570. — Villes de Roubaix et Turcoing, 571. — Obligations du Piémont, tirage, 571.— Recettes des chemins de fer, 572. — Annonces, 573. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 575 Cours des actions et obligations industrielles, 575.— Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 576.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Le marché des fonds publics a gardé cette semaine son attitude un peu lourde, mais plus expectante que découragée. La tenue du comptant a été des plus fermes et a montré jusqu'à l'évidence que les capitaux d'épargne rentraient résolûment dans la rente.

D'ailleurs, un document important, publié le 15 juillet par le *Moniteur*, a montré la situation financière sous un jour de prospérité que la spéculation ne paraissait pas soupçonner : le tableau semestriel des revenus indirects atteste une augmentation de 50 millions pour le premier semestre de 1862, comparativement à l'époque correspondante de 1861 ; si l'on en défalque une dizaine de millions qui représentent l'acquittement anticipé de la surtaxe du sel et du sucre, il reste un accroissement normal de 40 millions d'autant plus remarquable qu'il s'est produit dans les six premiers mois de l'année, tandis que d'ordinaire c'est dans le second semestre seulement que se manifestent les augmentations de recettes.

En présence de perspectives aussi rassurantes pour le crédit de l'Etat, on ne comprendrait pas que la rente 3 0/0 s'immobilisât dans les cours actuels; et nous ne serions pas étonnés qu'elle ne se mît bientôt en marche vers un niveau sensiblement supérieur.

Voici les variations des principales valeurs d'une semaine à l'autre :

Peu de changements dans le cours du 3 0/0, comme nous l'avions prévu dans notre dernier bulletin; c'est un va-et-vient constant du cours de 68 20 au cours de 68 50. Si on se reporte à l'époque de morte-saison où nous nous trouvons, c'est la preuve que la rente ne tardera pas à conquérir des cours plus élevés; peut-être ne faudra-t-il pas attendre la fin d'août ou le commencement de septembre. Le 3 0/0 finit aujourd'hui à 68 30 au comptant et à 68 35 à terme.

Le 4 1/2 0/0 est très-ferme, la moindre demande le fait monter; rien de plus normal aux approches de son coupon de 2 25.

Les obligations trentenaires ont eu aussi un mouvement de hausse que nous avions indiqué. Le 10 on détachait le coupon de 10 francs et elles étaient cotées à 472 50. En cinq ou six jours elles ont presque gagné leur coupon et sont aujourd'hui à 457 50.

Décidément nos prédictions se réalisent pour les actions de la Banque de France; nous les laissions vendredi dernier à 3,150 pour les retrouver aujourd'hui à 3,255 fr. Le cours de 3,500 francs ne nous paraît pas éloigné.

Les actions anciennes du Crédit foncier ont disparu de la cote, elles sont aujourd'hui remplacées par les actions estampillées et les actions nouvelles. Les cours en sont bien tenus, mais la hausse est arrêtée. C'est du moins ce que nous espérons et nous souhaitons. Ni hausse ni baisse, c'est là ce que commande une juste prévoyance pour cette valeur. Les actions estampillées sont à 1,170 fr., et les actions nouvelles à 1,098 75.

Le Crédit agricole est décidément redevenu calme, ses allures turbulentes ont disparu, il est aujourd'hui à 660 ».

Le Crédit industriel est bien établi sur son cours de 635 francs, il s'allége actuellement des actions encore flottantes, pour reprendre une nouvelle phase de hausse.

Le Sous-Comptoir est très-ferme à 538 75.

Le Comptoir d'escompte bien tenu à 655 ».

L'assemblée générale du Crédit colonial a été renvoyée faute d'un nombre suffisant de dépôts d'actions.

Le Crédit mobilier est à 822 50.

Les actions des chemins de fer ont été un peu maltraitées cette semaine ; comme la marge est insuffisante pour vendre de la rente, on a cru pouvoir vendre des chemins. C'est du reste une tentative que l'on renouvelle chaque année, qui échoue toujours, et dont l'insuccès n'instruit pas ceux qui la font. Ils paient les différences, mais persistent. Cependant il suffit de prendre les cours annuels des actions de chemins de fer pour s'assurer que chaque année élève leur niveau. Cela s'explique, les recettes augmentent, se développent en dehors de toutes les prévisions.

Nous retrouvons les actions estampillées d'Orléans à 992 50, et les actions nouvelles à 757 50. Ce sont des cours bien engageants pour les capitaux et qui permettent d'espérer de beaux bénéfices.

Les actions de Lyon surtout ont été frappées par la baisse, elles ne sont plus qu'à 1,065 fr. Elles ne tarderont pas à se relever, et ceux qui veulent faire de beaux placements feront bien de profiter de l'occasion. Cette semaine apporte une augmentation de recettes de plus de 60,000 francs. Ce qui nous frappe, c'est cette persistance du développement de trafic, rien n'y fait, une source de transports disparaît, une autre surgit immédiatement. L'industrie et le commerce marchent toujours en avant.

Les actions du Nord sont à 995 » ».

Les actions de l'Est se remettent un peu de la secousse qui les a fait baisser, elles sont à 533 75.

L'Ouest se tient bien à 547 50.

Le Midi est décidément plus faible à 805 fr.

Le Lyon à Genève tend à reprendre un peu, il ferme aujourd'hui à 356 25. Rien de nouveau pour ce chemin, on attend les résultats de la liquidation et surtout des réclamations auprès du gouvernement.

Le Dauphiné a repris à 412 50. Pour peu que les recettes se développent, les vendeurs de cette valeur pourraient éprouver un désappointement.

L'emprunt italien est bien tenu à 71 05.

L'emprunt russe de même à 94 1/8.

Les fonds espagnols sont calmes.

Les chemins autrichiens donnent lieu à peu d'affaires, ils sont cotés à 491 25.

Les chemins lombards sont à 606 25.

Le chemin de Barcelone continue à être offert.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE.

Graissessac à Béziers	43.99 0/0
Guillaume-Luxembourg	41.13 0/0
Cordoue à Séville	33.46 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	24.79 0/0
Bességes à Alais	24.40 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	20.79 0/0
Barcelone-Saragosse	19.13 0/0
Midi	17.82 0/0
Nord de l'Espagne	13.25 0/0
Victor-Emmanuel	11.34 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	8.46 0/0
Séville-Xérès-Cadix	8.40 0/0
Union-Suisse	7.34 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	4.79 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	3 15 0/0
Ouest	1 80 0/0
Autrichiens	1.12 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Dauphiné	».51 0/0
Lyon-Genève	2 72 0/0
Central Suisse	3.88 0/0
Nord	3 89 0/0
Est	7 41 0/0
Orléans	12.03 0/0
Ardennes	22.34 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	11 juillet	18 juillet	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 45	68 35	» »	» 10
Rente à 1/2 0/0	97 25	97 60	» 35	» »
Banque de France	3150 »	3255 »	105 »	» »
Consolidés	92 3/8	93 1/8	» 5/8	» »
Crédit foncier	1635 »	1170 »	act.	estam.
Crédit agricole	660 »	660 »	» »	» »
Crédit industr. et com.	632 50	635 »	2 50	» »
Crédit mobilier	827 50	821 25	» »	6 25
Comptoir d'Escompte	655 »	655 »	» »	» »
Orléans	1000 »	992 50	» »	7 50
Nord	997 50	995 »	» 01	2 50
Nord (act. sorties)	965 »	965 »	» »	» »
Est	531 25	533 75	2 50	» »
Paris-Méditerranée	1082 50	1065 »	» »	17 50
Ouest	807 50	803 75	» »	3 75
Ouest	542 50	547 50	5 »	» »
Centre	347 50	336 25	8 75	» »
Dauphiné	407 50	412 50	5 »	» »
Ardennes ancien	448 75	425 »	» »	23 75
Ardennes nouveau	445 »	435 »	» »	10 »
Ch. Autrichiens	488 75	491 25	2 50	» »
Victor-Emmanuel	380 »	370 »	10 »	» »
Rumes	417 50	407 50	» »	10 »
Romains	336 25	333 75	» »	2 50
Sud-Autr.-Lombard	607 50	606 25	» »	1 25
Saragosse Pampelune	355 »	345 »	» »	10 »
Saragosse-Alicante	555 »	545 »	» »	10 »
Saragosse-Barcelone	306 25	295 »	» »	11 25
Nord-Espagne	470 »	473 75	3 75	» »
Séville-Xérès-Cadix	35 »	445 »	10 »	» »

LE CHEMIN DE FER D'ARRAS A ÉTAPLES.

Nous avons fait connaître avec un soin scrupuleux les éléments essentiels de l'entreprise du chemin de fer d'Arras à Etaples, au point de vue des dépenses de construction et d'exploitation, comme sous le rapport des produits probables.

Mais nous croyons devoir insister sur le caractère d'utilité publique de cette entreprise, fondée sur des principes nouveaux qui, jusqu'à ce jour, n'étaient pas sortis en France du domaine de la théorie. Le chemin de fer d'Arras à Etaples sera, en effet, le premier chemin de fer à bon marché que la France aura vu construire sur son territoire.

Nous avons établi que les 150 kilomètres de ce chemin, embranchements compris, ne coûteraient pas plus de 9 millions de francs, dont 6 millions seulement à fournir par la Compagnie, puisque le conseil général du Pas-de-Calais a voté une subvention d'un million.

Or, voici quel a été jusqu'à ce jour le prix de revient des chemins de fer français :

D'après les évaluations du projet de loi de 1859, les 7,774 kilomètres de l'ancien réseau des Compagnies de chemins de fer étaient évalués 2,665,000,000 francs, soit en moyenne 342,800 francs par kilomètre; les 8,578 kilomètres du nouveau réseau étaient évalués 3 milliards 85,000,000 francs, soit en moyenne 359,640 francs par kilomètre; et l'ensemble des deux réseaux, soit 16,352 kilomètres, devait coûter 5,750,000,000 francs, ou en moyenne 351,637 francs par kilomètre. Mais à cette somme il faut ajouter 886 millions dépensés ou à dépenser par l'Etat pour subventions tant en argent qu'en travaux; ce qui porte la prévision totale à 6,636,000,000 francs, soit 406,000 francs par kilomètre. Encore faut-il remarquer que ces évaluations sont très-faibles, puisqu'elles ne comprennent pas de réserves suffisantes pour le service des intérêts pendant la construction, de telle sorte qu'en définitive la dépense vraie des 16,352 kilomètres de réseau français ne sera guère inférieure à 7 milliards, soit à 428,000 francs par kilomètre, dont 374,000 francs environ à la charge des Compagnies.

Il est clair que si le prix de revient des chemins de fer ne pouvait pas descendre au-dessous du prix moyen de 374,000 francs, il faudrait renoncer à doter de ces voies de communication les localités qui ne présentent pas la perspective d'un trafic de premier ordre; et beaucoup de villes de l'Empire, il ne faut même pas parler ici des campagnes, n'auraient de chance d'être desservies par un chemin de fer qu'autant qu'elles se trouveraient sur le parcours d'une ligne à grande circulation.

En effet, pour retrouver l'intérêt à 6 0/0 d'un capital de 374,000 francs, il faut une recette nette de 22,440 francs qui, à raison de 40 0/0 de frais d'exploitation, suppose une recette brute de 37,400 francs. Par conséquent, toute ligne qui ne pourrait pas fournir un trafic brut de 37,400 fr. par kilomètre, devrait être exclue du bénéfice des voies ferrées, puisqu'elle devrait solder son exploitation par une perte.

Il est vrai que la moyenne de 374,000 fr. ne représente pas la limite inférieure du prix de construction des grandes lignes; il est, dans le nouveau réseau des compagnies, certaines sections qui ne coûteront pas plus de 200 à 220,000 fr., et qui par conséquent, exploitées à environ 50 0/0, pourraient se suffire avec une recette brute de 25,200 fr. par kilom. Mais la difficulté n'est que déplacée : faut-il donc refuser des chemins de fer à toute localité qui ne saurait justifier d'un trafic probable de 25,200 francs? Ni le bon sens, ni la justice, ni l'intérêt public ne permettraient de souscrire à une pareille sentence, qui serait l'arrêt de mort de beaucoup de centres industriels, agricoles et commerciaux.

Sait-on ce qu'un trafic de 10 ou 12,000 francs par kilomètre seulement représente de travail, d'activité, de salaires et d'épargnes pour les localités qu'il vivifie? Si l'on veut que toutes les parties du sol soient également peuplées, également assainies, également cultivées, également prospères, ne faut il pas que les communications soient constamment et facilement ouvertes entre le cœur et les extrémités, de même que le système capillaire est l'auxiliaire indispensable du système de la circulation artérielle et de la circulation veineuse dans le corps humain?

Evidemment, on a bien fait de construire les chemins de fer à grande vitesse et à grande charge dans les conditions d'art et même de luxe qui convenaient aux courants principaux de l'activité nationale. Mais, enfin, il n'est pas indispensable que l'on circule sur tous les points du territoire avec la rapidité foudroyante des trains directs de Paris à Bruxelles; il n'est pas indispensable par conséquent de sacrifier partout les millions pour supprimer une pente ou ou une rampe, ni, pour éviter une ou plusieurs courbes successives, de combler les vallées par des viaducs et de supprimer les montagnes par des tunnels.

Les chemins de fer à bon marché doivent accepter le terrain tel que la nature l'a fait, et se contenter des ouvrages d'art élémentaires qui suffisent aux routes ordinaires, impériales ou départementales. Ce sont des chemins essentiellement destinés à suivre le cours des rivières de second ordre, dont les vallées sont généralement assez peuplées et assez industrielles pour fournir un trafic avantageux, mais qui, d'ailleurs, n'offrent pas par elles-mêmes une voie de transport, et ne préparent pas de concurrence à la voie ferrée qui s'établirait sur leurs bords.

Telles sont les vallées de la Canche et de la Ternoise, où va se construire le chemin de fer d'Arras à Etaples. Nous croyons qu'aucune localité ne se prêtait mieux, par sa configuration, à devenir le type et, nous l'espérons, le modèle des chemins de fer à bon marché, dont l'un des effets les plus certains sera de stimuler, dans une proportion difficile à prévoir, les forces productives de l'agriculture et de l'industrie.

Quant à la rémunération qui attend les capitaux assez intelligents pour s'associer à l'idée féconde et neuve dont le *Journal des Chemins de fer* aura eu l'initiative, nous croyons qu'on ne saurait s'en faire une idée exacte que par analogie avec les avantages que les premiers souscripteurs des grandes compagnies de chemins de fer ont recueillis au début de ces grandes entreprises. Dans la première période de fondation, les actions se souscrivaient au pair; mais à mesure que l'exploitation s'est fortifiée en se développant, que de nouvelles sources de trafic ont jailli sur le parcours des voies ferrées et que les bénéfices se sont accrus en même temps que la proportion des frais d'exploitation s'abaissait, les valeurs des chemins de fer se sont capitalisées à des taux de plus en plus élevés, si bien qu'il est devenu impossible aux capitaux disponibles d'entrer dans ces valeurs autrement qu'en payant des primes considérables; c'est ainsi que les actions nouvelles du Nord, d'une valeur nominale de 400 francs, ont été émises à 575 fr., celles du Midi, de 500 fr., à 700 fr., et celles de Paris à Lyon et à la Méditerranée à 735 fr.; aujourd'hui ces actions, émises à 575, 700 et 735 fr., valent 950, 1,080 et 810 fr.; c'est-à-dire que souscrites avec une prime d'émission qui variait de 43 à 47 0/0, elles se négocient aujourd'hui avec une prime de 137, 116 et 62 0/0 du capital nominal.

Nous sommes fermement convaincus que les chemins de fer à bon marché, dans des proportions plus restreintes, sans doute, peuvent

cependant compter sur une prospérité qui dépassera tout ce qu'on peut augurer en ce moment de leur point de départ. Une des conséquences les plus directes de leur établissement c'est que, dans les contrées qui en seront dotées, ils annuleront en grande partie le service des routes ordinaires, et permettront par conséquent aux départements de consacrer la majeure partie de leurs ressources à des chemins d'accès qui se dirigeront vers les stations et y déverseront directement les produits naturels et manufacturés. Alors le trafic des chemins de fer nouveaux recevra un développement qui en fera le plus utile véhicule de la richesse générale.

Mais, il ne faut pas se le dissimuler, la base fondamentale de la combinaison des chemins de fer à bon marché, c'est, comme leur nom même l'indique, la réduction des dépenses à leur extrême limite ; si ce point essentiel était un instant perdu de vue, tout le fruit qu'on en attend serait perdu. Aussi, avons-nous donné la plus extrême attention aux calculs des prix de revient; en effet, tout est là. C'est après le plus mûr examen que les fondateurs de la Compagnie du chemins de fer d'Arras à Étaples ont acquis la certitude que le chiffre de 60,000 francs par kilomètre ne serait pas dépassé.

D'ailleurs, en pareille matière, il n'y a pas d'imprévu. Nous nous expliquons : dans les chemins de fer à grande dépense, l'imprévu se manifeste d'heure en heure dans toutes les parties des travaux ; imprévu dans les terrassements, dans les tranchées, dans les grands travaux d'art surtout ; tel viaduc, qui devait coûter un million, coûte le double ou le triple, parce qu'on a découvert un fond tourbeux impropre aux fondations ou parce qu'il faut épuiser des infiltrations soudaines; ailleurs, on croyait asseoir la voie sur un terrain solide, on rencontre des sables mouvants ou des argiles glissantes. Pour le chemin de fer d'Arras à Etaples, rien de semblable n'est à craindre ; le terrain est parfaitement connu sur tout son parcours ; la route existe, et le chemin de fer nouveau n'a pas la prétention de faire mieux ni autrement que la route. C'est dans cette situation particulière que réside la sécurité absolue d'une entreprise qui, même avec le simple trafic local tel qu'il existe actuellement, donnera des résultats faits pour étonner les hommes les plus habitués à rechercher la source et à suivre le cours des transactions journalières qui forment la richesse et entretiennent l'activité d'un grand pays.

Auguste Vitu.

CHEMINS DE FER DES CHARENTES.

On comprend enfin que les produits des chemins seront surtout rémunérateurs en raison de l'économie apportée dans l'exécution. Ainsi voici la Compagnie des chemins de fer des Charentes qui annonce que le prix de revient kilométrique sera de 221,500 francs seulement, c'est-à-dire inférieur à la moyenne ordinaire. C'est, à nos yeux, une des causes du succès qui attend cette entreprise, et, en même temps, une confirmation des idées dont nous nous faisons les propagateurs.

N. Destribaud.

CHEMIN DE FER FRANCO-SUISSE

Assemblée générale du 28 mai.

La réunion annuelle de la Compagnie du chemin de fer franco-suisse a eu lieu le 28 mai dernier à Neufchâtel (Suisse), sous la présidence de M. le colonel Denzler, désigné par ses collègues du Conseil d'administration en l'absence de M. de Pury, vice-président du Conseil d'administration.

Le rapport lu à l'assemblée rend compte de la situation financière et de la marche de l'exploitation pendant l'exercice 1861.

Nous espérons être en mesure de publier le document en entier dans un de nos prochains numéros.

Nous en détachons aujourd'hui les trois résolutions qui ont été ratifiées par l'assemblée.

Première résolution. — Le rapport et les comptes présentés par le Conseil d'administration pour l'exercice du 1er janvier au 31 décembre 1861, sont approuvés.

Deuxième résolution. — Ont été nommés vérificateurs des comptes pour l'exercice de 1862:

MM. Alphonse-Henri Clerc, notaire à Neufchâtel, par 769 voix, sur 909 exprimées.

Fritz Favre-Leuba, négociant au Locle, par 752 voix, sur 909 exprimées.

Alexandre Lambelet, négociant à Neufchâtel, par 651 voix, sur 909 exprimées.

Troisième résolution. — M. Adolphe de Pourtalès, membre sortant du Conseil d'administration, a été confirmé dans ses fonctions pour cinq nouvelles années, par 731 voix, sur 912 exprimées.

F. Grimaud.

CHRONIQUE

CHEMINS DE L'EST. — Le 20 Juillet sera livré à la circulation l'embranchement qui relie Bar-sur-Seine à la ligne de Mulhouse (29 kilomètres).

CHEMINS DU MIDI. — On lit dans *le Courrier de Bayonne* :

« La circulation établie partiellement sur les sections de la ligne du chemin de Bayonne à Pau pour l'achèvement des travaux, est aujourd'hui, paraît-il, assez assurée pour qu'il soit possible de circuler sans danger sur toute la ligne. On assure qu'un train improvisé serait organisé par M. Frécot, ingénieur en chef, afin que le retour de M. le préfet à Pau, qui aura lieu mercredi ou jeudi prochain, puisse s'effectuer par cette voie. »

CHEMINS D'AUXERRE A NEVERS. — On lit dans *la Constitution*, de l'Yonne :

« Une dépêche télégraphique, qui nous est transmise à l'instant de Nevers, nous apprend que l'Empereur, à son passage en cette ville, vient d'annoncer aux délégués l'exécution d'un chemin direct d'Auxerre à Nevers, par Varzy et Guérigny, avec embranchement de Clamecy vers le Morvan. »

CHEMINS NAPOLITAINS. — Voici le détail des lignes concédées à la Compagnie Talabot-Rothschild :

1° Un chemin longeant le littoral de la mer Adriatique, depuis Ancône jusqu'à Otrante, par Tremoli et Foggia, Barletta, Bari, Brindisi et Lecce; 2° une ligne de Foggia à Naples, Ascoli, Eboli et Salerne; 3° une section de Ceprena à Pescara par Sora, Celano, Salmona et Popoli; 4° le chemin de Brescia à Voghera par Crémone et Pavie.

ROYAUME D'ITALIE. — La maison Semenza et Ce, de Londres, représentant plusieurs capitalistes anglais, a obtenu la concession des chemins de fer de l'île de Sardaigne.

Le contrat a été signé le 15 Juillet par trois ministres. La garantie du capital est de 6 0/0. La Compagnie recevra 200,000 hectares de terrains, soit 500,000 acres anglais.

RUSSIE. — Le bilan de l'empire établit ainsi le montant des sommes absorbées par le service des emprunts :

	Roubles.	Francs.
Paiement des intérêts.....	40 426,499 ou	161,705,996
Amortissement...	11,032,783	44,131,132
Frais d'administration.....	2,836,905	11,347,620
Ensemble...	54,296,187 ou	217,184,748

Le capital total de la dette extérieure s'élève actuellement à 414,733,760 roubles (1,658,935,040 francs), représentés par cinq catégories d'obligations portant intérêt à 6, 5, 4 1/2, 4 ou 2 0/0. A la dette extérieure il faut ajouter les bons du Trésor au capital de 120 millions de roubles et d'autres emprunts. Bref, le capital exigeant le paiement d'intérêt à divers taux, présente un total de 876,409,000 roubles (3,505,636,000 francs).

Le nouvel emprunt est à ajouter à ces dettes.

On sait qu'il est émis dans le but de régulariser la position financière de l'empire.

Le *Journal de Saint-Pétersbourg* contient un ukase du 14/16 avril, qui autorise la Banque de l'Etat à procéder à l'échange des billets contre de l'or et de l'argent, à partir du 13 mai.

Le prix des métaux précieux qu'on donnera en échange des billets de crédit sera successivement abaissé jusqu'à la valeur nominale.

Provisoirement, les demi-ducats d'or seront échangés contre 570 et les roubles argent contre 410 kopecks de papier-monnaie. Pour le mois d'août, le prix de l'or sera de 560 et celui de l'argent de 408 kopecks. Un ukase impérial fera connaître d'avance les réductions ultérieures du prix des métaux.

On appréciera l'importance de l'urgence de l'échange contre espèce du papier-monnaie, lorsque l'on saura l'extension dangereuse que l'émission avait prise. En 1856, la circulation des billets était de 1,336 millions, elle atteint 2,663 millions de francs en février 1862. Au contraire, la circulation des espèces avait, de 461 millions en 1856, été réduite à 306 millions de francs à la fin de février dernier.

Par le nouvel ukase, le gouvernement impérial renonce à la faculté d'émettre du papier-monnaie, qu'il possédait d'une manière illimitée. Dès à présent, ce sera la Banque d'Etat qui sera chargée de sa confection et de son émission, en vertu de règles déterminées.

— *La Gazette de la Bourse* de Saint-Pétersbourg publie un décret qui autorise l'exportation libre de l'argent en espèces et en lingots. Les dispositions actuellement en vigueur sont maintenues seulement pour la petite monnaie d'argent.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Situation au 30 juin 1862.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque ...	1,477,190 16	2,906,259 41
Espèces en caisse	529,019 25	
Effets remis à la caisse		271,078 41
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours.	19,922,274 38	
— de 31 à 60 — .	16,922,260 43	
— de 61 à 105 — .	7,845,580 38	52,140,596 07
Etrangers	4,100,410 20	
Warrants	3,655,982 72	

Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragraphes 2 et 3).....		2,000,000 »
Frais de premier établissement.....		124,981 71
Frais généraux.....		252,201 70
Comptes courants.....		3,213,564 15
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers).....		59,266 05
Immeuble social		2,179,259 14
Versement à faire non appelé : 1re émission ..... 30,000,000 » Actions à émettre.... 20,000,000 »		50,000,000 »
		112,248,049 64

PASSIF.

Capital : émis..... 40,000,000 » — à émettre... 20,000,000 »		60,000,000 »
Solde d'immeuble à payer.....		600,000 »
Comptes de dépôts : 20 à 3 jours de vue. 23,758,399 17 Comptes courants (escompte et espèces). 23,910,782 09		47,669,181 26
Acceptations et effets divers à payer.....		1,230,502 53
Profits et pertes		1,383,783 49
Réescompte du dernier semestre.....		108,515 »
Intérêts et dividendes à payer, solde de 1859, 1860 et 1861.....		36,561 07
Fonds de réserve		1,159,603 27
		112,248,049 64
Effets à échoir en portefeuille.....		52,140,380 07
Effets à échoir en circulation avec l'endossement de la Société		27,282,883 27
		79,923,469 34

Certifié conforme aux écritures :

Le sénateur président,

LE MARQUIS G. D'AUDIFFRET.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Stagnation complète, affaires nulles. Les quelques clients qui restent à la Bourse attendent la liquidation avec impatience pour quitter Paris.

Le seul événement de la semaine est la hausse des actions des Petites Voitures. Voilà déjà cinq ou six fois que le cours de 72 fr. est coté ; la version qui avait amené ce prix les autres fois circule encore à la Bourse ; à l'heure où nous écrivons, nous ne connaissons rien d'officiel sur la signature du traité entre la Compagnie et la ville de Paris.

Voici les derniers cours :

Voitures, 72 ; Messageries impériales, 665 ; Caisse Mirès, 65 ; Bonnard, 42 50 ; Banque suisse, 210 ; Rivoli, 116 75 ; Omnibus de Londres, 40 titres nominatifs, et 40 titres au porteur ; Omnibus de Paris, 792 50 ; Union du gaz, ... »» ; Gaz de Marseille, ... »» ; Ports de Marseille, ... »» ; Docks de Marseille, ... »» ; Magasins généraux, ... »» ; Canalisation de l'Ebre, 145, plutôt demandé ; Isthme de Suez, ... »» ; Compagnie des Eaux, 222 50.

N. DESTRIBAUD.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — Le temps est chaud ; nous avons des orages assez fréquents ; la hausse persiste sur tous les marchés que nous recevons. Nous avons des nouvelles d'Odessa qui annoncent que la sécheresse a compromis la récolte en Crimée, tandis qu'en Pologne et en Bessarabie la récolte est magnifique. New-York a fait quelques affaires pour le Havre.

La vente des farines de consommation est toujours fort active. La boulangerie cependant a des besoins presque nuls.

La meunerie tient ses prix très-fermes et paraît ne vouloir faire aucune concession.

On cote : marques de choix, fr. 65 ; premières qualités, 61 à 64 ; bonnes sortes, 62 à 63 ; toutes provenances, de 59 à 61 ; le tout par sac de 157 kilog.

Les déclarations à la caisse de service indiquent les mêmes extrêmes de fr. 59 50 à 65 le sac de 157 kilog.

Blés. — Les échantillons de blé de commerce sont très-importants, principalement pour les bonnes qualités ; on demande généralement des prix élevés. Les blés étrangers, selon la nature, de fr. 38 à 40 en blé blanc et de 36 50 à 37 50 en blé roux.

Des saisettes d'Arles en blé vieux disponible sont tenus à 40 fr.

Les blés du rayon de Montereau sont tenus de fr. 36 50 à 37 60.

Les blés les plus médiocres du commerce sont tenus fr. 35 ; le tout par 120 kilog. réglés.

A ces prix les affaires ne sont pas faciles à engager ; toutefois, en cédant 50 centimes sur les prix tenus, il y a possibilité de faire quelques ventes.

On a vendu des blés roux anglais à 37 50.

Des blés de Franconie, à 38 fr.

Les blés de Montereau, à 37 fr.

Les blés blancs d'Espagne ou de Californie, 39 50 à 40 fr. Le tout réglé à 120 kil.

La culture de nos environs a fait moins d'offres que la semaine dernière, et malgré la prétention de la meunerie de ne vouloir payer que les mêmes prix, elle n'a pas vendu, préférant remporter ses échantillons.

Ainsi, vers la clôture du marché, on a dû souscrire aux prix demandés, surtout pour les blés de choix, qui se font très-rares et que la meunerie recherche particulièrement pour relever la qualité des blés étrangers qui entrent encore pour une grosse part dans la fabrication des farines. Donc, les blés tout à fait de choix ont obtenu 38 à 38 50 ; les bons blés, de 36 50 à 37 50 ; les blés ordinaires, de 35 à 36 fr. Le tout réglé à 120 kil., rendu aux usines de la meunerie du rayon.

En résumé, c'est une hausse de 1 à 1 50 par sac, comparativement aux prix payés il y a huit jours. Cependant, vers la fin du marché, les offres étaient un peu plus nombreuses et les vendeurs se montraient plus disposés à faire des concessions à la hausse acquise.

Seigles. — Il y a, par continuation, une demande très-suivie pour le seigle en disponible que l'on vend jusqu'à 22 et 22 50 les 115 kilog. réglés au Nord pour les marchandises en état sain.

Le livrable en plusieurs mois de septembre vaut de 21 50 à 21 fr. les 115 kilog. On a traité quelques petites affaires en seigle nouveau en bon état de sécheresse, mais disponible, à 22 50 et 23 fr. les 115 kilog. réglés au Nord.

Orges. — La demande des bonnes vieilles orges est un peu plus suivie de 15 à 15 50 ; les qualités inférieures se placent moins facilement de 14 à 14 50 les 100 kilog.

Pour les orges à livrer, il y a de la circonspection de la part des vendeurs ; on veut attendre avant de s'engager.

L'escourgeon disponible se paie 17 fr. les 100 kilog. Cette céréale a subi passablement de hausse sur les principaux marchés de production.

Avoines. — Le disponible pour les bonnes avoines est recherché ; ainsi les qualités de Beauce se paient couramment de 28 75 à 29 fr. ; les grosses avoines de Brie, de 30 à 30 50 ; les petites avoines de tous pays, de 27 50 à 28 50. Le tout réglé à 150 kilog. en gare respective d'arrivée.

Issues. — Le gros son disponible se place lentement de 12 à 12 50 pour les produits des grandes usines. Les recoupettes et les remoulages ont une demande très-lente.

COLZA. — On a encore présenté peu de graines de colza nouveau à la vente, bien qu'il y ait eu un peu plus d'offres que mercredi dernier, mais notre rayon, qui a fait une très-chétive récolte, ne se presse pas de vendre ; le Nord a eu une récolte mieux réussie et fait quelques offres ; on tient 50 c. à 1 fr. de plus que la semaine dernière, soit 45 50 à 46 fr. les 100 kil. Les meilleurs colzas de notre rayon ne se vendent pas au-delà de 44 à 45 fr. ; les colzas médiocres et manquant de sécheresse, de 41 à 43 francs. Le tout par 100 kil.

GRAINES FOURRAGÈRES. — Le trèfle incarnat nouveau était assez demandé aujourd'hui à 70 francs. A ce prix, il n'a pas été possible de trouver de vendeurs ; il fallait aborder 72 et 74 francs la balle de 100 kil. Le trèfle suranné, selon mérite et âge des échantillons, vaut depuis 50 jusqu'à 55 francs la balle de 100 kilogrammes sous toile.

VINS. — Les affaires en vins sont très-calmes à l'entrepôt et à Bercy, mais les prix restent tenus avec assez de fermeté.

La hausse domine dans tous les vignobles où l'on se plaint généralement de la coulure, surtout dans la Loire-Inférieure, le Cher et la basse Bourgogne. Dans ces divers vignobles on ne peut évaluer la récolte pendante qu'à moitié d'une année ordinaire, en admettant que tous les fruits arrivent à bonne fin.

Dans le Midi on est toujours satisfait ; on ne plaint seulement dans quelques localités de la réapparition de l'oïdium. (*Echo de l'agriculture.*)

N. DESTRIBAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

31 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — A 1 heure, rue Cadet, 16.

5 août. — **Filature de lin d'Amiens.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

9 août. — **Télégraphe sous-marin de la Méditerranée.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

22 août. — **Mines de soude d'Espagne.** — A 2 heures, au siége social, rue Laffitte, 17.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

2 juillet. — **Société de l'éclairage au gaz et des hauts-fourneaux et fonderies de Marseille.** — 8 fr. 20 par action, solde du dividende 1861.

15 juillet. — **Chemins des Ardennes.** — 6 fr. 73 par action nouvelle, impôt déduit.

15 juillet. **Chemins des Ardennes.** — Actions anciennes, 10 francs.

15 juillet. — **Chemin de Lausanne à Fribourg.** — 10 fr. par action ordinaire ; 12 fr. 50 par action de priorité.

15 juillet. — **Canal de Jonction de la Sambre à l'Oise.** — A-compte de 25 fr. sur le dividende 1862, à Paris, 13, rue de Provence.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Du 14 au 28 juillet. — **Chemins de fer des Charentes.** — Emission de 50,000 actions de 500 francs.

APPELS DE FONDS.

15 juillet au 7 août. — **Chemins des Ardennes.** — Versement de 100 francs par action nouvelle.

REMBOURSEMENTS.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 24 mai.

31 décembre. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 mai.

2 janvier 1863. — **Emprunt anglo-autrichien.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er juillet 1862.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

LOI

qui modifie les articles 74, 75 et 90 du Code de commerce.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif).

Article unique. — Les articles 74, 75 et 90 du Code de commerce sont modifiés ainsi qu'il suit :

Art. 74. — La loi reconnaît, pour les actes de commerce, des agents intermédiaires, savoir :

Les agents de change et les courtiers ;

Il y en a dans toutes les villes qui ont une Bourse de commerce ;

Ils sont nommés par l'Empereur.

Art. 75. Les agents de change près des Bourses pourvues d'un parquet pourront s'adjoindre des bailleurs de fonds intéressés, participant aux bénéfices et aux pertes résultant de l'exploitation de l'office et de la liquidation de sa valeur. Ces bailleurs de fonds ne seront passibles des pertes que jusqu'à concurrence des capitaux qu'ils auront engagés.

Le titulaire de l'office doit toujours être propriétaire en son nom personnel du quart au moins de la somme représentant le prix de l'office et le montant du cautionnement.

L'extrait de l'acte et des modifications qui pourront intervenir seront publiés, à peine de nullité à l'égard des intéressés, sans que ceux-ci puissent opposer aux tiers le défaut de publication.

Art. 90. — Il sera pourvu par des règlements d'administration publique à ce qui est relatif : 1° aux taux des cautionnements, sans que le maximum puisse dépasser 250,000 francs ; 2° à la négociation et transmission de la propriété des effets publics, et généralement à l'exécution des dispositions contenues au présent titre.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 3 juin 1862.

Le président, comte de Morny ; *les secrétaires*, Vernier, de Saint-Germain, marquis de Talhouët, comte Le Peletier d'Aunay.

(Extrait du procès verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui modifie les articles 74, 75 et 90 du Code de commerce.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 20 juin 1862.

Le président, Troplong ; *les secrétaires*, marquis de Cramayel, O. de Barral, baron T. de Lacrosse.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Le sénateur secrétaire,
Baron T. DE LACROSSE.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais des Tuileries, le 2 juillet 1862.

NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau : Par l'Empereur :

Le garde des sceaux, ministre de la justice, DELANGLE. — *Le ministre d'État*, A. WALEWSKI.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce ;

Notre conseil d'État entendu ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — La Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie des Forges de Châtillon et Commentry* est autorisée.

Sont approuvés les statuts de ladite Société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé le 23 juin 1862 devant Me Delapalme et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. — La Société demeurera soumise à toutes les conditions et obligations qui résultent pour elle tant des actes de concession de mines et des actes de permission des usines faisant partie de son avoir social que des lois et règlements intervenus ou à intervenir sur les mines et les usines.

Art. 3. — La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 4. — La Société sera tenue de remettre tous les six mois un extrait de son état de situation au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, aux préfets des départements de la Seine, de la Côte-d'Or, de l'Aube, de la Haute-Marne, de l'Yonne et de l'Allier, au préfet de police, à la Chambre de commerce et au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Art. 5. — Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine, de la Côte-d'Or, de l'Aube, de la Haute-Marne, de l'Yonne et de l'Allier, et enregistré, avec l'acte d'association, au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Fait à Clermont-Ferrand, le 10 juillet 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
E. ROUHER.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. cours correspondant des actions
Est*	Du 2 au 8 juillet ...	1706	1.207 644 40	707 88	1706	1.306 517 28	761 55	» »	7 41	18.471 96	530 »
Orléans*	2 — 8 — ...	1475	1.188.707 84	805 90	1475	1.351 373 90	916 19	» »	12 03	21.919 17	1000 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	2 — 8 ...	1411	2.251.028 10	1.597 50	1411	2.185 211 81	1.548 70	3.15	» »	43 992 48	1086 25
Ouest*	2 — 8 — ...	1213	1.014.977 90	831 95	1213	991.106 76	817 15	1.80	» »	20.762 50	541 25
Nord*	2 — 8 — ...	1053	1.201.356 47	1.140 88	967	1.147.057 20	1.187 13	» »	3.89	32.682 70	998 75
Midi*	2 — 8 — ...	798	599 873 10	751 72	798	509.127 52	638 01	17.82	» »	19 960 75	806 25
Lyon a Genève*	2 — 8 — ...	231	136.493 03	590 57	231	140 316 39	607 43	» »	2.72	14.161 29	350 »
Ardennes*	2 — 8 — ...	326	116 075 06	356 05	164	75.198 58	458 52	» »	22.34	10.490 »	440 »
Dauphiné*	2 — 8 — ...	182	79 457 30	436 57	130	61.065 15	438 95	» »	0.54	11.207 82	400 »
Graissessac a Béziers	2 — 8 — ...	52	15.633 25	300 63	52	10.932 95	210 24	42.99	» »	»	»
Deuxèges a Alais*	2 — 8 — ...	33	33.339 15	1,010 27	33	26.800 96	812 14	24.40	» »	25.026 96	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	2 — 8 — ...	1903	1.315 577 29	690 81	1903	1.152 988 98	617 56	8.66	» »	17.137 93	607 50
Autrichiens	2 — 8 — ...	1324	952.052 50	719 07	1324	942.150 »	711 68	1.12	» »	17.188 83	490 »
Ribid à Saragosse et à Alicante — Madrid a Alicante	2 — 8 —	482	337.704 97	717 23	482	331.792 51	688 3.	4.79	» »	17 384 03	575 »
Saragosse et à Alicante — Alcazar a Ciudad	2 — 8 — ...	155	34 529 31	222 77	114	20 349 95	178 50	25.70	» »	»	»
Saragosse et à Alicante — Madrid a Jadraque	2 — 8 — ...	101	39 271 72	377 61	104	37.511 76	313 60	20.79	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	2 — 8 — ...	301	116.630 60	318 61	183	48.949 53	267 4.	19.13	» »	8 376 15	307 50
Nord de l'Espagne	2 — 8 — ...	358	163.772 98	457 47	308	124 415 72	401 95	13 25	» »	7.591 95	465 »
Union suisse	6 — 12 — ...	275	84.310 »	307 »	275	78.812 »	286 »	7.34	» »	6.516 »	»
Central suisse	2 — 8 — ...	262	156.927 94	598 90	262	163.538 71	624 19	» »	3.88	12.121 97	» » »
Victor-Emmanuel	2 — 8 — ...	214	143.771 27	671 83	214	129 135 52	603 44	11.34	» »	10.838 04	333 »
Romains — Bologne a Ancone	2 — 8 — ...	200	58.629 58	293 01	»	»	»	»	»	6.040 23	333 »
Romains — Rome a Civita-Vecchia	2 — 8 — ...	73	21.903 85	300 05	»	»	»	»	»	8.016 75	»
Saragosse a Pampelune	2 — 8 — ...	179	57.787 15	322 »	»	»	»	»	»	6 493 04	355 »
Séville-Xérès Cadix	18 — 24 juin ...	160	99.171 20	619 81	160	91 463 53	571 64	8.40	» »	11.282 71	457 50
Ouest suisse	2 — 8 juillet...	130	61.588 30	430 69	130	61.343 5	430 30	» »	» »	9 783 70	160 »
Cordoue a Séville	18 — 24 juin ...	131	52 238 50	399 77	131	39.160 95	298 70	33 86	» »	9.4 8 80	»
Guillaume-Luxembourg	25 juin 1er juillet ...	89	32.508 35	365 26	52	13.457 43	258 80	41.13	»	8.431 25	275 »
P. Riegos	25 — 1er — ...	75	18 547 10	180 63	»	»	»	»	»	»	425 »

* Prélèvement fait de l'impôt [illegible] revenue.

F. GAILLAUD.

Voici le texte du projet de loi sur le service postal de l'Indo-Chine :

Art unique. — Sont approuvées les stipulations financières contenues aux articles 1, 2, 3 et 4 de la convention passée le 27 mai 1862 entre le ministre des finances et la Compagnie des services maritimes des messageries impériales, représentée par M. Ravenaz, pour l'exploitation provisoire d'une partie du service postal de navigation entre Suez et la Chine.

Convention entre S. Exc. M. le ministre des finances et la Compagnie des services maritimes, concessionnaire des services postaux de l'Indo-Chine.

Entre S. Exc. M. le ministre secrétaire d'Etat des finances, agissant au nom de l'Etat, d'une part,

Et la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales, concessionnaire des services postaux de l'Indo-Chine, représentée par M. Ravenaz, administrateur de ladite Compagnie, dûment autorisé par délibération du conseil d'administration, en date du 24 mai courant, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La Compagnie ouvrira, avant la fin de la présente année 1863, la ligne principale de Suez à Saïgon et l'un ou plusieurs des embranchements qui lui sont concédés. Pendant la période d'exploitation qui précédera l'époque à laquelle la Compagnie aura tous ses services en pleine activité, et au plus tard jusqu'au 2 juillet 1864, la subvention due par l'Etat sera liquidée d'après la base de 6 millions fixée par l'article premier de la convention annexée à la loi du 3 juillet 1861, et proportionnellement aux parcours effectués et à la puissance des navires affectés à chaque ligne par le cahier des charges.

Art. 2. — Pendant cette même période d'exploitation anticipée, il sera payé à la Compagnie, à titre d'avance remboursable, une allocation supplémentaire de 20 fr. 35 par lieue marine parcourue sur la ligne principale, et de 10 fr. 30 c. par lieue marine parcourue sur les lignes annexes.

Il sera établi, à la fin de ladite période, un décompte des sommes payées par l'Etat, en exécution du paragraphe précédent ; le montant de ce décompte ne sera pas productif d'intérêts et sera remboursé par la Compagnie en six annuités égales, dont la première sera exigible dans le premier mois de la dixième année de l'exploitation définitive, c'est-à-dire, au plus tard, en août 1874, et les cinq autres annuités à la même époque des onzième, douzième, treizième, quatorzième et quinzième années.

Art. 3. — A défaut de paiement des annuités échues, elles seront prélevées, sans qu'il soit besoin de mise en demeure, sur le montant des subventions à payer par l'Etat.

Art. 4. — Dans le cas où, à l'expiration de la douzième année de l'exploitation définitive des services de l'Indo-Chine, l'Etat userait du droit réservé par l'article 7 de la convention précitée et résilierait la concession de ces services, le montant des annuités spécifiées au dernier paragraphe de l'article 2 ci-dessus, et non encore exigibles à l'époque de la résiliation, resterait acquis à la Compagnie concessionnaire.

Art. 5. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de 1 franc.

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (4e chambre).

Présidence de M. Hély-d'Oissel.

Audiences des 15 et 16 mai.

AGENT DE CHANGE. — VALEURS AU PORTEUR VOLÉES. — OPPOSITION AU SYNDICAT. — RESPONSABILITÉ.

L'agent de change qui vend des valeurs au porteur pour une personne dont l'individualité et la solvabilité ne lui sont pas connues, sans s'assurer qu'il n'existe pas d'opposition à leur négociation au syndicat de sa compagnie, commet une faute qui le rend responsable du dommage qui résulte de cette négociation pour le propriétaire des valeurs auxquelles elles ont été soustraites.

Peu importe que les valeurs vendues et volées soient des valeurs au porteur, la revendication de ces valeurs étant permise pendant trois années, et leur vente accomplie dans des circonstances où l'agent de change est reprochable de faits de négligence ayant privé leur propriétaire légitime du moyen de rentrer en leur possession. (Articles 1383, 2279 et 2282 du Code Napoléon.)

Ainsi jugé par jugement du tribunal civil de la Seine, du 9 janvier 1863, et par arrêt confirmatif dont voici les textes, qui font suffisamment connaître les circonstances dans lesquelles ces solutions sont intervenues :

JUGEMENT.

Le tribunal,

Attendu que, pendant la nuit du 24 au 25 août 1860, il a été soustrait à Marlet, dans son domicile, soixante obligations de chemins de fer au porteur ;

Savoir : quinze du Grand-Central, trente du Midi, et quinze des Ardennes ;

Attendu que dès le lendemain Marlet s'empressa de former, entre les mains des Compagnies des chemins de fer et du syndic des agents de change de Paris, des oppositions au paiement des arrérages et à la négociation des obligations dont il s'agit ;

Attendu que le même jour, pour surcroît de sûreté, Marlet prit le soin d'adresser directement à tous les agents de change de Paris, et à un grand nombre d'agents de change de la province, une lettre circulaire contenant l'avis des oppositions par lui formées, avec la liste par numéros des obligations soustraites, et l'invitation de ne pas en opérer la négociation ;

Attendu que le 4 janvier 1861 les quinze obligations du Grand-Central susmentionnées furent présentées à Sauvage par un homme de peine qu'il ne connaissait pas, et qui déclara être chargé de vendre ces valeurs pour le compte d'un tiers pressé d'en recevoir le montant ;

Attendu que, malgré les circonstances bien faites pour éveiller son attention, sans demander aucun éclaircissement sur l'origine des valeurs, sans demander le nom de leur propriétaire pour vérifier l'individualité de l'inconnu qui en était porteur, sans tenir compte enfin de l'opposition ni de l'avis du 25 août, Sauvage a vendu immédiatement à la Bourse les quinze obligations qui lui étaient remises, et contrairement à ce qui se pratique habituellement, s'est dessaisi le jour même des fonds provenant de la vente ;

Attendu qu'en négligeant ainsi les précautions qu'il était en son pouvoir de prendre, Sauvage a manqué aux règles d'une prudence ordinaire ;

Attendu, il est vrai, qu'il appuie sa défense sur un certificat du syndic de sa compagnie attestant qu'il n'existe au secrétariat de la chambre syndicale aucun registre sur lequel soient enregistrées les oppositions à la négociation des valeurs au porteur perdues ou volées, et déclarant que le syndic ne se croit pas obligé de transmettre à chacun des membres de la compagnie l'indication des vols qui lui seraient notifiés ;

Mais attendu qu'il est constant qu'antérieurement aux faits du procès, la chambre syndicale, inspirée par une haute et juste appréciation du devoir de ses fonctions, avait ouvert le registre dont il s'agit, et avait offert ainsi au public une garantie sérieuse sur laquelle Marlet était en droit de compter ;

Attendu, au surplus, que ce registre eût-il été supprimé, cette suppression ne saurait affranchir les membres de la compagnie, individuellement, des obligations du droit commun, qui doivent être, au contraire, plus étroites pour des agents investis, dans l'intérêt public, d'un ministère officiel et privilégié ;

Attendu que dans l'hypothèse de cette suppression et celle même où Sauvage n'aurait reçu ni l'avis de l'opposition par le syndic, ni la lettre circulaire du 25 août, les faits particuliers qui ont été ci-dessus relatés lui faisaient une loi de s'enquérir au syndicat si des oppositions y avaient été signifiées, et que la négligence de ce soin suffirait pour engager sa responsabilité ;

Attendu enfin qu'heureusement les devoirs de vigilance et de précaution méconnus par Sauvage ont été mieux compris et observés par les Compagnies des chemins de fer, qui, le 13 janvier, ont refusé de payer les arrérages des obligations frappées entre leurs mains de l'opposition du 25 août, et plus particulièrement encore par l'escompteur Daniel qui, le 6 octobre, refusa la négociation de plusieurs des mêmes obligations à lui offertes par un inconnu qui se trouvait précisément être l'auteur du vol ;

Qu'il résulte de ce qui précède que, par sa faute, Sauvage a privé Marlet de la faculté de rentrer en possession des valeurs du Grand-Central dont il s'agit au procès, et qu'il lui a causé un préjudice dont il lui est dû réparation, aux termes de l'article 1382 du Code Napoléon ;

Par ces motifs,

Condamne Sauvage à payer à Marlet, à titre de dommages-intérêts, la somme de 5,095 francs, avec les intérêts de droit, et le condamne aux dépens.

ARRÊT.

La Cour,

Considérant que la demande de Marlet a pour objet la réparation du préjudice qui lui a été causé par la négociation de quinze obligations du chemin de fer du Grand-Central, qui lui ont été volées dans la nuit du 24 au 25 août 1860 ;

Considérant qu'il est constant que dès le lendemain du vol, Marlet a formé opposition, entre les mains du syndic des agents de change, au transfert des titres détournés, et a adressé à tous les agents de change de Paris une lettre circulaire contenant l'avis de l'opposition susénoncée et les numéros des obligations ;

Considérant que néanmoins Sauvage a vendu à la Bourse du 4 janvier suivant les obligations dont s'agit, sur la demande d'un individu qui ne lui était pas connu, et lui a remis dès le lendemain même le produit de la négociation, sans avoir égard à la lettre circulaire qui lui avait été adressée et dont il ne lui a pas été possible de nier la réception ;

Considérant qu'en supposant même que la lettre circulaire ne lui fût pas parvenue, l'ignorance où il était de l'individualité et de la solvabilité du porteur des obligations lui faisait un devoir de s'assurer s'il n'existait pas au syndicat de sa compagnie une opposition à leur négociation ;

Considérant qu'il importe peu que les titres ne fussent pas nominatifs, la loi autorisant la revendication pendant trois années de tous objets mobiliers volés, et aucun doute ne pouvant s'élever sur l'identité des valeurs réclamées ;

Considérant que de ce qui précède il résulte que Sauvage a, par sa négligence, privé Marlet de la faculté de rentrer en possession des obligations qui lui avaient été volées, et lui a causé ainsi un préjudice dont il lui doit réparation aux termes de l'article 1382 du Code Napoléon ;

Considérant qu'alors même que le registre des oppositions ayant existé au secrétariat du syndicat des agents de change, et destiné à faciliter les vérifications, aurait cessé d'être tenu, cette mesure regrettable ne saurait affranchir les officiers publics chargés de pourvoir à la négociation régulière des valeurs cotées à la Bourse des obligations de prudence qui dérivent tout à la fois de la nature des fonctions qui leur ont été confiées dans un intérêt général et des règles du droit commun ;

Adoptant, au surplus, les motifs des premiers juges dans leurs dispositions non contraires au présent arrêt ;

Confirme.

(Plaidant pour M. Sauvage, appelant, Me Mathieu ; pour M. Marlet, intimé, Me Bolaud ; conclusions conformes de M. l'avocat général Sallé.)

TRIBUNAL CIVIL DE LA SEINE (1re ch.).

Présidence de M. Massé.

Audiences des 29 mai et 5 juin.

RÉVOCATION D'UN DES LIQUIDATEURS DE L'ANCIENNE COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A VERSAILLES (RIVE GAUCHE). — DEMANDE EN NULLITÉ D'UNE DÉLIBÉRATION DES ACTIONNAIRES.

Le 2 juillet 1853 la Société anonyme fondée pour l'établissement de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche) a été dissoute. Le 4 février 1862, M. de Sainte-Rose, liquidateur de la Société, convoqua les actionnaires en assemblée générale à l'effet de prendre des mesures relatives à la liquidation. Une des mesures adoptées fut la révocation de M. de Sainte-Rose, et la nomination d'un directeur et d'un conseil d'administration, dans le but d'attaquer la mise en liquidation de la Société.

M. de Sainte-Rose a formé devant le tribunal une demande en nullité de la délibération prise par les actionnaires.

La mise en liquidation de la Société ne saurait, selon lui, être mise aujourd'hui en discussion, la délibération du 2 juillet 1853 qui avait été attaquée par plusieurs des actionnaires a été sanctionnée par une sentence arbitrale, rendue par Mes Marie, Senart et Delahodde, confirmée par arrêt de la Cour de Paris du 23 juillet 1855 ; il y a donc, à cet égard, chose jugée, sur laquelle il ne saurait être permis aux actionnaires de revenir, alors que l'objet de l'assemblée était seulement de prendre des mesures relatives à la liquidation ; il est impossible d'abandonner le sort d'une société et l'intérêt des actionnaires à des revirements continuels.

L'administrateur et les membres du conseil d'administration répondaient que la Société avait prononcé la destitution de M. de Sainte-Rose sur les révélations les plus graves et à l'unanimité, en lui infligeant un vote de non-confiance. Cette des-

titution n'était pas une infraction au programme de convocation, surtout alors qu'il ne s'agit point d'un liquidateur statutaire, mais d'un simple mandataire, toujours révocable au gré du mandant.

L'administration ajoutait que la demande de M. de Sainte-Rose était non recevable, par ce motif qu'il était aujourd'hui sans qualité pour agir.

Le tribunal, après avoir entendu Me Da pour M. de Sainte-Rose, Me Crémieux pour l'administrateur, Me Tourneiller pour les membres du conseil d'administration, et M. Sevérien Dumas, substitut de M. le procureur impérial, en ses conclusions, a rendu le jugement suivant :

Le tribunal,

Attendu que l'ordre du jour de la séance du 4 février 1862 indiquait « les mesures à prendre relativement à la liquidation de la Société ; »

Attendu que l'assemblée des actionnaires n'est aucunement sortie de cet ordre du jour en prononçant la révocation de Sainte-Rose comme liquidateur de la Société ;

Attendu que par suite de cette révocation, Sainte-Rose ne peut plus, dans la qualité de laquelle il procède aujourd'hui, attaquer les décisions prises par ladite assemblée ;

Par ces motifs,

Déclare Sainte-Rose non-recevable et mal fondé dans sa demande, l'en déboute et le condamne aux dépens.

COUR IMPÉRIALE DE PARIS.

IMMEUBLES RIVOLI. — GRAND HÔTEL DE LA PAIX.

On sait que la Société des Immeubles Rivoli a construit sur le boulevard des Capucines un grand hôtel qu'elle a dénommé *Grand hôtel de la Paix*.

Le propriétaire d'un hôtel portant depuis longtemps le nom d'*Hôtel de la Paix*, a assigné la Compagnie en suppression de son titre.

Après jugement de première instance,

La Cour a rendu l'arrêt suivant :

« La Cour,

» Considérant que depuis un grand nombre d'années, Muller est propriétaire d'un hôtel meublé sis rue de la Paix, 32, au coin du boulevard des Capucines, qu'il a toujours désigné sous le nom d'*Hôtel de la Paix* ; que le droit non contesté de Muller de désigner son hôtel sous le nom d'*Hôtel de la Paix* est devenu pour lui une propriété accessoire de l'hôtel lui-même ;

» Considérant que le mot *Grand*, ajouté à ceux *Hôtel de la Paix*, dans la dénomination donnée par la Compagnie immobilière de Paris à l'hôtel qu'elle vient d'élever boulevard des Capucines, très-près de la rue de la Paix et de l'hôtel de Muller, ne suffit pas pour différencier complétement le nom de l'hôtel édifié par la Compagnie immobilière du nom de l'hotel de Muller, et prévenir une confusion entre les deux hôtels, confusion de nature à occasionner de graves préjudices à Muller, malgré les différences notables qui existent entre les deux hôtels, et l'absence reconnue d'intention frauduleuse de l'administration du nouvel hôtel ;

» Que pour empêcher toute confusion entre les deux hôtels, il y a lieu d'interdire d'une manière absolue à la Compagnie immobilière de placer dans la dénomination de son nouvel hôtel, les mots : *Hôtel de la Paix*, mots spécialement saisissables, indicatifs et caractéristiques dans la dénomination de l'hotel de Muller, mots dont l'emploi ne pourrait être fait dans la désignation d'un hôtel garni voisin de celui de Muller sans une violation du droit dudit Muller et sans lui causer un préjudice ;

» Met les appellations et le jugement dont est appel au néant ; et statuant par jugement nouveau, fait défense à la Compagnie immobilière de Paris de désigner sous le nom de *Grand Hôtel de la Paix*, l'hôtel qu'elle a élevé et ouvert sur le boulevard des Capucines, et aussi de faire entrer dans la dénomination dudit hôtel les mots : *Hôtel de la Paix* ; autorise Muller à faire insérer le présent arrêt, aux frais de la Compagnie immobilière de Paris, dans trois journaux de Paris, au choix de Muller, etc. »

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1862.

COMPTE RENDU

AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Par M. L. Fremy, gouverneur.

(Suite. — Voir notre numéro du 7 juin.)

CAISSE DES TITRES.

Chargée de l'émission de nos propres obligations, gardienne de toutes celles de ces valeurs qui sont encore en portefeuille, notre Caisse des titres a en outre en dépôt les valeurs qui sont la garantie d'avances et qui, comme nous venons de le dire, s'élevaient, au 31 décembre 1861, à 34,279,079 fr. 91 c.

Elle reçoit, de plus, les obligations foncières ou communales que les porteurs désirent déposer entre nos mains contre la délivrance d'un certificat nominatif.

A la fin de l'année 1860, ces dépôts libres s'élevaient :

A 77,715 obligations foncières, d'une valeur au pair de		25,001,200
Et à 4,487 obligations communales, d'une valeur au pair de		2,243,300
Les dépôts de l'année 1861 ont été :		
Pour les obligations foncières, de	26,050,800	
Pour les obligations communales, de	1,424,500	28375,300
Les retraits n'ont été :		
Pour les obligations foncières, que de	7,651,500	
Pour les obligations communales, que de	977,000	8,628,500
Excédant des dépôts,		19,746,800
		19,746,800

De telle sorte que le solde des dépôts d'obligations foncières et d'obligations communales étrit, au 31 décembre 1861, de 46,991,500 excédant ainsi de près des deux tiers le solde de l'année précédente.

Ce solde, de 46,991,500 francs d'obligations, se compose de 118,174 titres fonciers et de 5,382 titres communaux ; il appartient à 7,000 déposants.

DEUXIÈME PARTIE.

CRÉDIT AGRICOLE.

Le Crédit foncier entretient avec le Crédit agricole des relations obligées et des relations volontaires.

Par le vote que vous avez émis dans l'assemblée générale du 27 avril 1859, vous avez autorisé votre Conseil d'administration à mettre à la disposition du Crédit agricole votre organisation et vos bureaux. Tels sont les rapports obligés.

S'ils ont accru votre tâche et vos dépenses, ils ont, par compensation, donné lieu au paiement de deux sommes : l'une de 50,000 francs pour frais de premier établissement, et l'autre de 96,099 fr. 85 c. pour frais d'administration pendant onze mois, que le Crédit agricole vous a remboursés.

Indépendamment de ces relations, en quelque sorte statutaires, il était dans l'esprit du vote de l'assemblée générale du 27 avril et il a toujours été dans vos intentions de donner votre patronage et votre appui à une institution qui complète le Crédit foncier lui-même et qui l'aidera à pénétrer plus avant au sein des intérêts agricoles et des populations rurales.

Nous nous sommes efforcés de remplir le devoir que nous traçaient vos résolutions précédentes, et la plupart d'entre vous, actionnaires du Crédit agricole en même temps qu'actionnaires du Crédit foncier, savent que les neuf premiers mois d'existence de la Société nouvelle sont de nature à justifier nos espérances.

SOUS-COMPTOIR DES ENTREPRENEURS.

Au 31 décembre 1861, le nombre des crédits ouverts par le Sous-Comptoir des entrepreneurs et approuvés par le Crédit foncier, déduction faite des crédits remboursés ou expirés, était de 307, s'élevant à une somme de 23,092,200 fr.

Ces crédits se subdivisaient ainsi :

Crédits sur hypothèque, 253 pour une somme de	20,438,200 »
Crédits sur nantissement de créances et valeurs, 54 pour une somme de	4,654,000 »
Sur ces crédits, il avait été versé par le Crédit foncier, au moyen de l'escompte des effets des accrédités, endossés par le Sous-Comptoir,	10,208,171 85
Ainsi répartis :	
Crédits hypothécaires,	9,280,110 »
Crédits sur nantissement,	928,061 85
Au 31 décembre de l'année 1860, la somme des crédits ouverts n'était que de	12,313,100 »
et le montant des sommes versées n'était que de	5,470,455 40

Vous serez frappés de cet accroissement notable, qui a d'ailleurs continué dans le courant du premier trimestre de l'année 1862.

Le nombre des crédits ouverts est aujourd'hui de 343 pour une somme de 28,636,922 francs, et le total des sommes remises par le Crédit foncier aux accrédités du Sous-Comptoir est de 13,106 658 francs. Si ces sommes doivent être restituées à une échéance fixe, il convient toutefois de remarquer que cette échéance à trois années est beaucoup plus reculée que les délais accordés habituellement par d'autres prêteurs aux entrepreneurs de constructions, et qu'enfin, à l'expiration du crédit, une partie des sommes avancées par le Sous-Comptoir peut souvent se consolider dans un prêt définitif du Crédit foncier.

TROISIÈME PARTIE.

RÉPARTITION DES BÉNÉFICES.

Les produits bruts de l'exercice 1861 se sont élevés à	20,920,510 41
Les dépenses ont été de	17,870,605 67
Excédant des produits sur les dépenses,	3,049,904 76
Il a été distribué aux actionnaires un intérêt provisoire de 5 0/0, ci	750,000 »
Reste,	2,299,904 76

que nous vous proposons d'employer de la manière suivante :

1° Au fonds de réserve statutaire 20 0/0, proportion indiquée par l'article 63,	459,980 95
2° Au paiement d'un dividende de 25 fr. par action, qui formerait, avec les 12 fr. 50 c. déjà distribués, un revenu de 37 fr. 50 c., représentant 15 0/0 sur les 250 francs versés par action,	1,500,000 »
Quant à la somme de nous la porterions à la réserve immobilière.	339,923 80

Si vous approuvez nos propositions, nos réserves seraient ainsi constituées :

Réserve statutaire	2,281,292 57
Réserve immobilière	2,728,511 29
Fonds de prévoyance et provision destinée à faire face au service des obligations	1,954,762 21
	6,964,966 07

DÉCISION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION POUR L'ÉMISSION DES ACTIONS NOUVELLES.

Le caractère général du tableau que nous venons de placer sous vos yeux, c'est l'accroissement remarquable de nos opérations de tous genres. Les prêts hypothécaires à long terme augmentant sans cesse, en nombre aussi bien qu'en somme, passant de 26 millions en 1859 à 87 millions en 1861 et se soldant aujourd'hui par une somme restant due de 277 millions, les prêts communaux à long terme grossissant ce chiffre d'une somme de 61 millions, les comptes courants de dépôts contenus dans les limites que nous tracent l'intérêt de nos opérations et la marche de nos services, mais s'élevant toujours à des sommes qui varient entre 60 et 80 millions : tous ces faits se résument de la manière la plus expressive dans le chiffre qui représente la masse de nos opérations. Le relevé des comptes du grand-livre était en 1857 de 312,261,800 francs ; il a été en 1861 de 4 855,979,048 fr. 32 c. Ces développements continus ont appelé depuis longtemps l'attention de votre Conseil d'administration,

à qui l'article 4 des statuts confie le soin d'apprécier le moment où votre capital social doit être complété par l'émission de la deuxième série des actions.

Constatons d'abord qu'aucune disposition légale ne vous prescrit cette augmentation de vos ressources. Aux termes de vos statuts, rappelés et confirmés par l'article 4 de la loi du 6 juillet 1860, le devoir n'aurait commencé pour vous que le jour où vous auriez eu en circulation 600 millions d'obligations. Mais à défaut d'un commandement légal, n'existait-il pas des raisons d'opportunité et de convenance tout aussi impérieuses pour une Compagnie jalouse de satisfaire l'opinion publique et de faire droit par avance à ses légitimes exigences ? C'est ce qu'a pensé votre Conseil d'administration, et, ainsi que j'ai eu l'honneur de vous l'annoncer dans l'assemblée extraordinaire du 3 mars dernier, il a décidé que les 60 000 actions qui forment la seconde et dernière série de votre capital social seraient émises et libérées, comme la première série, jusqu'à concurrence de 250 fr. Il a arrêté les époques suivantes de versement :

50 francs le 1er juillet 1862 ;
50 francs le 1er janvier 1863 ;
50 francs le 1er juillet 1863 ;
100 francs le 1er janvier 1864.

A dater de cette dernière époque, l'égalité existera entre les actions nouvelles et les actions anciennes, et toutes les autres seront admises sur le même pied à la répartition des bénéfices. Jusqu'au 1er janvier 1864, c'est-à-dire pendant dix-huit mois, les actions nouvelles n'auront droit qu'à une répartition limitée à 5 0/0 des sommes versées. Elles donnent d'ailleurs, au même titre que les anciennes, droit d'entrée à l'assemblée générale. Les différents termes de paiement pourront être escomptés à l'intérêt de 3 0/0.

Ce n'est qu'après de longues délibérations et un examen attentif des différents systèmes proposés, que votre Conseil d'administration s'est arrêté à cette combinaison qui lui a paru ménager le mieux l'intérêt des actions anciennes sans imposer aux nouvelles une trop longue attente, et qui, nous en avons l'espérance, permettra en 1864, grâce à l'accroissement de vos affaires et aux réserves spéciales qui devront être faites à cet effet pendant les années 1862 et 1863, de donner leur part aux nouveaux titres, sans entamer le revenu des anciennes actions.

En cherchant l'émission de votre capital social, vous élargirez la base de votre crédit ; vous vous assurerez les moyens de poursuivre et d'étendre la tâche utile à laquelle vous vous êtes voués ; vous pourrez multiplier les services que vous rendez à la prospérité financière et à l'activité du pays, et que l'on ne peut rendre sans un grand travail et de grandes ressources.

Les ressources seront accrues et fortifiées par la mesure que votre Conseil d'administration a adoptée, et quant au travail, le zèle et le dévouement éprouvés des employés de tout grade du Crédit foncier de France vous répondent assez de ce qui peut en assurer la fécondité, ni l'intelligence ni l'attachement au devoir, ne fera défaut. Appuyés sur ces deux forces, nous pouvons avec sécurité compter sur l'avenir.

Les quatre administrateurs sortants sont :

MM. Banès, F. Bartholony, comte Benoist d'Azy, S. West.

L'ordre d'ancienneté désigne M. Darblay jeune, comme membre sortant en 1862.

Les membres sortants peuvent être réélus.

CHEMIN DE FER DE SÉVILLE - XÉRÈS - CADIX.

Assemblée générale des actionnaires du 12 juin 1862.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Conformément aux statuts de notre Société, nous avons l'honneur de vous présenter le compte rendu de 1861.

Nous allons vous faire connaître :

1° La situation sociale au point de vue financier ;

2° La situation de notre entreprise au point de vue des travaux, des études complémentaires et du développement du trafic ;

3° Les produits de l'exploitation de 1861, et leur comparaison avec ceux de 1860 ;

4° Le mouvement des frais d'exploitation en 1861, et leur comparaison avec les mêmes frais en 1860 ;

5° Les faits généraux et récents qui peuvent le plus vous intéresser, et la position de notre Société en face des éventualités de l'avenir.

Nous terminerons en vous présentant la balance de vos comptes au 31 décembre 1861, et en la soumettant à votre approbation.

I. — Situation financière.

Vous vous rappelez, Messieurs, que par votre délibération, en date du 8 novembre 1860, et en prévision des développements que nos entreprises étaient destinées à prendre, vous avez autorisé l'augmentation du capital social, jusqu'à concurrence d'une somme totale de 133,000,000 de réaux, représentés ensemble par 70,000 actions de 1,900 réaux, ou de 500 francs chacune.

Vous savez aussi que, conformément à la législation existante, aux dispositions des statuts, et à la décision susénoncée de l'assemblée générale, nous avons pu porter à une somme égale de 133 millions de réaux, soit 35 millions de francs, le montant total de nos obligations en cours.

Par suite d'arrangements conclus avec la Compagnie générale de Crédit en Espagne, le complément de capital voté par votre assemblée générale du 8 novembre 1860 a été réalisé dans le cours du dernier semestre de 1861.

Quant au complément du capital-obligations, l'émission, commencée dès les premiers mois de cette année, s'est continuée dans les meilleures conditions. Elle est aujourd'hui complétement terminée. Les cours de négociation, qui avaient d'abord fléchi, par suite de l'émission elle-même, se sont relevés à mesure que la fin de l'opération approchait, et se soutiennent maintenant avec une fermeté remarquable.

Le succès de ces deux importantes mesures assure à votre Société, non-seulement des bases plus larges que par le passé, mais encore, après l'accomplissement de son œuvre personnelle, un excédant de voies et moyens disponibles qui peut lui permettre, le cas échéant, de seconder toute entreprise accessoire dont le succès importerait à sa propre prospérité.

II. — Travaux et études.

Dans le courant de l'année 1861, nous avons exécuté de nombreux travaux d'art, de nivellement et de construction sur les lignes de Séville à Xérès, de Xérès au Trocadéro, et de Puerto-Real à Cadix.

Nous avons construit l'embranchement qui nous relie au chemin de fer de Cordoue, à 7 kilomètres de notre gare de Séville.

Le pont de Saint-Pierre, sur la ligne de Xérès au Trocadéro, a été terminé ; celui de Saint-Alexandre, sur la même ligne, est près de son achèvement.

Nous avons obtenu du ministère des finances l'autorisation de faire voyager sur notre chemin de fer les marchandises étrangères reçues par des navires abordant à Cadix, et destinées à Séville, sans que la visite des douanes ni le paiement des droits aient lieu au port de débarquement, et sous la condition que lesdites marchandises seront conduites à Séville, pour être visitées par la douane, dans des wagons contrôlés par l'administration.

Cette mesure, si importante au point de vue de l'augmentation du trafic, des facilités du mouvement commercial et de l'économie des frais de transport, portera tous ses fruits après la construction des magasins que notre compagnie doit construire dans ses gares de Cadix et de Séville. Les projets de ces constructions sont terminés ; ils seront mis en exécution rapide aussitôt qu'ils auront reçu l'approbation du gouvernement.

Etant démontré au Conseil la nécessité de construire à Cadix une jetée où pussent s'amarrer les navires d'un fort tonnage, nous avons étudié cette question avec toute la maturité qu'elle exige. Le point de la baie appelé *las Puntales* a paru aux hommes compétents le lieu le plus favorable à l'établissement d'un port de chargement et de déchargement. Les plans qui sont résultés de cette étude seront soumis à l'approbation du gouvernement, aussitôt que nos ingénieurs y auront mis la dernière main.

D'autres objets, d'une nécessité reconnue, appelaient encore notre attention. Il s'agit de l'établissement de docks et magasins d'entrepôt à Cadix, et de la construction des édifices qui, dans Cadix et dans Séville, doivent remplacer les douanes actuelles. Les projets étudiés à ce jour seront bientôt soumis à M. le ministre du Fomento, dont l'approbation nous paraît certaine, à cause des hautes raisons d'intérêt public qui se lient à ces questions.

Les nombreux travaux qui ont occupé nos ingénieurs, et dont les faits qui viennent d'être exposés vous donnent une idée suffisante, ne leur ont pas permis jusqu'à ce jour de donner leur attention aux propositions de diverses municipalités concernant des projets de chemins à traction de chevaux, dont l'exécution ultérieure pourra nous apporter un supplément important de marchandises et de voyageurs.

Vous apprécierez, Messieurs, par ce court exposé, quelques-uns des éléments d'activité spéciaux que l'avenir réserve à notre ligne, et qui ont besoin de l'action du temps pour se développer.

III. — Trafic.

Le produit brut des recettes de 1860, année d'exploitation réduite, avait été de R. v. 4,578,037 9 2

En 1861, année pendant laquelle les trois sections principales du réseau ont été exploitées, à dater du 15 mars, et l'embranchement sur le chemin de Cordoue ouvert le 7 octobre, les produits bruts se sont élevés à R. v. 14,503,232 19

sur lesquels R. v. 11,783,044 20 ont appartenu aux neuf derniers mois, et sont provenus du trafic afférent à 100 kilomètres.

En prenant ce dernier résultat pour base, et en négligeant, comme ne présentant pas un élément suffisant de variation, la différence de trois mois environ sur les 7 kilomètres d'embranchement ouverts à l'exploitation le 7 octobre on trouve que le produit kilométrique annuel, en 1861, a été de 98,192, ou de 25,849 francs.

Le produit kilométrique annuel de 1860, pour les 103 kilomètres de Séville-Xérès, avait été de R. v. 63,232 50, ou 16,637 fr. 50 seulement.

Le mouvement des voyageurs, en 1861, a suivi les variations suivantes :

			ayant produit
Janvier,	56,324 voyageurs	R. v.	437,039 49
Février,	53,000 —		426,406 95
Mars,	89,978 —		682,945 05
Avril,	109,000 —		939,907 07
Mai,	133,384 —		918,207 94
Juin,	125,183 —		867,529 39
Juillet,	123,443 —		898,103 55
Août,	154,159 —		1,056,066 31
Septembre,	130,094 —		950,114 17
Octobre,	90,353 —		730,229 74
Novembre,	96,346 —		619,156 32
Décembre,	83,979 —		604,120 07
Total...	1,245,043 voyageurs	R. v.	ayant produit 9,139,834 04

Le mouvement de marchandises à petite vitesse pendant la même année s'est développé comme il suit :

			ayant produit
Janvier,	7,714 tonnes	R. v.	230,568 08
Février,	7,826 —		235,838 41
Mars,	9,064 —		257,209 88
Avril,	9,198 —		268,344 23
Mai,	9,699 —		280,515 33
Juin,	10,386 —		289,827 36
Juillet,	10,646 —		306 561 76
Août,	10,617 —		311,350 68
Septembre,	11,567 —		376,497 95
Octobre,	10,925 —		340,350 80
Novembre,	9,937 —		298,915 24
Décembre,	8,535 —		272,548 20
Total,	116,214 tonnes	R. v.	ayant produit 3,468,528 58

En résumé, la recette annuelle a été :

En voyageurs, de	R. v.	9,139,834 04
En marchandises, de		3,468,528 58
Messageries, bétail, etc., etc.,		1,894,869 57
	R. v.	14,503,232 19

Nous espérons que les produits éprouveront une amélioration progressive par suite des combinaisons du trafic et des traités sur bases spéciales faits avec les négociants ou producteurs des différents marchés qui sont desservis par notre ligne, ou qui en sont les affluents. Nous n'ignorons pas, d'ailleurs, que le développement d'un trafic de marchandises sur une voie ferrée demande du temps, en raison des habitudes à changer, des débouchés à ouvrir, des services de transports locaux à créer ou à subventionner, et des intérêts qui doivent être étudiés avant de pouvoir être satisfaits. La progression de nos recettes s'opère encore avec lenteur ; mais nous comptons sur l'amélioration constante de nos services et sur l'usage de plus en plus adopté par le commerce des nouveaux moyens de locomotion, pour arriver à de très-grands résultats en matière de transports de marchandises. Les éléments de production et la matière transportable existent autour de nous en immenses quantités.

Quant au mouvement des voyageurs, vous devez voir par la moyenne de nos prix de transport (9 millions de réaux pour 1,200,000 voyageurs, soit à peu près 7 réaux et demi par tête), que les mouvements à courte distance occupent une très-large place dans la circulation totale

de nos trains. La branche, proportionnellement plus fructueuse, des transports d'une extrémité à l'autre, doit recevoir une très-grande augmentation, lors de la mise en exploitation des lignes qui sont encore en construction autour de notre réseau.

IV. — FRAIS D'EXPLOITATION.

Nos frais d'exploitation se sont élevés, en 1861, à 7,647,952 40 r. v.

Le montant total des recettes ayant été de 14,503,232 10, la proportion des dépenses aux produits bruts est de 51 0/0.

Cette proportion avait été de 54 0/0 pendant l'année 1860.

Nous appliquons nos efforts à amener une réduction progressive dans le montant de ces frais. Une enquête générale, à laquelle nous nous sommes livrés au commencement de cette année sur l'organisation de nos services, nous a permis d'introduire des réformes dont le résultat a été une réduction de 650,000 réaux dans l'ensemble des frais.

Nous espérons que nos économies ne s'arrêteront pas là. L'expérience de jour en jour plus grande de nos chefs de service, des simplifications et des améliorations que nous entrevoyons comme possibles dans l'organisation du mouvement et dans les ateliers de réparation, des économies que nous croyons pouvoir réaliser sur les futurs approvisionnements de combustible, nous font espérer une nouvelle réduction dans le montant des dépenses, et l'augmentation que nous espérons obtenir dans nos recettes brutes devra avoir pour résultat de faire baisser rapidement la proportion de nos frais d'exploitation par rapport à la totalité des produits.

V. — FAITS GÉNÉRAUX. — NOTRE SITUATION PAR RAPPORT A L'AVENIR.

L'avenir de toutes les lignes particulières étant entièrement lié à l'état général du réseau dont elles font partie, nous devons vous faire connaître la situation des concessions et des travaux dans le vaste territoire qui nous entoure.

Le chemin de Séville à Xérès-Cadix occupe la tête principale sur l'Océan d'un quadrilatère formé par le Tage au nord, l'Océan à l'ouest, le détroit de Gibraltar et la Méditerranée au sud, et les dépendances du Saragosse-Alicante à l'est.

Les concessions de chemins de fer dans ce périmètre comprennent :

1° La ligne de Cordoue-Séville. Elle est finie et en pleine exploitation ;

2° La ligne de Cordoue à Malaga. Elle est en construction, et la Société qui en est investie possède tous les moyens nécessaires pour achever son œuvre dans le délai légal ;

3° La ligne de Grenade. Elle est dans la même situation que la précédente ;

4° La ligne de Ciudad-Real à Badajoz. La Compagnie concessionnaire est pourvue de toutes les ressources exigibles, et ses travaux marchent avec rapidité.

5° La ligne de Séville à Mérida.

Les études de ce chemin sont faites ; le ministère est saisi des projets relatifs à la mise en adjudication, qui paraît ne devoir pas être longtemps attendue ;

6° Le réseau Portugais. Une Société dont les titres ont été placés principalement en France, et qui offre les plus complètes garanties, exécute ce réseau.

En outre, trois grandes artères sont appelées à exercer sur notre avenir une influence considérable. Ce sont : le Saragosse-Alicante, qui se prolonge vers l'Andalousie, par son embranchement de Manzanarès-Cordoue, dont les travaux s'exécutent avec rapidité ; le Nord de l'Espagne, et la série des chemins qui s'échelonnent par la Catalogne et l'Aragon, entre Perpignan et Madrid. L'achèvement de ces trois artères nous mettra en relation immédiate, par Madrid, avec toute l'Espagne centrale, et par les Pyrénées, avec la France et tout le continent européen.

On est en droit d'attendre que la majeure partie des concessions que nous venons de décrire seront en exploitation dans deux ans, et la totalité ou presque totalité dans trois ans, à compter d'aujourd'hui. Nous vous laissons à apprécier, Messieurs, jusqu'à quel point la jonction établie entre notre chemin et les réseaux d'Espagne, de Portugal, de France et d'Europe, pourra porter le développement de notre trafic.

Nous vous avons exposé, Messieurs, tous les faits importants et tous les éléments de notre gestion pendant le dernier exercice. Nous terminerons notre compte rendu en soumettant à votre approbation nos comptes de recettes et de dépenses. Auparavant, nous avons à exposer quelques points au sujet desquels vous aurez à délibérer, conformément à notre avis de convocation.

Le premier se rapporte à la réélection ou au remplacement de trois administrateurs, MM. Louis Guilhou, J. F. Muchadu et Nesna Guilhou, dont les fonctions sont expirées par rang d'ancienneté, conformément à l'article 69 des statuts.

Des raisons de santé ayant déterminé M. le marquis d'Alcanices à donner sa démission, le Conseil a nommé pour le remplacer M. Athanase d'Onate, dont le concours ne peut qu'être utile aux intérêts sociaux. Vous pourrez, Messieurs, ou confirmer cette nomination, ou élire tout autre actionnaire à la place du membre provisoire que nous avons nommé.

Une vacance étant survenue parmi les administrateurs résidant à l'étranger, nous y avons pourvu par la nomination provisoire de S. Exc. M. Charles Marfori, qui a donné des preuves non équivoques d'intelligence et de zèle pour les intérêts sociaux, depuis qu'il a été appelé à prendre part à nos travaux administratifs. Vous pourrez ou confirmer cette nomination, ou appeler toute autre personne que M. Marfori aux fonctions d'administrateur définitif.

Vous aurez enfin, pour satisfaire aux dispositions prises par M. le ministre du Fomento, par suite de la nouvelle législation relative aux emprunts des Compagnies, à déclarer : 1° votre approbation de toutes mesures étendant nos émissions jusqu'à la limite légale ; 2° un vœu par lequel vous sollicitez du gouvernement la modification de l'article 10 des statuts.

Le Conseil est prêt à vous donner sur ces divers points les explications qui lui seront demandées par vous, et à formuler, séance tenante, les projets de résolution dont vous aurez adopté le principe.

BALANCE AU 31 DÉCEMBRE 1861.

Actif.

Construction et premier établissement, frais d'administration, intérêts sur actions et obligations, négociations, pertes aux changes, indemnités,	R. v.	155,974,976 62
Acquisition et travaux complémentaires de la ligne du Trocadéro,		42,921,871 10
Bateaux à vapeur, ateliers, magasins, matériel roulant, approvisionnement divers,		27,815,016 55
Débiteurs divers, solde à ce jour,		18,852,115 94
Total,	R. v.	245,563,978 11

Passif.

Capital-actions,	R. v.	90,250,000 »
Capital, par Compagnie générale de crédit en Espagne,		42,750,000 »
Obligations, leur montant,		68,862,200 »
Constructions. Subvention pour Puerto-Real,		5,037,200 »
Construction. Subvention pour le Trocadéro,		1,000,000 »
Produits nets de 1860,		2,115,655 03
Produits nets de 1861,		7,037,384 52
Obligations sorties,		1,045,000 »
Traites à payer,		2,110,645 60
Créditeurs divers,		5,415,892 36
	R. v.	245,563,978 11

Après avoir approuvé les comptes de l'exercice 1861, conformément aux conclusions de la Commission nommée pour leur vérification, l'assemblée adopte les diverses propositions du Conseil d'administration, confirme la nomination de MM. A. Onate et C. Marfori, comme administrateurs de la Compagnie, et réélit MM. L. Guilhou, J.-F. Muchadu et N. Guilhou, administrateurs sortants.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME
DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.
66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de **3 0/0**. La Société se charge **GRATUITEMENT**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur président, Marquis d'AUDIFFRET.

Souscription autorisée par le gouvernement.

CHEMINS DE FER DES CHARENTES

CONCESSIONNAIRES :
MM. LES FILS DE GUILHOU JEUNE,
banquiers, à Paris, rue de Provence, 50.

Subvention de l'Etat : **20,495,000** francs.

Émission de **30,000** actions de **500** francs.

IMPORTANCE DU RÉSEAU.

Le réseau concédé se compose des lignes suivantes :

1° Concession définitive : Napoléon-Vendée à la Rochelle; Rochefort à Saintes; Saintes à Coutras ; Saintes à Angoulême.	289 kilom.
2° Concession éventuelle de la ligne d'Angoulême à Limoges, conformément au cahier des charges, et dans les conditions de la loi du 11 juin 1842.	110 kilom.

SITUATION ET ÉLÉMENTS DE TRAFIC DU RÉSEAU.

Il relie directement, d'une part, quatre grands ports, Nantes, la Rochelle, Rochefort et Bordeaux, en ménageant entre les deux points extrêmes, Nantes et Bordeaux, une diminution de parcours de 200 kilomètres. D'autre part, il met en communication directe, par la ligne de Saintes à Angoulême, et plus tard à Limoges, le centre de la France avec l'Océan. Son tracé indique déjà un grand chemin transversal, dont l'extrémité, aboutissant à Lyon, amènera, par la ligne la plus courte, dans la direction de l'est à l'ouest, tout le commerce de la Suisse, de l'Allemagne et du Piémont.

Les départements qu'il traverse (Charente, Charente-Inférieure, Vendée, Loire-Inférieure, Gironde, Dordogne et Haute-Vienne) sont classés parmi les plus riches.

COUT KILOMÉTRIQUE.

Les ingénieurs de l'Etat ont évalué le coût des chemins des Charentes (289 k.) à 64,100,000.

Soit par kilom.....	221,500
La subvention de l'Etat s'élevant à 20,495,000 fr., soit le *tiers* de la dépense, représente par kilomètre.	71,000
Reste à la charge de la Compagnie seulement.....	150,500

Or, en France, le coût du kilomètre a été, d'après les statistiques officielles, de 401,000 francs, qu'il faut réduire à 291,000 francs, eu égard à la subvention de l'Etat, qui a été jusqu'ici du *quart* seulement de la dépense.

ÉVALUATION DU REVENU.

Les constatations officielles du trafic sur les lignes des Charentes par les ingénieurs de l'État assurent un revenu moyen de 19,000 francs par kilomètre, soit pour le

réseau entier.....Fr. 5,491,000
Frais d'exploitation à 45 0/0.. 2,470,950

Il reste net..... 3,020,050

soit 34 71 par action de 500 francs, ou 7 0/0 dès le début de l'exploitation.

Or, si l'on considère que d'une part le coût des lignes des Charentes (150,000 francs par kilomètre) est inférieur de près de moitié à celui des autres chemins, et que d'autre part les départements qu'elles traversent leur assurent un trafic supérieur au trafic moyen des autres lignes (net 27,807 francs), on arrive à cette conséquence forcée que les lignes des Charentes doivent réaliser, dans un avenir prochain, des bénéfices dont l'évaluation la plus modeste assure au capital engagé un revenu d'au moins 18 0/0.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION :

Il sera versé 100 francs en souscrivant ;

Et 100 francs à la répartition qui aura lieu, au prorata des demandes, sous le contrôle du gouvernement.

Les versements complémentaires seront appelés par le Conseil d'administration, à des époques qui seront fixées au fur et à mesure des besoins des travaux.

Les sommes versées jouiront, pendant la durée des travaux, d'un intérêt de 5 0/0, qui sera payé par semestre au siége de la Compagnie et chez les banquiers correspondants.

En cas de retard de paiement, le débiteur sera passible d'un intérêt de 5 0/0.

A la répartition, il sera délivré au souscripteur un récépissé nominatif constatant les deux premiers versements.

La souscription sera ouverte le 14 juillet et close le 28.

On souscrit à Paris : chez MM. LES FILS DE GUILHOU JEUNE, banquiers, rue de Provence, 50.

On peut verser dans toutes les succursales de la Banque de France au crédit de MM. les fils de Guilhou jeune. Leur adresser les récépissés de versement.

EMPRUNT DES VILLES DE ROUBAIX ET DE TOURCOING (NORD),

Divisé en 60,000 *obligations de fr.* 50.

Toutes les obligations seront remboursées avec lots par fr. 25,000 — 20,000 — 10,000 — 5,000 — 1,000 — 500 — 100, et au moins par 50 francs.

TIRAGE 1er AOUT PROCHAIN.

30,000 de ces obligations sont mises à partir de ce jour à la disposition du public au prix de 45 francs.

Cette somme peut être acquittée soit en une fois contre la remise de l'obligation définitive, soit par versements de :

10 fr. »» au comptant,
10 »» du 10 au 20 septembre prochain,
10 »» du 10 au 20 novembre,
15 »» du 10 au 20 janvier,

sans aucune charge d'intérêt. Les récépissés du premier versement de 10 francs participent aussi aux avantages du tirage du 1er août prochain. Les bureaux sont ouverts de 10 heures à 4 heures, chez MM. SIMON FRÈRES et Cie, banquiers, 19, *rue Drouot*, à Paris.

OBLIGATIONS DU PIÉMONT

Emises en 1834. — Tirage du 30 avril 1862.

Le N° 4,004 ayant sorti le 1er, gagne la prime de 50,000 fr
Le N° 726 — 2e — 15,000
Le N° 25,025 — 3e — 10,000
Le N° 2,113 — 4e — 8,000
Le N° 22,149 — 5e — 940

NUMÉROS SORTIS.

22	3735	8479	13401	18185	22935
42	3760	8517	13550	18203	23007
67	3807	8549	13573	18226	23044
280	3877	8676	13581	18227	23056
298	3884	8710	13604	18230	23123
310	3909	8730	13725	18252	23135
396	3973	8794	13930	18278	23147
436	4065	8863	13978	18270	23217
459	4083	8885	13998	18422	23236
568	4090	8910	14019	18435	23261
652	4153	8943	14025	18480	23295
653	4182	9039	14027	18454	23340
658	4205	9121	14106	18557	23383
732	4217	9139	14132	18604	23388
783	4260	9178	14166	18671	23571
798	4309	9208	14195	18753	23859
859	4326	9435	14522	18763	24034
895	4330	9571	14601	18774	24043
915	4347	9588	14604	18944	24044
971	4355	9557	15012	18963	24127
988	4608	9590	15723	18967	24195
1002	4612	9661	15815	19062	24298
1105	4646	9671	14826	19132	24323
1140	4684	9811	14924	19149	24328
1147	4771	9866	14945	19167	24331
1190	4813	9869	15030	19181	24346
1241	4867	10029	15164	19225	24392
1283	4898	10123	15195	19316	24425
1283	4923	10202	15197	19350	24603
1299	4924	10206	15210	19363	24631
1300	4979	10316	15259	19072	24632
1302	5010	10332	15273	19865	25073
1426	5036	10361	15350	19903	25731
1468	5110	10557	15370	19939	25767
1479	5139	10567	15401	19996	25855
1490	5235	10657	15502	20016	25896
1600	5247	10590	15475	20085	25969
1630	5279	10708	15493	20136	25991
1676	5332	10721	15580	20139	25135
1713	5438	10745	15581	20183	25168
1736	5460	10770	15627	20270	25414
1769	5516	10835	15641	20413	25458
1806	5646	10859	15651	20463	25417
1834	5715	11063	15843	20489	25439
1847	5748	11136	15881	20536	25442
1910	5765	11238	15904	20573	25472
1991	5778	11277	15915	20705	25490
2008	5807	11328	15952	20808	25518
2028	5830	11475	16232	20842	25551
2074	5840	11494	16298	20889	25563
2099	5881	11502	16301	20895	25574
2133	5935	11603	16328	20948	25588
2152	5945	11641	16481	20966	25630
2161	6096	11643	16490	21041	25648
2247	6108	11677	16540	21049	25653
2307	6195	11731	16506	21079	25694
2333	6204	11740	16537	21087	25702
2405	6277	11760	16544	21118	25814
2493	6490	11786	16681	21168	25951
2497	6597	12019	16790	21362	25956
2540	6599	12035	16827	21371	25956
2607	6677	12044	16843	21421	26051
2605	6719	12228	16892	21422	26063
2833	6783	12272	16894	21476	26158
2837	6785	12291	17129	21537	26160
2859	6805	12310	17196	21545	26179
2872	6806	12419	17244	21656	26220
2965	6863	12456	17300	21669	26238
3038	6896	12518	17317	21852	26250
3050	7116	12580	17405	22026	26281
3059	7292	12617	17436	22097	26292
3063	7296	12668	17439	22280	26299
3208	7401	12741	17498	22352	26385
3248	7596	12906	17540	22386	26504
3258	7689	12988	17555	22488	26564
3324	7838	13144	17606	22506	26577
3376	7935	13202	17623	22441	26599
3386	8054	13217	17652	22516	26503
3422	8118	13229	17705	22582	26528
3484	8181	13239	17706	22627	26572
3485	8190	13291	17893	22678	26706
3568	8248	13308	17855	22741	26730
3670	8250	13393	18074	22749	26745
3680	8278	13436	18110	22836	26868
3700	8309	13442	18115	22881	26930

Les Obligations du Piémont sorties, ainsi que les primes et les coupons de semestre échéant le 1er juillet 1862, seront payés, à dater du 1er juillet 1862, chez MM. Heutsch, Lutscher et Cie, rue Saint-Georges, 23.

OBLIGATIONS DU PIÉMONT.

Tableau par ordre numérique des 177 obligations du Piémont émises par la loi du 9 juillet 1850, sorties au 28e tirage qui a eu lieu à Turin, le 31 mai 1862.

Le N° 955 sorti le 1er, gagne 33,330 fr.
— 10,730 — 2e, — 10,000
— 8,361 — 3e, — 6,070
— 2,246 — 4e, — 5,260
— 2,669 — 5e, — 900

Numéros sortis.

48	2681	5828	9223	12527	15513
59	2773	6073	9324	12653	15529
238	2923	6124	9535	12679	15624
383	3065	6331	9552	12694	15759
456	3414	6692	9683	12782	15842
514	3433	6987	9759	12803	16116
568	3549	7044	9996	12878	16442
611	3650	7127	10001	13053	16614
647	3781	7134	10064	13338	16771
705	3957	7250	10146	13655	16813
738	4017	7376	10167	13880	16890
817	4083	7390	10179	14065	17056
841	4194	7403	10212	14100	17068
969	4267	7519	10309	14123	17222
1105	4312	7619	10328	14240	17296
1377	4355	7661	10338	14311	17337
1396	4477	7691	10742	14321	17346
1502	4568	8010	10774	14343	17396
1522	4584	8203	10860	14389	17425
1705	4839	8329	10884	14505	17523
1796	4988	8536	11037	14510	17616
1815	5007	8571	11118	14524	17681
1926	5438	8635	11180	14588	17736
2107	5505	8650	11375	14614	17859
2133	5554	8719	11598	14782	17878
2173	5653	8844	11675	14810	17902
2282	5721	9015	12023	14812	17919
2547	5796	9019	12234	14862	
2583	5799	9027	12425	15410	
2636	5817	9152	12496	15497	

Les obligations du Piémont sorties, ainsi que les primes et les coupons de semestre échéant le 1er août, seront payées à dater du 1er août 1862, chez MM. Heutsch, Lutscher et Cie, rue Saint-Georges, 23.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Avis aux rentiers.

Les propriétaires de rentes au porteur de l'ancien fonds 3 0/0 sont invités à déposer leurs inscriptions au bureau des transferts, à la Bourse, pour les échanger contre des inscriptions du nouveau fonds 3 0/0 payables par trimestre. (Loi du 2 juillet 1862, article 47.)

Le bureau pour l'échange des titres est ouvert tous les jours de dix heures à une heure, excepté les dimanches et fêtes.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1706 —

15e année — 27me semaine.
Du 2 au 8 juillet 1862.

209.407 Voyageurs	452 864 53
Bagages, Marchandises, etc.	754.779 87
Total	1.207.644 40
Recettes antérieures	31.846.029 94
Total général	33.053 674 34
27e semaine de 1862	1 207 644 40
Semaine correspondante de 1861	1.304.317 28
Différence	96.672 89
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	33 053 674 34
— — 1861	33.800.603 30
Différence	746.928 96

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.
Du 1er janvier au 30 avril 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 avril 1862	14.439.112 50
Du 1er janvier au 30 avril 1861	14.576.654 65
Différence en faveur de 1861	137.542 15

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 avril 1862	6.171.906 87
Du 1er janvier au 30 avril 1861	6.321.005 30
Différence en faveur de 1861	149.098 43
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1861... 1475 kil. — 1862. . 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil
Du 2 au 8 juillet 1862.

107.453 Voyageurs	467.108 89
Bagages, Marchandises, etc.	721.688 95
Total	1.188 797 84
Semaine correspondante de 1861	1.351.373 90
Différence	162.576 06
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	32 377 320 45
— — 1861	35.576.324 11
Différence	3.199.004 66

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 461 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 468 kil. — 1862... 692 kil.

30.835 Voyageurs	64 9 8 67
Bagages, Marchandises, etc.	103.253 76
Total	168.162 43
Semaine correspondante de 1861	114.099 94
Différence	54.162 49
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.655.286 29
— — 1861	2.856.031 62
Différence	1.799.254 67

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —
Du 2 au 8 juillet 1862.

194.325 Voyageurs	737.074 30
Bagages et marchandises	1.516.953 80
Total	2 254.028 10
Semaine correspondante de 1861	2.185.211 81
Différence	68 816 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	62.236 722 55
— — 1861	57.480.772 43
Différence	4.755.950 11

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 211 kilomètres
1861. — 211 —

20.948 Voyageurs	70 149 40
Bagages, Marchandises, etc.	66 344 63
Total	136 493 03
Période correspondante de 1861	140.316 39
Différence	3.823 36
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	3.271.258 68
— — 1861	3.369.234 46
Différence	97.975 98

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 758 kilomètres.
1861. — 537 —

77.174 Voyageurs	190 806 »
Bagages et Marchandises	396.258 96
Total	587 064 96
Semaine correspondante de 1861	428.102 30
Différence	158.962 66
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	14.054 513 39
— — 1861	9.853.063 80
Différence	4.201.452 50

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1313 kilomètres.
1861. — 1313

Du 2 au 8 juillet 1862.

404.320 Voyageurs	550.852 70
Marchandises, etc. — Gr. vitesse	80.531 10
— — Pet. vitesse	383.594 10
Total	1.014.917 90
Semaine correspondante de 1861	991.134 70
Différence	23.783 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	25 191 682 50
— — 1861	25.632.455 65
Différence	440.973 15

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 mai 1862-1861
(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

5 mois 1862, 900 kilomètres	19.012.883 05
— 1861, 900 —	18.479 006 37
Différence	483.123 32

RÉSEAU MIXTE.

5 mois 1862, 295 kilomètres	1.663 569 31
— 1861, 295 —	1.6 8.120 03
Différence. » —	16.551 74

NOUVEAU RÉSEAU.

5 mois 1862 18 kilomètres	51.229 37
— 1861 18 —	52 710 35
Différence	1 518 02
Différence totale : » kilom.	479.157 02

NORD

1862. Longueur exploitée : 967 kilomètres.
1861. — 967 —
Du 2 au 8 juillet 1862.

195.115 Voyageurs	490.360 14
Bagages, Marchandises, etc.	710.994 33
Total	1 201.354 47
Semaine correspondante de 1861	1.147.957 20
Différence	53 397 27
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	31 635 681 03
— — 1861	30.719.180 08
Différence	897.491 65

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 100 kilomètres

9.815 Voyageurs	31,743 90
Bagages, Marchandises, etc.	15.849 08
Total de la semaine	47 592 98
Semaine correspondante de 1861	5 032 77
Différence	42 560 21
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.230 567 91
— — 1861	103 414 23
Différence	1.127 153 68

MIDI

Chemin de fer. De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral. De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.
Du 2 au 8 juillet 1862.

53.510 Voyageurs	176 052 35
Bagages, Marchandises, etc.	423.820 55
Total	599.873 10
Canaux	* 34.868 88
Totaux réunis	634.741 98
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer	509 127 52
Canaux	43.805 18
Total	552 932 70
Différence	81 809 28

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	17 030.363 69
— — 1861	14.861.160 37
Différence	2.169.2 2 32

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 213 kilomètres
Juin 1862.

30.110 Voyageurs	92.896 72
Bagages, Marchandises, etc.	67.779 48
Total	160.676 20
Mois correspondant de 1861	60.405 46
Différence	100.270 74
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	647.449 81
— — 1861	303.067 99
Différence	344.381 82

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862 Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1861. — 184 —
Du 2 au 8 juillet 1862.

21.346 Voyageurs	36.789 20
Bagages, Marchandises, etc.	79.285 86
Total	116 075 06
Semaine correspondante de 1861	75.196 58
Différence	40.8 6 48
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2 472 1.4 17
— — 1861	1.896.333 77
Différence	575.810 40

BESSEGES A ALAIS

1862 Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 2 au 8 juillet 1862.

Voyageurs	2 620 85
Bagages, Marchandises, etc.	30.718 25
Total	33 339 10
Semaine correspondante de 1861	26.800 90
Différence	6 538 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	825 905 50
— — 1861	776.870 65
Différence	49.034 85

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 162 kilomètres.
1861. — 130 —
Du 2 au 8 juillet 1862.

16.478 Voyageurs	41.786 84
Bagages, Marchandises, etc.	37.670 52
Total	79.457 36
Semaine correspondante de 1861	61.045 17
Différence	18.412 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.681.682 41
— — 1861	1.521.515 14
Différence	160.167 27

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.
Du 8 au 14 juillet 1862.

48.789 voyageurs	5 226 70
Produit total depuis le 3 juin	20.560 64

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1614 —
Du 2 au 8 juillet 1862.

144.684 Voyageurs	381.672
Bagages, Marchandises, etc.	722.241
Transports militaires	56.239
Total	1.160.152
Semaine correspondante de 1861	1.046.579
Différence	113.573

RÉSEAU LOMBARD

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862 Longueur exploitée : 348 kilomètres.
1861. — 251 —

43.374 Voyageurs	97 953
Bagages, Marchandises, etc.	53 381
Transports militaires	4.086
Total	155 424
Semaine correspondante de 1861	106 419
Différence	49 005

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1865 —

En 1862	1 315 577
En 1861	1.152 998
Différence	162 578

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	33 383 868
En 1861	28 817 250
Différence	4.566 617

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Piatenne à Bologne.

1862. Longueur exploitée 159 kilomètres.
1861. — 117 —

15.901 Voyageurs	41 500
Bagages, Marchandises, etc.	33.229
Transports militaires	9 547
Total	84 277
Semaine correspondante de 1861	65.1.6
Différence	19 170
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.184 709
— — 1861	1 831.720
Différence	352.988

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 2 au 8 juillet 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 481 kilomètres.
1861. — 481 —

12.435 Voyageurs	97.850
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	12 914
— (Petite vit.)	236.940
Total de la semaine	347.704

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres.
1861. — 104 —

10.306 Voyageurs	27.488 22	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.045 71	33.371 7
Marchandises. (Petite vitesse)	9.837 79	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PENAS.

1862 Longueur exploitée : 135 kilomètres.

3.214 Voyageurs	12.353 99	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.070 61	34 529 3
Marchandises. (Petite vitesse)	21.104 71	

Total des trois lignes réunies	421 306 »
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	9.221.840 89
Total général des recet. en 1862	9.648.346 80
— — 1861	9.487.712 01
Différence	155.634 89

AUTRICHIENS

Ligne de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862 Longueur exploitée : 1324 kilomètres,
1861 — 1324 —

Du 2 au 8 juillet 1862.

[illegible] pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs, ...	328.862 50
[illegible] bestiaux Marchandises.	623.770 »
Total.......	952.632 50
Semaine correspondante de 1861.	942.120 »
Différence.....	10.512 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	22.681.652 50
— — 1861.	25.042.975 »
Différence....	2.361.322 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862 Longueur exploitée : 254 kilomètres.
1861 — 289 —

Du 2 au 8 juillet 1862

Ligne de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	63 815 76
Marchandises....................	112.101 70
Total.......	175.917 46
Total annuel par kilomètre...	26 016 »

Ligne de l'Escorial

Voyageurs..................	16 950 37
Marchandises................	10.875 15
Total.......	27.825 52
Total annuel par kilomètre...	20.018 »
Total de la semaine.....	163 772 98
Semaine correspondante de 1861	124.415 72
Différence.....	39.357 26
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 405 963 93
— — 1861.	2.876 614 66
Différence.....	529.349 27

VICTOR-EMMANUEL

1862 Longueur exploitée : 211 kilomètres,
1861 — 211 —

Du 2 au 8 juillet 1862.

[illegible] Voyageurs	73.237 15
[illegible] marchandises, etc....	35.549 57
Recettes diverses..............	2 232 45
Subvention allouée à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, [illegible] Casale et entre [illegible] mont Cenis	32.752 10
Total.......	143.771 27
Semaine correspondante de 1861.	129.135 52
Différence.....	14.635 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 605.251 42
— — 1861.	3.447.573 48
Différence.....	157 677 94

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 905 kilomètres.

Du 14 au 20 mai 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs.............	202.343 84
Marchandises............... ..	155.194 66
Total.......	357.538 50
Recettes antérieures en 1862..	4.966.572 28

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 264 kilomètres.

Du 2 au 8 juillet 1862.

16 349 Voyageurs..............	54 442 41
Marchand., cargaison, équipages	62.188 19
Total.......	116 630 60
Semaine correspondanse de 1861	48.949 43
Différence.....	67.681 17
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	3 065.766 95

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres,
1861. — 275 —

Du 6 au 12 juillet 1862.

40.640 Voyageurs.............	51.990 »
Bagages, Marchandises, etc....	32.340 »
Total.......	84 330 »
Semaine correspondante de 1861.	78.812 »
Différence.....	5.518 »
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	1.791 910 »
— — 1860.	1.747.636 »
Différence.....	44.274 »

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 2 au 8 juillet 1862.

Voyageurs...............	13 683 80
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.667 95
— — (pet. vit.)	5.552 10
Total.......	21.903 85

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs..............	43 868 09
Bagages, marchandises (gr. vit.)	6.682 14
— — (pet. vit.)	8.079 35
Total......	58 629 58
Total pour les deux sections.	80.533 43

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	595 225 25
Section de Bologne............	1.244.286 29
Total.......	1.839.511 54

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 247 —

Du 2 au 8 juillet 1862.

52.947 Voyageurs.............	100.427 85
Bagages, Marchandises, etc....	56.500 09
Total.......	156 927 94
Semaine correspondante de 1861.	163.538 71
Différence.....	6 610 77
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.174.990 63
— — 1861.	3.094.045 39
Différence.....	80.945 24

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 18 au 24 juin 1862.

21e semaine.....................	40.422 70
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine.........	11.815 80
Total.......	52 238 50
Semaine correspondante de 1861.	39.140 95
Différence.....	13.097 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.330.640 90
— — 1861.	1.091.873 80
Différence.....	238.767 10

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861 Kilomètres exploités : 150.

Du 2 au 8 juillet 1862.

29 300 Voyageurs.............	43.363 50
3.380 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages.....	21.224 80
Total..	64 588 30
Semaine correspondante de 1861.	64.544 52
Différence... .	43 78
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.651 910 25
— — 1861.	1.440.560 26
Différence....	215.350 69

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 2 au 8 juillet 1862.

Voyageurs.....................	32 318 23
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	6 417 26
Marchandises (petite vitesse)...	19.051 65
Total.......	57 787 14

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 25 juin au 1er juillet 1862.

Voyageurs...............	9.831 33
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	544 89
— (Petite vit.).	3.170 88
Total.......	13.547 10

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 100 kilomètres.

Du 18 au 24 juin 1862.

13.337 Voyag., Bagag. et March.	99.171 29
Semaine correspondante de 1861.	91.463 53
Différence.....	7.707 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.901.233 55
— — 1861.	1.726.798 67
Différence.....	174.434 88
Différence kilométrique...	8.40 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 50 kilomètres.
1861. — 50 —

Du 23 juin au 1er juillet 1862.

4.323 Voyageurs..............	5.339 58
Bagages, articles de messagerie.	414 30
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	26 755 47
Total de la semaine...	32 509 35
Recettes antérieures.......	717 980 91
Total.......	750.490 26
Recettes de la semaine en 1862.	32 509 35
Période correspondante de 1861.	13.457 43
Différence.....	19.051 92
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	750 490 26
— — 1861.	293.210 56
Différence.....	457.279 70

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de juin 1862...	14.802 34
— — 1861...	15.318 15
Différence.....	515 81

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de mai 1861........	1.171.945 75
Id. id. 1862........	1.293.365 94
Différence, 10.36 0/0, soit	121.420 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1861	8.287.061 37
— — 1862.	9.331 079 87
Différence, 12.60 0/0, soit	1.044.018 50

OMNIBUS DE PARIS

Du 9 au 15 juillet 1862.

		Par journée d'omnibus en Paris.	Banlieue.
Recettes..........	834.108 45	85 44	49 33
Semaine correspondante de 1861...	824.639 35	85 31	53 »
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	8.732.783 55	81 80	45 31
Période correspondante de 1861...	8.081.944 35	79 22	46 74
Différence...	650.839 20	1 58	1 53

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations [illegible] de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Orsay que le tirage au sort, qui a eu lieu [illegible] l'assemblée générale du 12 juillet, pour l'amortissement de cinq [illegible] obligations, remboursables le [illegible] septembre 1862, a désigné les numéros suivants :

[illegible]	830	2445	3829	5330
[illegible]	918	2478	4150	5352
[illegible]	1112	2562	4302	5353
[illegible]	1122	2752	4512	5358
[illegible]	1125	2938	4534	5394
[illegible]	1129	2978	4550	5610
[illegible]	1131	3244	4750	5644
[illegible]	1182	3374	4944	5685
[illegible]	2003	3635	5217	5739
[illegible]	2063	3670	5288	5861

Les porteurs des obligations ci-dessus désignées sont invités à présenter ces titres au remboursement, à partir du 1er septembre prochain, dans les bureaux de la Compagnie d'Orléans, rue de Clichy, 19.

Le directeur,
E. SOLACROUP.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un versement de 100 francs sur les actions nouvelles, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée du 15 juillet au 7 août prochain inclusivement.

Le coupon d'intérêt échéant à la même époque, soit 7 fr. pour les titres nominatifs, et 6 fr. 73 c. pour les titres au porteur, viendra en déduction, de sorte que le versement pour les titres nominatifs sera réduit à 93 francs par action, et à 93 fr. 27 c. pour les titres au porteur.

Les versements faits après le 7 août seront passibles d'un intérêt calculé, à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 juillet.

Les versements sont reçus, à Paris, au siége de la Société, rue de Provence, 68, tous les jours non fériés, de 11 heures à 3 heures.

COMPAGNIE D ES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échus le 15 juillet 1862, soit :

10 francs pour les actions anciennes,

Sont payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, à partir du 15 juillet, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement, pour les titres au porteur, a lieu sous la déduction de 0 fr. 27 c. par coupon, montant de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres sont payés intégralement.

Le conseil d'administration rappelle, en outre, à MM. les porteurs d'actions nouvelles que les intérêts du semestre échus le 15 juillet 1862, soit : 7 francs pour les titres nominatifs, et 6 fr. 73 c. pour les titres au porteur, viendront en déduction du versement de 100 francs, qui doit être effectué à la même époque

---

CHEMINS DE FER

ALGÉRIENS

Avis aux actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que l'intérêt semestriel échéant le 1er août 1862, à raison de 5 0/0 l'an sur les sommes versées, leur sera payé sur la présentation de leurs titres provisoires, à partir dudit jour, 1er août 1862, à la caisse de la Compagnie, rue Taitbout, 57, de 10 heures à 2 heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

MM. les porteurs d'obligations anciennes sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échu le 15 juillet courant, leur est payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c.:

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, le 25 juin 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts afférents au premier semestre de 1862, sont payés, sur la présentation du coupon n° 10, à partir du 1er juillet prochain :

A Paris, chez MM. G. de Bonnay et Cie, banquiers, rue Drouot, 30;

A Bruxelles, chez MM. Trumper et Maertens, banquiers;

A Gand, chez M. Daël, rue du Gouvernement, 23;

A Saint Ghislain (Hainaut), dans les bureaux de la Compagnie.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que le coupon d'intérêt échu le 1er juillet 1862 est payé, depuis le 1er juillet courant, à raison de 7 fr. 50 c., à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,

C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations, deuxième emprunt, sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er juillet prochain, leur sera payé à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir : à raison de 7 fr. 50 c.

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 25 juin 1862.

COMPAGNIE ANONYME DES FORGES

DE CHATILLON ET COMMENTRY

MM. les actionnaires de la Compagnie anonyme des Forges de Châtillon et Commentry (ancienne Société en commandite par actions, Bouguerel, Martenot et Cie), sont convoqués en assemblée extraordinaire, en vertu des statuts de l'ancienne Société, et en vertu des statuts homologués par décret impérial en date du 10 juillet 1862.

La réunion des actionnaires de l'ancienne Société aura lieu le 16 *août prochain*, à 1 heure de l'après-midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Pour faire partie de cette réunion, il faut être porteur de 50 *actions* au moins :

50 actions	donnent	droit à	1	voix;
150	—	à	2	—
300	—	à	3	—
500	— et au-dessus	— à	4	—

Les actions doivent être déposées au siége social, 11, rue du Conservatoire, à Paris, et les cartes retirées deux jours au moins avant celui de la réunion.

La réunion des actionnaires de la Compagnie anonyme aura lieu le même jour, au même lieu, à 3 heures de l'après-midi.

Pour faire partie de cette réunion, il faut être propriétaire de 20 *actions* de l'ancienne Société au moins.

Chaque actionnaire a droit à autant de voix qu'il a de fois 20 actions, sans que le nombre des voix exprimées par la même personne puisse dépasser dix (10).

Les actions devront également être déposées au siége social et les cartes retirées huit jours au moins avant celui de la réunion.

La clôture des dépôts pour l'actionnaire appelé à la seconde réunion aura lieu le 8 août, à 5 heures du soir, et pour l'actionnaire appelé à la première réunion, le 14 août, à la même heure. Un seul dépôt, à date utile, vaudra pour les deux réunions, au profit des actionnaires possédant 50 actions au moins.

Les actionnaires absents ou empêchés pourront se faire représenter par un mandataire déjà propriétaire d'actions ; mais, d'après les nouveaux statuts, ce mandataire doit être lui-même membre de l'assemblée, et posséder au moins 20 actions de l'ancienne Société.

SOCIÉTÉ ANONYME

DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ

ET DES

hauts-fourneaux et fonderies de Marseille

ET DES

mines de Portes et Sénéchas

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Société que le coupon n° 3, représentant le solde du dividende de 1861 et fixé à 8 fr. 50 c. par l'assemblée générale du 1er juillet courant, est payé, à partir du 2 courant, sous déduction de l'impôt du timbre, dans les bureaux de la Société, 61, rue de la Chaussée-d'Antin

SOCIÉTÉ

CHOLLET ET Cie

L'assemblée convoquée pour le juillet courant n'ayant pu délibér faute d'un nombre suffisant de par représentées, MM. les actionnair sont de nouveau convoqués en asse *blée générale ordinaire* pour le mar 5 août prochain, 3 heures et dem de relevée, au siége social, 7, r Marbeuf, à Paris.

Aux termes des statuts, cette a semblée sera valable, quel que s le nombre des titres représentés.

CHOLLET ET Cie.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition Juillet du LIVRET-CHAIX, Guide of ciel des Voyageurs sur tous les Ch mins de fer de l'Europe ; — l *Livrets spéciaux* des réseaux du Nor de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et d Midi, et de Paris à Lyon et à Méditerranée. — L'*Indicateur des Ch mins de fer* paraît tous les dima ches. — *Les Guides-Indicateurs Illustr* des Réseaux du Nord, de l'Est, d l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et Paris à Lyon et à la Méditerranée — Ces publications se trouvent da les principales Gares des Chemins fer, chez les principaux Libraires, à Paris, chez MM. Napoléon Cha et Cie, propriétaires éditeurs, Bergère, 20.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins fer, 14, rue Bergère, fait des avanc sur dépôt d'actions et obligations porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excé article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligatio

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 60

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.
Paris.
Trois mois 13
Six mois..... 26
Un an..... 48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauche Paul Féval, Vte Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 *exemplaires. — E offre en prime à ses abonnés les* CLASSIQUES FRANÇAIS *et le* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de* 1 *fr.* 50 *c. par volun c'est-à-dire avec un rabais de* 30 0/0.

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron,

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre de titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 12 Comptant	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Comptant	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Comptant	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Comptant	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Comptant	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Comptant	Vendredi 18 Terme
[illegible]	1000	libérées	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3147 50	—	3150 —	—	3155 —	—	3160 —	—	3240 —	—	3257 —	—
[illegible]	500	14	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	655 —	—	655 —	—	655 —	—	655 —	655 —	655 —	—	655 —	—
[illegible]	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1165 —	1155 —	1165 —	1177 50	1165 —	1167 50	1165 —	1165 —	1165 —	1160 —	1160 —	1170 —
					Id. nouvelles	1165 —	—	—	—	—	—	1160 —	—	1107 —	1105 —	1100 —	1108 75
	500	libérées	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	465 —	—	463 75	—	465 —	—	465 —	—	465 —	—	463 75	—
[illegible]	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	453 75	—	453 75	—	453 75	—	453 75	—	455 —	—	455 —	—
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	97 50	—	97 50	—	97 50	—	98 75	—	98 75	—	97 50	—
	100	Id.	3 »	Id.	— Id., 3 0/0	90 —	—	91 25	—	91 25	—	92 50	—	92 50	—	92 50	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1010 —	—	—	—	1010 —	—	—	—	—	—	1020 —	—
[illegible]	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	libérées	15 »	Id.	— Oblig. communales 130 fr. payés	423 75	—	423 75	—	423 75	—	423 75	—	423 75	—	—	—
»	100	Id	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	85 —	—	86 25	—	86 25	—	—	—	85 —	—	86 25	—
[illegible]	500	375	41 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	633 75	—	633 75	—	635 —	633 75	635 —	645 —	635 —	635 —	635 —	—
[illegible]	500	libérées	50 »	Id.	Société gén. du Crédit mobilier	821 25	823 75	827 50	830 —	826 25	828 75	825 —	826 25	825 —	822 50	821 25	822 50
»	»	»	»	»	Crédit agricole	650 —	—	—	—	601 —	—	—	—	650 —	—	—	—
					Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	501 25	506 25	506 25	507 50	506 25	507 50	515 —	510 —	510 —	510 —	508 75	504 75
[illegible]	500	libérées	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	56 75	—	61 25	—	60 —	—	62 50	—	65 —	—	66 25	—
[illegible]	100	14.	4 35	Janv.-juillet	Comptoir des Entrepreneurs	123 —	—	125 —	—	130 —	—	131 —	—	121 25	—	123 75	—
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	534 75	534 75	538 75	—	538 75	—	—	—	538 75	—	537 50	—
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époques de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
— de la Martinique	530 —	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
— du Sénégal	—	600	500	»	....	»
Comptoir Bonnard	42 50	200.000	100	»	octobre	1 40
Caisse Lécuyer	820 —	21.000	500	»	....	35 »
Caisse Béchet	440 —	20.000	500	»	janvier juillet	29 85
Caisse de l'Industrie	40 —	50.000	100	»	juillet	3 »
Des Propriétaires	675 —	6.000	1/6,000	»	juin décemb.	61 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	702 50	34.000	500	»	janvier juillet	47 —
— act. de jouissance	200 —	»	»	»	juillet	22 —
Omnibus de Lyon	72 50	60.000	100	16	....	néant.
Omnibus de Londres	51 25	250.000	100	»	....	néant.
Cie impériale des Voitures de Paris	71 25	100.000	100	»	avril octobre	néant.
Messageries impériales (Service marit.)	667 50	80.000	500	»	janvier juillet	60 —
— (actions nouvelles)	—	32.000	500	100	....	5 00
Compagnie générale maritime	560 —	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
Bazin, L. Gay et Ce	212 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
Gare-Fraissinet et Ce	455 —	»	»	»	....	»
Arnaud Touache et Cie, navigation mar	470 —	20.000	1/20000	»	....	»
Remorquage Basse Seine et Oise	700 —	»	500	»	....	»
CANAUX.						
Comp. universelle du Canal de Suez	467 50	»	500	300	janvier juillet	»
Canaux, actions de capital	1280 —	[illegible]	1.000	»	avril octobre	80 —
— actions de jouissance	95 —	[illegible]	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	1000 —	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 —
— act. de jouissance	153 —	[illegible]	»	»	juin	12 50
Arles à Bouc	900 —	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 —
Trois canaux	—	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 —
Aire à la Bassée	7300 —	900	5.000	»	février août	611 25
Sambre à l'Oise	730 —	[illegible]	1.000	»	juin décembre	50 —
Sambre française canalisée	1500 —	6.000	1/6000	»	janvier juillet	95 —
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	155 —	240.000	100	»	janvier juillet	10 —
Ports de Marseille	107 50	»	»	»	août octobre	»
Rue impériale de Lyon	415 —	21.500	1/21500	»	....	14 50
Entrepôts et Magasins généraux de Paris	640 —	25.000	1/25000	150	....	»
Docks et Entrepôts de Marseille	640 —	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
Docks du Havre	410 —	»	»	»	....	»
GAZ.						
Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1192 50	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 —
— actions nouvelles	1220 —	»	»	»	....	»
Union des Gaz	102 50	20.000	250	»	janvier	néant.
Marseille (et mines de Portes)	322 50	36.000	1/36000	»	avril octobre	18 50
Gaz [illegible]	—	6.000	500	»	juin décembre	25 —
Versailles	—	1.500	500	»	mars septemb.	25 —
[illegible], Sèvres, etc.	—	500	1.000	»	1er juin	40 —
Lyon	2730 —	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 —
La Guillotière, Vaise et Lyon	1100 —	2.400	1/2400	»	....	77 50
Gaz général de Paris	—	»	»	»	....	»
Comp. Centrale, Lebon et Ce	400 —	6.000	500	»	janvier juillet	31 25
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
J.-F. Cail et Ce	710 —	16.000	500	»	octobre avril.	75 —
Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	655 —	30.000	1/30000	»	....	35 —
Decazeville (Aveyron)	2000 —	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
Alais Gard	450 —	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 —
Creusot (Saône-et-Loire)	635 —	25.000	500	»	juin décembre	15 —
[illegible]	—	5.000	500	»	avril octobre	20 —
Châtillon et Commentry	209 —	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
[illegible]	675 —	10.000	1/10000	»	....	»
[illegible] (Nord)	—	6.000	1/6000	»	....	20 —
Fourchambault	320 —	50.000	1/50000	»	avril octobre	24 —
Forges et chemins de fer	675 —	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 —
Mont-d'Or	—	»	500	»	....	néant.
Franche-Comté	—	40.000	500	»	mai novembre	»
Méditerranée (forges et chantiers)	840 —	16.000	1/16000	»	....	60 —
[illegible]	278 75	»	250	»	....	23 —
Pont-l'Évêque	295 —	»	500	»	....	»
[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	525 —	10.000	500	»	avril octobre	45 —
Providence (Belgique)	1160 —	5.000	1.000	»	septembre	90 —
[illegible]-métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

Actions ou commandites	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époques de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1900 —	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	725 —	20.000	500	»		32 —
A	Grand Combe	855 —	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 —
A	Loire	163 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 —
A	Montrambert	148 —	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 —
A	Saint-Étienne	155 —	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	230 —	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 —
A	Carmaux	315 —	23.000	1/23000	»	mai novembre	20 —
A	[illegible]	1175 —	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 —	3.550	1/3550	»	....	25 —
A	Layon-et-Loire	400 —	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	457 50	»	500	»	....	20 —
A	Quarégnon	150 —	6.720	250	»	....	10 —
A	Charbonnages belges	445 —	30.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Pendu	250 —	3.000	500	»	....	»
Liv	Centre-du-Flénu	280 —	3.600	1.000	»	mai	30 —
C	Mouzaïa (cuivre)	15 —	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul id.	125 —	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander zinc	—	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	275 —	90.000	100	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 —	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60 —
A	Stolberg privilégiée id.	—	60.000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiée id.	—	60.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id.	500 —	5.500	1.000	»	janvier juillet	10 —
A	Silésie id.	180 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 —	8.000	500	»	septembre	45 —
C	Cohin id.	500 —	18.000	500	»	janvier juillet	25 —
C	Société Lainière id.	—	1.100	500	»	....	»
A	Pont-Rémy id.	290 —	5.000	1/5000	»	30 avril	33 —
C	Siècle journal	—	2.500	1/2500	»	....	125 —
C	Journaux réunis id.	—	6.000	500	»	janvier juillet	45 —
C	Droit id.	5400 —	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain glaces	12400 —	3.000	1/3000	»	....	750 —
C	Montluçon id.	110 —	25.000	500	»	....	néant.
A	Oignies (Belgique) id.	410 —	22.000	500	»	septembre	31 —
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	130 —	3.600	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	—	24.000	500	»	....	20 —
C	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	20 —
C	Chailles et Ce	21 25	40.000	100	»	....	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	325 —	80.000	250	»	....	16 —
C	Deux cirques (L. Dejean et Ce)	210 —	8.750	250	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
»	Compagnie immobilière de Paris	271 25	»	»	»	....	»
90	Cie impériale des Voitures de Paris	—	27.400	125	50	....	5 —
500	Ports de Marseille	495 —	20.000	500	15	janvier juillet	30 —
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	1871	avril octobre	30 —
»	Loire, anciennes	1165 —	4.528	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	982 50	11.685	1.250	75	février août	50 —
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 —	4.000	1.250	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1010 —	10.000	1.250	30	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages)	285 25	6.500	500	90	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	472 —	13.000	500	16	janvier juillet	25 —
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.000	600	50	janvier juillet	30 —
270	Compagnie générale des Eaux	285 —	20.000	500	90	avril octobre	15 —
270	Chatillon et Commentry	282 50	20.000	500	25	mai novembre	15 —
475	Horme, anciennes	460 —	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 —
[illegible]	— nouvelles	270 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
500	J.-F. Cail et Ce	480 —	8.800	450	14	janvier juillet	20 —
»	Rue Impériale de Lyon	535 —	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
180	Gaz de Paris	485 —	23.500	500	45	janvier juillet	25 —
230	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	292 50	40.000	500	»	janvier juillet	15 —
»	Docks du Havre	261 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	472 50	17.000	500	»	janvier juillet	25 —
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 —	10.000	250	50	janvier juillet	15 —

Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 12 au 18 juillet

Longueur concédée	Longueur exploitée	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 12 Compt.	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Compt.	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Compt.	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Compt.	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Compt.	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Compt.	Vendredi 18 Terme
		300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1365 »	—	—	—	1350 »	—	1371 »	—	—	—	—	—
		»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	995 75	1000 »	996 75	995 »	1005 »	996 25	997 50	995 »	995 »	991 50	996 25	992 50
		300.000					Id. actions nouvelles	767 50	765 »	765 25	765 »	760 »	761 25	760 »	760 »	757 »	757 50	757 50	757 50
		15.000	»	»	95 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		441.757	400	»	66 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	990 75	997 50	998 75	998 75	994 25	1005 »	990 25	995 »	995 »	992 50	993 75	995 »
		41.666	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		41.667	400	»	41 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	985 »	—	985 »	—	—	—	—	985 »	982 50	985 »	985 »	985 »
		500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	537 »	533 75	536 25	533 75	537 50	536 25	540 »	537 50	537 50	537 50	532 50	531 »
		»	»	»	21 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135 »	—
		600.000	500	»	73 fr. » pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1081 25	1080 »	1077 50	1073 75	1068 75	1070 »	1068 75	1068 75	1063 75	1065 »	1066 25	1065 »
		250.000	500	»	35 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	807 50	810 25	810 »	810 »	808 75	808 75	810 »	807 50	805 »	805 »	805 »	805 »
		300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	545 »	542 50	545 75	545 »	545 »	545 »	547 50	545 »	546 25	545 »	547 50	547 50
		80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	345 »	343 75	345 »	347 50	—	347 50	345 »	350 »	352 50	350 25	354 75	350 25
		35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	402 50	407 50	—	417 50	—	415 »	415 »	411 »	412 50	412 50	420 »	412 50
		»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	—	—	—	—	430 »	—	—	—	—	437 50	435 »	—
		»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	435 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		»	500	»	»	»	Algériens	—	—	470 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	362 50	367 50	365 »	370 »	370 »	370 »	370 »	372 50	370 »	370 »	370 »	—
		»	»	»	» » 0/0		Lyon-Croix-Rousse	400 »	—	365 »	—	380 »	—	—	—	—	—	400 »	—
		400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	491 25	490 »	491 25	493 75	485 »	490 75	493 75	492 50	492 50	493 50	491 25	491 25
		750.000	500	50	42 fr. » pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	610 »	607 50	612 50	612 50	610 »	612 50	609 75	608 75	610 »	610 »	608 25	606 25
		80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	145 »	—	150 »	—	—	—	150 75	—	157 50	—	157 50	—
		72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	—	—	—	—	475 »	—	—	—	475 »	—	—	—
		55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	—	—	—	—	345 »	—	—	370 »	345 »	—	345 »	—
		240.000	500	30	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	550 »	552 50	548 75	550 »	550 »	550 »	547 50	545 »	545 »	550 »	545 »	545 »
							Id. libérées	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	305 »	305 »	305 »	305 »	305 »	308 »	302 50	300 »	296 »	295 »	297 50	295 »
		200.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	470 »	468 75	470 »	472 50	471 25	473 75	471 25	472 50	472 50	472 50	475 »	473 75
		30.000	500	»	3 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xerès-Cadix	435 »	445 »	435 »	—	435 »	440 »	445 »	445 »	450 »	447 50	445 »	445 »
		»	»	»			Mouthiauch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	416 25	415 75	407 50	407 50	408 25	406 75	409 75	—	408 75	407 50	406 25	407 50
		170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	331 50	333 75	331 50	335 »	332 75	—	335 »	335 »	335 »	335 »	335 75	—
		»	»	»			Id. trentenaires	436 25	—	436 25	—	437 50	—	437 50	—	436 75	—	437 50	—
		50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	—	—	180 »	—	272 50	—	280 »	—	280 »	—	280 »	—
		»	»	»			Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		»	500	»		janvier, juillet	Portugais	402 50	—	397 50	395 »	405 »	—	402 50	—	405 »	—	403 75	—
			»	»			Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	12	14	15	16	17	18
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	—	—	—	—	—	—
1838–1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1842–1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	—	—	—	—	—	—
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	1110 »	—	—	—	—	—
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	—— 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1847–1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	1010 »	1100 »	—
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	—	—	—	1015 »	—	—
1852	60.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	—	1000 »	—	1001 »	1035 »	1035 »
1852–1854	31.536	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	—	1035 »	—	—	1035 »	—
1852–1856	300.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	497 50	496 25	495 »	497 50	500 »	497 50
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	481 75	480 »	—	493 75	—	493 75
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	527 50	525 »	525 »	525 »	—	—
1854	101.614	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	—	—	—	—	—	515 »
1845	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	—	—	—	1075 »	—	—
1845	8.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	355.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	301 25	303 75	303 75	305 »	303 75	304 25
1852	63.663	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	304 25	304 25	—	—	—	—
1855	265.999	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	315 »	315 »	315 »	312 50	312 50	312 50
1852–1861	1.480.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	306 25	306 25	306 25	307 50	306 25	307 50
1851–1861	600.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	307 50	308 75	308 75	308 75	308 75	306 25
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	301 25	300 »	300 75	300 »	301 25	301 25
1857–1860	127.003	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	—— (nouvelles)	300 »	—	300 »	300 »	300 »	300 »
1853–1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	—	313 75	313 75	315 »	315 »	315 75
1856–1861	1.320.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	301 25	301 25	298 75	300 »	301 25	301 25
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	305 »	305 »	306 25	307 50	307 50	307 50
1856–1861	449.798	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	301 25	300 »	300 25	301 25	301 25	301 25
1858	22.610	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	276 25	—	276 25	—	—	267 50
1857–1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	301 25	301 25	298 75	301 25	301 25	301 25
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	301 25	301 25	298 75	300 »	298 75	301 25
1859	144.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	298 75	300 »	300 »	300 »	300 »	300 »
1856–1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	301 75	303 25	303 75	302 50	303 75	302 50
1858–1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 gar. par le gouv. autrich.	276 25	273 75	277 »	277 50	276 25	277 50
1857–1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	263 75	263 75	263 75	261 75	265 »	263 75
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien	237 50	241 50	237 50	237 50	237 50	237 50
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	246 25	247 50	248 25	247 50	247 50	247 50
1858–1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	265 »	265 »	265 »	265 »	265 »	265 »
1859	24.570	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	248 75	251 25	257 50	250 »	250 »	251 25
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xerès, 3 0/0	270 50	270 25	270 »	272 50	272 50	271 50
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xerès (nouvelles)	251 75	253 75	251 25	253 75	255 »	253 75
1859–1861	300.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	253 75	253 75	253 75	—	253 75	253 75
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	222 50	222 50	222 50	222 50	222 50	221 25
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre	Mouthiauch à Reus	227 50	228 75	228 75	—	—	227 50
1859–1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	237 50	238 75	237 50	238 75	238 75	238 75
1858	109.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	—	—	—	—	—	—

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 12 Comptant	Samedi 12 Terme	Lundi 14 Comptant	Lundi 14 Terme	Mardi 15 Comptant	Mardi 15 Terme	Mercredi 16 Comptant	Mercredi 16 Terme	Jeudi 17 Comptant	Jeudi 17 Terme	Vendredi 18 Comptant	Vendredi 18 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	68 30	68 35	68 50	68 55	68 55	68 50	68 45	68 50	68 25	68 20	68 30	68 35
Rentes 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 50	—	97 25	—	97 »	—	97 15	—	97 75	—	97 10	—
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rentes 4 0/0 id. id.	92 50	—	92 50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	452 50	—	452 50	—	457 50	455 »	462 50	—	461 25	—	457 50	—
Ville de Paris, Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	—	—	1095 »	—	1095 »	—	—	—	1095 »	—	1095 »	—
Id. id. id. 1855, jouissance mars 1862	473 75	—	471 75	—	470 »	—	471 25	—	470 »	—	470 »	—
Id. id. id. 1860, id.	467 50	—	467 50	—	467 50	—	468 75	—	468 75	—	467 50	—
Département de la Seine, id. 1857, jouissance janvier 1862	223 75	—	225 »	—	225 »	—	225 »	—	225 »	—	225 »	—
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Lille	96 25	—	96 25	—	—	—	97 50	—	97 50	—	94 75	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	42 50	—	42 50	—	42 50	—	42 50	—	—	—	43 75	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	92 1/8	—	92 5/8	—	92 5/8	—	93 7/8	—	93 »/»	—	93 »/»	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	77 »/»	—	76 »/»	—	76 »/»	—	76 »/»	—	78 »/»	—	75 »/»	—
Id. 5 0/0 1852 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	73 »	73 10	73 35	73 30	73 25	73 35	71 »	73 60	71 05	—	73 25	—
Id. 3 0/0, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	70 90	70 75	71 10	71 15	71 65	71 25	71 10	71 35	71 20	71 10	71 15	71 05
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	72 1/4	—	72 1/2	—	72 3/4	—	73 »/»	—	73 »/»	—	72 3/4	—
Emprunt russe	93 5/8	—	93 5/8	—	93 5/8	—	93 5/8	—	93 7/8	93 7/8	94 1/2	94 1/8
Espagne, dette convertie, jouissance fin juin 1862	43 3/4	—	43 1/2	—	43 5/8	—	43 5/8	—	43 3/4	—	—	—
Id. 3 0/0 intérieur	47 1/2	—	47 3/8	—	47 3/8	—	47 3/8	—	47 3/4	47 1/2	47 3/4	47 1/2
Id. 3 0/0 extérieure 1841	52 1/4	—	52 1/4	—	52 1/4	—	—	—	—	—	—	—
Id. 3 0/0 id. 1856	50 1/2	—	—	—	50 1/2	—	51 »/»	—	50 3/4	—	50 1/2	—
Id. passive extérieure (sans intérêt)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	100 »/»	—	100 »/»	—	—	—	100 »/»	—	—	—	100 1/8	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	341 75	—	335 »	—	335 »	—	335 »	—	332 50	—	333 75	—

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Digitized by Google

N° 1142. — 24e ANNEE. — N° 30. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 26 JUILLET 1862.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

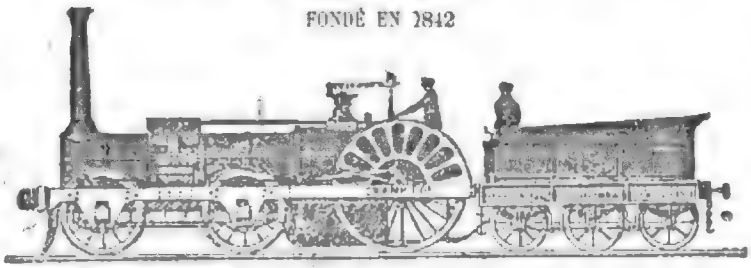
	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Les mêmes	4 fr. 50

Les ordres d'insertion d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts pour quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

44, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIEF, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOUSCRIPTION

AUX 9,000 ACTIONS

DU CHEMIN DE FER

D'ARRAS A ÉTAPLES

AVEC EMBRANCHEMENTS

SUR BÉTHUNE ET FRÉVENT

A TRACTION ANIMALE OU PAR LOCOMOTIVE.

(LONGUEUR TOTALE, 150 KILOMÈTRES)

Société anonyme

CONSTITUÉE POUR OBTENIR LA CONCESSION, LE 18 JUILLET 1862, PAR ACTE REÇU PAR Me DELAPORTE ET SON COLLÈGUE, NOTAIRES A PARIS, SAUF L'APPROBATION DES STATUTS PAR LE GOUVERNEMENT.

CAPITAL : 9,000,000 DE FRANCS

ainsi divisé :

9,000 actions de 500 francs.....	fr. 4,500,000
Obligations.....	3,500,000
Subvention votée par le conseil général du département du Pas-de-Calais en faveur de la Compagnie concessionnaire.....	1,000,000
Total.....	fr. 9,000,000

Prix de revient kilométrique.

En déduisant la subvention, 53,000 fr. par kilomètre.

Produits,

établis sur les documents administratifs :

Produit des voyageurs...	365,000
— de la messagerie.	91,250
— des marchandises.	1,762,500
Total des produits bruts	2,218,750

Ce qui correspond à *un produit brut* de **14,791** fr. par kilomètre, produit bien modéré si l'on a égard à la moyenne générale du trafic des chemins de fer.

Frais évalués à un maximum de 60 0/0.

Il resterait comme bénéfice net..... Fr.	887,530
L'intérêt et l'amortissement des obligations prélèveront, en les calculant à 6.50 0/0	227,500
Il restera comme produit net	660,030
Déduisant de cette somme, pour imprévisions, réserves, amortissement, etc.....	120,000
Le produit à distribuer aux actions serait de	540,030
Soit par action de 500 f., à raison de 9,000 actions..	60 fr.

Aux termes des statuts il sera payé, pendant la construction, 5 0/0 d'intérêts sur le montant des versements opérés sur les actions.

SOUSCRIPTION.

La souscription publique sera prochainement ouverte.

Les souscriptions d'actions sont, *dès à présent*, reçues à Paris, rue de Richelieu, 64, dans les bureaux du *Journal des chemins de fer*, de leurs correspondants et des banquiers ci-après indiqués.

Les souscriptions reçues jusqu'au 10 août prochain seront *irréductibles*, à moins que le capital ne soit souscrit auparavant, auquel cas la souscription serait immédiatement close.

Chaque souscription doit être accompagnée d'un premier versement de 100 francs par action.

Il suffit d'envoyer le montant de la souscription, soit en argent à M. de Birague d'Apremont, gérant du *Journal des chemins de fer*, soit en faisant le dépôt dans une succursale de la Banque à son crédit, soit enfin en coupons de rentes sur l'Etat ou des grandes compagnies de chemins de fer français à échéance de juillet 1862 à janvier 1863.

Dans le cas où le capital ne serait pas intégralement souscrit, comme dans le cas où la Société ne serait pas définitivement constituée, les fonds versés seraient rendus aux souscripteurs, sans aucun prélèvement, *les frais de toute nature demeurant, en ce cas, à la charge des fondateurs.*

On souscrit également :

A Lille, dans les bureaux du *Mémorial*.

A Douai, chez M. LASORNE, agent de change.

A Abbeville, chez M. ROSSELET, banquier.

A Montreuil (Pas-de-Calais), chez MM. PETIT, banquier, et BLONDEL, directeur de la *Montreuillaise*.

A Hesdin (Pas-de-Calais), chez M. VASSEUR, banquier.

A Saint-Pol, chez M. HEROGUELLE, banquier.

A Béthune, chez M. DECROIX, banquier.

(Pour plus amples renseignements, demander le prospectus et les statuts.)

Clôture de la souscription avec garantie d'irréductibilité le 10 août prochain.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 578. — Recettes brutes des six premiers mois de 1862, 579. — Les chemins de fer étrangers en 1862, 580. — Chemins de fer de l'Est, 580. — Chemins de l'Ouest, 580 — Chronique, 581. — Marché industriel, 591. — Bourse de Londres, 581. — Bulletin commercial, 581. — Avis aux actionnaires, 582. — Bulletin des recettes de la semaine, 582. — Crédit foncier de France, 583. — Actes officiels, 583. — Chemins du Dauphiné,, 586. — Chemins des Charentes, 587. — Villes de Roubaix et Tourcoing, 587. — Recettes des chemins de fer, 588. — Annonces, 589. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 591 Cours des actions et obligations industrielles, 591. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 592.

BULLETIN DE LA SEMAINE

L'attitude du marché devient plus ferme ; l'action régulière et soutenue du comptant, la détente progressive des reports, laissent clairement apercevoir les premiers commencements d'un mouvement de reprise.

Il est certain que le 3 0/0 pourrait monter beaucoup sans atteindre encore un taux en harmonie avec la puissance et la force réelle du crédit de l'Etat. Mais cette hausse légitime et nécessaire, faut-il l'attendre du jeu naturel des capitaux et se confier aux événements, ou faut-il la préparer et l'assurer par des mesures particulières ? Telle est la question qui s'est posée dans les esprits, lorsqu'on a lu dans un bulletin financier l'annonce d'un travail que préparait S. Exc. M. le ministre des finances, en vue de provoquer l'élévation graduelle des fonds publics. Laissons parler le rédacteur de l'*Opinion nationale*:

« La première des mesures à appliquer, dit M. Edmond Pelletier, serait relative à l'exclusion des nouvelles valeurs étrangères de la cote officielle de la Bourse de Paris. On sait que dans ces derniers temps les valeurs étrangères ont retiré un large tribut des capitaux français. Il importe peut-être de mettre provisoirement un terme à ces émigrations périodiques de l'épargne française au nom même de l'intérêt public.

» C'est là du moins ce que pense, nous assure-t-on, M. le ministre des finances, qui sacrifierait, dans une certaine mesure, ses principes de liberté commerciale et industrielle aux nécessités de la politique financière qui s'applique à l'accroissement de la richesse mobilière du pays.

» Il faut éviter, en effet, que les entreprises étrangères soient un obstacle à la constitution des entreprises nationales. En principe, on peut admettre que les capitaux et l'esprit d'association sont cosmopolites, mais à la condition que cette théorie ne donnera lieu dans la pratique à aucun abus nuisible. S'il est vrai que nos engagements extérieurs aient altéré les forces commanditaires de la nation et réduit ses ressources, il est indispensable, sans doute, de modérer ces entraînements et de se montrer un peu exclusif au profit de notre pays. »

Il y aurait beaucoup à objecter aux théories que nous venons de reproduire ; mais nous attendrons, pour exprimer notre avis, que l'on soit bien fixé sur le sens et la portée des projets attribués à M. Achille Fould.

Les valeurs étrangères ne sont-elles pas suffisamment réglementées par le décret du 22 mai 1857, qui soumet toute émission à l'approbation préalable du gouvernement? Il est vrai que les emprunts d'Etat ne sont pas compris dans ce décret ; mais les emprunts d'Etat sont, avant tout, du domaine de la politique; il est donc bien difficile de supposer que le gouvernement veuille et puisse enchaîner sa liberté sur ce point important. L'emprunt italien de 1854 et l'emprunt italien de 1861, l'emprunt turc de 1854, l'emprunt russe de 1862 n'ont pas été de simples opérations financières, mais bien un concours efficace donné, dans un but déterminé, à des puissances alliées ou prêtes à entrer dans notre alliance. Quel est aujourd'hui le seul moyen d'action un peu efficace que l'Angleterre ait conservé sur l'Orient, tant à Constantinople qu'en Egypte ? Ce sont les emprunts qu'elle a souscrits en faveur de ces pays, et qui avaient rencontré en France ou des entraves ou un refus complet.

Cependant, on ne saurait nier que l'emploi des épargnes nationales ne doive être étudié et surveillé avec sollicitude; cette surveillance est un devoir de gouvernement, et nous comprenons que M. Achille Fould, désireux d'achever son œuvre, cherche à retenir en France le capital qui s'en échappe périodiquement, sans rencontrer toujours des avantages proportionnés aux risques. Toutefois, nous regretterons sincèrement toute restriction nouvelle à la liberté des transactions, qui a si bien réussi à l'Angleterre, et qui a produit de si grands miracles chez nous pendant la trop courte période où elle a été pleinement admise comme l'unique loi de notre marché des fonds publics.

Nous retrouvons le 3 0/0 beaucoup plus ferme; il est à 68 50 au comptant et à 68 45 à terme. L'écart des primes est encore faible, mais le report est assez offert. La baisse nous paraît désormais impossible, et il nous semble flairer une hausse prochaine. Tous les symptômes se révèlent, et les spéculateurs qui sont aux bains de mer, aux eaux, ou qui s'abandonnent aux plaisirs de la villégiature, pourraient bien être distancés.

Le 4 1/2 est bien tenu, c'est dans six semaines qu'on détache son coupon, les capitalistes ne doivent pas l'oublier; aussi aujourd'hui l'a-t-on coté à 97 fr. au comptant ; nous l'attendons à 98.

Les obligations trentenaires ont eu un peu de faiblesse, mais sans affaires ; le cours de 455 fr. est un beau cours d'achat.

L'emprunt italien est ferme à 71 35. La ligne politique adoptée par le ministère actuel rassure les esprits.

Les fonds espagnols sont bien tenus, mais sans grandes affaires. Le Crédit de cet Etat ne se développera pas tant qu'on n'adoptera pas une autre ligne financière. Il y a à cet égard un vice radical dans les vues du gouvernement.

L'emprunt russe est à 94 3/8.

Les principaux établissements de crédit ont éprouvé un peu de baisse

La Banque de France, que nous avions laissée vendredi dernier à 3,255, n'est plus aujourd'hui qu'à 3,180 fr. C'est le résultat des réalisations qu'amène toujours une hausse rapide ; c'est probablement aussi la prévision d'une diminution du taux de l'escompte, en raison de l'abondance du numéraire. Les porteurs peuvent se rassurer, ils retrouveront prochainement les hauts cours et probablement mieux.

Les actions du Crédit foncier ont un peu faibli, surtout les actions nouvelles. Les titres estampillés sont à 1,167 ; les titres nouveaux à 1,080. Nous ne saurions qu'applaudir à un temps d'arrêt sérieux dans la hausse. Les cours actuels sont bien suffisants si l'on se reporte aux dividendes restreints que l'on doit sérieusement entrevoir pendant trois ou quatre années. Ce que l'on peut faire de mieux c'est d'essayer de consolider les cours; mais une hausse nouvelle amènerait de singuliers désappointements, et surtout déterminerait les détenteurs sérieux à se dessaisir de leurs actions. Tout déclassement de titres pourrait amener des perturbations sérieuses sur la valeur. Nous avons lu avec intérêt la brochure que l'on vient de publier sur l'avenir réservé à ces titres; nous y trouvons beaucoup d'exagération involontaire, et surtout nous croyons que l'auteur substitue trop l'avenir au présent.

On avait calculé sur le bénéfice que trouveraient les actionnaires du Crédit foncier français dans la constitution du Crédit foncier italien. Mais, d'abord, l'affaire du Crédit foncier italien ne va pas toute seule à Turin, elle rencontre une rivalité. Nous croyons que la première société l'emportera, mais l'obstacle qu'elle rencontre pourrait bien la contraindre à diminuer les avantages qui lui étaient concédés. Ensuite, et surtout, il ne faut pas oublier que la part des actionnaires du Crédit foncier sera bien faible dans la répartition des actions du Crédit italien.

Le Crédit agricole reste au cours immuable de 660. La réaction qu'il a éprouvée ne lui nuira pas, et nous croyons qu'elle pourrait s'appliquer aussi sérieusement aux actions du Crédit foncier.

Le Crédit industriel a décidément consolidé le cours de 635 francs.

Le Sous-Comptoir du commerce est également très-ferme à 526 25.

Le Comptoir d'escompte reste à 655 fr., mais c'est là un cours qui ne saurait être contesté et qui sera bientôt dépassé, en raison du dividende qui sera fixé à la première assemblée générale.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs s'est élevé à 128 75 après avoir touché 135 fr.

Les actions du Crédit mobilier sont à 827 50 sans grandes variations. La résistance à la hausse de cette valeur est très-marquée.

Les actions de chemins de fer sont mieux tenues, et malgré ce que peuvent dire certains bulletins financiers, nous pensons qu'elles suivront le mouvement ascensionnel de la rente et ne resteront pas en arrière.

L'Orléans estampillé commence à être redemandé à 1,003 75.

L'Orléans nouveau est surtout recherché par de petits capitalistes bien avisés ; ils se préparent un beau revenu pour l'avenir, on le tenait à 760 fr.

Les actions de Lyon ferment à 1,083 75. Elles ne tarderont pas à revoir leurs plus hauts cours.

Les actions du Nord ne peuvent reprendre le cours de 1,000 francs ; elles sont à 998 75, C'est surtout l'absence d'affaires qui les maintient à ce cours.

L'Est et l'Ouest sont cotés à 535 fr. et à 550 fr.

Le Midi reste à 810 fr.

Le Lyon à Genève, pour lequel rien n'est encore décidé, est à 355 fr., avec un peu de reprise.

Le Dauphiné est mieux tenu à 412 50, son avenir dépend uniquement des recettes qui vont se produire.

Les chemins autrichiens sont toujours faibles à 490 fr.

Les chemins lombards ont vivement repris à

612 50 avec bonne tendance. La discussion de la concession des lignes napolitaines va commencer à Turin, et on ne doute pas du résultat favorable.

Le Barcelone est toujours offert par suite de livraisons de titres.

Peu d'affaires sur les autres chemins étrangers.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Besançon à Alais	21.47 0/0
Graissessac à Béziers	21.01 0/0
Nord de l'Espagne	16.85 0/0
Saragosse (Alcuzar à Ciudad-Réal)	15.35 0/0
Cordoue à Séville	12 98 0/0
Midi	10 80 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	9 86 0/0
Union-Suisse	9.37 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	7.43 0/0
Victor-Emmanuel	5.33 0/0
Séville-Xérès-Cadix	3.75 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	3 72 0/0
Lyon-Genève	1 80 0/0
Central Suisse	1.00 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Dauphiné	2 01 0/0
Ouest	2 75 0/0
Est	5 44 0/0
Orléans	6 31 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	6.47 0/0
Nord	7 12 0/0
Ouest suisse	7 29 0/0
Autrichiens	13.27 0/0
Ardennes	19.13 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	18 juillet	25 juillet	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 35	68 45	» 10	» »
Rente 4 1/2 0/0	97 60	96 75	» »	» 85
Banque de France	3235 »	3180 »	» »	75 »
Consolidés	93 »/»	93 2/8	» 2/8	» »
Crédit foncier	1170 »	1167 50	» »	2 50
Crédit agricole	680 »	680 »	» »	» »
Crédit industr. et com	635 »	635 »	» »	» »
Crédit mobilier	821 25	827 50	6 25	» »
Comptoir d'Escompte	655 »	655 »	» »	» »
Orléans	992 50	1003 75	11 25	» »
Nord	995 »	998 75	3 75	» »
Nord (act. sorties)	965 »	965 »	» »	» »
Est	536 75	535 »	1 25	» »
Paris-Méditerranée	1065 »	1083 75	18 75	» »
Midi	805 »	810 »	5 »	» »
Ouest	547 50	551 25	3 75	» »
Genève	356 25	355 »	» »	1 25
Dauphiné	412 50	412 50	» »	» »
Ardennes ancien	425 »	425 »	» »	» »
Ardennes nouveau	435 »	435 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	491 25	490 »	» »	1 25
Victor-Emmanuel	370 »	370 »	» »	» »
Russes	407 50	407 50	» »	» »
Romains	333 75	333 75	» »	» »
Sud-Autr.-Lombard.	606 25	612 50	6 25	» »
Saragosse Pampelune	365 »	365 »	» »	» »
Saragosse-Alicante	565 »	560 »	5 »	» »
Saragosse-Barcelone	295 »	300 »	5 »	» »
Nord-Espagne	473 75	472 50	» »	1 25
Séville-Xérès-Cadix	445 »	445 »	» »	» »

RECETTES BRUTES DES SIX PREMIERS MOIS DE 1862.

Chemins de fer français.

Le marché des fonds publics a paru s'affecter depuis quelque temps de certaines diminution de recettes constatées par les bulletins hebdomadaires des compagnies pour les six premiers mois de l'année courante. Ces diminutions devaient naturellement déprécier le cours des actions des compagnies dont les recettes avaient le plus souffert. Mais si l'on étudie la question d'un point de vue général, on s'aperçoit que l'ensemble du trafic n'a point souffert, et que la masse des transports s'est même accrue depuis le 1er janvier dernier; seulement, elle s'est répartie autrement que par le passé.

Ainsi, les diminutions se sont produites :

1° Sur l'Est, approximativement pour.....Fr.	320,000 »
2° Sur l'Ouest, approximativement pour.....	460,000 »
3° Sur l'Orléans.....	3,026,428 60
4° Sur le Genève.....	94,152 62
Ensemble....	3,910,581 22

Mais il y a eu augmentation :

1° Sur le Paris-Lyon-Méditerranée pour.....Fr.	4,687,133 83
2° Sur le Nord pour.....	834,094 68
3° Sur le Midi pour.....	2,087,393 04
Ensemble.....	7,608 621 55
Les diminutions étant de...	3,910,581 22
Il y a encore un excédant de.....	3,698,040 33

Or, cet excédant des recettes brutes de l'ancien réseau pendant les six premiers mois de 1862, comparativement au premier semestre de 1861, ne représente pas la marche réelle du trafic pendant cette période ; car les 7,608,621 fr. 55 c. d'augmentation obtenue par les Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, du Nord et du Midi sont bien réelles, tandis que la diminution de 3,910,581 fr. 22 c. qu'on remarque sur les recettes de l'Est, et de l'Orléans n'est qu'un déplacement dont le montant doit se retrouver en grande partie, celles de l'Est dans le produit des Ardennes et du nouveau réseau du Nord, et celles de l'Orléans dans le produit du nouveau réseau du Paris-Lyon-Méditerranée (Bourbonnais). Entrons dans quelques détails :

1° *Lignes de l'Est.*—L'ouverture par la Compagnie du Nord de la première section de la ligne de Soissons, de Paris à Villers-Cotterets, avait, dès l'année dernière, attiré sur le nouveau réseau du Nord une certaine portion de trafic jusque-là réservé à la Compagnie de l'Est ; ainsi, antérieurement au dernier semestre de 1861, les voyageurs et la messagerie du Valois et du Soissonnais venaient rejoindre la ligne de Paris à Strasbourg aux stations de la Ferté, de Meaux et de Lagny ; à partir du mois d'août de l'année dernière, tout ce mouvement s'est reporté sur les stations de Villers-Cotterets, de Crépy, de Nanteuil et de Dammartin, appartenant à la ligne de Soissons. Les sections de Reims à Soissons et de Soissons à Villers-Cotterets ont été successivement ouvertes par la Compagnie des Ardennes et par la Compagnie du Nord aux mois d'avril et de juin derniers ; les Ardennes et le Nord se sont alors entendus pour établir un service direct de Paris à Reims, à Laon, à Rethel, Mézières et frontière belge par Soissons. Cette combinaison a privé la Compagnie de l'Est d'une grande partie du trafic belge et de la totalité du trafic des Ardennes. La diminution de recettes que cette Compagnie subit depuis quelques mois a donc profité au réseau des Ardennes d'une part, au nouveau réseau du Nord d'autre part ; nous voyons en effet, par les bulletins hebdomadaires, que la recette kilométrique des Ardennes, qui l'année dernière était de 23,000 francs pour 164 kilomètres exploités, se maintient au-dessus de 18 000 francs avec une exploitation toute récente de 326 kilomètres ; et que le nouveau réseau du Nord, qui n'est encore qu'à son début, marche sur le pied de 26,500 francs par kilomètre. Les recettes brutes des Ardennes se sont augmentées de 535,000 francs pendant le premier semestre, et celles du nouveau réseau du Nord de 1,085,000 francs. Quoi d'étonnant que, dans ces circonstances, l'ancien réseau de l'Est ait perdu 320,000 francs en six mois?

2° *Ouest.* — La majeure partie des augmentations signalées en 1861 dans les recettes de l'Ouest provenait d'une importation extraordinaire de céréales par le port du Havre, laquelle avait procuré à la Compagnie une recette brute de 2 millions de francs, et ensuite du beau temps exceptionnel qui avait amené un mouvement inusité dans les voyageurs de la banlieue de Paris, ainsi que sur tout le réseau qui conduit aux bains de mer. Cette année, au contraire, le beau temps commençait à peine au milieu du mois de juillet, et la beauté des récoltes a arrêté tout mouvement d'importation des céréales.

3° *Orléans.* — L'ouverture des lignes du Bourbonnais a enlevé à la Compagnie d'Orléans tout le trafic de Paris à Nevers et au delà, qui produisait, au moment où elle l'a perdu, une recette brute de 5,208,990, soit 2 604,495 francs par semestre. La perte de 3,036,428 fr. 60 c., signalée pour les six premiers mois de l'exercice courant, ne dépasse donc que de 431,933 fr. 60 c. le déficit correspondant aux lignes du Bourbonnais ; et cette dernière somme elle-même pourrait bien être comprise dans les augmentations de recettes que la Compagnie d'Orléans a réalisées sur son nouveau réseau. Il n'est pas douteux, par exemple, que l'ouverture des sections de Limoges à Périgueux et de Bourges à Montluçon n'ait supprimé une partie assez considérable du trafic de l'ancien réseau sur les sections d'Orléans à Coutras, de Vierzon à la Souterraine et de Bourges à Nevers, pour la reporter sur les sections actuelles d'Orléans à Périgueux et de Bourges à Montluçon, appartenant la première en partie, la seconde en totalité, au nouveau réseau de la Compagnie.

D'ailleurs les 2,600,000 francs perdus sur le Bourbonnais ne représentaient net qu'environ 1,860,000 francs ; or, depuis le 21 septembre dernier, la Compagnie d'Orléans reçoit en compensation une indemnité provisoire de 2 millions de francs, qui fera place à partir du 1er janvier 1865, à l'indemnité définitive fixée par les arbitres et qui sera payée en obligations 3 0/0 du Paris-Lyon-Méditerranée. La diminution de trafic afférente au Bourbonnais n'exercera donc sur le dividende de l'exercice courant aucune influence fâcheuse.

En résumé, si l'on suppose que les diminu

tions et les augmentations signalées pendant le premier semestre de 1862 se reproduiront dans le deuxième, on arriverait aux chiffres suivants :

Est, diminution, approximativement	640,000
Ouest, id.	920,000
Orléans, id.	6,000,000
Paris Lyon-Méditerranée, augmentation	9,400,000
Nord	1,668,000
Midi	4,150,000

Ce qui représenterait en recettes nettes :

Pour l'Est,	— 384,000 ou 0.75	par action.
Pour l'Ouest,	— 550,000 ou 1.75	—
Pour l'Orléans,	— 3,600,000 ou 8.50	— (1).
Pour le Lyon,	+ 5,640,000 ou 8.»»	—
Pour le Nord,	+ 1,000,000 ou 1.90	— (2).

D'après ce qui précède, on voit que l'année 1862 ne présente aucune éventualité fâcheuse pour l'industrie des chemins de fer. Les calculs qui précèdent ne sont évidemment que des maxima tant en bénéfice qu'en perte ; et en définitive ils ne changent que très-peu de chose aux résultats acquis pour les années précédentes.

AUGUSTE VITU.

LES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS EN 1862.

Les principales entreprises de chemins de fer étrangers ont vu leurs recettes s'accroître pendant les six premiers mois de 1862 dans des proportions fort diverses.

Sud-Autrichien-Lombard	4,718,457 79
Madrid à Saragosse et Alicante	118,783 09
Nord de l'Espagne	489,992 01

Seuls, les chemins autrichiens ont subi une diminution assez importante, 2,371,835 ; mais l'amélioration du change peut atténuer les effets de cette diminution.

Au point de vue de la recette kilométrique, ces chemins se classent dans l'ordre suivant :

	Pour six mois.	Soit pour l'année.
Madrid-Saragosse-Alicante	16,666 86	33,333 72
Autrichiens	16,469 21	32,938 42
Sud-Autrichien-Lombard	16,468 09	32,936 18
Nord de l'Espagne.	7,134 48	14,268 96

Sans entrer ici dans des appréciations prématurées, nous nous bornerons à quelques remarques :

1° *Madrid-Saragosse-Alicante.* — Les recettes du premier semestre ne dépassant que de 118,783 francs celles de l'année dernière, il est probable que le dividende de 1862 sera sensiblement égal à celui de 1861, soit 12 fr. par action, plus l'intérêt à 6 0/0.

2° *Autrichiens.* — La diminution de 2,371,835 francs, soit environ 4,500,000 francs pour l'année, se réduit net à environ 3 millions, soit 7 fr. 50 c. par action ; mais l'amélioration des changes depuis l'année dernière pourra combler une partie de l'écart entre les dividendes des deux exercices.

(1) Déduction faite de l'indemnité supplémentaire d'un million acquise à la Compagnie depuis le 21 septembre 1861. Le bénéfice acquis pour le dernier exercice ayant été de 107 francs, le dividende de 1862 serait encore d'environ 100 francs par action.

(2) En tenant compte du dernier tiers des actions nouvelles qui sera appelé au partage du bénéfice de 1862.

3° *Sud-Autrichien-Lombard.* — L'augmentation de 4,718,458 francs, pour six mois, fait présager une augmentation totale d'au moins 9 millions pour l'année, soit, déduction faite des frais d'exploitation... fr. 5,400,000

Mais le service des emprunts a dû s'accroître dans une proportion considérable, 30 millions au moins, pour satisfaire au versement de 15 millions entre les mains du gouvernement autrichien et continuer les travaux ; soit à déduire environ..... 1,800,000 »

Resterait net.... 3,600,000 »

Ce qui représenterait une augmentation de 4 fr. 50 c. par action sur le dividende de 1861.

4° *Nord de l'Espagne.* — La Compagnie paiera, comme les années précédentes, 6 0/0 d'intérêt à valoir sur le compte capital.

F. GRIMARD.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

Dimanche 20 courant, la section de Troyes sur Bar-sur-Seine a été inaugurée par la Compagnie de l'Est.

La fête a été présidée par M. Dronyn de Lhuys, président du Conseil d'administration, et par M. Sauvage, directeur de la Compagnie, à qui s'étaient joints plusieurs administrateurs et M. Gireaud, secrétaire de la Compagnie.

Une grande foule, venue de tous les pays circonvoisins, se pressait à la gare de Bar-sur-Seine, attendant l'arrivée du train spécial. Le maire de la ville, entouré du conseil municipal, était venu recevoir les hôtes de la cité sur le quai de la gare et leur souhaiter la bienvenue, ce qu'il fit dans des termes excellents. L'évêque, revêtu de ses ornements pontificaux, se rendit aussitôt processionnellement à l'autel dressé sur le bord de la voie et devant lequel vint se ranger la locomotive. Le prélat, au milieu du recueillement de l'assemblée, avant de prononcer la bénédiction solennelle, lut une homélie évangélique qui était en même temps un discours accommodé à la circonstance, mêlant avec beaucoup de force et de douceur l'industrie à la religion, le travail à la prière, la science à la piété et les unissant pour louer le suprême auteur de toutes choses. Puis, descendant de l'estrade, l'évêque fit le tour de la machine immobile, l'arrosant de l'eau consacrée, et, prenant la tête du cortége, se rendit à l'église pour y chanter une hymne d'actions de grâces.

F. GRIMARD.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

On n'a pas oublié que la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest a établi depuis plus d'un an une gare au centre de l'ancienne forêt du Vésinet, convertie aujourd'hui, grâce aux soins et à l'intelligence de M. Pallu, en un magnifique parc parsemé d'élégantes villas et sillonné par deux lacs admirables. Dans la partie supérieure du parc, sur le côté droit du chemin de fer, on a construit un groupe de maisons qui ont donné naissance à un nouveau village qui portera le nom de la forêt du Vésinet. C'est là qu'a eu lieu dimanche dernier, sous la présidence de Mgr l'évêque de Versailles, la pose de la première pierre de l'église du Vésinet. Cette cérémonie avait attiré une foule considérable. Après la messe, un déjeuner a été servi aux invités, parmi lesquels se trouvaient les représentants de la presse. M. et Mme Pallu ont fait les honneurs de cette fête avec une courtoisie parfaite. La journée s'est terminée par des concerts, des jeux et des courses.

F. GRIMARD.

CHRONIQUE

CHEMIN D'AIX A MARSEILLE. — L'affaire du chemin de fer direct d'Aix à Marseille continue à être en bonne voie. Le comité qui s'est constitué pour s'occuper de cette question poursuit sa mission avec autant d'activité que de dévouement. Il a envoyé cette semaine des délégués à M. Talabot, qui se trouvait à Marseille, afin de faire connaître le vœu des populations au directeur éminent de la Compagnie de la Méditerranée. M. Talabot a reçu cette députation avec bienveillance, l'a écoutée avec beaucoup d'attention, et elle s'est retirée satisfaite de l'accueil qu'elle a obtenu.

(*Mémorial d'Aix.*)

CHEMIN DE FER PROJETÉ DE SAINT-AMBROIX AU POUZIN. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a, par dépêche en date du 27 juin 1862, adressée à M. le préfet des Bouches-du-Rhône, autorisé M. Labbé, ingénieur des ponts et chaussées à Marseille, à faire les études d'un chemin de fer de Saint-Ambroix au Pouzin, pour le compte de la Compagnie du chemin de fer de Bességes à Alais.

CHEMIN DE NANTES A CHATEAULIN. — On lit dans une correspondance du *Constitutionnel*, sous la signature de M. Charles Bousquet :

Dans son numéro du 1er juillet, *le Constitutionnel* annonçait que la première section du chemin de fer de Nantes à Châteaulin, comprise entre cette première ville et Lorient, serait livrée à l'exploitation vers la fin de cet été.

Je viens aujourd'hui vous confirmer cette nouvelle et vous annoncer que, grâce à l'activité déployée par la Compagnie d'Orléans, la voie entre Nantes et la rive gauche du Scorff est aujourd'hui entièrement soudée sur un parcours de 180 kilomètres.

Samedi, M. l'ingénieur en chef du chemin de fer de Nantes à Châteaulin, M. l'ingénieur en chef du département de la Loire-Inférieure, et MM. les ingénieurs du gouvernement et de la Compagnie d'Orléans en résidence dans les localités traversées par la ligne de fer, ont parcouru dans un train d'essai la distance qui sépare Nantes de Lorient.

Le voyage s'est accompli dans les meilleures conditions. La traversée à Redon, des vallées de la Vilaine et de l'Oust, s'est faite sans aucune difficulté. On sait que la construction des ponts de la Vilaine et de l'Oust, ainsi que l'établissement des remblais dans ces deux vallées, avaient rencontré de sérieux obstacles par suite de la nature tourbeuse du sol qui avait cédé sous le poids des remblais ; grâce aux intelligents efforts des ingénieurs, cette partie de la voie est aujourd'hui très-solide.

Nous avons dit que le train spécial s'était arrêté sur la rive gauche du Scorff, bras de mer qui forme, avec le Blavet, le port de Lorient. Le pont monumental, long de 330 mètres jeté sur le Scorff, est en effet aujourd'hui la seule partie de la voie qu'il reste à achever.

Ce pont se compose de dix arches en maçonnerie établies en terre ferme, et de trois travées métalliques d'une longueur totale de 173 mètres.

La partie métallique doit être supportée par deux piles établies sur le rocher, à 18 mètres en contre-bas des marées moyennes et à travers des vases fluentes. La fondation de la pile de la rive gauche qui a présenté de très-sérieux obstacles est aujourd'hui terminée, et l'on a calculé que l'élévation des deux piles pourrait être achevée vers le 9 ou le 10 du mois prochain. Il ne restera plus, dès lors, qu'à placer la partie métallique du pont, et c'est là une opération des plus intéressantes dont la science a résolu à l'avance toutes les difficultés.

Le pont métallique, qui rappelle celui établi à Kehl sur le Rhin, est déjà monté sur la rive gauche du Scorff ; il repose sur des rouleaux fixes, et de puissants engins l'amèneront sur les piles destinées à le recevoir.

Ainsi se trouvera terminée la première section de la

ligne de Nantes à Brest, et l'on pense que la ligne pourra être livrée à l'exploitation vers le 1er septembre prochain.

CHEMINS ALGÉRIENS. — La situation des travaux du chemin de fer permet d'espérer que l'inauguration de la ligne d'Alger à Blidah pourra avoir lieu solennellement le 15 août prochain. Il ne reste plus à poser que 10 kilomètres de voie entre Boufarik et Blidah, travail qui sera facilement achevé avant la fin de juillet. Les premiers wagons sont déjà arrivés. Deux machines seront rendues à Alger en temps utile.

Les gares d'Alger (gare extérieure), d'Hussein-Dey, de Boufarik et de Blidah, seront terminées à l'époque voulue. Les travaux complémentaires que commande l'exploitation seront ensuite conduits avec assez de vigueur pour que la voie puisse être ouverte définitivement au public vers le 15 septembre prochain au plus tard.

(*Akhbar.*)

ITALIE. — On écrit de Turin :

La Chambre a hâte de finir ses travaux ; elle va tenir deux séances par jour trois fois la semaine. L'adoption de la loi sur les chemins de fer napolitains, concédés à MM. de Rothschild et Talabot, est désormais certaine. On a fini par comprendre qu'il s'agissait d'une question tout à fait politique, et que l'important était d'avoir les chemins de fer vite et sûrement. La solidité incontestable de la Compagnie fait passer sur les avantages qu'on lui accorde et qui sont justifiés par les circonstances.

Le Crédit foncier rencontre plus de difficultés. La vente des biens nationaux est aussi fort contestée. Mon opinion personnelle est néanmoins que ces deux grandes lois passeront.

DOCUMENTS FINANCIERS RELATIFS AU ROYAUME D'ITALIE. — Les possesseurs des titres de dette publique des anciens États d'Italie sont prévenus que, par suite de concert pris entre le ministère des finances et la maison de banque de MM. de Rothschild frères de Paris, l'échange des titres prescrit par la loi du 4 août 1861, et qui peut, aux termes du décret royal du 5 septembre de la même année, avoir lieu à l'étranger pour les rentes et les obligations dont les arrérages y sont aussi payables, *sera effectué par les soins de ladite maison de banque de Paris*,

Conséquemment les titres,

Pour les rentes sardes 5 0/0, création 12-16 juin 1849 ;

— 3 0/0, création 13 février et 6 mai 1853 ;

Et pour la rente toscane 3 0/0, création 3 novembre 1852, dont le paiement semestriel peut avoir lieu à Paris, seront échangés :

A PARIS, par la maison de MM. de Rothschild frères.

Et *les titres des obligations de l'emprunt lombardo-vénitien* 1850 restées à la charge du gouvernement italien, et dont le paiement semestriel ainsi que le remboursement des capitaux doivent avoir lieu à Paris, à Amsterdam, à Francfort-sur-le-Mein et à Auguste, seront échangés :

A Paris, par la maison de Rothschild frères, pour les obligations payables à Paris ;

A AMSTERDAM, par la maison de banque Becker et Fuld, pour les obligations payables à Amsterdam ;

A FRANCFORT-SUR-LE-MEIN, par la maison de banque M. A. Rothschild et fils, pour les obligations payables à Francfort-sur-le-Mein et à Auguste.

La présentation de ces titres devra être faite avant l'expiration du 31 octobre de l'année courante, à défaut de quoi les arrérages des rentes 5 et 3 0/0 sardes et ceux des rentes 3 0/0 toscanes sus énoncées ne seront plus dus, aux termes de l'art. 13 de la loi du 4 août 1861, et il y aura lieu, en conformité de l'art. 325 du règlement approuvé par décret royal du 3 novembre de la même année, à la suspension du paiement des arrérages sur les obligations de l'emprunt lombardo-vénitien.

LISTE

Des dettes inscrites des anciens États de l'Italie, dont les titres doivent être échangés dans le courant de l'année 1862, ensuite de la loi du 4 août 1861.

SARDAIGNE.

5 0/0 dette rachetable 1819 (édit royal 24 décembre 1819), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

5 0/0 dette perpétuelle 1819 (édit royal 24 décembre 1819), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

5 0/0 dette rachetable 1831 (édit royal 30 mai 1831), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

5 0/0 dette rachetable 1838 (édit royal 21 août 1838) directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

5 0/0 dette perpétuelle 1851 (édit royal 13 février 1851), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

5 0/0 dette rachetable 1848 (loi 7 septembre 1848), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

5 0/0 dette rachetable 1849 (loi 12-16 juin 1849), à Paris, chez MM. de Rothschild frères, et en Italie, aux directions de la dette publique chargées de l'échange.

3 0/0 dette rachetable 1853 (lois 13 février et 6 mars 1853), à Paris, chez MM. de Rothschild frères, et en Italie, aux directions de la dette publique chargées de l'échange.

NAPLES.

5 0/0 consolidé 1806 (diverses), directions de la dette publique de l'Italie, chargées de l'échange.

4 0/0 consolidé 1844 (décret royal, 7 février et 3 juillet 1844), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

SICILE.

5 0/0 consolidé 1849 (loi 18 décembre 1849), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

LOMBARDIE.

5 0/0 consolidé 1820 (patentes royales 27 août 1820, 24 mai 1822), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

4 0/0 dette 1850 (*Obligations de conversion*). — (Instructions 20 avril 1850), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

5 0/0 dette 1851 (*Conversion de billets du Trésor*). — (Instructions 18 avril 1851), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

5 0/0 obligations lombardo-vénitienne 1850. (Instructions 16 avril 1850, 25 novembre 1850), à Paris, chez MM. de Rothschild frères ; à Amsterdam, chez Becker et Fuld ; à Francfort-sur-le-Mein, chez M. A. de Rothschild et fils ; en Italie, aux directions de la dette publique chargées de l'échange.

MODÈNE.

5 0/0 consolidé nominatif 1818 (décret du 5 janvier 1816 et autres), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

5 0/0 consolidé au porteur 1852 (décret du 24 janvier 1852), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

5 0/0 consolidé au porteur 1859 (décret 3 octobre 1859), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

3 0/0 dette 1825 (décret 3 octobre 1825), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

PARME.

5 0/0 dette 1849 (décret du 8 juillet 1849), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

5 0/0 dette 1859 (décret du 3 octobre 1859), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

5 0/0 dette 1827 (décret du 15 et 16 juin 1827), directions de la dette publique de l'Italie, chargées de l'échange.

TOSCANE.

3 0/0 dette 1852 (loi du 3 novembre 1852, à Paris, chez MM. de Rothschild frères, et en Italie, aux directions de la dette publique chargées de l'échange.

3 0/0 dette 1860 (loi du 23 janvier 1860), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

3 0/0 dette 1859 (loi du 18 novembre 1859), directions de la dette publique de l'Italie chargées de l'échange.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les affaires ont été un peu plus animées cette semaine, sans cependant amener de grands changements dans les cours.

La stagnation qui s'était emparée de la Bourse depuis bientôt deux mois, semble être arrivée au bout de son règne. Un mouvement de hausse va suivre évidemment, car l'expérience nous a prouvé que sur dix stagnations, la hausse a suivi huit fois.

Nous avons pour nous les capitaux qui, ne pouvant rester inactifs longtemps, cherchent un produit quelconque, et, à l'époque de l'année où nous sommes, la spéculation étant inerte, la hausse sera d'autant plus sérieuse, que c'est l'argent qui la produira.

La Compagnie des Petites Voitures a obtenu définitivement de nouvelles concessions de la ville de Paris ; le nouveau traité stipulant les clauses a été signé par le Conseil municipal. Ce document sera mis à la disposition des actionnaires, dès le 1er août prochain, au moment du dépôt des actions pour l'assemblée générale convoquée pour le 12 août.

Cette valeur a oscillé depuis vendredi dernier entre 70 et 72 50. Beaucoup de spéculateurs voient de hauts cours sur cette valeur. Quelques réalisations ont affecté momentanément le marché. Une distribution de 2 francs par action, croit-on, sera proposée à l'assemblée générale.

Voici les cours des autres actions :

Messageries impériales, 672 50 ; Compagnie immobilière de Paris, 150 ; Omnibus de Paris, 795 ; Omnibus de Londres, 50, titres au porteur, et 40, titres nominatifs ; Caisse Mirès, 61 25 ; Canalisation de l'Èbre, 132 50 ; Compagnie des Eaux, 332 50 ; Docks de Marseille, 603 ; Ports de Marseille, 522 50 ; Gaz de Marseille, 323 75 ; Simplon (ligne d'Italie), 25 fr., 150 fr. versés, Bonnard, 43 75.

N. DESTRIBATS.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Le taux de l'escompte vient d'être réduit à 2 0/0 par la Banque d'Angleterre.

Nos fonds sont très-bien tenus, et la hausse doit faire de nouveaux progrès, en raison de la baisse continue du prix de l'argent. Il est évident que quand le taux de l'escompte tombe à 2 0/0, les capitaux doivent chercher d'autres emplois, et c'est d'autant plus facile que nos fonds publics donnent en ce moment 3 1/4 0/0.

Quand je dis que l'escompte tombe à 2 0/0, je ne parle que du taux officiel, car, en banque, on prend le papier à courte échéance à 1 5/8 et 1 3/4 ; il faut que les billets aient six mois de date pour qu'on demande 2 et 2 1/4. L'argent abonde, en effet ; il afflue de toutes parts, et tellement que tout emprunt étranger, toute affaire étrangère trouve immédiatement les fonds nécessaires et au delà.

Je n'en veux pour preuve que le dernier emprunt portugais. On a souscrit jusqu'à 21,000 000 sterling (525 millions), sans compter les souscriptions ouvertes en Portugal, qui ont de beaucoup dépassé la somme réservée à ce pays.

Les derniers emprunts de Turquie, d'Égypte et de Russie ont été, vous vous le rappelez, souscrits avec le même entrain, et maintenant encore on recherche avec empressement les titres de ces emprunts.

Pour le moment, on peut voir sans inquiétude ce déplacement de capitaux. A mesure que les versements font sortir nos espèces, les navires rapportent des masses de métaux précieux qui les remplacent. D'autre part, les affaires commerciales laissent disponibles toutes les ressources qui, dans d'autres moments, seraient à peine suffisantes. On reconnaît donc maintenant la vanité de tout espoir d'arrangement entre les États du Nord et les États du Sud en Amérique, et on se résigne à une inaction commerciale d'assez longue durée. Car si une reprise se manifestait, on aurait évidemment à se repentir de ces exportations multipliées.

Je n'hésiterai donc pas à vous dire qu'à chaque nouvel emprunt autorisé sur notre place, les malheureux du Lancashire sentent que leur détresse sera plus longue. Quand et comment finira-t-elle ? Voilà une question qui n'est pas posée, à ce qu'il paraît, au Stock-Exchange ; mais notre gouvernement s'en préoccupe sérieusement, et plus que lui peut-être, toute la partie de la nation qui est intéressée dans les affaires commerciales.

En résumé, la situation est très-tendue, et le Stock-Exchange ne peut donner que de fausses indications. C'est vers lui en effet que se portent toutes les forces qui ne peuvent être employées utilement, et il faudrait donc bien se garder de croire qu'en ce moment beaucoup de vigueur au Stock-Exchange signifie que nous sommes très-vigoureux. Ajoutez-y nos dépenses de for-

fications, et vous verrez que si les fonds anglais montent, c'est qu'en réalité, il y a qu'au Stock-Exchange que nous puissions traiter quelque affaire.

Les fonds autrichiens sont assez bien tenus ; toutefois, on est un peu froid à leur égard depuis qu'on sait qu'à votre Bourse, ils doivent être soutenus par des moyens analogues à ceux qui n'ont été employés pour les fonds espagnols.

C. Dealtu.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — La hausse persiste encore sur les marchés des départements, cependant le temps continue d'être très-favorable à la moisson qui marche activement.

Il nous arrive des bords de la Loire, vers Angers, des nouvelles moins satisfaisantes, tandis que les fermiers de la Brie se félicitent du bon rendement des récoltes.

La farine de consommation est tenue assez fermement par la meunerie, dont la fabrication est très-restreinte en ce moment.

Les besoins de la boulangerie sont toujours pressants pour les farines fraîches, malgré la diminution de la cuisson.

Les prix peuvent se coter à 65 fr. les choix ; 63 à 64 les bonnes marques, et de 60 à 62 les farines de toutes provenances.

Les déclarations à la Caisse de service indiquent les prix extrêmes de 57 50 à 65 50 le sac de 157 kilog.

Blés. — Les échantillons de blés vieux étaient assez rares ; la culture demandait les mêmes prix que la semaine dernière.

Les transactions s'engagent en baisse de 50 c. à 1 fr., selon les qualités.

Le fait saillant du marché c'est l'apparition du blé nouveau et les offres nombreuses que la culture paraissait désireuse de voir accueillir pour livrer dans le courant du mois d'août, par parties, chaque semaine, à mesure des battages.

La meunerie a traité volontiers pour les quantités qui pouvaient bien être livrées sous huitaine ; mais, au-delà de ce délai, elle veut réserver son action et les prix pour le prochain marché.

On a donc traité plusieurs lots disponibles ou livrables à très-courts délais à 37 et même 37 50 pour les choix ; 35 à 36 50 pour les belles qualités, car nous n'avons rien vu d'inférieur parmi les échantillons qui circulaient sur le marché.

L'empressement de la culture à profiter des prix actuels, fait suffisamment supposer qu'elle doit être satisfaite de sa récolte.

Les blés vieux se sont payés 37 50 à 38 fr. pour les qualités de choix; 37 fr. à 37 fr. 25 pour les premières qualités et 35 50 à 36 fr. pour les sortes courantes.

On a vu aussi des vendeurs de blés nouveaux de la ligne de Lyon, et plusieurs affaires livrables à court délai ont été traitées dans la journée. On a vendu 36 50 à 37 à livrer d'ici au 15 août, et 35 à 35 50 jusqu'au 5 septembre.

Les acheteurs sont principalement des meuniers du Nord et de la Picardie.

Seigles. — Les prix élevés ont naturellement amené l'abondance des offres, et à 22 francs les 115 kilogrammes, rendus en gare, on aurait pu acheter des quantités importantes de seigles nouveaux, livrables sous huitaine.

Orges. — Les orges sont cotées de 14 50 à 15 fr.; et les escourgeons de 16 75 à 17 fr. 25.

Avoines. — Les offres en avoines vieilles, aujourd'hui, sont plus rares que la semaine dernière, et les prix sont restés les mêmes. On vend, par petits lots : les choix de 29 fr. à 29 fr. 50 ; les 1res qualités de Beauce et de Brie de 28 fr. à 28 fr. 50 ; les avoines de Champagne de 27 fr. 50 à 28 fr., et les avoines légères de 26 à 26 50.

Issues. — Issues sans changement.

Son seul 13 fr. 50 à 14 fr.; dito par petits lots 13 50. — Recoupettes fines 12 à 13 fr.; dito ordinaires 12 fr. 50. — Remoulage ordinaire 14 fr.; dito blanc 13 fr. 50 à 14 fr. 50; dito dito extra 15 fr. 50 à 16 fr. — Son seul à la mesure (les 325 litres) 10 fr.; dito par petits lots 11 fr.

COLZAS. — On voit toujours quelques échantillons de colza ; quelques lots de choix ont obtenu 46 fr.; les sortes ordinaires, de 43 à 45 fr.

Il paraît que dans la Beauce et dans la Brie, la récolte est très-faible et donne à peine une demi-année.

Dans le Nord et dans la Normandie, on regarde la récolte comme devant atteindre les proportions d'une année ordinaire. (*Echo de l'agriculture.*)

MÉTAUX. — *Cuivre.* — La hausse du Chili a un peu paralysé les dispositions des acheteurs, cependant on a payé 222 50, prix aujourd'hui très fermement tenu. En cuivres fins, on a fait peu de chose, les laitonniers trouvant les prix trop élevés ; les lacs supérieurs sont tenus à 250 fr., et on donne la préférence au cuivre anglais. Les minerais sont rares et devront hausser, on les fait déjà 232 50. En cuivre laminé, les affaires continuent à être faibles.

Étain. — Marché lourd. En Hollande on reste au prix de fl. 67 à 67 1/2, sans preneurs. Il y a faiblesse à Londres où l'on obtiendrait l'étain du pays à 5 francs au-dessous de la cote. L'opinion est ici à la baisse, mais les prix n'ont pas bougé jusqu'à présent.

(*Ancre de Saint-Dizier.*)

N. Destribaud.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 9 au 15 juillet ...	1706	1.228.737 19	720 24	1706	1.299.466 16	761 70	» »	5 45	19.195 20	536 25
Orléans*	9 — 15 — ...	1475	1.223.932 16	829 51	1475	1.306.071 02	885 47	» »	6.31	22.743 69	996 25
Paris-Lyon-Méditerranée*	9 — 15 ...	1411	2.267.531 09	1.607 04	1411	2.186.183 30	1.549 30	3.72	» »	45 599 52	1070 » »
Ouest*	9 — 15 — ...	1213	1.007.530 93	814 65	1213	1.016.419 95	837 95	» »	2.75	21 577 15	545 » »
Nord*	9 — 15 — ...	1053	1.208.849 38	1.148 » »	967	1.195 233 85	1.236 02	» »	7.12	33.730 70	995 » »
Midi*	9 — 15 — ...	798	570 471 75	714 88	798	514 857 36	645 17	10.80	» »	20 075 61	808 75
Lyon a Genève*	9 — 15 — ...	231	139.361 34	603 29	231	137.063 26	593 20	1.69	» »	14.764 78	387 50
Ardennes*	9 — 15 — ...	326	116 964 65	358 78	164	72.765 74	443 69	» »	19.13	10.148 78	430 » »
Dauphiné*	9 — 15 — ...	182	79 514 16	436 89	139	61.983 47	445 92	» »	2.01	11.645 71	415 » »
Graissessac a Béziers	9 — 15 — ...	52	14.691 85	282 53	52	12.150 50	233 67	21.01	» »	»	»
Bessèges a Alais*	9 — 15 — ...	33	35.075 50	1.062 56	33	28.874 95	874 99	21.47	» »	20.089 85	515 » »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit.	9 — 15 — ...	1961	1.259.686 17	641 39	1967	1.111.095 24	597 05	7.43	» »	17.779 32	612 50
Autrichiens.	9 — 15 — ...	1324	829.885 » »	626 80	1324	956.817 50	722 77	» »	13.27	17.815 72	493 75
Madrid a Saragosse et a Alicante	Madrid a Alicante.....	482	335.703 71	696 48	482	358 921 50	744 07	» »	6.47	18 080 78	550 » »
	Alcazar a Ciudad.....	155	26.108 10	168 44	114	16.048 66	140 81	15.35	» »	»	»
	Madrid a Jadraque.....	101	35.341 26	339 82	104	32.167 39	309 30	9.86	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	9 — 15 — ...	366	117.749 50	321 80	183	45.972 50	251 20	» »	» »	8.697 94	300 » »
Nord de l'Espagne	9 — 15 — ...	558	172.295 04	481 27	308	126.855 56	411 87	16 85	» »	8.073 22	473 75
Union suisse	13 — 19 — ...	275	96.190 »	350 » »	275	88.040 »	320 » »	9.37	» »	6.806 » »	»
Central suisse	9 — 15 — ...	262	161.306 71	615 67	202	159.814 57	603 07	1. » »	» »	12.737 04	475 » »
Victor-Emmanuel	9 — 15 — ...	214	143.406 » »	670 12	214	136.143 01	636 18	5.33	» »	17.508 16	370 » »
Romains — Bologne a Ancone	9 — 15 — ...	206	54.663 78	265 35	»	»	»	»	»	6.305 58	333 75
Romains — Rome a Civita-Vecchia	9 — 15 — ...	75	21.554 75	295 27	»	»	»	»	»	8.312 05	»
Saragosse a Pampelune	9 — 15 — ...	179	56.719 15	316 86	»	»	»	»	»	6.811 90	345 » »
Séville-Xérès Cadix	25 juin 1er — ...	100	70.704 » »	698 » »	100	70.916 » »	680 » »	3.75	» »	12.360 71	447 50
Ouest suisse	9 au 15 — ...	150	63.456 71	423 06	150	68.447 29	456 31	» »	7.29	10.206 74	160 » »
Cordoue a Séville	25 juin 1er — ...	131	46 038 85	351 61	131	40.730 05	311 07	12.98	» »	9.790 24	»
Guillaume-Luxembourg	2 au 8 — ...	89	28.195 80	316 81	52	12.174 66	234 12	» »	»	8.748 05	262 50
Portugais	2 — 8 — ...	75	12 822 27	170 96	»	»	»	»	»	»	405 » »

* Prélèvement fait de 1/5 ... de vitesse.

F. Grimaud.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

31 juillet. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — A 1 heure, rue Cadet, 16.

3 août. — **Filature de lin d'Amiens.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

5 août. — **Société Chollet et C°.** — A 3 heures et demie, au siége social, 7, rue Marbeuf.

16 août. — **Forges de Châtillon et Commentry.** — A 1 heure, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

13 juillet. — **Chemins des Ardennes.** — 6 fr. 75 par action nouvelle, impôt déduit.

15 juillet. — **Chemins des Ardennes.** — Actions anciennes, 10 francs.

15 juillet. — **Chemin de Lausanne à Fribourg.** — 10 fr. par action ordinaire ; 12 fr. 50 par action de priorité.

15 juillet. — **Canal de jonction de la Sambre à l'Oise.** — A-compte de 35 fr. sur le dividende 1862, à Paris, 13, rue de Provence.

1er août. — **Chemins algériens.** — 5 0/0 sur les sommes versées.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Du 14 au 28 juillet. — **Chemins de fer des Charentes.** — Emission de 50,000 actions de 500 francs.

APPELS DE FONDS.

15 juillet au 7 août. — **Chemins des Ardennes.** — Versement de 100 francs par action nouvelle.

REMBOURSEMENTS.

1er septembre. — **Chemin d'Orléans.** — Remboursement des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 12 juillet.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 24 mai.

31 décembre. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 mai.

2 janvier 1863. — **Emprunt anglo-autrichien.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er juillet 1862.

F. G.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 20 juillet 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.		
Au 31 décembre 1861....	288,006,064	»
Du 1er janvier au 30 juin 1862.....	44,595,200	»
Du 1er au 20 juillet.....	4,460,500	»
PRÊTS COMMUNAUX.		
Au 31 décembre 1861....	44,071,130	12
Du 1er janvier au 30 juin 1862.	20,801,009	60
Du 1er au 20 juillet	341,575	80
Total.....	402,275,479	52
A déduire:		
Remboursements anticipés.	28,868,628	58
Reste....fr.	373,406,850	94

ACTES OFFICIELS.

EXPOSÉ DES MOTIFS

d'un projet de loi autorisant l'allocation par l'Etat d'une subvention de dix millions de francs, en vue de l'exécution d'un chemin de fer de Reims à Metz.

Messieurs,

A une époque encore peu éloignée et jusqu'à l'ouverture complète du chemin de fer de l'Est, les communications entre Paris et l'Allemagne étaient desservies par deux routes impériales qui, partant d'un tronc commun, se dirigeaient, la première vers Metz, Forbach et Mayence, la seconde vers Nancy et Strasbourg.

Ces deux routes avaient une égale importance, même comme tracé direct entre Paris et Strasbourg ; et, lors de la concession de cette ligne, on discuta longtemps pour savoir laquelle des deux serait préférée.

Une exécution qui parut plus facile fit adopter le tracé par Nancy ; et, quant aux intérêts de Metz et des contrées voisines, il fut décidé qu'ils seraient sauvegardés au moyen d'un embranchement.

Un embranchement fut exécuté en effet ; mais, au lieu de suivre l'ancienne route pour se rapprocher de Paris, il fut établi perpendiculairement à la ligne principale, comme embranchement direct vers Nancy, de manière à conduire nécessairement dans cette direction, aussi bien les voyageurs de Metz à Strasbourg que ceux de Metz à Paris. Par suite de ce tracé, les communications entre Metz et Paris furent obligées de subir un long détour, et se trouvèrent grevées d'une augmentation de parcours de 44 kilomètres, au détriment d'une contrée importante, qui, en possession séculaire d'un transit considérable, s'en vit privée sans compensation.

Une situation semblable ne pouvait manquer d'exciter des réclamations nombreuses ; mais, comme celles des populations dont il s'agit reposaient sur des intérêts sérieux, au lieu de se borner à des plaintes rétrospectives ou à des pétitions, elles les produisirent sous la forme qui pouvait le mieux témoigner du besoin réel de communications nouvelles et de la volonté de ne négliger aucun sacrifice personnel pour en assurer l'exécution. Une Compagnie fut organisée sous le patronage des noms les plus considérables du pays, et cette Compagnie constata son existence, non-seulement en recueillant, dans toutes les classes de la population, 25 millions de souscriptions, mais encore en faisant exécuter, au moyen de cotisations volontaires, les études de toute la ligne, études qui ont été soumises à l'administration et contrôlées par ses ingénieurs.

C'est là une manifestation dont il était impossible de méconnaître et la nature et la portée. Aussi, tout en exprimant le regret de ne pouvoir faire une exception à la règle que la commission avait dû s'imposer, le rapporteur de la loi du 2 juillet 1861, l'honorable M. Le Roux, s'exprimait en ces termes :

« Il nous a semblé que le fait de ces souscriptions était unique parmi tous les amendements proposés et *méritait une recommandation à l'attention du gouvernement.* Les populations qui, en consultant la mesure de leurs ressources, et sans se laisser égarer par l'intérêt de spéculations souvent trompeuses, s'aident ainsi elles-mêmes, donnent un exemple qui peut porter des fruits utiles et accélérer le bienfait du réseau complet des chemins de fer. »

Cette recommandation, le gouvernement l'a entendue, et, aujourd'hui, il vient vous proposer de l'autoriser à accorder une subvention, qui ne pourra excéder 10 millions, pour l'exécution du chemin dont il s'agit.

Ce chiffre maximum de subvention pour une ligne qui n'a pas moins de 186 kilomètres, indique assez qu'il ne s'agit pas là d'un de ces embranchements sans intérêt et sans portée, destinés à créer, plutôt qu'à desservir, la circulation et l'industrie dans les pays auxquels ils sont accordés.

Eloignées de la voie ferrée, les routes qui desservent les villes de Sainte-Menehould, de Verdun et d'Etain ont, malgré le détournement de tout le transit par Nancy, conservé une circulation locale de plusieurs centaines de colliers par jour. Cette circulation seule, en tenant compte de l'augmentation qui ne manque jamais de se produire avec la création de communications plus faciles, suffirait presque à assurer au chemin nouveau la rémunération d'une partie notable de ses dépenses.

A ces éléments, il convient d'ajouter les hauts-fourneaux, forges, fours à chaux et carrières, qui, réduits aujourd'hui, par le haut prix des transports, à la consommation purement locale, donneraient à la ligne, en étendant leur rayon d'approvisionnement et de vente, un trafic considérable. Il en serait de même des produits de la forêt de l'Argonne, une des plus importantes parmi les forêts de l'Etat.

Enfin, le transit de la Prusse rhénane et du grand-duché de Luxembourg, qui, au détriment de nos chemins de fer et de nos ports, est rejeté vers la Belgique et la Hollande par le détour qu'il est forcé de subir en descendant jusqu'à Frouard et à Nancy, reprendrait la ligne droite qui le conduit vers la Manche et l'Océan, et arriverait en France par les embranchements, devenus directs, de Thionville et de Sarrebruck.

Il suffit, en effet, de jeter les yeux sur une carte pour reconnaître que l'exécution du chemin qui vous est proposé donnerait, pour Metz et les points au delà, au moins les diminutions de parcours suivantes :

Sur Paris,	44	kilomètres.
Sur Ancenis et le Nord,	90	—
Sur Reims,	90	—
Sur le Havre et Rouen,	116	—
Sur Mourmelon et le camp de Châlons,	86	—

Placé dans des conditions où il dessert à la fois des intérêts locaux très-importants et un transit international considérable, le chemin a été évalué par les ingénieurs de l'Etat, pour une longueur de 186 kilomètres, à 50 millions, y compris la perte d'intérêts et les frais d'administration.

Quant au revenu, des appréciations faites avec le plus grand soin par l'administration, donnent lieu de croire qu'il s'élèverait dès l'origine à 26,785 francs environ par kilomètre, soit à près de 1,000 francs de plus que ne produit actuellement le réseau des Ardennes.

Si, de cette somme, on prélève 45 0/0 pour frais d'exploitation par une Compagnie isolée, on arrive à 14,700 f. net par kilomètre, soit à un rendement de 5 fr. 37 0/0 sur une dépense de 52,000,000 de francs, dont il y aurait lieu de déduire la subvention qui sera définitivement accordée.

Il convient d'ajouter que ces frais d'exploitation se trouveraient atténués, et par suite le rendement net augmenté dans une proportion importante, si, au lieu de constituer une exploitation isolée, le nouveau chemin se rattachait au réseau d'une grande Compagnie, ayant déjà son matériel et ses frais généraux d'administration.

En présence de ces chiffres, on est amené à reconnaître que la ligne dont il s'agit, réclamée par les populations de trois départements et par l'adhésion unanime qu'elles ont apportée dans les enquêtes, a sa cause légitime, sa raison d'être sérieuse, et qu'elle ne pourrait être repoussée que par des considérations étrangères à la question elle-même. Ces considérations, quelles qu'elles soient, pourraient-elles l'emporter sur l'intérêt des populations, sur l'intérêt de la circulation générale et du transit international à travers le territoire de l'empire ? Le gouvernement ne l'a pas pensé, et sa résolution a été dictée, non-seulement par les motifs qui viennent d'être développés, mais par d'autres encore que l'on indiquera en peu de mots.

Tout le monde, en dehors de la question de tracé, convient de la nécessité de rattacher au réseau des voies ferrées les deux villes de Sainte-Menehould et de Verdun; ces deux embranchements, isolés et bornés exclusivement au trafic local, devraient, pour atteindre la ligne de Strasbourg, présenter un développement d'au moins 90 kilomètres, auxquels il convient d'ajouter les 26 kilomètres déjà décrétés de Reims au camp de Châlons qu'emprunte la ligne nouvelle. On reconnaît alors qu'il suffit de 70 kilomètres de plus pour obtenir la longueur du chemin proposé.

Or, ce chemin qui, ainsi que l'ont constaté les enquêtes, satisfait bien mieux que les embranchements et aux besoins et aux convenances des localités, a une toute autre portée :

Il dessert Etain et les riches plaines de la Woëvre ;

Il offre, pour l'ensemble du territoire, des avantages de circulation et de transit international ;

Enfin, reliant par une voie directe, protégée par la forêt de l'Argonne, le camp de Châlons avec Metz, Thionville et la frontière, il assure, en cas de guerre, des avantages qui seuls, au point de vue stratégique, suffiraient pour en décider la construction.

Signé à la minute :

Le conseiller d'Etat, rapporteur,
E. GAUDIN.

Les commissaires du gouvernement sont :

MM. E. GAUDIN,
DE FRANQUEVILLE,
conseillers d'Etat.

EXPOSÉ DES MOTIFS

D'un projet de loi relatif à l'exécution des chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême.

Messieurs,

Au nombre des lignes autorisées par la loi du 2 juillet

1861, se trouvent les chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Coutras à Angoulême.

Cette loi porte, d'une part, que les dépenses à faire par l'État pour l'exécution de ces chemins ne pourront excéder celles qui sont mises à la charge du Trésor par les lois des 11 juin 1842 et 19 juillet 1845, et, d'autre part, qu'il sera statué par des lois spéciales sur les clauses financières à la charge de l'État, qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession desdits chemins.

La dépense d'établissement des lignes sus-énoncées est évaluée à 64,100,000 francs, dont 34,800,000 francs seraient à la charge du Trésor, d'après le système de la loi du 11 juin 1842. Un décret du 19 avril dernier a décidé que les chemins de fer ci-dessus énoncés seraient groupés ensemble pour faire l'objet d'une seule et même concession, que cette concession aurait lieu par voie d'adjudication avec publicité et concurrence, et qu'il serait offert aux concurrents, sauf approbation ultérieure par la loi, une subvention de 22,000,000 de francs sur laquelle porterait le rabais de l'adjudication.

Cette adjudication vient d'avoir lieu dans les formes déterminées par l'arrêté général du 19 avril dernier.

Deux compagnies avaient été admises à soumissionner : la Compagnie les fils de Guilhou a offert un rabais de 1,050,000 francs. Les fils de Guilhou jeune ont en conséquence été déclarés concessionnaires, sauf homologation de l'adjudication par décret, et par la loi en ce qui concerne la subvention.

Pour apprécier les avantages de ce résultat, il suffit de considérer que, moyennant une somme de 20,495,000 fr. à payer en huit années, à partir du 15 janvier 1864, le gouvernement assure l'exécution de plusieurs chemins de fer déjà déclarés d'utilité publique, dont le développement est de 289 kilomètres, et dont la dépense est évaluée, ainsi qu'il est dit plus haut, à 64,100,000 francs.

Nous avons l'honneur, Messieurs, de soumettre à votre sanction le projet de loi dont la teneur suit :

Signé à la minute :

Le Conseiller d'État rapporteur,
Comte Dubois.

Les commissaires du gouvernement sont :

MM. le comte Dubois,
DE FRANQUEVILLE,
Conseillers d'État.

Loi relative à l'exécution des chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif.)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. unique. — Sont approuvées les clauses financières applicables à l'exécution des chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême, telles qu'elles résultent du procès-verbal d'adjudication de la concession desdits chemins, en date du 16 juin 1862.

En conséquence, la subvention à fournir par l'État pour la construction des chemins sus-énoncés est fixée définitivement à la somme de vingt millions quatre cent quatre-vingt-quinze mille francs (20,495,000 fr.).

Délibéré en séance publique, à Paris, le 27 juin 1862.

Le président, comte de Morny ; *les secrétaires*, Vernier, de Saint-Germain, marquis de Talhouët, comte le Peletier d'Aunay.

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative à l'exécution des chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 1er juillet 1862.

Le président, Troplong ; *les secrétaires*, marquis de Cramayel, O. de Barral, baron T. de Lacrosse.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Le sénateur secrétaire,
Baron T. DE LACROSSE.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Fontainebleau, le 6 juillet 1862.

NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau : Par l'Empereur :

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
DELANGLE.

Le ministre d'État,
A. WALEWSKI.

EXPOSÉ DES MOTIFS

d'un projet de loi approuvant la convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer du Nord.

Messieurs,

Depuis longtemps le gouvernement a décidé l'établissement d'un chemin de fer direct entre le Rhin et la mer du Nord, pour établir la communication la plus rapide entre Dunkerque et Strasbourg, et relier entre elles les places fortes de notre frontière : Dunkerque, — Lille, — Valenciennes, — le Quesnoy, — Avesnes, — Rocroy, — Mézières, — Sedan, — Thionville, — Metz, — Bitche, — Strasbourg.

La distance actuellement parcourue sur les voies ferrées qui unissent la première et la dernière de ces villes est de 700 kilomètres. Quand la ligne de la frontière du Nord-Est sera exécutée, la distance sera réduite à 630 kilomètres environ.

Deux décrets des 26 juin 1858 et 11 juin 1859 ont fait concession, à titre éventuel, aux Compagnies de l'Est et du Nord, de la partie de cette ligne comprise entre Mézières et le chemin de fer de Saint-Quentin à Erquelines. Plusieurs tracés ont été étudiés pour la direction de cette ligne dans les départements de l'Aisne et du Nord. Sans parler des diverses variantes qui ont été écartées du débat, la discussion s'est concentrée sur deux tracés : le premier, d'une longueur à construire de 107 kilomètres, se dirige vers Busigny, passe par Origny et Guise, traverse l'arrondissement de Vervins, et aboutit à la ligne d'Erquelines, au-dessous de Busigny ; le second, dirigé vers Achette, passe par Trélon, Fourmies, Avesnes, et atteint la ligne d'Erquelines, près d'Achette, au nord de Landrecies. La longueur à construire pour le second tracé, depuis Mézières jusqu'à Achette, est de 92 kilomètres, déduction faite de la distance d'Anor à Hirson, appartenant à la ligne de Paris à la frontière de Belgique par Soissons et Laon.

La distance à parcourir entre Lille et Mézières, par le premier tracé et en suivant la ligne en exploitation de Busigny à Lille par Cambrai, Somain, Douai, est de 210 kilomètres ; par le second tracé, la distance serait de 226 kilomètres (la distance parcourue sur la ligne d'Erquelines, entre Achette et Busigny, étant de 27 kilomètres).

Ces deux directions ont été vivement appuyées et ardemment combattues dans les enquêtes ; les partisans de chaque tracé, les organes des localités intéressées ont été successivement entendus devant le Conseil général des ponts et chaussées, le comité consultatif des chemins de fer et la section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du conseil d'État.

Ces trois assemblées, ainsi que la commission mixte des travaux publics et le conseil d'État, se sont prononcés en faveur du tracé d'Hirson sur Achette par Fourmies et Avesnes ; mais elles ont été unanimes à reconnaître, avec le gouvernement, que le chemin arrêté à Achette ne remplissait pas l'une des conditions essentielles de la concession, celle qui consiste à établir entre la mer du Nord et le Rhin, entre Calais ou Dunkerque et Strasbourg, une communication directe, parallèle à la frontière, et la plus courte possible.

Pour donner satisfaction à cet intérêt de premier ordre, il suffirait de prolonger, au moins jusqu'à Valenciennes, la ligne de Mézières à Achette, et la préférence accordée à ce tracé a été subordonnée à l'exécution, par la Compagnie du Nord, de ce prolongement, qui représente 30 kilomètres de voie et une dépense évaluée à 8,000,000 de francs.

Des négociations ont été ouvertes sur ce point entre M. le ministre des travaux publics et la Compagnie. Cette dernière, reconnaissant l'utilité du prolongement indiqué, a consenti à se charger de sa réalisation, et, aux termes d'une convention approuvée par un décret impérial, la Compagnie du Nord est devenue concessionnaire d'un chemin d'Achette à Valenciennes, sans subvention ni garantie d'intérêt de la part de l'État.

Cette solution donne la satisfaction la plus complète aux intérêts généraux et stratégiques, aussi bien qu'aux intérêts locaux de l'industrie et du commerce.

En effet, la distance entre Mézières et Lille sera de 192 (1) ou 194 kilomètres seulement, au lieu des 209 kilomètres que représente le tracé par Guise et Busigny.

Ce nouveau chemin de fer est d'une importance de premier ordre pour assurer à la France le transit des marchandises qui circulent entre la mer du Nord et l'Allemagne ; il procure des avantages très-considérables aux importants établissements industriels des Ardennes, de Trélon, Hirson et Fourmies, et à ceux de la Sambre et de l'Escaut, échelonnés sur toute la ligne depuis Mézières jusqu'à Valenciennes ; il complète enfin l'utilité industrielle de la section d'Achette à Hirson, en permettant :

— Aux bois de la frontière d'être dirigés, non plus seulement sur les charbonnages de la Belgique, de Charleroi et de Mons, mais aussi sur les bassins houillers français du Nord et du Pas-de-Calais ;

— Aux minerais de fer de Trélon de venir alimenter les hauts-fourneaux de l'Escaut aussi bien que ceux de la Sambre ;

— Aux houilles françaises de faire concurrence aux houilles belges pour l'approvisionnement des forges de la Sambre et des arrondissements d'Avesnes et des Ardennes.

Le tracé d'Hirson à Achette prolongé jusqu'à Valenciennes est donc éminemment favorable aux intérêts français de l'ordre le plus élevé.

La nouvelle convention passée avec la Compagnie du Nord contient une autre concession ; c'est celle d'une ligne directe de Lille à la frontière de Belgique, dans la direction de Tournai.

Cette ligne, dont la longueur est de 12 kilomètres seulement sur le territoire français, et dont la dépense d'établissement est évaluée à 4 millions, n'est, pas plus que celle d'Achette à Valenciennes, l'objet d'une subvention ou d'une garantie d'intérêt.

Ces deux lignes doivent, en conséquence, être classées dans l'ancien réseau de la Compagnie du Nord. Cette Compagnie a demandé, en outre, que le chemin des houillères du Pas-de-Calais, qui appartient au nouveau réseau, soit reporté dans l'ancien. Ce chemin fait, en effet, partie de la grande ligne de Paris à Calais et à Dunkerque, et il serait assez difficile d'établir une division exacte entre les diverses sections d'une même ligne.

L'ancien réseau de la Compagnie du Nord, qui comprenait toutes les concessions antérieures à 1857 et avait un développement de 967 kilomètres, en contiendra à l'avenir 1,093. L'étendue du second réseau sera réduite de 500 à 505 kilomètres.

Ces modifications dans la répartition de l'ancien et du nouveau réseau changeaient les bases de la convention que vous avez sanctionnée par la loi du 11 juin 1859, et imposaient l'obligation de conclure la convention nouvelle qui vous est soumise.

Permettez-nous d'entrer dans quelques détails à cet égard.

Avant 1857, les concessions faites à la Compagnie du Nord comprenaient les lignes de Paris à Amiens par Pontoise, et d'Amiens à la frontière par Lille et Valenciennes, qui ont été exécutées par l'État et rachetées par la Compagnie moyennant le remboursement intégral des dépenses d'établissement ; toutes les autres lignes du réseau ont été construites par elle, sans garantie d'intérêt et sans subvention. Les concessions faites en 1857 eurent lieu aux mêmes conditions.

Lorsqu'en 1858, la situation des divers chemins de fer et les inquiétudes qu'elle faisait concevoir au public déterminèrent le gouvernement à venir au secours des Compagnies, la Compagnie du Nord ne paraissait avoir besoin d'aucun appui : la sagesse de son administration avait maintenu les dépenses dans des limites modérées ; les lignes nouvelles promettaient des produits en rapport avec les frais d'établissement, et l'avenir de cette entreprise inspirait une confiance que le taux relativement élevé auquel se négociaient ses obligations attestait hautement.

La Compagnie du Nord fut néanmoins comprise dans la mesure générale que vous avez adoptée, en 1859, à l'égard de toutes les Compagnies ; elle obtint une garantie d'intérêt pour la partie de son réseau concédée en 1857, jusqu'à concurrence d'une somme maximum de 200 millions, et elle dut en échange consentir en faveur de l'État à une éventualité de partage des bénéfices à laquelle elle n'avait pas été soumise jusqu'alors, puisqu'elle n'avait jamais obtenu de subvention ou de garantie d'intérêt.

Vous savez, Messieurs, que l'intérêt garanti par l'État,

---

(1) De Mézières à Achette, 97 kilomètres.
D'Achette à Valenciennes, 30 —
De Valenciennes à Lille, par Douai, 65 —
192 —

en vertu de la loi du 11 juin 1859, est limité à 4.65 0/0 et que cet intérêt doit être fourni :

1° Par les revenus directs du réseau garanti ;

2° Par un prélèvement à opérer, s'il y a lieu, sur les produits nets de l'ancien réseau, au-dessus d'une certaine somme réservée à la Société ;

3° Enfin, et en cas d'insuffisance, par un solde dont l'Etat doit faire l'avance.

C'est ce qui résulte de la convention de 1859 qui, à l'égard de la Compagnie du Nord, stipule que « toute la portion des produits de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de 38,400 francs par kilomètre, sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat. »

Le changement apporté dans l'étendue respective de l'ancien et du nouveau réseau exigeait une modification des chiffres des produits kilométriques réservés à l'ancien réseau, tant au point de vue de la garantie d'intérêt qu'au point de vue du partage des bénéfices ; l'administration s'est attachée, en préparant ces modifications, à maintenir aussi exactement que possible la situation respective qui a été faite à la Compagnie et à l'Etat par la convention de 1859.

Le produit kilométrique réservé de 38,400 francs, représenté, pour les 967 kilomètres, compris en 1859 dans l'ancien réseau, une somme totale de 37,132,800 francs. Pour que la Compagnie conserve la même situation financière, après l'addition à son ancien réseau des trois lignes d'Achette à Valenciennes, de Lille à Tournai, et des houillères du Pas-de-Calais, il est nécessaire qu'elle soit autorisée à ajouter à cette somme de 37,132,800 fr., le chiffre représentant l'intérêt et l'amortissement du capital affecté à la construction de ces trois lignes. Ce chiffre a été fixé, toute compensation faite, à 1,683,000 fr. Le produit total réservé à l'ancien réseau se trouve ainsi porté à 38,815,800 francs, somme qui représente, pour une longueur de 1,093 kilomètres, un revenu kilométrique de 35,500 francs.

Quant au partage des bénéfices, il est réglé de la manière suivante par la convention de 1859 : « Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de 53,000 francs par kilomètre, sur l'ancien réseau, et un intérêt de 6 0/0 du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'Etat et la Compagnie. »

En appliquant ces dispositions à l'ancien réseau, dont la longueur est de 967 kilomètres, et au nouveau réseau, dont le capital est évalué à 200,000,000 de francs, on trouve que le partage des bénéfices doit commencer à s'exercer lorsque le produit net total des deux réseaux s'élève à 65,251,000 francs ; le chemin des houillères du Pas-de-Calais, figurant déjà dans ce chiffre pour une somme égale à 6 0/0 de son capital de premier établissement, il suffit d'y ajouter 6 0/0 d'une somme de 12,000,000 de francs représentant les frais de construction des lignes d'Achette à Valenciennes et de Lille à Tournai, soit 720,000 francs ; on obtient ainsi la somme de 63,971 francs, au delà de laquelle doit commencer désormais le partage des bénéfices ; cette somme correspond à un produit kilométrique de 58,700 francs sur les 1,095 kilomètres qui doivent constituer, à l'avenir, l'ancien réseau, et 6 0/0 sur le capital de 178,000,000 de francs auquel se trouve réduite l'évaluation du nouveau.

L'ensemble de ces dispositions donne, comme on le voit, une égale satisfaction aux intérêts légitimes de la Compagnie et à ceux de l'Etat.

En résumé, à quelque point de vue qu'on l'envisage, la convention conclue par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est des plus avantageuses :

1° En ce que le tracé d'Hirson à Achette prolongé jusqu'à Valenciennes, et la ligne de Lille à Tournai répondent à des intérêts politiques, industriels et agricoles incontestables ;

2° En ce que les nouveaux chemins concédés seront exécutés sans subvention ni garantie d'intérêt, c'est-à-dire sans aucun sacrifice de l'Etat ;

3° En ce que les clauses financières qui modifient la composition de l'ancien et du nouveau réseau de la Compagnie du Nord, sous le double rapport de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices, ne sont, en rien, onéreuses pour le Trésor.

C'est donc avec confiance que nous venons, Messieurs, réclamer pour ces dispositions la sanction du Corps législatif.

Signé à la minute :

Le conseiller d'Etat, rapporteur,
Comte Dubois.

Les commissaires du gouvernement sont :

MM. le comte Delois,
DE FRANQUEVILLE,
conseillers d'Etat.

Loi qui approuve les articles 2, 3 et 4 de la convention passée le 16 juin 1862, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Nord.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(Extrait du procès-verbal du Corps législatif).

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique. — Sont approuvés les articles 2, 3 et 4 de la convention passée, le 16 juin 1862, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer du Nord, lesdits articles relatifs à des engagements à la charge du Trésor.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 27 juin 1862.

Le président, comte de Morny ; *les secrétaires*, Vernier, de Saint-Germain, comte le Peletier d'Aunay, marquis de Talhouët.

(Extrait du procès-verbal du Sénat.)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui approuve les articles 2, 3 et 4 d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Nord.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 1er juillet 1862.

Le président, Troplong ; *les secrétaires*, marquis de Cramayel, vicomte O. de Barral, baron T. de Lacrosse.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Le sénateur secrétaire,
Baron T. de Lacrosse.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Fontainebleau, le 6 juillet 1862.

NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :
Le garde des sceaux, ministre de la justice,
D LANGLE.

Par l'Empereur :
Le ministre d'Etat,
A. WALEWSKI.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu la loi du 2 juillet 1861, relative à l'exécution de divers chemins de fer du Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême ;

Vu notre décret du 19 avril 1862, portant qu'il sera procédé à l'adjudication, par voie de publicité et de concurrence, de la concession des chemins sus-énoncés, et que le maximum de la subvention à fournir par l'Etat pour l'exécution desdits chemins est fixé à vingt-deux millions de francs (22,000,000 de francs), dont le montant sera versé en seize paiements semestriels égaux à partir du 15 janvier 1864, sur la justification d'une dépense triple du montant de chaque terme ; ledit décret portant en outre que le concessionnaire sera tenu, si l'Etat le requiert, dans un délai de huit années à partir de l'adjudication à intervenir, d'exécuter un prolongement d'Angoulême sur Limoges, l'Etat participant à l'établissement de ce prolongement conformément à la loi du 11 juin 1842, ensemble le cahier des charges annexé au décret sus-daté.

Vu la soumission des fils de Guilhou jeune, en date du 16 juin 1862 ;

Vu le procès-verbal de l'adjudication passée, le 16 juin 1862, par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Les sieurs fils de Guilhou jeune, sont et demeurent définitivement concessionnaires des chemins de fer de Napoléon-Vendée à la Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras et de Saintes à Angoulême, moyennant le rabais d'un million cinq cent cinq mille francs (1,505,000 francs) sur le chiffre de la subvention à fournir par l'Etat exprimé dans leur soumission, et sous toutes les clauses et conditions tant du décret du 19 avril 1862 que du cahier des charges y annexé. En conséquence, la subvention demeure fixée à vingt millions quatre cent quatre-vingt-quinze mille francs (20,495,000 francs).

Le procès-verbal d'adjudication et la soumission ci-dessus mentionnés resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — En conformité de l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845, les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce.

Art. 3. — En conformité de l'article 2 de la loi du 10 juin 1853, les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions de la Compagnie avant le versement des premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 4. — L'émission des obligations que la Compagnie pourrait être autorisée à créer ne sera faite qu'en vertu d'une autorisation de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui en déterminera la forme, le mode et le taux de négociation, et qui fixera les époques et les quotités des versements successifs jusqu'à complète libération.

Art. 5. — Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Fontainebleau, le 6 juillet 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
E. Rouher.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu la loi du 2 juillet 1861, relative à l'exécution de divers chemins de fer, et notamment du chemin de fer de Bergerac à Libourne ;

Vu notre décret du 19 avril 1862, portant qu'il sera procédé à l'adjudication, par voie de publicité et de concurrence, de la concession du chemin de fer susénoncé, et que le maximum de la subvention à fournir par l'Etat pour l'exécution dudit chemin de fer est fixé à 5 millions de francs ;

Vu la soumission du sieur Rougemont de Lowenberg, en date du 16 juin 1862 ;

Vu le procès-verbal de l'adjudication passée ledit jour par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Le sieur Rougemont de Lowenberg est et demeure définitivement concessionnaire du chemin de fer de Bergerac à Libourne, sans subvention de l'Etat, conformément à l'offre exprimée dans sa soumission susvisée, et sous toutes les clauses et conditions tant du décret du 19 avril 1862 que du cahier des charges y annexé.

Le procès-verbal d'adjudication et la soumission ci-dessus mentionnés resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — En conformité de l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845, les concessionnaires ne pourront émettre d'actions ou promesses d'actions négociables avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée, conformément à l'article 37 du Code de commerce.

Art. 3. — En conformité de l'article 2 de la loi du 10 juin 1853, les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions de la

compagnie avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 4. — L'émission des obligations que la Compagnie pourrait être autorisée à créer ne sera faite qu'en vertu d'une autorisation de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui en déterminera la forme, le mode et le taux de négociation, et qui fixera les époques et les quotités des versements successifs jusqu'à complète libération.

Art. 5.— Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Fontainebleau, le 6 juillet 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. Rouher.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

En ce qui concerne un chemin de fer de Valenciennes à Achette ;

Vu l'avant-projet de ce chemin, ensemble le dossier des enquêtes auxquelles cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 30 novembre 1846 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 17 juin 1861 ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 14 août suivant ;

En ce qui concerne un projet de chemin de fer de Lille à la frontière belge, dans la direction de Tournai :

Vu l'avant-projet de ce chemin ;

Ensemble les pièces de l'enquête à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 4 septembre 1861 ;

Vu l'adhésion donnée par le directeur des fortifications de Lille, conformément à l'article 15 du décret du 16 août 1853 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 9 décembre 1861 ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, du 28 décembre 1861 ;

Vu la convention passée, les 2 juillet 1858 et 11 juin 1859, avec la Compagnie du Nord, et notamment les articles 2, 4 et 6 de ladite convention ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4);

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la convention provisoire passée le 16 juin 1862 entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Nord ;

Notre conseil d'Etat entendu ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er.— Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Valenciennes à la ligne de Saint-Quentin à Erquelines à ou près Achette.

Art. 2.— Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Lille à la frontière belge, dans la direction de Tournai.

Art. 3.—Est approuvée la convention provisoire passée le 16 juin 1862 entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du Nord, et ayant pour objet de concéder à ladite Compagnie les chemins de fer énoncés aux deux articles précédents, et de modifier diverses dispositions de la convention des 2 juillet 1858 et 11 juin 1859.

Art. 4. — Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Fontainebleau, le 6 juillet 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. Rouher.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le décret du 26 juin 1857, portant approbation de la convention passée avec la Compagnie du Nord le 21 du même mois, ensemble ladite convention et le cahier des charges y annexé ;

Vu l'article 6 de cette convention, lequel énonce la concession faite à titre éventuel à cette Compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, de différentes lignes, et notamment d'un chemin de fer partant d'un point de la ligne de Saint-Quentin à Erquelines à déterminer de Busigny à Landrecies, et aboutissant en un point à déterminer du chemin de fer de Soissons à la frontière de Belgique ;

Vu les avant-projets produits pour l'établissement dudit chemin de fer ;

Vu les registres des enquêtes ouvertes sur ces avant-projets dans les départements de l'Aisne et du Nord, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 3, 10 et 11 avril 1861 ;

Vu le procès-verbal des conférences tenues, le 20 mai 1861, entre les ingénieurs des ponts et chaussées et les officiers du génie militaire ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées des 17 et 20 juin 1861 ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer du 14 août suivant ;

Vu l'avis de la commission mixte des travaux publics, en date du 20 janvier 1862, et l'approbation donnée, le 12 février 1862, par notre ministre de la guerre ;

Vu les lettres de la Compagnie du Nord, en date des 13 septembre 1861 et 17 février 1862 ;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4),

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique l'exécution d'un chemin de fer de la ligne de Saint-Quentin à Erquelines à la ligne de Soissons à la frontière de Belgique.

En conséquence, la concession dudit chemin de fer, accordée à titre éventuel à la Compagnie du Nord par la convention du 21 juin 1857, est déclarée définitive.

Art. 2. — Le chemin de fer ci-dessus mentionné se détachera de la ligne de Saint-Quentin à Erquelines, près Achette, au-dessus de Landrecies, passera à ou près Avesnes, Fourmies, et aboutira à la ligne de Soissons à la frontière de Belgique, à ou près Arior.

Les dispositions de l'article 6 du cahier des charges annexé à la convention du 21 juin 1857 sont applicables audit chemin.

Art. 3. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Fontainebleau, le 6 juillet 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. Rouher.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics :

Vu le décret du 11 juin 1859, portant approbation de la convention passée avec la Compagnie de l'Est les 2 juillet 1858 et 11 juin 1859, ensemble ladite convention et le cahier des charges y annexé ;

Vu l'art. 4 de cette convention, lequel énonce la concession faite à titre éventuel à cette Compagnie dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, d'un chemin de fer dirigé de Mézières vers un point à déterminer de la ligne de Soissons à la frontière de Belgique ;

Vu l'avant-projet dudit chemin de fer ;

Vu les registres de l'enquête ouverte dans les départements d'Aisne et des Ardennes, et notamment les procès-verbaux de commissions d'enquête, en date des 25 février, 5, 14 et 21 mars 1861 ;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue sur ledit avant-projet entre les ingénieurs des ponts et chaussées et MM. les officiers du génie militaire ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 17 juin 1861 ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer du 14 août suivant ;

Vu l'avis de la commission mixte des travaux publics du 20 janvier 1862, et l'approbation donnée le 12 février 1862 par notre ministre de la guerre ;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4);

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Est déclarée d'utilité publique l'exécution d'un chemin de fer de Mézières à la ligne de Soissons à la frontière de Belgique.

En conséquence, la concession dudit chemin, accordée à titre éventuel à la Compagnie de l'Est par la convention des 2 juillet 1858 et 11 juin 1859, est déclarée définitive.

Art. 2. — Le chemin de fer ci-dessus mentionné se détachera de la gare de Mézières-Charleville, passera à ou près Laval, Morency, Signy-le-Petit, et aboutira à ou près Hirson à la ligne de Soissons, à la frontière de Belgique.

Les dispositions de l'article 6 du cahier des charges annexé à la convention des 2 juillet 1858 et 11 juin 1859 sont applicables audit chemin.

Art. 3. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Fontainebleau, le 6 juillet 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. Rouher.

COMPAGNIE
DES
CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

Assemblée générale des actionnaires du 17 mai 1862.

Rapport présenté par M. Brissac, ingénieur civil, au nom de la commission spéciale chargée de l'examen des comptes de l'exercice 1861.

Messieurs,

Comme les années précédentes, votre commission s'est réunie pour examiner et vérifier les pièces de comptabilité qui servent de base au compte rendu soumis à votre approbation pour les recettes et les dépenses de l'exercice 1861. Ces pièces relatives, soit au service de la construction, soit au service de l'exploitation, donnent les résultats suivants, conformes à ceux qui sont énoncés dans le compte rendu.

COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

RECETTES.

Le capital réalisé par la Compagnie, au 31 décembre 1860, y compris la subvention de l'Etat, s'élevait à	59,578,248 31
A la fin du mois de décembre 1861, la Compagnie avait émis, sur 3 millions qu'elle avait à réaliser en obligations, en vertu de l'autorisation ministérielle du 24 octobre, 7,542 obligations, qui ont produit	2,257,609
(Au cours moyen de 299 fr. 31 c.)	
Total réalisé au 31 décembre 1861,	61,835,857 3

DÉPENSES.

Les dépenses d'établissement s'élevaient, au 31 décembre 1860, à la somme de 51,787,828 fr. 96 c.

Ces dépenses se sont accrues, pendant l'exercice 1861, comme il suit :

1° Dépenses d'administration, comprenant le personnel, le loyer, les frais de bureau, l'abonnement au timbre, la créa-

tion de titres, etc.		204,171 31
2° Service du capital.		
Intérêts sur les actions,	700,000 »	
— obligations,	2,040,000 »	
Total,	2,740,000 »	
Intérêts sur les cautionnements des employés et commissions de banque,	25,765 03	
Total dû par la Compagnie,	2,764,905 04	
A déduire. Intérêts au profit de la Compagnie en compte courant et sur les obligations portugaises à 113,610 74		
Produit net de l'exploitation, 949,996 06		
Total à déduire,	1,063,606 80	
Reste à la charge de l'exercice 1861,		1,701,298 24
3° Dépenses d'établissement sur la ligne de Saint-Rambert à Grenoble,		336,159 51
4° Dépenses d'établissement sur la ligne de Lyon,		5,738,109 45
5° Dépenses d'installation et de mise en exploitation,		124,404 32
Total pour l'exercice 1861,		8,104,232 83
Cette somme, ajoutée à celle de donne pour dépenses totales d'établissement au 31 décembre 1861,		51,787,828 96
		59,892,061 79

COMPTE DE L'EXPLOITATION.

Les recettes de l'exploitation pendant l'exercice 1861, déduction faite de l'impôt du dixième, ont été de	3,056,768 51
Celles du domaine de la Compagnie, de	2,925 60
Les recettes provenant des correspondances,	88,969 14
Total des recettes,	3,148,663 25
Les dépenses d'exploitation se sont élevées à	2,198,667 19
D'où il résulte un produit net de	949,996 06

Ce produit a été porté en déduction du service du capital, ainsi qu'il a été dit plus haut.

En constatant l'exactitude des chiffres soumis à votre approbation, votre commission se plaît à reconnaître, comme elle l'a fait dans ses précédents rapports, que les soins apportés par la comptabilité de la Compagnie dans l'établissement de ses comptes allégent de plus en plus notre tâche. L'examen auquel nous nous sommes livrés n'a pas compris moins de 13,000 pièces.

Votre commission conclut à l'approbation des comptes de 1861.

Signé : BAUDIAC; Vte DE MONTI. GRIENINGER.

COMPTE GÉNÉRAL DE L'ÉTABLISSEMENT JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1861.

DÉPENSES.

1. — *Exercices antérieurs.*

Total des dépenses de l'établissement depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1860,		51,787,828 96

EXERCICE 1861.

2. — *Administration centrale.*

Personnel, jetons de présence, loyer, frais de bureau, timbre, enregistrement, publicité, création des actions et obligations, frais de voyage, etc.,		204,171 31
3. — *Service du capital.*		
Intérêts sur les actions et obligations; intérêts et commissions de banque (déduction faite des intérêts produits par le capital et des produits nets de l'exploitation),		1,701,298 24
4. — *Ligne de Saint-Rambert à Grenoble.*		
Dépenses d'établissement. Personnel, acquisitions de terrains, travaux, ballastage, pose de la voie, constructions accessoires, etc.,		336,159 51
5. — *Ligne de Lyon à Grenoble.*		
Dépenses d'établissement. Personnel, acquisitions de terrains, travaux, ballastage, pose de la voie, constructions accessoires, etc.,		5,738,109 45
5. — *Matériel de l'exploitation.*		
Matériel fixe et matériel roulant, dépenses d'installation et de mise en exploitation,	124,404 32	8,104,232 83
Total des dépenses d'établissement au 31 décembre 1861,		59,892,061 79

Comptes débiteurs.

Société générale de Crédit mobilier,	1,370,957 58	
Valeurs en caisse et en portefeuille, crédits ouverts pour l'exécution des travaux et débiteurs divers,	2,032,795 87	3,403,753 45
		63,295,815 24

RECETTES.

Compte du capital depuis l'origine.

35,000 actions libérées de 500 fr.,	17,500,000 »
27,791 obligations (première émission par la Banque de France). Produit net,	6,976,169 05
22,202 obligations (deuxième émission par la Banque de France). Produit net,	6,092,590 64
60,000 obligations livrées à la Société générale de Crédit mobilier. Produit net,	15,000,000 »
24,273 obligations (troisième émission par la Banque de France). Produit net,	7,009,488 62
7,542 obligations (émission du 24 octobre 1861),	2,247,600 »
Subvention de l'Etat,	7,000,000 »
Total au 31 décembre,	61,835,857 31

Comptes créditeurs.

Arrérages dus sur les actions et obligations, et créditeurs divers,	1,459,957 93
	63,295,813 24

EMPRUNT DES VILLES DE ROUBAIX ET DE TOURCOING (NORD),

Divisé en 60,000 *obligations de fr.* 50.

Toutes les obligations seront remboursées avec lots par fr. 25,000 — 20,000 — 10,000 — 5,000 — 1,000 — 500 — 100, et au moins par 50 francs.

TIRAGE 1er AOUT PROCHAIN.

20,000 de ces obligations sont mises à partir de ce jour à la disposition du public au prix de 45 francs.

Cette somme peut être acquittée soit en une fois contre la remise de l'obligation définitive, soit par versements de :

10 fr. »» au comptant,
10 »» du 10 au 20 septembre prochain,
10 »» du 10 au 20 novembre,
15 »» du 10 au 20 janvier,

sans aucune charge d'intérêt. Les récépissés du premier versement de 10 francs participent aussi aux avantages du tirage du 1er août prochain. Les bureaux sont ouverts de 10 heures à 4 heures, chez MM. SIMON EMDEN et Cie, banquiers, 19, *rue Drouot*, à *Paris*.

Souscription autorisée par le gouvernement.

CHEMINS DE FER DES CHARENTES

Décret de concession inséré au *Moniteur* du 24 juillet 1862.

Émission de **50,000** actions de **500** francs.

Subvention du gouvernement : **20,495,000** fr.

Clôture de la Souscription.

Les souscriptions ne seront admises, à Paris et dans les départements, que jusqu'au LUNDI 28 JUILLET INCLUSIVEMENT.

Les bureaux resteront ouverts le *dimanche* 27 *juillet*, de 10 heures à 5 heures.

On souscrit à Paris : chez MM. LES FILS DE GUILHOU JEUNE, banquiers, rue de Provence, 50;

Et dans les départements, chez tous leurs correspondants.

On peut verser les fonds dans les succursales de la Banque de France au crédit de MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Ceux de nos abonnés qui auraient déjà reçu l'Atlas, à titre de prime, auront la faculté de réclamer pour leur réabonnement actuel, au lieu et place de cet atlas, et en sus de la première prime, la chance de lots correspondant à DEUX OBLIGATIONS FONCIÈRES DE 100 FRANCS *pour l'un des quatre tirages de l'année.*

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1706 kilomètres.
1861. — 1706 —

11e année — 28me semaine.
Du 9 au 15 juillet 1862.

910.922 Voyageurs	460 447 51
Bagages, Marchandises, etc.	768 290 68
Total	1.228.737 19
Recettes antérieures	34.252 411 33
Total général	31.816.149 96
28e semaine de 1862	1 228.737 19
Semaine correspondante de 1861.	1.299.466 16
Différence	70 728 97
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	34 482 411 53
— — 1861.	35.100.069 46
Différence	617.657 93

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.
Du 1er janvier au 30 avril 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 avril 1862	14.439.112 50
Du 1er janvier au 30 avril 1861	14.576.634 65
Différence en faveur de 1861.	137.512 15

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 avril 1862	6.171.904 87
Du 1er janvier au 30 avril 1861	6.321.003 30
Différence en faveur de 1861.	149.098 43
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862. . 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Du 9 au 15 juillet 1862.

108.225 Voyageurs	489.405 12
Bagages, Marchandises, etc.	734.127 04
Total	1.223.532 16
Semaine correspondante de 1861.	1.306.071 02
Différence	82.538 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	32 600.852 61
— — 1861.	36.884.396 13
Différence	3.281.543 52

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 662 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 498 kil. — 1862... 692 kil.

40.103 Voyageurs	70.023 16
Bagages, Marchandises, etc.	100.447 85
Total	170.471 01
Semaine correspondante de 1861	114 284 14
Différence	56.186 87
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.825.757 30
— — 1861.	2.970.315 76
Différence	1.855.441 54

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.
1862. Longueur exploitée 1441 kilomètres.
1861. — 1441 —
Du 9 au 15 juillet 1862.

195.909 Voyageurs	740.241 40
Bagages et marchandises	1.527.290 53
Total	2.267.531 93
Semaine correspondante de 1861.	2 186.183 70
Différence	81 348 23
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	61.504.254 59
— — 1861.	59.666.356 13
Différence	1.837.898 46

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

20.986 Voyageurs	72.122 68
Bagages, Marchandises, etc.	67.238 63
Total	139 361 31
Période correspondante de 1861.	137.043 23
Différence	2.318 08
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.410.620 03
— — 1861.	3.506.277 93
Différence	95 657 90

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.
1862. Longueur exploitée 738 kilomètres.
1861. — 537 —

69.645 Voyageurs	205.906 63
Bagages et Marchandises	387.406 84
Total	593 313 47
Semaine correspondante de 1861.	432.411 75
Différence	160 901 72
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	14.847 856 77
— — 1861.	10.485.502 55
Différence	4.362.354 22

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213
Du 9 au 15 juillet 1862.

370.917 Voyageurs	430.553 03
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	220.847 10
— — Pet. vitesse	356.130 80
Total	1.007.530 93
Semaine correspondante de 1861.	1.016.419 95
Différence	8.889 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	26 170.013 45
— — 1861.	26.648.875 60
Différence	478 862 15

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 mai 1862-1861
(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

5 mois 1862, 900 kilomètres	18.012.883 05
— 1861, 900 —	18.479 006 37
Différence	466.123 32

RÉSEAU MIXTE.

5 mois 1862, 295 kilomètres	1.663.568 31
— 1861, 295 —	1.648.120 03
Différence. » —	14.551 74

NOUVEAU RÉSEAU.

5 mois 1862 18 kilomètres	54.229 37
— 1861 18 —	52.710 55
Différence	1 518 82
Différence totale : » kilom.	479.157 08

NORD

1862. Longueur exploitée . 1053 kilomètres.
1861. — 967 —
Du 9 au 15 juillet 1862.

184.721 Voyageurs	503.210 30
Bagages, Marchandises, etc.	705.639 08
Total	1.208 849 38
Semaine correspondante de 1861.	1.195.233 85
Différence	13 615 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	32 814 530 41
— — 1861.	31.913.422 93
Différence	901.107 48

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 166 kilomètres

10.530 Voyageurs	31 183 30
Bagages, Marchandises, etc.	15.811 15
Total de la semaine	46 994 45
Semaine correspondante de 1861.	5 702 52
Différence	41.291 93
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.277 562 38
— — 1861.	109 116 75
Différence	1.168 445 63

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —
Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.
Canal du Midi.
Longueur exploitée : 246 kilomètres.
Du 9 au 15 juillet 1862.

49.495 Voyageurs		177.989 78
Bagages, Marchandises, etc.		392.481 97
Total		570 471 75
Canaux		39.963 10
Totaux réunis		610.434 85
Semaine correspondante de 1861.	Ch. de fer.	514.847 36
	Canaux	36.383 55
Total		551.230 91
Différence		59.203 94

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	17.639.857 54
— — 1861.	15.412.391 28
Différence	2.227.466 26

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 213 kilomètres
Juin 1862.

39.110 Voyageurs	92.306 72
Bagages, Marchandises, etc.	67.770 48
Total	160.076 20
Mois correspondant de 1861	60.405 46
Différence	100.270 74
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	647.449 81
— — 1861.	303.067 99
Différence	344.381 82

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Rumont, Sedan et Carignan.
1862. Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1861. — 164 —
Du 9 au 15 juillet 1862.

21.136 Voyageurs	35.142 50
Bagages, Marchandises, etc.	81.822 35
Total	116 964 85
Semaine correspondante de 1861.	72.765 74
Différence	44.199 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 589.109 08
— — 1861.	1.949.099 57
Différence	640.009 51

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 9 au 15 juillet 1862.

Voyageurs	2.277 20
Bagages, Marchandises, etc.	32.798 30
Total	35.075 50
Semaine correspondante de 1861.	28.874 95
Différence	6 200 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	860 981 »
— — 1861.	805.745 60
Différence	55.235 40

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 182 kilomètres.
1861. — 139 —
Du 9 au 15 juillet 1862.

15.673 Voyageurs	42.534 72
Bagages, Marchandises, etc.	36.981 44
Total	79.516 16
Semaine correspondante de 1861.	61.983 47
Différence	17.532 69
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.741.196 57
— — 1861.	1.584.498 61
Différence	156.697 96

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 510 mètres.
Du 15 au 21 juillet 1862.

48.186 voyageurs	5 090 15
Produit total depuis le 3 juin	25.624 79

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.
1862. Longueur exploitée ; 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —
Du 9 au 15 juillet 1862.

121.260 Voyageurs	381.616 3
Bagages, Marchandises, etc.	655.505 31
Transports militaires	63 733 77
Total	1.100 855 1
Semaine correspondante de 1861.	1.011.599 7
Différence	98.255 3

RÉSEAU LOMBARD.
Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.
1862. Longueur exploitée : 318 kilomètres.
1861. — 254 —

41.895 Voyageurs	98 465
Bagages, Marchandises, etc.	58 819
Transports militaires	2.546 0
Total	159 831 0
Semaine correspondante de 1861.	113.095
Différence	46 735 5

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.
1862. Longueur exploitée : 1934 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1 259 686 1
En 1861	1.114 695
Différence	144 990 9

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	34.843 551 7
En 1861	29 960 945 9
Différence	4 882.606 7

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)
Ligne de Piacenza à Bologne.
1862. Longueur exploitée 149 kilomètres.
1861. — 147 —

14.072 Voyageurs	41 462 7
Bagages, Marchandises, etc.	34.134 4
Transports militaires	6 483 77
Total	82 080 9
Semaine correspondante de 1861.	67.232 93
Différence	14 847 99
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.206.790 4
— — 1861.	1 898.953 70
Différence	307.836 7

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 9 au 15 juillet 1862.
Ligne d'Alicante.
1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 455 —

13.137 Voyageurs	108.777 8
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	10.737 9
— (Petite vit.)	215.187
Total de la semaine	335.703 7

Ligne de Saragosse.
SECTION DE MADRID A JADRAQUE.
1862. Longueur exploitée ; 104 kilomètres.
1861. — 104 —

9.093 Voyageurs.	24.897 52	35.341
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.654 60	
Marchandises (Petite vitesse)	8.789 05	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue
SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.
1862 Longueur exploitée : 155 kilomètres.

3.087 Voyageurs.	11.433 79	26.108 10
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	971 58	
Marchandises (Petite vitesse)	13.702 73	

Total des trois lignes réunies.	397.153 07
Recet. anter. dep. le 1er janv. 1862	9.643.336 89
Total général des recet. en 1862.	10.040.490 96
— — 1861.	9.895.446 62
Différence	145.053 34

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1321 kilomètres.
1861. — 1321 —

Du 9 au 15 juillet 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	281.437 50
[illegible] quintaux Marchandises	548.447 50
Total	829 885 —
Semaine correspondante de 1861.	936 817 50
Différence	106.932 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	23 511.537 50
— — 1861.	25.909.792 50
Différence	2.398.255 —

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 354 kilomètres.
1861. — 306 —

Du 9 au 15 juillet 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	65 070 26
Marchandises	78.019 93
Total	143.090 19
Produit annuel par kilomètre	21 221 —

Ligne de l'Escurial

Voyageurs	21 051 11
Marchandises	8.154 34
Total	29 205 45
Produit annuel par kilomètre	37.457 —
Total de la semaine	172 295 64
Semaine correspondante de 1861	126.855 56
Différence	45 440 08
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.578.259 58
— — 1861.	3.003.470 22
Différence	574.789 36

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 311 kilomètres.
1861. — 311 —

Du 9 au 15 juillet 1862.

[illegible] Voyageurs	71.513 25
Bagages, marchandises, etc.	34.196 96
Recettes diverses	1.892 48
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entreprise du mont Cenis	31.773 31
Total	143.406 —
Semaine correspondante de 1861.	136.143 01
Différence	7.262 99
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 748 657 42
— — 1861.	3.583.716 49
Différence	164.940 93

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 905 kilomètres.

Du 14 au 20 mai 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	202.343 84
Marchandises	155.194 66
Total	357.538 50
Recettes antérieures en 1862	4.966.572 28

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 306 kilomètres.

Du 9 au 15 juillet 1862.

12.310 Voyageurs	49 961 12
Marchand., cargaison, équipages	67.788 37
Total	117 749 39
Semaine correspondante de 1861	45.972 50
Différence	71.777 —
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	3.183.516 45

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 13 au 19 juillet 1862.

40.810 Voyageurs	63.700 —
Bagages, Marchandises, etc.	32.490 —
Total	96.190 —
Semaine correspondante de 1861.	88.040 —
Différence	8.150 —
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	1.848 100 —
— — 1860.	1.815.676 —
Différence	32.424 —

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée: [illegible] kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 9 au 15 juillet 1862.

Voyageurs	12.390 95
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.191 35
— — (pet. vit.)	6.963 45
Total	21.554 75

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 206 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	39.277 30
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.700 58
— — (pet. vit.)	10.685 90
Total	54.663 78
Total pour les deux sections.	76.218 53

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	606 780 —
Section de Bologne	1.298.950 07
Total	1.905.730 07

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 202 kilomètres.
1861. — 217 —

Du 9 au 15 juillet 1862.

18.943 Voyageurs	98.289 15
Bagages, Marchandises, etc.	63.017 56
Total	161 306 71
Semaine correspondante de 1861.	159.814 57
Différence	1.492 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.336 287 84
— — 1861.	3.253.850 96
Différence	82.437 28

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 121 kilomètres.

Du 25 juin au 1er juillet 1862.

26e semaine	34.223 05
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	46 038 85
Semaine correspondante de 1861.	40.750 03
Différence	5.288 82
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.286.679 75
— — 1861.	1.042.623 85
Différence	244.055 90

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 9 au 15 juillet 1862.

27.773 Voyageurs	41.351 70
3.418 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	22.105 01
Total	63 456 71
Semaine correspondante de 1861.	68.447 29
Différence	4.990 58
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.515 367 66
— — 1861.	1.305.007 55
Différence	210.360 11

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 9 au 15 juillet 1862.

Voyageurs	33.500 49
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	5 496 23
Marchandises (petite vitesse)	17.702 46
Total	56.719 15

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 2 au 8 juillet 1862.

Voyageurs	9.581 11
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	1.002 22
— (Petite vit.)	2.238 94
Total	12.822 27

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 180 kilomètres.

Du 25 juin au 1er juillet 1862.

29.731 Voyag., Bagag. et March.	79 761 45
Semaine correspondante de 1861.	76 916 9
Différence	2.847 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	[illegible] —
— — 1861.	1.863.715 66
Différence	177.282 34
Différence kilométrique	3.75 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.
1861. — [illegible] —

Du 2 au 8 juillet 1862.

4.164 Voyageurs	5.545 70
Bagages, articles de messagerie.	417 70
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	22 232 40
Total de la semaine	28.195 80
Recettes antérieures	750.489 26
Total	778 685 06
Recettes de la semaine en 1862.	28 195 80
Période correspondante de 1861.	12.174 06
Différence	16 021 74
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	778 685 06
— — 1861.	305.384 62
Différence	473.300 44

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 11 kilomètres.

Mois de juin 1862	14.802 36
— — 1861	15.318 13
Différence	515 81

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de juin 1862	1.032.849 97
Id. id. 1861	883.130 22
Différence, 16.95 0/0, soit	149.719 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	10.363.929 84
— — 1861.	9.170.191 50
Différence, 13.02 0/0, soit	1.193.738 34

OMNIBUS DE PARIS

Du 16 au 22 juillet 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris.	Banlieue.
Recettes	340.177 35	86 69	51 74
Semaine correspondante de 1861	333.667 90	85 48	51 17
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	9.072.960 90	81 69	45 44
Période correspondante de 1861	8.407.552 15	80 12	47 —
Différence	665.408 75	1 57	1 56

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un versement de 100 francs sur les actions nouvelles, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée du 15 juillet au 7 août prochain inclusivement.

Le coupon d'intérêt échéant à la même époque, soit 7 fr. pour les titres nominatifs, et 6 fr. 73 c. pour les titres au porteur, viendra en déduction, de sorte que le versement pour les titres nominatifs sera réduit à 93 francs par action, et à 93 fr. 27 c. pour les titres au porteur.

Les versements faits après le 7 août seront passibles d'un intérêt calculé, à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 juillet.

Les versements sont reçus, à Paris, au siége de la Société, rue de Provence, 68, tous les jours non fériés, de 11 heures à 3 heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échus le 15 juillet 1862, soit :

10 francs pour les actions anciennes,

Sont payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, à partir du 15 juillet, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement, pour les titres au porteur, a lieu sous la déduction de 0 fr. 27 c. par coupon, montant de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres sont payés intégralement.

Le conseil d'administration rappelle, en outre, à MM. les porteurs d'actions nouvelles que les intérêts du semestre échus le 15 juillet 1862, soit : 7 francs pour les titres nominatifs, et 6 fr. 73 c. pour les titres au porteur, viendront en déduction du versement de 100 francs, qui doit être effectué à la même époque.

CHEMINS DE FER

ALGÉRIENS

Avis aux actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que l'intérêt semestriel échéant le 1er août 1862, à raison de 5 0/0 l'an sur les sommes versées, leur sera payé sur la présentation de leurs titres provisoires, à partir dudit jour, 1er août 1862, à la caisse de la Compagnie, rue Taitbout, 57, de 10 heures à 2 heures.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX

MM. les porteurs d'obligations anciennes sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échu le 15 juillet courant, leur est payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c.:

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, le 25 juin 1862.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que

le coupon d'intérêt échu le 1er juillet 1862 est payé, depuis le 1er juillet courant, à raison de 7 fr. 50 c., à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE I. R. P.

DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

BORDEREAU

Des 1,725 titres d'obligations, tirés au sort en date du 18 juillet 1862, remboursables le 1er septembre 1862, à 500 francs par obligation.

1re *émission.*

Numéros sortis :		Nombre :
49801 à	49900	100
67401 »	67500	100
144901 »	145000	100
179001 »	179100	100
185811 »	185872	62
216801 »	216900	100
249601 »	249700	100
278201 »	278300	100
Total.		762

2e *émission.*

Numéros sortis :		Nombre :
327221 »	327282	62
347801 »	347900	100
Total.		162

3e *émission.*

Numéros sortis :		Nombre :
371001 à	371100	100
406601 »	406700	100
460301 »	460354	54
Total.		254

4e *émission.*

Numéros sortis :		Nombre :
507401 à	507500	100
513901 »	514000	100
518901 »	518954	54
Total.		254

5e *émission.*

Numéros sortis :		Nombre :
590601 à	590602	2
594701 »	594800	100
Total.		102

6e *émission*

Numéros sortis :		Nombre :
642901 à	643000	200
666810 »	666900	91
Total.		491

Le directeur général,
J. MANIEL.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie que l'intérêt semestriel, à raison de 3 0/0 l'an, leur sera payé sur les actions provisoires (*Indo-Chine*), à partir du 6 août prochain, comme suit, savoir :

12 fr. 50 c. par action nominative libérée intégralement ;

12 fr. 20 c. par action au porteur (déduction faite de l'impôt dû au Trésor) ;

4 fr. 50 c. par action libérée de 250 francs ;

Et 3 fr. 50 c. par action libérée de 175 francs.

Ce paiement aura lieu, tant à Paris, au siége de la Compagnie, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires, qu'à Marseille, à la direction de l'exploitation, 2, quai de la Joliette ; à Bordeaux, 36, quai de Bacalan, et à Lyon, chez MM. P. Gallline et Ce, banquiers.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'obligations, deuxième emprunt, sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er juillet prochain, leur sera payé à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir : à raison de 7 fr. 50 c.

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 25 juin 1862.

- SOCIÉTÉ ANONYME

DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ

ET DES

hauts-fourneaux et fonderies de Marseille

ET DES

mines de Portes et Sénéchas

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Société que le coupon n° 3, représentant le solde du dividende de 1861 et fixé à 8 fr. 50 c. par l'assemblée générale du 1er juillet courant, est payé, à partir du 2 courant, sous déduction de l'impôt du timbre, dans les bureaux de la Société, 60, rue de la Chaussée-d'Antin.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le 28 août prochain, à midi, à Bruxelles, rue du Parchemin, 8, salle Kevers, pour délibérer sur diverses propositions qui leur seront soumises dans les termes des articles 2, 7, 29 et 44 des statuts.

Pour assister à l'assemblée générale, il faut être porteur d'au moins quinze actions de la Compagnie, et les avoir déposées à l'avance :

A Bruxelles, chez MM. Trumper et Maërtens, 4, rue du Parchemin ;

A Gand, à l'agence commerciale de la Compagnie, 39, rue du Comte de Flandres ;

A Paris, chez MM. G. de Bonay et Ce, banquiers, 30, rue Drouot.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST (GARE ST-LAZARE)

SERVICES DE **PARIS A LONDRES** PAR DIEPPE ET NEWHAVEN

Départ tous les jours (le dimanche excepté)

1° Service de jour en 11 heures 1/2

PAR TRAINS SPÉCIAUX A HEURES VARIABLES (1re ET 2e CLASSE)

2e Service de nuit

(1re, 2e ET 3e CLASSE)

Voyage simple :

1re classe **35** fr. | 2e classe **25** fr. | 3e classe **18** fr. 75

BILLETS VALABLES PENDANT SEPT JOURS.

Aller et Retour :

1re classe **62** fr. 50 | 2e classe **45** fr. | 3e classe **33** fr. 75

BILLETS VALABLES PENDANT UN MOIS.

AGENCES : 7, rue de la Paix; — 2, place du Palais-Royal.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.

Départements.

Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 56

ABONNEMENTS.

Paris.

Trois mois..... 13
Six mois..... 26
Un an..... 48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauchet, Paul Féval, Vte Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 *exemplaires. — Elle offre en prime à ses abonnés les* CLASSIQUES FRANÇAIS *et le* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de* 1 *fr.* 50 *c. par volume c'est-à-dire avec un rabais de* 30 0/0.

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Rente à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 19 Comptant	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Comptant	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Comptant	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Comptant	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Comptant	Jeudi 24 Terme	Vendredi 25 Comptant	Vendredi 25 Terme
[illegible]	1000	libérés	100 »	Janv.-juillet	Banque de France	3250 »	—	3215 »	—	3225 »	—	—	—	3190 »	—	3190 »	—
[illegible]	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	655 »	—	655 »	—	655 »	—	655 »	—	655 »	—	655 »	—
[illegible]	500	250	20 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1165 »	1175 »	1165 »	1175 »	1160 »	1170 »	1175 »	1165 »	1172 50	1160 »	1173 50	1167 »
					id. nouvelles	1087 50	—	—	1080 »	1080 »	1080 »	1065 »	1065 »	1087 50	1075 »	1085 »	1080 »
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	485 »	—	485 »	—	487 50	—	487 50	—	487 50	—	487 50	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	457 50	—	457 50	—	457 50	—	460 »	—	460 »	—	460 »	—
[illegible]	100	Id.	4 »	Id.	— 10es d'obligations, 4 0/0	98 75	—	98 75	—	98 75	—	97 50	—	98 25	—	98 25	—
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	92 50	—	91 50	—	92 50	—	92 50	—	92 50	—	93 50	—
»	»	»	»	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	—	—	1040 »	—	1010 »	—	—	—	1015 »	—	1040 »	—
[illegible]	500	»	15 »	Mai et nov.	— Oblig. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 120 fr. payés	423 75	—	428 50	—	445 »	—	443 »	—	445 »	—	425 »	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5es d'obligations communales	96 25	—	96 25	—	96 25	—	95 »	—	96 25	—	96 25	—
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	635 »	—	635 »	—	635 »	—	635 »	635 »	615 »	632 75	635 »	635 »
[illegible]	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	822 50	825 »	825 »	825 »	822 50	825 »	827 50	827 50	827 50	828 75	825 »	827 50
»	»	»	»	»	Crédit agricole	680 »	—	—	—	680 »	—	680 »	—	680 »	—	680 »	—
					id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	505 75	510 »	508 75	508 75	507 50	508 75	507 50	—	507 50	508 75	505 »	507 50
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	62 50	—	63 75	—	66 25	—	62 50	—	61 25	—	61 25	—
[illegible]	500	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	125 »	—	126 25	—	135 »	—	131 50	—	131 25	—	130 75	—
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	537 50	—	537 50	—	537 50	—	—	—	537 50	—	536 25	—
[illegible]	500	275	»	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	»	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb.	»
— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
— du Sénégal	—	600	500	»	...	»
Comptoir Bonnard	42 50	200.000	100	»	octobre	1 80
Caisse Lécuyer	530 »	21.000	500	»	...	35 »
Caisse Béchet	400 »	20.000	500	»	janvier juillet	28 06
Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	5 »
[illegible] Propriétaires	875 »	6.000	1/6 000	»	juin décemb.	62 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	792 50	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
— act. de jouissance	290 »	»	»	»	juillet	22 »
Omnibus de Lyon	70 »	60.000	100	40	...	néant.
Omnibus de Londres	48 75	250.000	100	»	...	néant.
Cie impériale des Voitures de Paris	68 75	400.000	100	»	avril octobre	néant.
Messageries impériales (Service marit.)	672 50	80.000	500	»	janvier juillet	60 »
— (actions nouvelles)	—	32.000	500	100	...	6 »
Compagnie générale maritime	500 »	60.000	500	»	janvier juillet	néant
Bazin, L. Gay et Cie	272 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
Baze-Fraissinet et Cie	455 »	»	»	»	...	»
Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	1/20000	»	...	»
Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	...	»
CANAUX.						
Comp. universelle du Canal de Suez	467 50	»	500	300	janvier juillet	»
Canaux, actions de capital	[illegible]	69 120	1.000	»	avril octobre	50 »
— actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	940 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
— act. de jouissance	140 »	[illegible]	»	»	juin	12 50
Arles à Bouc	100 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
Trois canaux	—	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
Aire à la Bassée	7500 »	600	5.000	»	février août	611 25
Sambre à l'Oise	750 »	[illegible]	1.000	»	juin décembre	50 »
Sambre française canalisée	1500 »	6 000	1.000	»	janvier juillet	95 »
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	155 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
Ports de Marseille	467 50	»	»	»	août octobre.	»
Rue impériale de Lyon	415 »	21 500	1/21500	»	...	18 50
Entrepôts et Magasins généraux de Paris	540 »	25.000	1/25000	150	...	»
Docks et Entrepôts de Marseille	600 »	60.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
Docks du Havre	114 »	»	»	»	...	»
GAZ.						
Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1297 50	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
— actions nouvelles	1217 50	»	»	»	...	»
Union des Gaz	142 50	30.000	250	»	janvier	néant.
Marseille (et mines de Portes)	372 50	30.000	1/30000	»	avril octobre	18 30
Nord (Batignolles)	—	6.000	500	»	juin décembre	25 »
Versailles	—	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
Boulogne, Sèvres, etc.	—	500	1.000	»	1er juin	60 »
Lyon	2730 »	7 000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	1 015 »	2.400	1/2400	»	...	77 50
Gaz général de Paris	—	»	»	»	...	»
Comp. Centrale, Lebon et Cie	480 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 34
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
J.-F. Cail et Cie	710 »	14.000	500	»	octobre avril.	75 »
Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	661 »	30 000	1/30000	»	...	30 »
Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
Alais (Gard)	450 »	18.600	1/18600	»	juin décembre	15 »
Creusot (Saône-et-Loire)	610 »	28.000	500	»	juin décembre	10 »
Basse-Loire	—	5.000	500	»	avril octobre	20 »
Châtillon et Commentry	215 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
Horme	850 »	10.000	1/10000	»	...	»
Maubeuge (Nord)	—	6.000	1/6000	»	...	30 »
Fourchambault	330 »	50.000	1/50000	»	avril octobre	24 »
Marine et chemins de fer	857 »	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »
Côte-d'Or	—	»	500	»	...	néant.
Franche-Comté	—	40.000	500	»	mai novembre	»
Méditerranée (forges et chantiers)	860 »	10.000	1/10000	»	...	50 »
[illegible]	278 75	»	250	»	...	23 »
Pont l'Évêque	225 »	»	500	»	...	»
Marpent-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
Providence (Belgique)	1160 »	5.000	1.000	»	septembre	90 »
Phénix-métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

Anonyme / Commandite	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1860 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	20 000	500	»	...	32 »
A	Grand'Combe	605 62	24.000	1/24000	»	janvier juillet	30 »
A	Loire	186 25	80.000	1/80000	»	avril octobre.	13 »
A	Montrambert	173 75	80.000	1/80000	»	avril octobre.	9 »
A	Saint-Étienne	105 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	231 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Carmaux	305 »	13 200	1/13200	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.350	1/3350	»	...	25 »
A	Layon-et-Loire	400 »	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	452 50	»	500	»	...	20 »
A	Quarégnon	150 »	6.720	250	»	...	10 »
A	Charbonnages belges	415 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»	...	»
[illegible]	Centre-du-Flénu	290 »	3.000	1 000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa ... (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id.	225 »	9.000	1/9000	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»	...	néant.
C	Santander ... zinc	—	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	312 50	90.000	100	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1 000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	—	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	—	60.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie ... id.	500 »	5.500	1 000	»	janvier juillet	60 »
A	Silésie ... id.	100 »	30.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	475 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin ... id.	500 »	18.600	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière ... id.	—	1.400	500	»	...	»
A	Pont-Rémy ... id.	281 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle ... journal	—	2.500	1/2500	»	...	125 »
C	Journaux réunis id.	—	[illegible]	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ... id.	5400 »	100	2.500	»	...	»
A	Saint-Gobain ... glaces	12500 »	3 400	1/3400	»	...	750 »
C	Montluçon ... id.	110 »	24.000	500	»	...	néant
A	Oignies (Belgique) id.	410 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	130 »	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie, Vidanges	—	24.102	500	»	...	20 »
C	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	26 »
C	Chollet et Cie	21 25	40.000	100	»	...	néant
A	Compagnie générale des Eaux	335 »	80.000	250	»	...	10 »
C	Deux cirques (L. Dejean et Cie)	210 »	6 750	500	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	...	»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	...	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	271 25	»	»	»	...	»
80	Cie impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	50	...	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	150	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1165 »	4.528	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	982 50	11.085	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.300	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	290 25	6.500	500	10	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.600	500	14	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8 000	600	30	janvier juillet	30 »
275	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	20.000	500	10	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	[illegible]	20 000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	485 »	2.418	312 50	30	30 juin déc.	25 »
	— nouvelles	275 25	7.000	300	30	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Cie	400 »	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
415	Gaz de Paris	485 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
225	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	225 »	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	201 25	»	»	»	...	»
»	Omnibus de Paris	472 50	17 000	500	»	janvier juillet	25 »
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 19 au 25 juillet

Dernier dividende	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 19 Compt.	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Compt.	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Compt.	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Compt.	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Compt.	Jeudi 24 Terme	Vendredi 25 Compt.	Vendredi 25 Terme
157	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1240	[illegible]	1240	[illegible]	1245	[illegible]	1240	[illegible]	1240	[illegible]	1240	[illegible]
»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	967 50	962 50	962 50	961 25	962 50	965	967 50	[illegible]	967 75	967 50	961	960
»	300.000					Id. actions nouvelles	760	755	758 25	752 50	759 25	757 50	760	758 75	755	759	758 75	760
»	15.600	»	»	35 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1134	411.707	400	»	66 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	991 75	1001	995	995	991 75	991 25	1005	1003 75	1001 25	1003 25	[illegible]	[illegible]
»	41.600	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	41.667	400	»	41 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1700	500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	540	537 50	540 75	537 50	537 50	536 25	536 25	537 50	535	535	537 50	535
»	»	»	»	24 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2100	800.000	500	»	75 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1072 50	1075	1080	1080	1081 25	1083	1082 50	1081 25	1085	1085	1085	1083
1044	236.000	500	»	25 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	802 25	810 25	807 50	806 25	807 50	807 50	808 75	809 75	802 25	810	808 75	811
1213	300.000	500	»	12 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	550	548 75	545	548 75	551 25	548 75	552 50	550	551 50	551 25	555	550
211	80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	360	358 75	356 25	360	357 50	360	357 50	355	[illegible]	[illegible]	[illegible]	355
144	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	417 50	412 50	412 50	411 50	415	412 50	412 50	[illegible]	412 50	410	412 50	[illegible]
336	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	425	427 50	430	[illegible]	425	[illegible]	427	[illegible]	425	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	430	435	[illegible]	[illegible]	430	[illegible]	429	[illegible]	430	[illegible]	[illegible]	[illegible]
33	12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	500	»	»	»	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
211	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	370	[illegible]	370	[illegible]	370	[illegible]	[illegible]	367 50	370	[illegible]	370	[illegible]
»	»	»	»	» 0/0		Lyon-Croix-Rousse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	400	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1121	400.000	500	»	31 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	492 50	492 50	490	487 50	490	490	491 50	491 25	490	[illegible]	490	490
1204	756.000	500	50	12 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	[illegible]	605 75	612 50	611 50	608 75	608 75	611 50	612 50	612 50	611 75	613 75	612 50
150	80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
202	72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
119	55.000	500	»	8 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	345	[illegible]	345	[illegible]	345	[illegible]	345	370	[illegible]	[illegible]	345	[illegible]
711	240.000	500	50	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	[illegible]	[illegible]	520	518 75	517 50	517 50	520	518 75	520	[illegible]	520	520
»						Id. libérées	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
378	90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	282 50	285	282 50	285	[illegible]	[illegible]	287 50	[illegible]	285	[illegible]	285	285
35	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	475	472 50	471 25	[illegible]	475	472 50	475	473 75	471 25	472 50	472 50	475
131	26.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
140	47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	435	430	440	435	440	431 25	435	[illegible]	435	435	435	435
»	»	»	»			Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	406 25	407 50	401 25	407 50	402 50	402 50	403 75	[illegible]	403 50	[illegible]	406 25	[illegible]
279	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	332 50	333 75	332 50	333 75	331 25	331 25	330	333 75	332 50	332 50	331 75	333 75
»	»	»	»			Id. privilégiées	437 50	[illegible]	437 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	435	[illegible]	[illegible]	[illegible]
60	50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	240	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	240	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»			Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
75	»	500	»		janvier, juillet	Portugais	412 50	[illegible]	401 25	[illegible]	402 50	[illegible]	405	[illegible]	402 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	500	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	19	21	22	23	24	25
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838–1860	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842–1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842	8.988	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1035	[illegible]	[illegible]
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	— 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1847–1849	28.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1000	[illegible]
1848	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	[illegible]	1012 50	1012 50	[illegible]	1012 50	[illegible]
1851–1854	34.535	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852–1856	308.000	»	»	mai	625	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	500	497 50	500	498 75	499 25	497 50
1853	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	24.100	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	505	505	[illegible]
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	[illegible]	525	[illegible]	525	525	525
1854	102.644	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	501 25	[illegible]	505
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	303 75	303 75	301 75	302	[illegible] 75	302 50
1853	61.613	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	[illegible]	302 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	305
1855	265.920	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	312 50	312 50	312 50	312 50	312 50	311 25
1852–1861	1.491.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	[illegible]	307 50	306 25	307 50	307 50	305
1851–1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	308 75	308 75	308 75	308 75	308 75	306 75
1855	87.710	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	[illegible]	310	[illegible]	310	310	310
1857–1860	137.033	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	— (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	298 75	[illegible]	[illegible]	300
1854–1857	230.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	315	315	315	315	[illegible]	315
1850–1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	305	307 50	306 25	[illegible]	305	[illegible]
1850–1861	440.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi 3 0/0 gar.	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25
1858	22.640	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	297 50	297 50	[illegible]	297 50	297 50	[illegible]
1857–1864	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	301 25	301 25	301 25	301 25	300	301 25
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	300 75	300	300	300
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	298 75	300	298 75	297 50
1856–1864	1.900.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	303 75	303 75	302 50	303 75	303 75	303 75
1856–1861	648.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	277 50	276 25	277 50	[illegible]	278 75	280
1857–1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	262 50	261 25	261 25	261 75	261 75	262 50
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien	235 50	237 50	237 50	237 50	235 25	235
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	217 50	217 50	216 25	215	214 25	216 25
1858–1864	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	265	265	265	265	265	265
1858	24.570	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	250	250	250	251 25	[illegible]	251 25
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	252 50	253 50
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	253 75	253 75	253 75	253 75	253 75	253
1856–1861	300.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	253 75	253 75	253 75	253 75	253 75	253 75
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	222 50	223 75	223 75	222 50	225	223
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre	Montblanch à Reus	[illegible]	225	[illegible]	[illegible]	239	239
1858–1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	238 75	238 75	238 75	236 75	240	238 75
1858	109.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 19 Comptant	Samedi 19 Terme	Lundi 21 Comptant	Lundi 21 Terme	Mardi 22 Comptant	Mardi 22 Terme	Mercredi 23 Comptant	Mercredi 23 Terme	Jeudi 24 Comptant	Jeudi 24 Terme	Vendredi 25 Comptant	Vendredi 25 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	68 35	68 40	68 40	68 40	68 35	68 30	68 45	[illegible]	[illegible]	[illegible]	68 50	68 45
Rentes 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 70	[illegible]	97 50	[illegible]	97 45	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	97	97 75
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 0/0 id. id.	92	[illegible]	[illegible]	[illegible]	92	[illegible]	92	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	457 50	[illegible]	457 50	[illegible]	455	[illegible]	457 50	[illegible]	455	[illegible]	455	[illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1105	[illegible]	1105	[illegible]	1105	[illegible]	1102 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1095	[illegible]
Id. id. id. 1855, jouissance mars 1862	470	[illegible]	471 25	[illegible]	471 25	[illegible]	472 50	[illegible]	470	[illegible]	470	[illegible]
Id. id. id. 1860, id	467 50	[illegible]	467 50	[illegible]	466 25	[illegible]	463 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	466 25	[illegible]
Département de la Seine, id. 1857, jouissance janvier 1862	223 75	[illegible]	221 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	225	[illegible]	225	[illegible]	225	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	94 75	[illegible]	99	[illegible]	100	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	98 75	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	42 50	[illegible]	42 50	[illegible]	42 50	[illegible]	41 50	[illegible]	43 75	[illegible]	43 75	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1861 (cours de Londres)	93 7/8	[illegible]	93	[illegible]	93	[illegible]	93	[illegible]	93	[illegible]	93 1/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	76	[illegible]	77	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	77	[illegible]	77 3/8	[illegible]
Id. 5 0/0 1852 id	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	73 80	[illegible]	71	[illegible]	71 80	[illegible]	71	[illegible]	71	71 35	71 50	71 30
Id. 3 0/0, id	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 20	71 15	71 20	71 15	71 20	71 15	71 30	71 25	71	71 30	71 35	71
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	72 1/4	[illegible]	72 1/4	[illegible]	72 1/4	[illegible]	72	[illegible]	72	[illegible]	72 3/4	[illegible]
Emprunt russe	94 1/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	91	[illegible]	[illegible]	[illegible]	91 7/8	[illegible]
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	43 5/8	[illegible]	43	43 5/8	43	[illegible]	[illegible]	[illegible]	43	[illegible]	43 5/8	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieur	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	47	[illegible]	[illegible]	[illegible]	47 3/4	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id 1856	50 1/4	[illegible]	50 1/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	19	[illegible]	18 3/4	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	332 50	[illegible]	332 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	330	[illegible]	331 25	[illegible]	331	[illegible]

N° 1143. — 21e ANNEE. — N° 31. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 2 AOUT 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

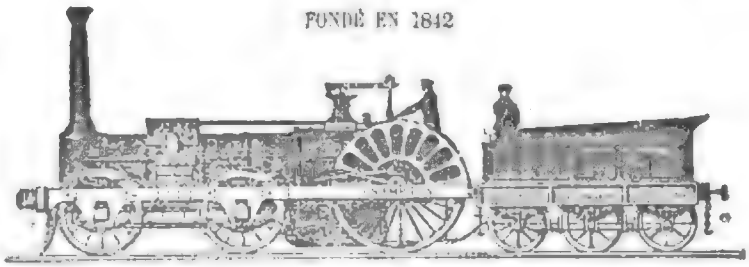
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	11 fr.
DÉPARTEMENTS	23 »	12 »
ÉTRANGER	28 »	15 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Les Annonces	1 fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que tout ce qui se rattache aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans ces conditions. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELAMY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 440, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

LA CLOTURE

de la Souscription irréductible

AUX 9,000 ACTIONS DE 500 FR.

DU CHEMIN DE FER

D'ARRAS A ÉTAPLES

AVEC EMBRANCHEMENTS

SUR BÉTHUNE ET FRÉVENT

Aura lieu le 10 AOUT courant.

Premier versement. — 100 francs par action.

Adresser le montant de la souscription au *Journal des chemins de fer*, à Paris, rue de Richelieu, n° 64.

Dans les départements : à tous leurs correspondants.

On peut verser les fonds, dans les succursales de la Banque de France, au crédit de M. de Birague d'Apremont.

(Pour plus amples renseignements, voir les annonces précédentes ou demander le prospectus et les statuts.)

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **120,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **200,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

AVIS NOUVEAU.

Ceux de nos abonnés qui auraient déjà reçu l'Atlas, à titre de prime, auront la faculté de réclamer pour leur réabonnement actuel, au lieu et place de cet atlas, et en sus de la première prime, la chance de lots correspondant à DEUX OBLIGATIONS FONCIÈRES DE 100 FRANCS *pour l'un des quatre tirages de l'année.*

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 593. — Les chemins de fer à bon marché, 594. — Les chemins de fer lombards, le change et la réserve, 595. — Crédit foncier de France, 596. — Chemin de Lyon à Sathonay, 598. — Chemin de Pampelune à Saragosse, 598. — Chronique, 598. — Comptoir d'escompte de Paris, bilan, 599. — Marché industriel, 599. — Bourse de Londres, 599. — Correspondance de Bruxelles, 599. — Bulletin commercial, 600. — Bulletin des recettes de la semaine, 600. — Avis aux actionnaires, 601. — Jurisprudence, 601. — Projet de traité entre la ville et la Compagnie des voitures de Paris, 602. — Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante, 599. — Crédit agricole, 599. — Emprunt de la ville de Marseille, tirage, 604. — Recettes des chemins de fer, 605. — Annonces, 606. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 607 Cours des actions et obligations industrielles, 607. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 608.

BULLETIN DE LA SEMAINE

L'abondance des capitaux disponibles en France et en Angleterre, la réduction à 2 0/0 du taux de l'escompte à Londres, la hausse qui en est résultée sur les consolidés, telle est la base solide sur laquelle repose le mouvement de reprise qui se dessine en ce moment sur la place de Paris. Les recettes des chemins de fer sont, en outre, excellentes, et découragent les vendeurs de titres. Il est donc probable que, malgré la morte-saison des affaires, cette reprise deviendra le point de départ d'un haeusse sérieuse. On a parlé depuis deux jours de l'éventualité d'une médiation anglo-française dans les affaires d'Amérique ; la situation actuelle des parties belligérantes et le découragement évident de l'armée

du général Mac-Clellan donnent à cette nouvelle un caractère d'opportunité et de vraisemblance.

Si elle se confirmait, nous assisterions à un réveil d'affaires d'une rare énergie, et tel qu'on en a peu vu d'exemple depuis dix ans.

Le 3 0/0 est enfin sorti des cours de 68 20 à 68 50. Comme nous l'avions prévu dans nos trois derniers bulletins, il n'a pas fallu attendre septembre ou octobre pour que la hausse se dessinât. Dès mardi, le cours de 68 90 était atteint. Il y a eu mercredi une réaction qui a ramené la rente à 68 60; les vendeurs de primes devaient nécessairement chercher à enrayer le mouvement, ils étaient débordés. Mais jeudi la hausse a repris, le 3 0/0 a fermé à 68 75; aujourd'hui, il n'y avait plus d'hésitation, et le 3 0/0 s'est maintenu en liquidation à 68 70, avec bonne tendance. Le report, offert à 25 c., aide au mouvement, et l'argent surtout afflue au comptant.

Le 4 1/2 0/0 est ferme à 97 60.

Les obligations trentenaires, un moment recherchées après le détachement du coupon, ont été de nouveau désertées. Elles ferment à 453 75, sans affaires.

L'emprunt italien monte. Il ferme aujourd'hui à 72 40. C'est là le résultat qu'amène la fermeté de direction du cabinet Rattazzi.

Les fonds espagnols ne demandent qu'à reprendre leur essor. La dette différée a déjà largement regagné son coupon; elle est à 44 1/2.

L'emprunt russe est à 94 1/2.

La Banque de France, après avoir monté, à près de 3,300, a réagi à 3,150, pour reprendre à 3,200. Nous reverrons de plus hauts cours, qui justifieront notre prophétie.

Le Crédit foncier a modéré son allure. Les actions estampillées sont à 1,170 »», et les actions nouvelles à 1,090 »». Nous ne saurions trop recommander la prudence aux acheteurs.

Le Crédit agricole faiblit à 650. Nous avons largement averti les porteurs quand le cours était à 700 fr.

Le Crédit industriel très-ferme à 635.

L'assemblée générale du Comptoir d'escompte a eu lieu hier; nous en rendons compte plus loin.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs est à 135.

Le Crédit mobilier a suivi la rente, il est sorti de sa torpeur; il finit aujourd'hui à 833 75 en liquidation. Inutile de prédire son mouvement; il montera si la rente monte, il baissera si la rente baisse. Dans tous les cas, si l'on monte, on peut s'attendre à de beaux cours.

Comme nous le pressentions, les chemins suivent le mouvement de la rente.

Ainsi, l'Orléans estampillé a vivement repris à 1,010 fr. On peut compter pour cette valeur sur une hausse importante.

L'Orléans nouveau est surtout bien tenu à 767 50.

Le Lyon a monté et montera. Il ferme à 1,092 50 en liquidation. L'année 1862 pourrait bien ne pas finir sans qu'il touche le cours de 1,200 francs. Le second semestre d'exploitation ne devait, au dire de certains pessimistes, présenter que des diminutions de recettes; l'événement leur donne un démenti absolu, et justifie tout ce que nous avons dit; l'augmentation des recettes de la dernière semaine dépasse 180,000 francs; il ne faut pas oublier que la récolte est magnifique; c'est un élément important pour le trafic des lignes ferrées.

Le Nord a pu enfin conquérir le cours de 1,000 francs. Il ferme à 1,003 75.

Le Midi est à 816 25.

L'Ouest fait 552 50 et l'Est 536 25.

Le Genève est offert à 353 75.

Le Dauphiné bien tenu à 410 fr. et les Ardennes à 412 50.

Les Autrichiens sont offerts à 485 »».

Les Lombards sont demandés à 615 »». On ne doute pas du résultat favorable pour les chemins napolitains. Une nouvelle Compagnie se porte en concurrence; elle en sera pour ses frais.

Les Romains ferment à 332 50. Leurs actions trentenaires si vivement recommandées par nous ont touché le cours de 441 25.

Le Saragosse est à 552 50.

Le Barcelone est offert à 305 »».

Le Nord de l'Espagne semble en bonne veine de hausse; nous croyons qu'il ne tardera pas à s'élever au-dessus du pair. Il ferme à 500 »».

Les reports ne sont pas trop chers. Voici leurs cours :

3 0/0	de 0,27 1/2 à 0,22 1/2
4 1/2 0/0	de 0,40 à 0,37 1/2
Obligations trentenaires	2 25
Emprunt italien	de 0 20 à 0 05
Crédit foncier, actions estampillées	6 »»
— actions nouvelles	6 »»
Crédit mobilier	de 4 50 à 4 25
Orléans estampillé	4 »»
— nouveau	2 25
Lyon	4 50 à 4 75
Nord	3 25
Midi	3 »» à 2 75
Ouest	1 25
Est	0,25 au pair
Genève	2 »»
Dauphiné	2 25
Autrichiens	de 2 25 à 2 50
Lombards	de 3 »» à 2 50
Romains	de 1 75 à 1 50
Saragosse	3 »»
Barcelone	pair
Nord de l'Espagne	2 50

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	45 30 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	43 05 0/0
Barcelone-Saragosse	39.31 0/0
Union Suisse	23.00 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	20 59 0/0
Graissessac à Béziers	20.34 0/0
Midi	18 62 0/0
Nord de l'Espagne	18.30 0/0
Cordoue à Séville	17 38 0/0
Central Suisse	9.27 0/0
Victor-Emmanuel	9.49 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	8 75 0/0
Besseges à Alais	6.19 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	0.46 0/0
Nord	0 16 0/0
Ouest Suisse	0.02 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Réseau du Sud de l'Autriche	1.38 0/0
Ouest	2 30 0/0
Dauphiné	3 50 0/0
Autrichiens	5.10 0/0
Est	5 54 0/0
Orléans	6.64 0/0
Séville-Xérès-Cadix	11.10 0/0
Ardennes	22.42 0/0

E. Bonnaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	25 juillet	1er août	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 45	68 95	» 50	» »»
Rente 4 1/2 0/0	96 75	97 60	» 85	» »»
Banque de France	3180 »»	3200 »»	20 »»	» »»
Consolidés	93 2/8	94 »/»	»6/8	» »»
Crédit foncier	1167 50	1177 50	10 »»	» »»
Crédit agricole	660 »»	650 »»	» »»	10 »»
Crédit industriel et com.	635 »»	635 »»	» »»	» »»
Crédit mobilier	827 50	837 50	10 »»	» »»
Comptoir d'Escompte	655 »»	655 »»	» »»	» »
Orléans	1003 75	1015 »»	11 25	» »»
Nord	998 75	1005 »»	6 25	» »»
Nord (act. sorties)	965 »»	965 »»	» »»	»» »»
Est	535 »»	535 »»	» »»	»» »»
Paris-Méditerranée	1083 75	1092 50	8 75	» »»
Midi	810 »»	817 50	7 50	» »»
Ouest	551 25	550 »»	» »»	1 25
Genève	355 »»	353 75	» »»	1 25
Dauphiné	412 50	415 »»	2 50	» »»
Ardennes ancien	425 »»	412 50	» »»	12 50
Ardennes nouveau	435 »»	415 »»	» »»	20 »»
Ch. Autrichiens	490 »»	487 50	» »»	2 50
Victor-Emmanuel	370 »»	368 75	» »»	1 25
Russes	407 50	407 50	» »»	» »»
Romains	333 75	335 »»	1 25	» »»
Sud-Autr.-Lombard	612 50	618 75	6 25	» »»
Saragosse Pampelune	345 »»	345 »»	»» »»	» »»
Saragosse-Alicante	550 »»	553 75	3 75	» »»
Saragosse-Barcelone	300 »»	305 »»	5 »»	» »»
Nord-Espagne	472 50	500 »»	27 50	» »»
Séville-Xérès-Cadix	245 »»	240 »»	5 »»	» »»

LES CHEMINS DE FER A BON MARCHÉ.

La question des chemins de fer à bon marché fait son chemin dans la presse et dans l'opinion publique; la plupart des journaux politiques l'ont abordée ces jours derniers, de manière à confirmer nos idées et à leur donner la sanction d'une adhésion puissamment motivée.

Il n'y a pas, en effet, de question d'un intérêt plus général et plus pressant; et l'on peut dire, d'une manière absolue, que plus le réseau des grandes compagnies s'étend, plus la nécessité des petits chemins de fer se fait sentir dans les localités qui ne sont pas directement desservies.

Lorsque le territoire ne possédait encore que les lignes mères, les lignes à grande circulation et à grande vitesse, toutes les régions de la France demeuraient sur le pied d'égalité quant aux frais de production et de transport. Il n'en est plus ainsi aujourd'hui : toute usine, toute manufacture qui ne se trouve pas placée sur le parcours d'un chemin de fer est frappée doublement : d'une part son combustible, ses matières premières, son outillage même lui coûtent plus cher qu'à sa rivale mieux située; de l'autre, ses produits arrivent sur le marché grevés de frais de transport plus élevés, etc.

Cependant, on ne peut espérer que chaque commune, que chaque fabrique isolée, si importante qu'elle soit, puisse jamais obtenir un

chemin de fer construit dans l'ancien système et coûtant au minimum 200 à 220,000 francs par kilomètre; le gouvernement ne concéderait pas de pareils chemins de fer, et, les concédât-il, il ne se trouverait pas de capitaux pour les exécuter. Le problème n'a donc qu'une solution, c'est de construire des chemins de fer dont les dépenses d'établissement soient proportionnées à leur revenu présumé, si minime qu'il soit: si ce produit net est évalué 6,000 fr. par kilomètre, la construction ne doit pas excéder un maximum de 100,000 francs; si ce revenu n'est que de 4,500 francs, la dépense de construction devra descendre à 75,000 francs par kilomètre.

Est-il possible de construire des chemins viables solides, susceptibles de suffire à un trafic de quelque activité, sans dépasser ces chiffres? L'affirmative est aujourd'hui démontrée; il sera donc possible de donner satisfaction aux vœux légitimes de nombreuses populations, qui commençaient à perdre l'espérance.

L'un des avantages les plus considérables de la construction des chemins de fer à bon marché dans les conditions que nous avons développées dans nos précédents articles, c'est qu'au début ils présenteront aux capitaux des chances non moins favorables que les grands chemins de fer n'en offraient il y a douze ou quinze ans. Parmi les lignes à construire dans cet ordre d'idées, un certain nombre est susceptible d'un trafic qui dépassera de beaucoup les limites inférieures que nous venons d'indiquer, sans que le prix de construction atteigne le maximum; ainsi, par exemple, le chemin de fer d'Arras à Etaples, avec embranchement sur Béthune, donnera au minimum 6,000 fr. nets par kilomètre, soit l'intérêt à 6 0/0 d'un capital de 100,000 fr. par kilomètre, et cependant la construction ne dépassera pas le chiffre de 60,000 francs, qui descendra même à 53,000 francs, en déduisant le montant de la subvention. La proportion des bénéfices sera donc très-élevée comparativement au capital engagé.

Nous ne disons pas que toutes les lignes secondaires à construire rencontrent des conditions aussi heureuses de tracé et de matière transportable; mais cet exemple suffit pour faire comprendre l'avenir réservé à cette nouvelle phase de l'industrie des chemins de fer, d'autant plus productive que, par son principe même, elle échappe aux longs délais et aux éventualités d'imprévu qui ont tant de fois bouleversé les calculs faits pour la construction des grandes lignes, par les surcharges d'intérêts, qui ont quelquefois augmenté de 30 à 40 0/0 le montant des devis primitifs. Ici, tout est certain, tout est rapide; et une période de douze à quinze mois suffit pour faire entrer les actionnaires en pleine possession de leur revenu intégral.

A. DE BERAUGE D'APREMONT.

LES CHEMINS LOMBARDS, LE CHANGE ET LA RÉSERVE.

Si nous ne connaissions, par une expérience déjà longue, la persistance et l'âpreté des rivalités financières, nous nous étonnerions de tout le bruit qu'on a fait et qu'on essaye de continuer au sujet d'une simple question de banque et de comptabilité bien connue de nos lecteurs. Lorsqu'on pouvait croire que la polémique était éteinte dans les journaux, on la réveille sous forme de brochure.

Que nous veut l'auteur de celle qui nous est parvenue cette semaine et qui nous interpelle avec une telle insistance, qu'il ne tiendrait qu'à nous de croire que notre silence, comme celui de Sièyès, est une calamité publique? Ce qu'il veut, nous le comprenons bien: c'est de nous engager dans des débats de personnes, et c'est précisément ce que nous sommes bien résolus à éviter.

Toutefois, comme l'auteur de la brochure: *les Chemins lombards*, nous accuse d'avoir commis une erreur, qu'il aime poliment à supposer involontaire, nous nous sentons tenus de lui répondre le plus explicitement qu'il se pourra, et nous croyons qu'il reconnaîtra lui-même combien son accusation était légère, puisqu'elle ne repose que sur sa propre ignorance des vrais éléments de la question.

« Il serait injuste, disions-nous dans notre article du 28 juin, de blâmer la Société I. R. P. de n'avoir pas adopté une combinaison analogue à celle de la Société du Sud-Autrichien-Lombard; il ne faut ni la blâmer ni l'en louer; elle ne l'a pas fait et elle ne pouvait pas le faire. Elle n'avait que trois années pour payer à l'État autrichien les 200 millions de francs, montant de son prix d'acquisition, et ce paiement est effectué depuis l'année 1858. N'ayant plus rien à payer de France en Autriche, elle ne se trouve appelée en aucun cas à bénéficier de la différence du change, et par conséquent elle ne pouvait songer à créer un compte d'agio, puisqu'elle n'aurait jamais eu un centime à inscrire au crédit d'un tel compte..... »

A cette remarque, que nous maintenons dans toute sa justesse et dans toute sa force, qu'oppose notre contradicteur? « Mais, dit-il, le *Journal des chemins de fer* oublie une chose, c'est qu'indépendamment des 200 millions de francs formant le prix des concessions cédées par l'État à la Compagnie autrichienne, cette Société a eu à dépenser une somme à peu près égale pour la construction et l'achèvement de ses lignes, et que par conséquent elle aurait pu parfaitement agir comme la Compagnie lombarde; si donc elle ne l'a pas fait, c'est qu'elle ne l'a pas voulu. »

Voilà qui est catégorique: nous disons, nous, que la Compagnie autrichienne n'a pu agir comme la Compagnie lombarde; on nous répond qu'elle l'a pu, mais qu'elle ne l'a pas voulu.

L'auteur de la brochure nous permettra de lui prouver que son assertion est des plus téméraires, et le public s'étonnera une fois de plus du peu de soin que se donnent pour s'instruire eux-mêmes ceux qui s'attribuent la mission de l'éclairer.

Ce n'est pas par plaisir ou par fantaisie que la Compagnie du Sud-Autrichien-Lombard a imaginé d'ouvrir le compte d'agio qui est l'objet d'un si vif débat. Un état de chose très-nouveau et très-inquiétant s'était révélé par la baisse du change en 1859, sous l'influence de la guerre d'Italie; la Compagnie commença par éprouver une perte sur la réalisation de son capital-actions, et elle chercha à prévenir le retour de pareils mécomptes; tel fut le point de départ de son système; il ne remonte pas au-delà de 1859. C'est tout simple, puisqu'en 1858 le florin valait encore, en moyenne, 2 fr. 31 c., tandis qu'il tomba subitement beaucoup au-dessous de 2 francs à partir de 1859.

Si la Compagnie autrichienne avait voulu suivre les errements de la Compagnie lombarde, c'est donc en 1859 seulement qu'elle aurait eu la possibilité et la raison de s'y décider. Mais à cette époque, où en était-elle de son compte d'établissement? Le rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires du 30 mai 1859 nous fait connaître qu'à la date du 31 décembre 1858 la Société I. R. P. avait réalisé et employé une somme capitale de 327,610,000 fr., au change moyen de 129 34/100 pour 300 fr. = 2 fr. 31. Au 31 décembre 1861, elle n'avait dépensé en totalité que 378,860,926 fr. 73; c'est-à-dire que dans les exercices 1859, 1860 et 1861 son compte capital ne s'est accru que de 51,250,926 fr. 73. Nous voilà déjà bien loin des 200 millions que l'auteur de la brochure nous reproche d'avoir oubliés. Mais poursuivons.

Au 31 décembre 1858, les capitaux réalisés par la Compagnie Sud-Autrichien-Lombard, nouvellement formée, ne dépassaient pas 156,875,000 francs. Le capital réalisé au 31 décembre dernier atteint la somme de 539,050,583 fr. 89 c., c'est-à-dire que dans les trois exercices 1859, 1860 et 1861, cette Compagnie a augmenté son compte capital de 382,175,583 fr. 89 c.

Ainsi les sommes à verser ou à dépenser en Autriche et sur lesquelles pouvait s'ouvrir un compte d'agio, ont été, du 31 décembre 1858 au 31 décembre 1861:

Pour le Sud-Autrichien-Lombard.....	382,175,583 89
Pour la Compagnie I. R. P...	51,250,926 73
Différence.....Fr.	330,924,657 16

Et l'on ose dire que la Compagnie I. R. P. aurait pu faire ce qu'a fait la Compagnie lombarde, et que si elle ne l'a pas fait, c'est qu'elle ne l'a pas voulu! En vérité, n'est-ce pas étrangement abuser du respect qu'éprouve une portion du public pour les assertions tranchantes, qui lui inspirent trop souvent une confiance égale à celle de l'écrivain qui se les permet?

Nous nous arrêtons; nous ne voulons pas pousser cette controverse plus loin qu'il n'est nécessaire pour réfuter une contradiction au moins irréfléchie. Nous nous en tiendrons à un dernier mot sur le fond du débat.

On répète à satiété, dans la brochure que nous avons sous les yeux, que le conseil d'administration du Sud-Autrichien-Lombard a indûment grossi le chiffre des dividendes par le prélèvement déguisé d'une partie du capital social.

Ce sont là de bien grosses paroles à propos d'une simple méthode de comptabilité. L'auteur de la brochure les a-t-il bien pesées? Nous en doutons, car il ne paraît pas comprendre la valeur des réserves accumulées par la prudence des administrateurs qu'il critique si passionnément, réserves qui ne s'élèvent pas à moins de 22 millions de francs. Or, voici, d'après les tableaux officiels, le montant des sommes distribuées aux actionnaires de la Compagnie, pour les exercices 1859, 1860 et 1861, en francs, ou, si l'on veut, en florins, au pair de 2.50:

	Intérêts.	Dividendes.
1859 .... Fr.	8,125 000	14,377,500
1860	10,875,000	11,625,000
1861	14,685.000	15,315,000
Totaux...	33,685,000	41,317,500
Ensemble... Fr.		75,002,500

Or, le florin, au lieu du pair de 2.50, n'ayant valu, en moyenne, pendant ces trois exercices,

que 1.90 (1), la perte du change serait de 24 0/0 ; or, 24 0/0 sur 75 millions de francs; c'est 18 millions de francs, et puisque les réserves sont de 22 millions, il est clair que les administrateurs n'ont rien prélevé sur le compte capital. En effet, ces 22 millions couvrent à la fois et les 18 millions auxquels on peut, par hypothèse, évaluer la perte de change sur les bénéfices supputés en florins, et la réserve statutaire chiffrée à 3,400,000 francs.

Ce simple calcul, si l'auteur de la brochure s'était avisé de le faire, lui aurait épargné beaucoup de peine, et, nous aimons à le croire, aussi quelques regrets.

AUGUSTE VITU.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Depuis quelques mois la spéculation s'est jetée avec ardeur sur les actions du Crédit foncier, on cherche à en préciser la valeur future, et on l'exagère singulièrement. Dernièrement une brochure faite par un financier rompu à la pratique des affaires et dont le coup d'œil ne manque pas de portée, élevait ses estimations à un niveau inconnu jusqu'à ce jour. Un de nos confrères de la presse financière se l'est appropriée, en la publiant.

Nous croyons devoir intervenir à notre tour, pour éclairer nos lecteurs.

Notre sympathie pour l'utile institution du Crédit foncier ne saurait être mise en doute. Depuis sa création, le *Journal des chemins de fer* n'a pas cessé d'en montrer les grands avantages, et à peine avions-nous acheté cette feuille en mai 1861, que trouvant cette valeur à un cours relativement bas, nous la recommandions vivement aux capitalistes sérieux. Un moment elle subit une réaction qui menaçait de l'entraîner, les premiers nous n'avons pas hésité à nous mettre sur la brèche pour rassurer les acheteurs et montrer que de plus hauts cours devaient être conquis. L'événement ne tarda pas à nous donner raison.

Cependant, si nous avions pu prévoir que le cours de 1,700 francs serait atteint et dépassé un jour pour les actions anciennes, et celui de 1,180 fr. pour les actions estampillées et de 1,090 fr. pour les actions nouvelles, nous n'eussions pu imaginer qu'on chercherait à élever encore les cours.

Nous croyons que dans l'intérêt de la valeur et de l'institution, il vaudrait mieux consolider les cours acquis plutôt que de risquer les aventures de cours plus élevés. Toute hausse nouvelle amènera un changement de détenteurs du titre, substituera à des capitalistes sérieux des spéculateurs temporaires qui ne conserveront pas longtemps leurs actions.

Ainsi le nombre des transferts avait été en 1859 de 16,068 seulement.

Il s'est élevé en 1860 à 20,880.

Il a atteint en 1861 21,474.

Attendons l'année prochaine, et on verra combien le nombre en aura encore progressé, surtout si cette valeur persiste à monter.

Ordinairement, l'élément de la hausse d'une action est son produit actuel ; c'est sur cette base que s'établit la valeur des actions de chemins de fer. Si on escomptait l'avenir du trafic, le niveau des prix s'élèverait singulièrement, car il faudrait supposer ce que rapporteront, dans dix et dans vingt années, les chemins de fer, aidés par le développement prodigieux du trafic des voyageurs et des marchandises. Ainsi, par exemple, pour le chemin de fer de Lyon, admettez le percement de l'isthme de Suez, la consolidation du royaume d'Italie, le développement de l'industrie, du commerce et de l'agriculture de cette nation et ses rapports forcés avec la France ; supposez le percement du mont Cenis, une nouvelle extension de Marseille, et calculez ce que pourront rapporter ses actions ! Mais ceux qui achètent ou vendent cette valeur ne peuvent se baser sur ces données, c'est l'*alea* et l'espérance de l'avenir qu'ils entrevoient avec plaisir, mais qu'ils n'accepteront jamais pour fixer la valeur du titre au moment actuel. Les temps changent, les idées se transforment, et la sage prudence commande que pour apprécier une valeur on consulte principalement le moment où on achète et où on vend.

Pour les actions du Crédit foncier, le produit est restreint.

Il existe actuellement deux natures d'actions : les actions estampillées, qui profiteront seules des dividendes des exercices 1862 et 1863 ; les actions nouvelles, qui n'entreront en partage des dividendes qu'à partir du 1er janvier 1864.

Les dividendes des exercices 1862 et 1863, y compris les intérêts, seront très-probablement de 37 fr. 50 c., encore, comme pour 1861.

Les actions nouvelles ne toucheront que 12 fr. 50 c. par action, jusqu'au 1er janvier 1864.

A cette époque, elles entreront en partage avec les actions estampillées ; mais on aura eu la prudence de faire une réserve extraordinaire pendant les deux précédents exercices, et nous croyons que le maximum que l'on pourra atteindre pour distribuer à chaque action sera alors de 37 fr. 50 c.

Or, 37 fr. 50 c. de revenu, pour des actions actuellement cotées 1,175 francs, sur lesquelles il faut déduire 250 francs non versés, c'est du 4 0/0.

Est-ce donc capitaliser à un taux trop élevé les actions du Crédit foncier que de les capitaliser à 4 0/0?

Non-seulement, nous ne le croyons pas, mais nous ajoutons qu'il serait préférable qu'elles fussent capitalisées à 4 1/2 0/0 et même à 5 0/0.

Il nous semble que ce taux de capitalisation est juste, pour une valeur dont le produit nous semble ne pas pouvoir augmenter pendant trois ou quatre exercices, à raison du doublement des participants aux dividendes pour 1864.

Si le Crédit foncier devait offrir le développement extraordinaire et immédiat dont on parle, nous pourrions admettre un autre taux de capitalisation ; mais quel que soit l'avenir de cette entreprise, il ne faut pas s'attendre à un développement précipité, mais seulement à un développement lent et régulier.

Pour s'en assurer, il faut prendre l'exercice 1860, l'exercice 1861, et prévoir, par les résultats actuellement obtenus, ce que sera l'exercice 1862. On pourra alors d'autant plus facilement envisager l'exercice 1864 et les exercices ultérieurs.

1e EXERCICE 1860.

Le chiffre des prêts s'était élevé à..... Fr.	69,489,445	»
dans lequel les prêts aux communes entraient pour 19,178,145 francs.		
Les remboursements anticipés s'élevaient à	11,901,685	46
Le solde, au 31 décembre 1860, des sommes déposées dans les caisses par divers s'élevait à	97,902,884	»
Le montant des avances sur titres était de.....	25,339,232	»

Ce sont là les trois natures d'opérations qui procurent les bénéfices du Crédit foncier.

Le bilan des profits et pertes s'était ainsi établi :

Passif.

Dépenses administratives :		
Du personnel..... Fr.	520,485	85
Du matériel, impressions, publicité.....	261,729	30
Service des receveurs généraux.....	83,750	»
Intérêts, primes et lots des obligations en circulation.....	7,228,681	56
Commissions de banque et autres	306,198	13
Enregistrement et timbre..	31,512	45
Amortissement des frais de premier établissement.....	76,143	35
Amortissement du mobilier.	17,106	83
Total...	8,525,607	47

Actif.

Intérêts des prêts réalisés..	7,304,797	87
Allocations pour frais d'administration.....	878,846	08
Produits divers.....	483,015	21
Intérêts du capital social et des réserves.....	932,340	66
Bénéfice des dépôts de fonds.	635,900	89
Subvention de l'Etat, 5 0/0 sur les prêts hypothécaires à long terme.....	2,402,715	»
Total... Fr.	12,637,615	71
Il en résultait que le bénéfice net s'élevait à..... Fr.	4,112,008	24

Les éléments principaux de ce bénéfice étaient, comme on le voit :

Allocations pour les frais d'administration..... Fr.	878,046	08
Produits divers.....	483,015	21
Intérêts du capital et réserves.....	932,340	66
Bénéfices des dépôts.....	635,900	89
Subvention.....	2,402,715	»
Formant un total de. ...Fr.	5,332,917	83
Le bénéfice net de.....	4,112,008	24
a été ainsi réparti :		
Intérêts aux actions.....	749,843 75	
Dividende..	1,050,000 »	
	1,799,843	75

Faisant 30 fr. par action.

Le surplus a été attribué à la réserve, savoir

A la réserve statutaire.....	672,433	»
A la réserve immobilière...	1,639,731	49

2e EXERCICE 1861.

Pour cet exercice, le chiffre des prêts s'est élevé à..... Fr. 112,492,369

Sur lesquels les prêts communaux prennent 24,892,985.

Il faut remarquer qu'un seul prêt, celui fait aux immeubles Rivoli, a été de 15 millions.

Les remboursements anticipés

(1) 1859, 48.25 par 100 francs ; 1860, 52.57 ; 1861, 57.30 ; moyenne, 52.7 par 100 francs = 1 fr. 89.7.

opérés dans le cours de l'exercice ont été de 3,445,847 fr. 74 c.

Le solde au 31 décembre 1861 des dépôts à..... 57,061,275 70

Le montant des avances sur titres était descendu à..... 22,774,057 »

Ainsi le chiffre des dépôts avait diminué de..... 40,841,609 »

Et le chiffre des avances de... 3,565,175 »

Le bilan des profits et pertes s'est ainsi établi:

Passif.

Dépenses administratives :		
Personnel.....	673,154 55	
Matériel.....	329,935 74	
Service des receveurs généraux.....	86,000 »	
Intérêts, primes et lots des obligations.....	11,487,502 90	
Commissions de banque ...	364,311 70	
Enregistrement et timbre...	38,338 72	
Entretien des immeubles, amortissement du mobilier ...	66,199 74	
Caisse des retraites.....	19,949 15	
Total...	13,065,392 50	

Actif.

Intérêts des prêts réalisés..	11,688,776 52	
Allocations pour frais d'administration.....	1,296,893 26	
Produits divers.....	623,223 74	
Intérêts du capital et des réserves.....	987,096 39	
Bénéfices des dépôts de fonds.	771,204 »	
Subvention de l'État (solde).	601,103 50	
Frais remboursés par le Crédit agricole..... Abonnement dudit pour onze mois.....	146,999 85	
Total...	16,115,297 26	

Ainsi en 1860, le bénéfice net était de..... 4,112,008 24

En 1861, il n'était que de . 3,049,904 74

Soit une apparente diminution de..... 1,062,093 50

Mais, en 1860, la subvention de l'État était de..... 2,402,715 »

Et en 1861, le solde qui en est payé n'était plus que de 601,103 50

Différence..... 1,801,611 50

Par conséquent les autres articles, les sources permanentes de bénéfice, ont présenté une augmentation de 748,315 fr. 17, savoir :

Allocation pour frais d'administration.....	418,047 17
Produits divers.....	140,208 »
Intérêts du capital et réserves.....	54,756 «
Bénéfices des dépôts.....	135,304 »
Augmentation totale dans les sources principales de bénéfices.....	748,315 17
Par contre il y a eu augmentation dans les frais de.....	280,963 69

Le bénéfice a été réparti :

Comme intérêts. 750,000

Comme dividende 1,500,000

Soit par action, 37 fr. 50 c.

Au total..... 2,250,000

Le surplus a été porté :

Comme réserve statutaire..	459,980 96
Comme réserve immobilière.	359,923 80

3e Exercice 1862.

Nous entrons ici dans le domaine des éventualités et des probabilités; nous ne donnerons donc nos chiffres que sous toutes réserves. Comme nos bases sont connues, et que nos appréciations sont étayées sur les bilans de la Société, chacun peut les contrôler et les rectifier s'il y a lieu.

Les prêts ont augmenté du 1er janvier au 30 juin savoir :

Prêts hypothécaires.....Fr.	44,595,200	»
Prêts communaux.....	20,801,009	»
Total...Fr.	65,396,209	»
Les remboursements anticipés ont été de, environ.....	12,500,000	»
Ce qui réduit en réalité les prêts à.....	52,896,209	»
En acceptant que le second semestre de 1862 sera égal au premier, on obtiendrait comme augmentation totale des prêts.	105,792,418	»
Ce qui donnerait comme augmentation sur l'allocation à titre de frais d'administration, environ.....	450,000	»

Les avances sur dépôts de titres et les dépôts de fonds ayant diminué, il n'y a pas lieu de compter une augmentation de ce chef, plutôt y aurait-il lieu à une diminution.

Nous maintiendrons néanmoins les mêmes chiffres que pour l'exercice 1861.

Il y aura légère augmentation dans les produits de l'intérêt des capitaux sociaux et réserves, mais nous balancerons cette augmentation par celle qui s'opérera dans les frais de toute nature.

Le résultat c'est que le bénéfice net devra être égal à celui de l'exercice

1861, soit.....Fr.	3,049,904	74
Moins la subvention de....	601,103	50
Soit.....	2,448,801	24
Plus.....	450,000	»
D'où, comme bénéfice.	2,898,801	24
Déduisant pour intérêts.....	750,000	»
Il restera....	2,148,801	24
Prélevant 20 0/0 pour la réserve statutaire.....	429,760	»
Il restera....	1,719,141	24
Si l'on distribue comme pour l'exercice 1861, 25 francs par action à titre de dividende, soit.....	1,500,000	»
L'excédant s'élevant à.....	219,141	24

sera probablement employé à constituer une réserve extraordinaire pour faire disparaître autant que possible le déficit qu'amènera, en 1864, l'augmentation du nombre d'actions participant au dividende.

Bien entendu on ne porterait plus rien à la réserve immobilière qui, du reste, nous semble complète.

Nous avions donc raison en calculant que le dividende total pour 1862 ne serait que de 37 fr. 50 par action ; cependant il pourrait être augmenté de 3 fr. par action, en ne portant rien à la réserve extraordinaire. Mais alors, en 1864, il y aurait une forte diminution dans le chiffre du dividende.

4e exercices 1863. 1864 et suivants.

Pour 1863, en admettant le mode de calcul pris pour 1862, c'est-à-dire même augmentation des prêts et maintien du chiffre des bénéfices sur les dépôts et les avances, on pourrait distribuer aux actionnaires une somme de 37 fr. 50 par action, et en plus porter à la réserve statutaire 133,800 fr. en plus et à la réserve extraordinaire 535,200 fr.

Lesquels ajoutés à la réserve de 1861, 219,141

Donneront un total de 754,341 fr.

Mais pour obtenir ce résultat, il faut que le chiffre des prêts continue à augmenter dans la même proportion. Nous avouons que nous en doutons.

La majorité des prêts s'opère sur des immeubles de Paris et tient aux nombreuses constructions dont la capitale a profité. Cette source ne tarira pas, mais elle devra diminuer. Ainsi il ne se présentera pas souvent des circonstances d'un prêt comme celui de 15 millions fait en 1861 aux immeubles Rivoli.

En outre, on a pu remarquer que les prêts communaux ont été nombreux en 1861, et dans le premier semestre de 1862, cela tient à ce que toutes les communes de France, qui depuis longtemps attendaient un moyen d'emprunter pour exécuter certains travaux, ont profité de la circonstance. Mais le Corps législatif ne paraît pas disposé à permettre la multiplicité de ces emprunts. Il peut donc y avoir doute à cet égard.

Quoi qu'il en soit, on voit qu'en admettant pour l'exercice 1864 la même augmentation, et c'est le maximum qu'on doit prévoir, on arriverait à une nouvelle augmentation de..... Fr. 895,200 »

Déduction faite de la réserve statutaire, laquelle, ajoutée à la réserve extraordinaire s'élevant à.....	754,341	»
Et aux.....	1,500,000	»
Constituant le dividende antérieur des 60,000 actions estampillées, donnerait un total de	3,149,541	»
Soit seulement par action, à raison de 120,000 actions....	25	»
Et avec l'intérêt de.....	12	50
Un total de.... Fr.	37	50

plus un solde de 149,541 francs.

Pour l'exercice 1865, le dividende ne pourrait pas être supérieur, et c'est seulement en 1866 que l'on pourrait espérer une augmentation progressive annuelle de 3 fr. au maximum.

Qu'en résulte-t-il?

Que nous avions raison quand nous disions que le Crédit foncier constitue une institution éminemment utile, et qui est appelée à se développer de jour en jour ;

Qu'après l'augmentation du capital on peut admettre que le taux se maintienne à 1,000, à 1,100 francs si l'on veut, mais qu'on ne doit pas le porter au-dessus de 1,200 francs et chercher à lui faire atteindre des cours hyperboliques, nullement justifiés par les produits ac-

tuels, et qui un beau jour finiraient par en détacher tous les porteurs sérieux.

Les premiers nous avons défendu la valeur, nous croyons la défendre encore et nous associer à la pensée intime des administrateurs du Crédit foncier en mettant les acheteurs en garde contre les prix actuels et en conseillant la prudence.

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Assemblée générale du 31 juillet 1862.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du Comptoir d'escompte a eu lieu le 31 juillet, sous la présidence de M. Pinard.

Le défaut d'espace nous oblige à renvoyer au prochain numéro le rapport présenté par le Conseil d'administration ; en voici toutefois les principaux résultats :

Les affaires du Comptoir se sont élevées à 1,055,166,812 francs ; c'est une augmentation de 20,430,059 fr. sur l'année dernière. Mais l'escompte du papier de commerce a fléchi de 35,189,940 fr. 32 c., bien que les nouvelles agences des colonies et de l'étranger aient remis en valeurs sur l'Europe une somme de 64,887,395 fr. La diminution de l'escompte du papier ordinaire se chiffre donc par une centaine de millions en nombres ronds.

Cet affaiblissement et l'accroissement notable des effets en souffrance correspondent au ralentissement général des affaires pendant l'année 1861 ; cette situation est en voie d'amélioration.

Malgré ces perturbations passagères, le chiffre du dividende s'élève, y compris les 21 francs déjà payés, à 39 fr. par action de 500 francs, soit 7 fr. 80 c. 0/0. Ce favorable résultat a été assuré par le produit des agences de Calcutta, de la Réunion et des autres colonies, qui, quoique bien récentes, ont largement compensé les diminutions subies surfles opérations ordinaires.

F. GRIMAUD.

CHEMIN DE FER DE LYON (CROIX-ROUSSE) A SATHONAY.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 31 juillet 1862.

Le rapport du Conseil d'administration, après avoir expliqué que l'assemblée générale, convoquée en avril dernier conformément aux statuts, a dû être retardée par suite de l'insuffisance des titres déposés, présente la situation des affaires de la Compagnie.

Voici les points les plus saillants de cet exposé :

Les formalités et les lenteurs nécessitées par l'examen approfondi des études par les autorités militaires, ont retardé jusqu'au 15 décembre 1861 le commencement de ces travaux.

Le chemin, d'après les prévisions du Conseil, sera terminé vers la fin de cette année ; mais l'inauguration n'aura lieu que dans les premiers mois de l'année 1863.

Le capital social devra être augmenté, par suite de l'insuffisance de l'évaluation primitive des terrains expropriés.

Le Conseil d'administration espère que la Compagnie obtiendra la concession du prolongement de la ligne jusqu'à Bourg.

Les résolutions suivantes sont soumises à l'assemblée et adoptées :

1° Approbation des comptes arrêtés au 30 juin 1862 ;

2° Fixation à 40 francs des jetons de présence des administrateurs.

3° Autorisation donnée au Conseil à l'effet d'émettre pour 1,500,000 fr. d'obligations.

4° Autorisation donnée au Conseil à l'effet de vendre, au mieux des intérêts de la Compagnie, l'excédant des immeubles expropriés (d'une valeur de 624,000 francs environ), et d'en employer le produit à l'amortissement des obligations.

BELLARDON.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SARAGOSSE A PAMPELUNE

Nous lisons dans la *Gaceta de Madrid*, journal officiel, du 27 juillet, le décret suivant, qui règle définitivement la concession du chemin de Saragosse à Pampelune jusqu'à Alsasua, en passant par Irurzun :

« Vu les clauses et conditions par lesquelles l'ordre royal du 9 octobre 1857 a accordé la concession du chemin de fer de Saragosse à Alsasua jusqu'à Irurzun, laissant en suspens celle du trajet de ce point à Alsasua, pendant qu'on faisait de nouvelles études.

» Vu le résultat de ces études ainsi que le contrat de concession du chemin de fer de Madrid à Irun par Valladolid et Burgos, S. M. la reine, conformément à l'avis du conseil des ministres et à celui du conseil d'État, a jugé convenable d'étendre la concession du chemin de fer de Saragosse à Irurzun, en la complétant par le tronçon d'Irurzun à Alsasua, avec la subvention de 329,990 r. 47 par kilogramme, suivant le résultat de l'enchère adjugée par l'ordre royal du 9 octobre 1857, conformément au projet approuvé par l'ordre royal du 8 du mois d'août de la même année, sans préjudice de l'instruction en cours, pour décider en parfaite connaissance de cause la concession d'une ligne mettant en communication, par le territoire espagnol, Irurzun avec un port de l'Océan.

» Madrid, 19 juillet 1862. »

N. DESTRIBATS.

RECETTES DES CHEMINS DE FER.

Plusieurs abonnés nous adressent des observations sur l'exactitude des bulletins de recettes de certains chemins de fer étrangers. Nous ne pouvons répondre à ces observations autrement qu'en rappelant que nous publions ces bulletins tels qu'ils nous sont officiellement transmis par les Compagnies. Cette publication ne saurait donc engager en rien notre responsabilité.

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

CHRONIQUE

CHEMIN DE TOULON AUX ARCS. — *Le Messager de Nice* annonce que l'inauguration du tronçon du chemin de fer de Toulon aux Arcs, aura lieu le 15 août prochain. A cette époque, on doublera le transport des voyageurs de la gare des Arcs à Nice. Il ne faudra plus que quelques mois encore pour que la locomotive amène les convois à la gare de Cagnes. De là au but projeté (Nice) le service n'attendra plus que la construction du viaduc sur le Var auquel on travaille avec activité.

CHEMINS SUISSES. — L'usine du Creusot vient d'achever en Suisse, sur le chemin de fer de Berne à Lausanne par Fribourg, l'exécution et la pose d'un magnifique travail qui peut être considéré comme une des merveilles de l'industrie moderne. Nous voulons parler du viaduc de Grandfey, sur la Sorine, à 2 kilomètres de Fribourg. Le viaduc consiste en un pont en fer reposant, sur les deux rives, sur des culées en maçonnerie, et soutenu par six piles dont la base est en maçonnerie et le reste en fonte et en fer. Le pont, y compris les culées, a une longueur totale de 382m,61. Déduction faite des culées, le tablier en fer forgé compte 333m,72. Ce tablier est un tube creux dont la tranche transversale affecte la forme d'un quadrilatère. Il donne passage aux piétons dans son intérieur, tandis que les rails du chemin de fer sont posés sur le côté supérieur. Cette masse énorme pèse 1,200,000 kilogrammes.

Les piles ont une hauteur maximum de 78 mètres, dont 34 mètres en maçonnerie et le reste en fer, soit 44 mètres. La partie en fer se compose de colonnes en fonte reliées entre elles par des treillis en fer forgé. Chaque pile contient, en poids, 208,000 kilog. de fonte et 84,000 kilog. de fer, ce qui donne au total 1,248,000 kilog. de fonte et 504,000 kilog. de fer. Le poids du tablier et des piles, fer et fonte, donne donc 3,052,000 kilog. environ.

La maçonnerie comprend 20,000 mètres cubes.

Ce viaduc, qui n'a pas demandé moins de deux années de travail, témoigne des immenses progrès accomplis en France dans l'industrie métallurgique.

AUTRICHE. — On écrit de Trieste que la commission désignée pour l'agrandissement de ce port a adopté, au mois de juin dernier, presque à l'unanimité, le projet qui lui avait été soumis par M. Talabot, un des principaux intéressés dans les chemins de fer autrichiens. Les améliorations que l'on se propose consistent dans l'élargissement de tous les quais et la formation de cinq môles, outre ceux qui existent et qui seront rendus beaucoup plus spacieux : une digue sera, de plus, construite entre l'ancien phare et le nouveau lazaret. Cette entreprise, qui va commencer immédiatement, sera dirigée par M. Parial, ingénieur français. La dépense, fixée à 32 millions de florins, sera avancée par l'administration des chemins de fer, et les travaux pourront être effectués dans quatre ans.

ALLEMAGNE. — On écrit de Munich :

La troisième section du comité des finances à Vienne, après bien des tergiversations, s'est enfin décidée à faire son rapport sur l'affaire de la Banque, et à proposer un plan de réorganisation de ce grand établissement national. L'opinion publique était impatiente, après avoir entendu les critiques, de connaître les améliorations proposées à l'état de choses existant. Des changements à peu près irréalisables ont été le seul produit des longs travaux de la commission, qui semble avoir pris à tâche de décourager l'institution, ou plutôt de l'anéantir. Aussi la Banque paraît-elle déterminée à ne point se soumettre aux conditions plus qu'onéreuses qu'on voudrait lui imposer. Un second mémoire élaboré par M. de Lucam, et qui a déjà reçu cinquante-six signatures, c'est-à-dire plus de la moitié des membres du comité directeur, repousse formellement des exigences exagérées et même inexplicables. Ce memorandum, basé sur des calculs exacts, sur des preuves matérielles, met en lumière l'impossibilité de satisfaire aux nouveaux règlements conçus par la troisième section de la commission financière. Il est à croire que le Reichsrath, plus éclairé et même mieux avisé, tâchera de trouver un terme moyen, et ne laissera pas tomber un établissement qui a déjà rendu et peut rendre encore de si importants services au crédit de l'État.

Le comité des finances, réuni en séance plénière le 14 juillet, a terminé les travaux du rapport de la dette publique. Toutes les propositions de la section ont été acceptées, à l'exception de celle relative au projet de conversion de la dette à un taux uniforme. Il a été de plus résolu que l'augmentation de la dette flottante ne pourrait être opérée par la seule disposition du mi-

tère des finances, mais avec le consentement de la représentation nationale.

BELGIQUE. — Le ministre des finances du royaume de Belgique vient, à la tribune de la Chambre des représentants, de s'exprimer en ces termes :

« Si de nouvelles ressources étaient à créer, il est une opération bien plus propre à les produire et dans une vaste proportion, c'est la conversion de la rente. Il est aisé de prévoir que le temps de cette opération s'approche. La situation améliorée de l'Europe réagira en hausse sur l'état des fonds. Quand la rente aura dépassé le pair, la conversion devra se faire de toute nécessité. »

P. GRIMARD.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 30 juin 1862.

ACTIF.

Espèces en caisse..... 2,737,270 17 Espèces à la Banque.... 968,514 »»		3,705,793 17
Matières or et argent		229,550 23
Portefeuille : Paris..... 61,816,333 51 — Province . 19,624,393 45 — Etranger . 10,601,749 83		71,042,476 82
Agences dans les colonies.		5,737,390 39
Agences à l'étranger		15,967,811 87
Avances sur fonds publics et actions div.		4,372,174 68
Crédits sur connaissement et nantissem.		21,061,141 54
Correspond. : Province 5,536,738 68 — Etranger 27,139,079 06		32,675,817 74
Comptes débiteurs des Sous-Comptoirs. .		2,372,060 41
Effets en souffrance. Exercice clos. Mémoire		»
Immeubles..		705,742 27
Frais généraux.		»
Divers..		17,740 12
		158,786,859 74

PASSIF.

Capital.		40,000,000 »
Réserve.		3,351,343 33
Comptes courants d'espèces.		30,992,116 66
Comptes courants d'escompte.		2,795,654 51
Comptes créditeurs des Sous-Comptoirs :		
Capital. . . . . 3,512,372 98 Divers 1,222,737 31		4,735,110 29
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers . . . . . 10,393,687 22 Par faillite du tribunal de commerce . . . 282,935 82		10,676,623 04
Corresp.: Province.... 8,211,329 07 — Etranger.... 26,646,002 35		34,857,331 42
Acceptations à payer.		23,578,960 45
Intérêts, effets en souffrance. Exerc. clos.		»
Dividendes à payer.		1,462,027 31
Profits et pertes		173,573 81
Divers..		1,108,788 52
		158,786,859 74

Risques en cours au 30 juin 1862.

Effets à échoir restant en portefeuille. . .	71,042,476 82
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	23,243,377 »»
	95,187,853 82

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

Hipp. BISSTA.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

On lit dans le *Moniteur universel* du 24 juillet :

« VOIES DE TRANSPORT. — ESPAGNE. — Les marchandises importées en Espagne par Alicante, à destination de Madrid, peuvent être désormais expédiées directement et sans visite de la douane locale. A leur arrivée dans le port, elles sont plombées, puis immédiatement transbordées des navires sur le chemin de fer qui a été, à cet effet, prolongé jusqu'à l'extrémité du môle, et ce n'est qu'à Madrid même qu'elles sont soumises à la visite.

Pour se conformer à ces facilités de transport, l'administration du chemin de fer d'Alicante à Madrid, de concert avec la Compagnie Lopez, des vapeurs d'Alicante à Marseille, touchant à Barcelone, a réduit considérablement ses prix, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. En voici l'aperçu pour les premiers :

Voyageurs.	Classes.	CHEMINS DE FER. Réaux de vellon (1)	VAPEUR. Réaux de vellon.	TOTAL. Réaux de vellon.	
Madrid	1re classe,	130	140	270	
à Barcelone	2e classe,	90	90	180	
et vice versâ	3e classe,	60	50	110	fr.
Madrid	1re classe,	130	250	380	s. 100
à Marseille	2e classe,	95	171	266	70
et vice versâ	3e classe,	60	111	171	45

(1) Le réal de vellon = 0 fr. 27 c.

Tout voyageur a droit au transport gratuit de 50 kilogrammes de bagages au chemin de fer d'Alicante, et de 100 kilogrammes sur les vapeurs. »

(*Annales du commerce extérieur.*)

CRÉDIT AGRICOLE.

Le gouverneur du Crédit agricole a l'honneur d'informer MM. les porteurs des actions de la première émission, qu'à partir du 1er août courant il est payé, sur présentation des titres, à Paris, au siége social, et dans les départements, chez MM. les receveurs des finances :

1° 4 fr. 50 c. par action, dont 2 francs pour complément du dividende de 1861, et 2 fr. 50 c. à titre de première distribution provisoire sur le dividende de 1862;

2° Les intérêts et dividende échus sur les valeurs de garantie.

RECOUVREMENTS ET OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

MARCHÉ INDUSTRIEL

L'animation revient sur ce marché, la hausse commence à poindre et ne tardera pas à se dessiner vigoureusement. Toutes les bonnes valeurs commencent à être recherchées.

Les actions des Messageries maritimes sont en tête, elles viennent de faire 685 francs et monteront encore, grâce au développement heureux et persistant de cette entreprise. On espère de très-beaux résultats du service de l'Indo-Chine. Les actions nouvelles sont prises en Banque à 580 francs.

Les Docks de Marseille montent avec décision, on commence à comprendre les beaux bénéfices réservés à cette entreprise ; ils font 640.

Les Ports de Marseille, auxquels un si grand avenir est réservé, sont bien tenus à 620.

Les Gaz de Paris sont à 1,210, mais difficiles à vendre ; rien de surprenant après la hausse qui les a conduits aux cours actuels.

Les Gaz de Marseille sont bien tenus à 310 ; on regrette que la Compagnie ait cru devoir renoncer à publier les recettes mensuelles.

Les actions Rivoli sont lourdes à 147 50.

La Caisse des chemins de fer est à 62 50, le comptoir Bonnard à 41 75.

On ne trouve pas de Call à acheter, l'Union des Gaz trouve facilement preneurs à 102 50.

La Compagnie des Eaux est toujours solide à 335 ; les Omnibus faibles à 800.

Les Voitures de Paris, dont nous publions le traité qui sera soumis à l'approbation de la prochaine assemblée générale, sont demandées à 68 75.

La ligne d'Italie est offerte.

N. DESTRIBATS.

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

Le 4 1/2 est coté 99 40; le 4 0/0, 97 75; le 3 0/0, 82, et le 2 1/2, 58 20.

Les transactions sont très-limitées sur ces fonds ; les actions de chemins de fer ont été préférées cette semaine: Luxembourg, 367 50; Est-Belge, 470; Tournay-Jurbise, 590; Pepinster-Spa, 215; Anvers-Rotterdam, 175; Lichtervelde-Furnes, 315.

Les obligations ont été assez recherchées : Luxembourg, à 484 75; Est Belge, à 297 25 (cette valeur est classée maintenant parmi les titres de premier ordre); Centre, à 262; Hainaut-Flandre, à 259 50; le Nord de l'Espagne, à 248 25.

Les actions de la Banque sont demandées à 1,925 ; Mutualité industrielle, 727 50.

Au sujet du chemin de Lichtervelde-Furnes, nous oublions de vous dire qu'il est question de convoquer les actionnaires en assemblée générale extraordinaire, et de soumettre à leur vote la proposition d'émettre un emprunt en obligations.

G. OVERMEN.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — La baisse est générale sur les marchés qui ont eu lieu hier ou les jours précédents.

Les cultivateurs qui ont eu la précaution, malgré le beau temps, de faire des moyettes, n'ont rien à craindre de la pluie. Les autres pourraient avoir à subir quelques dommages si le mauvais temps survenait.

Au marché de ce jour, la meunerie tient fermement le prix des farines fraîches disponibles.

De son côté, la boulangerie achète avec grande réserve et n'engage aucune affaire à livrer.

Les cours peuvent se coter à 65 francs les choix ; 62 à 63 les bonnes qualités, et de 60 à 61 toutes provenances, le sac de 157 kil.

Blés. — Les échantillons de blés vieux sont plus rares encore que la semaine dernière, et les échantillons qui circulent ne sont acceptés qu'avec une baisse de 2 francs par hectolitre et demi, réglé à 120 kil.

Les offres en blés nouveaux se sont un peu accrues, mais cependant il n'y a pas de grandes quantités disponibles. Néanmoins, sur les prix pratiqués la semaine dernière, on peut estimer 1 à 1 fr. 50 et même, sur certains lots, 2 francs de baisse par sac de 120 kil.

La meunerie ne veut acheter que dans des conditions de livraison très-rapprochée, et, de son côté, la culture voudrait ne pas faire de concessions sur les prix actuels jusque vers la fin du mois prochain.

Nous coterons donc les blés nouveaux de choix 37 à 37 50 et même 38 francs. Mais à ce dernier prix, l'hectolitre et demi pèse plus de 122 kil., et la qualité ne laisse rien à désirer.

Les premières qualités se cèdent à 36 et 36 fr. 50 ; les bonnes sortes valent de 35 à 35 fr. 50, et les plus ordinaires, dont le poids atteint cependant encore 114 ou 115 kil. naturel, 34 à 34 fr. 50 les 120 kil. réglés.

En blés vieux, les prix varient beaucoup selon la qualité et la conservation de la marchandise. Les meilleurs se payaient de 35 à 36 francs ; les bonnes sortes 33 à 34 francs ; ordinaires de 31 à 32 francs.

Bray et Montereau tiennent les blés nouveaux de 35 à 36 fr., pour livrer courant d'août ; mais on n'obtient pas des vendeurs la garantie d'un poids naturel.

Seigles. — Les offres en seigles ont été encore très-importantes au marché d'aujourd'hui. La baisse est de 1 fr. 50 par 115 kilog., sur les prix de la semaine dernière ; car les acheteurs n'offrent pas plus de 20 fr. 50 rendu en gare d'expédition.

Orges. — Les orges sont toujours cotées de 14 50 à 15 fr., et les escourgeons, de 16 75 à 17 fr.

Avoines. — Les avoines vieilles commencent à devenir rares, et les prix sont très-bien tenus de 29 fr. 50 à 30 fr. pour les choix et en marchandise disponible. Les premières qualités de Beauce et de Brie sont tenues de fr. 28 50 à 29, et les avoines légères ordinaires de fr. 27 50 à 28 les 150 kil.

Les offres en avoines nouvelles pour livrer en quatre et six mois sont toujours assez nombreuses dans les prix de 18 fr. les 100 kil. net, en gare d'arrivée.

Il se fait quelques affaires dans ces conditions.

Issues. — Les issues restent cotées sans changement sensible.

Son seul, 13 50 à 14 fr. ; id. par petits lots, 13 50. Recoupettes fines, 12 à 13 fr. ; id. ordinaires, 12 50. Remoulage ordinaire, 14 fr. ; id. blanc, 13 50 à 14 50 ; id. extra, 15 50 à 16 fr. Son seul à la mesure (les 135 litres), 10 fr. ; id. par petits lots, 11 fr.

Colzas. — Les offres de colzas ne sont pas abondantes pour la saison, et les prix restent les mêmes que mercredi dernier, soit 60 fr. pour les choix et 44 à 45 fr. pour les sortes ordinaires.

On nous confirme qu'en Beauce et en Brie la récolte aurait été minime. Elle est meilleure dans la Normandie et dans le Nord.

(*Echo de l'agriculture.*)

MÉTAUX. — *Cuivre.* — Les prix conservent leur fermeté, mais sans en plus gagner. On a fait passablement d'affaires en Chili au prix de 220 fr., quelques détenteurs font 222 50, mais sans trouver preneur. Le cuivre des Lacs est rare et trop cher pour les fabricants qui préfèrent le Best Selected à 240 fr. ; le Tough Cake et Tile reste à 235, le cuivre Paschoff est coté 257 50. En cuivre laminé, la demande est presque nulle ; cette situation est aggravée par le grand nombre de laminoirs en fonction ; il y en a cinq dans le Midi et huit dans le Nord.

Étain. Sans changement. Tout le monde est dans l'attente d'une situation mieux accentuée. Prix nominaux : Banca 300 à 302 50, anglais 262 50, Détroits 297 50.

Plomb. On signale peu d'affaires, néanmoins il y a une très grande fermeté dans les prix. 53 fr. 50 le plomb brut sans distinction de provenances. Les avis des marchés étrangers dénotent une situation analogue.

Zinc. Cet article a causé une déception. On s'attendait sinon à une continuation du mouvement de hausse, ou moins au maintien inébranlable du prix de 48 francs ; on a acheté à 47 fr. 50, et peut-être trouverait-on à 47 francs.

(*Ancre de Saint-Dizier.*)

N. DESTRIBAUD.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 16 au 22 juillet	1706	1.297.815 30	754 54	1706	1.363.438 67	799 20	» »	5.50	19.949 74	536 25
Orléans*	16 — 22 —	1475	1.262.109 64	855 67	1475	1.351.968 23	916 50	» »	6.61	23.604 35	995 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	16 — 22	1411	1.338.040 18	1.657 01	1411	2.149.884 68	1.523 66	» »	8.75	47.256 53	1080 »
Ouest*	16 — 22 —	1213	1.068.740 80	863 30	1213	1.071.863 20	883 65	» »	2.30	22.440 35	548 75
Nord*	16 — 22 —	1053	1.281.969 10	1.217 44	967	1.176.010 78	1.216 14	» 10	» »	34.948 14	996 25
Midi*	16 — 22 —	798	614.497 11	770 05	798	518.042 80	649 17	18 62	» »	21.145 66	807 50
Lyon a Genève*	9 — 15 —	231	130.361 35	603 29	231	137.043 26	593 26	1 69	» »	14.764 78	360 »
Ardennes*	16 — 22 —	326	118.671 15	364 02	168	76.969 86	469 33	» »	22.42	11.212 80	422 50
Dauphiné*	16 — 22 —	182	82.773 93	454 80	130	63.476 40	471 05	» »	3.89	12.099 51	412 50
Graissessac a Béziers	16 — 22 —	52	14.678 80	282 28	52	12.198 »	234 57	30.34	» »	»	»
Bessèges a Alais*	16 — 22 —	33	31.465 50	953 50	33	29.631 40	897 92	6.19	» »	27.043 25	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	16 — 22 —	1961	1.252.042 27	637 40	1967	1.206.914 64	646 46	» »	1.38	18.416 81	606 75
Autrichiens	16 — 22 —	1324	929.060 »	701 80	1324	979.017 50	739 54	» »	5.10	18.517 52	490 »
Madrid a Saragosse et a Alicante — Madrid a Alicante	16 — 22 —	482	355.648 93	737 86	482	354.013 62	734 40	» 46	» »	18.818 64	647 50
Madrid a Saragosse et a Alicante — Alcazar a Ciudad	16 — 22 —	155	25.330 28	163 42	114	15.448 98	138 15	20.59	» »	»	»
Madrid a Saragosse et a Alicante — Madrid a Jadraque	16 — 22 —	103	41.927 40	402 17	103	29.237 70	281 13	43.05	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	16 — 22 —	366	116.031 95	317 65	183	45.593 46	249 12	30.31	» »	9.014 99	295 »
Nord de l'Espagne	16 — 22 —	358	176.056 72	491 78	308	127.937 95	415 38	18.39	» »	10.565 »	472 50
Union suisse	20 — 26 —	275	108.720 »	395 »	275	88.000 »	320 »	23. »	» »	» »	»
Central suisse	16 — 22 —	262	172.891 98	659 90	262	138.270 41	604 08	9.24	» »	13.397 54	475 »
Victor-Emmanuel	16 — 22 —	214	137.369 42	641 92	214	125 460 85	586 27	9.49	» »	18.150 08	370 »
Romains — Bologne a Ancone	16 — 22 —	206	62.544 54	303 61	»	»	»	»	»	6.669 18	333 75
Romains — Rome a Civita-Vecchia	16 — 22 —	73	23.582 65	323 05	»	»	»	»	»	7.132 95	»
Saragosse a Pampelune	16 — 22 —	179	41.209 02	230 22	»	»	»	»	»	7.042 12	345 »
Séville-Xérès-Cadix	2 — 8 —	100	66.941 »	418 »	100	76.416 »	477 »	» »	11.10	12.798 71	435 »
Ouest suisse	16 — 22 —	150	67.049 60	447 »	150	67.031 18	446 87	» 02	» »	10.653 74	157 50
Cordoue a Séville	2 — 8 —	131	44.131 40	336 88	131	37.595 75	286 99	17.38	» »	10.127 12	»
Guillaume-Luxembourg	9 — 15 —	89	28.699 68	322 47	52	11.617 02	223 40	44.30	»	9.070 52	272 50
Portugais	9 — 15 —	73	11.612 56	154 83	»	»	»	»	»	»	465 »

* Prélèvement fait de l'impôt sur [illegible] vitesse.

F. GRIMAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

5 août. — **Filature de lin d'Amiens.** — A 3 heures, salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

5 août. — **Société Chollet et Cie.** — A 3 heures précises, au siége social, 7, rue Marbeuf.

11 août. — **Télégraphe sous-marin entre la France et l'Angleterre.** — Salle Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

12 août. — **Compagnie impériale des Petites voitures.** — A 3 heures, salle Herz.

16 août. — **Forges de Châtillon et Commentry.** — A 1 heure, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

20 août. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — A midi, 8, rue du Parchemin, à Bruxelles.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

15 juillet. — **Chemins des Ardennes.** — 6 fr. 73 c. d'action nouvelle, impôt déduit.

15 juillet. — **Chemins des Ardennes.** — Actions anciennes, 10 francs.

15 juillet. — **Chemin de Lausanne à Fribourg.** — 10 fr. par action ordinaire; 12 fr. 50 par action de priorité.

15 juillet. — **Canal de jonction de la Nambre à l'Oise.** — A-compte de 25 fr. sur le dividende 1862, à Paris, 13, rue de Provence.

1er août. — **Chemins algériens.** — 5 0/0 sur les sommes versées.

6 août. — **Messageries impériales.** — 12 fr. 50 par action libérée intégralement; 6 fr. 50 par action libérée de 250 fr; 3 fr. 50 par action libérée de 175 fr.

APPELS DE FONDS.

15 juillet au 7 août. — **Chemins des Ardennes.** — Versement de 100 francs par action nouvelle.

REMBOURSEMENTS.

1er septembre. — **Chemin d'Orléans.** — Remboursement des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 12 juillet.

1er septembre. — **Chemins autrichiens.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 18 juillet.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 24 mai.

31 décembre. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 mai.

F. G.

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE PARIS (1re chambre).

Présidence de M. le premier président Devienne.

Audiences des 19 et 23 mai.

CHEMINS DE FER. — OBLIGATIONS. — FAILLITE DE LA COMPAGNIE.

Les règles posées par la loi du 3 septembre 1807, et relatives à la fixation de l'intérêt, sont inapplicables aux souscriptions d'obligations ouvertes par les compagnies anonymes agissant sous la surveillance du gouvernement.

En cas de faillite d'une telle compagnie, les porteurs de ses obligations n'ont droit d'être admis au passif que pour le prix d'émission de ces titres, avec intérêt au taux commercial jusqu'au jour de la faillite.

La faillite de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers ayant été provoquée et combattue sans succès par les administrateurs de la Compagnie, et les porteurs des obligations souscrites ayant été reconnus créanciers, MM. Van Linden, Delasalle, Dodun Desperrières et l'Herminia, ont, à ce dernier titre, réclamé leur admission à la faillite pour le montant de leurs souscriptions, soit 250 francs par chaque.

Un jugement du tribunal de commerce de Paris, du 30 septembre 1861, a statué sur cette demande dans les termes suivants :

Le tribunal,

Reçoit le général de Bougenel, Levainville, de la Laurence-Charas, de la Batie et Jayr, intervenants dans l'instance d'entre Van Linden et consorts contre les syndics de la faillite de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers, et statuant sur le tout par un seul et même jugement :

Attendu que les demandeurs se présentent comme créanciers porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers; que ces obligations ont été créées à la condition d'être remboursées en soixante-neuf années, par des tirages annuels et au sort, à raison de 250 francs l'une, taux auquel les demandeurs réclament leur admission au passif de la faillite;

Attendu que les syndics contestent cette demande et font offre de n'admettre chaque obligation que pour la somme de 150 francs, prix d'émission de ces titres, en augmentant cette somme de la plus-value résultant pour les trois premières séries d'obligations de l'amortissement pendant la période écoulée depuis l'émission de chaque série jusqu'à la date d'ouverture de la faillite;

Attendu que les syndics basent leur prétention et leur offre sur ce que les fonctionnements de l'amortissement pendant soixante-neuf ans, c'est-à-dire les tirages annuels et les remboursements successifs qui devaient en être la conséquence, formaient une condition essentielle du contrat intervenu entre la Compagnie et les porteurs d'obligations, ce fonctionnement seul devant procurer à la Compagnie le capital qu'elle s'engageait à rembourser en sus et au-delà de celui qu'elle avait en caisse;

Attendu que s'il est vrai que les porteurs des obligations dont s'agit aient consenti, en souscrivant auxdites obligations, un contrat en vertu duquel ils devaient être remboursés au taux de 250 francs dans le cours de soixante-neuf ans, il ressort qu'aux termes de la loi la dette non échue est devenue exigible par l'état de faillite; que le contrat étant rompu du fait de la Compagnie, on ne saurait opposer les conditions de délais stipulées pour le remboursement aux obligataires qui se présentent porteurs de titres souscrits par la Compagnie, remboursables à 250 francs;

Attendu dès lors que c'est à bon droit que les porteurs d'obligations demandent leur admission au passif de la faillite pour le montant de leurs titres devenus désormais exigibles, et qu'il y a lieu, sans s'arrêter aux conclusions des syndics, d'admettre les demandeurs pour les sommes suivantes, savoir :

Van Linden, porteur de trente-cinq obligations, pour la somme de 8,750 francs;

Delasalle, porteur de cent quatre-vingt-dix-sept obligations, pour la somme de 49,250 francs;

Dodun des Perrières, porteur de cent vingt-cinq obligations, pour 31,250 francs;

Et l'Herminia, porteur de cent soixante-quinze obligations, pour 43,750 francs;

Par ces motifs :

Ouï M. le juge commissaire de la faillite de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers, en son rapport oral fait à l'audience du 2 septembre;

Le tribunal, jugeant en premier ressort, ordonne que les syndics seront tenus d'admettre les demandeurs au passif de la faillite de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers, savoir :

Van Linden pour 8,750 francs;

Delasalle pour 49,250 francs;

Dodun des Perrières, pour 31,250 francs,

Et l'Herminia pour 43,750 francs;

Sinon, dit que le présent jugement tiendra lieu desdites admissions, à charge par les demandeurs d'affirmer la sincérité de leurs créances entre les mains de M. le juge commissaire;

Déclare les intervenants mal fondés en leur demande, les en déboute;

Condamne les syndics aux dépens.

MM. les administrateurs du chemin de fer de Graissessac ont interjeté appel.

Après les plaidoiries de Me Senart, pour les appelants, et de Me Delasalle, pour les obligataires,

La Cour,

Considérant que les appelants soutiennent que l'augmentation du capital admis dans les obligations de la Compagnie de Graissessac constitue un intérêt usuraire, et doit être en conséquence effacée de l'engagement;

Considérant que les règles relatives à la fixation de l'intérêt sont inapplicables aux souscriptions publiques ouvertes par les compagnies anonymes qui agissent sous la surveillance du gouvernement; que d'ailleurs, dans la cause, l'abaissement de l'intérêt des obligations au-dessous de 6 0/0 laissait disponible au profit de la Compagnie une fraction à l'aide de laquelle elle formait, pour la capitalisation, la prime de remboursement promise aux souscripteurs des obligations;

Qu'ainsi, en fait comme en droit, la loi de 1807 ne peut être appliquée aux faits de la cause;

Considérant qu'il reste seulement à examiner si le prêteur d'une somme de 150 francs peut réclamer, à titre de remboursement, 250 francs qui lui avaient été promis dans une forme et un délai dont la faillite du débiteur a rendu la réalisation impossible;

Considérant que l'article 444 du Code de commerce, en déclarant que la faillite rend exigibles les dettes non échues, a disposé pour le délai moratoire dont le débiteur perd nécessairement le bénéfice pour la liquidation forcée de ses affaires, mais qu'il ne peut être appliqué lorsque le délai n'est pas un simple atermoiement, mais une condition de la qualité de la créance elle-même;

Que, dans ce cas, le délai n'est pas un simple ajournement de paiement que la faillite efface par la force des choses, mais un élément essentiel de l'obligation, la cause même de l'engagement pris par le débiteur, non-seulement de rembourser le montant du prêt, mais de payer encore une somme qui ne lui a pas été prêtée;

Considérant que le porteur d'obligations qui n'a compté que 150 francs, est et ne peut être prêteur que pour cette somme; que s'il est cependant créancier d'un capital presque double, c'est en vertu d'un contrat accessoire qui, pour chacune des parties, a complétement reposé sur le délai dans lequel le remboursement devait être fait;

Que ce délai créait pour le débiteur les éléments mêmes de l'augmentation du capital; qu'au contraire il imposait au créancier : 1° l'aliénation de son capital pour un temps qui, en moyenne, était d'environ quarante années; 2° l'abandon pendant tout ce temps d'une partie de l'intérêt légal; 3° la perte inévitable causée par les dépréciations des valeurs monétaires au jour désigné du remboursement;

Considérant que toutes les conditions étant effacées par un paiement presque immédiat, le créancier recueillerait les avantages d'une convention dont les charges disparaîtraient, tandis que le débiteur supporterait les conséquences d'un engagement dont les bénéfices lui seraient enlevés;

Que de tels résultats sont directement contraires aux règles qui gouvernent l'exécution et l'interprétation des contrats;

Que les causes mêmes de l'obligation consentie pour les compagnies s'effaçant, il ne reste qu'un prêt ordinaire dont rien ne peut faire augmenter le capital au préjudice des débiteurs;

Considérant que cela est surtout équitable quand il s'agit d'un règlement entre créanciers d'une faillite pour lesquels l'égalité est la règle essentielle;

Que si le bénéfice que réclament les porteurs d'obligations leur était accordé, non-seulement il en résulterait pour eux une situation privilégiée, mais il pourrait même arriver que la faillite devint pour eux une cause de bénéfice; que si, en effet, l'actif s'élevait à 75 0/0 et au-dessus, le remboursement serait pour eux un avantage et la faillite un événement lucratif;

Considérant que lorsqu'il s'agit de ces contrats spéciaux que le mouvement des affaires a introduits, et qui sont entrés si vivement dans la marche du crédit public, il faut, pour en déterminer équitablement les résultats, tenir compte des circonstances qui les ont fait naître et qui les accompagnent;

Qu'il est notoire que les obligations à capital augmenté quoique souscrites par la compagnie la plus absolument solvable, n'ont que la valeur d'émission, s'accroissant seulement de la part de chacun des remboursements que lui donne le temps écoulé depuis la souscription;

Que l'expérience de tous les jours démontre que dans cette espèce de contrat le délai n'est point un simple ajournement de créance, mais un élément de la valeur de la créance, dont le temps forme en réalité le capital;

Considérant que si le système des intimés était admis, il en résulterait que les obligations des compagnies les plus solvables, cautionnées par le gouvernement lui-même, n'auraient que leur valeur réelle, tandis que celles d'une compagnie en faillite auraient leur valeur nominale, c'est-à-dire que l'insolvabilité du débiteur augmenterait le prix de ses engagements;

Considérant que la vérité est que, dans le même acte, entre les porteurs d'obligations et la Compagnie, il y a un double contrat, un prêt dont la réalisation immédiate devient exigible par le fait de la faillite, une convention de capitalisation qui ne peut se réaliser, [illegible]

vant rompue par le fait du débiteur, ouvre au créancier une action en dommages-intérêts ; mais que l'indemnité ne peut dépasser le chiffre du préjudice éprouvé ;

Considérant que, à la rigueur, on pourrait déclarer que les chances de remboursement intégral qu'ont eues les porteurs d'obligations, pendant les premières années du prêt, ont été pour eux le prix d'ajournement, et que ces chances ont ainsi acquitté pour ce laps de temps le bénéfice de la convention ; mais que, dans tous les cas, il sera fait amplement justice en leur allouant le complément de l'intérêt à 6 0/0 qui a été par eux abandonné pendant chaque année ;

Considérant que les évaluations du prix des obligations autres que celle du prix d'émission sont purement arbitraires, et ne peuvent être admises ;

Met l'appellation et le jugement dont est appel au néant ; émendant, dit que les porteurs d'obligations seront admis au passif de la faillite de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac pour la somme de 150 francs, prix d'émission, par chaque titre, ensemble pour le complément de l'intérêt de 6 0/0 de ladite somme depuis la date desdites obligations jusqu'au jour de la faillite ; met les parties hors de Cour sur toutes autres conclusions ; condamne les intimés aux dépens, que les syndics emploieront en frais de syndicat.

Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers. — Mise en faillite. — Séquestre. — Droits des porteurs d'obligations.

I. Tout commerçant, toute société de commerce, sans exception des compagnies de chemins de fer, peuvent être mises en faillite, en cas de cessation de paiement (art. 437 du Code de commerce).

II. La mise en faillite d'un chemin de fer n'a rien d'incompatible avec le droit de propriété de l'Etat sur les voies ferrées, ni avec le droit de contrôle qu'il exerce sur les compagnies qui les exploitent. Le décret qui met un chemin de fer sous le séquestre n'est qu'une mesure d'intérêt privé qui, comme l'état de faillite, laisse intacts les droits de l'Etat, et l'arrêt qui juge ainsi ne fait qu'appliquer, sans l'interpréter, le décret de séquestre, qui n'a pas d'autre portée.

III. La faillite d'une compagnie de chemin de fer peut être provoquée par les porteurs d'obligations de ce chemin qui ne sont payés ni des intérêts ni du capital par eux prêté ; on ne doit pas les assimiler à des associés ; ce sont de véritables créanciers, qui peuvent user du droit que l'article 440 confère à tout créancier.

Rejet, au rapport de M. le conseiller d'Ubexi, et sur les conclusions conformes du même avocat général, plaidant Me Ripault, du pourvoi de la Société du chemin de fer de Graissessac à Béziers, contre un arrêt de la Cour impériale de Paris du 26 juillet 1861.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

Nous nous empressons de publier le projet de traité qui sera soumis à la prochaine assemblée générale des actionnaires de la Société des Petites Voitures ; nous croyons qu'il intéressera vivement nos lecteurs.

PROJET DE TRAITÉ

Entre la ville de Paris et la Compagnie impériale des voitures, délibéré en conseil municipal le 18 juillet 1862.

TITRE PREMIER.

Dispositions fondamentales.

Article 1er. — Dans le but de satisfaire aux besoins résultant de l'extension des limites de Paris, la ville de Paris concède à la Compagnie impériale de voitures, constituée sous la raison sociale Ducoux et Ce, pour cinquante années qui commenceront à courir le 1er janvier 1863 et finiront le 31 décembre 1912, le droit exclusif de faire stationner sur les emplacements de la voie publique désignés par l'Administration dans l'enceinte de Paris, et conformément aux règlements, des voitures dites de place pour le transport des personnes, soit à l'heure, soit à la course.

La Ville de Paris s'interdit d'autoriser les particuliers qui exploitent déjà, ou qui voudront exploiter des voitures ayant la même destination, à les laisser stationner d'une manière permanente sur la voie publique.

Cette interdiction ne s'applique pas aux soixante-quatre voitures de place qui existent actuellement, et qui n'appartiennent pas à la Compagnie.

Art. 2. — La Compagnie s'engage :

1° A porter l'effectif de ses voitures de place, en service quotidien :

A 2,250 dès le 1er janvier 1863 ;
A 2,500 le 1er juillet 1863 ;
A 2,750 le 1er janvier 1864 ;
A 3,000 le 1er janvier 1865 ;

2° A augmenter ce dernier nombre, à partir du 1er janvier 1866, de cent voitures par an, si le préfet de la Seine en fait la demande. Mais cette augmentation ne pourra être exigée de la Compagnie pendant les cinq dernières années du présent traité ;

3° A répartir chaque jour les voitures de place sortant de leurs dépôts entre les emplacements désignés, dans les proportions et aux heures réglées par le préfet de la Seine, et à tenir, autant que possible, ces emplacements constamment garnis de voitures à la disposition du public, depuis six heures du matin en été, et sept heures du matin en hiver, jusqu'à minuit trente minutes.

Art. 3. — Pendant la durée du présent traité, le préfet de la Seine, après avoir entendu la Compagnie, fixera, eu égard au nombre total de voitures qui devra être en service conformément aux dispositions de l'article précédent, et eu égard auxbesoins de la population, la quantité de voitures à deux, quatre et cinq places que la Compagnie devra mettre en service quotidien.

Art. 4. — Dans le cas où la Compagnie impériale deviendrait propriétaire, avant le 31 décembre 1865, de tout ou partie des 65 voitures de place dont il est question dans l'art. 1er, les voitures dont il s'agit compteraient dans le nombre des voitures de place que la Compagnie est tenue de mettre en service aux époques ci-dessus fixées.

Art. 5. — Indépendamment des voitures de place dont il vient d'être question, la Compagnie s'engage à maintenir en circulation 500 des voitures de remise qu'elle possède.

Dans le cas où les loueurs de tout ou partie des autres voitures de remise, actuellement existantes, au nombre de 2,053, viendraient à renoncer, par une cause quelconque, à l'exercice de leur industrie, le préfet de la Seine, quel que soit à cette époque le nombre des voitures de remise existant dans la circulation, alors même que ce nombre serait plus élevé que le chiffre indiqué plus haut, pourra imposer à la Compagnie l'obligation de remplacer immédiatement les voitures supprimées, par un nombre égal de remises qu'elle sera tenue de maintenir en circulation pendant toute la durée de la concession.

Art. 6. — Le nombre des voitures de place ayant atteint, en exécution du § 1er de l'art. 2, le chiffre de 3,000, le préfet de la Seine, après avoir entendu la Compagnie, réglera la répartition en voitures de places et en voitures de remises à 2, 4 et 5 places des 100 nouvelles voitures dont il aura le droit d'exiger annuellement la mise en service, en exécution du § 2 du même article.

Art. 7. — La Compagnie paiera à la ville de Paris, par trimestre et d'avance, pour chacune des voitures de place, ainsi que pour toutes les voitures de remise qu'elle possédera, de quelque origine qu'elles soient, une redevance de 1 fr. par jour.

Toutefois, jusqu'au 31 décembre 1864 inclusivement, la Compagnie paiera à la ville, à titre d'abonnement, par trimestre et d'avance, une redevance qui est fixée à 1,200,000 fr. par an.

A partir du 1er janvier 1865, la redevance sera calculée sur le nombre de voitures que la Compagnie est tenue d'avoir en service au 1er janvier de chaque année.

La Compagnie ne pourra d'ailleurs prétendre à aucune décharge de cette redevance pour les voitures que, par une raison quelconque, elle ne maintiendrait pas en service quotidien, contrairement aux obligations résultant à sa charge du présent traité.

Il est expliqué à cette occasion que, dans l'avenir comme dans le passé, la redevance dont il s'agit n'est pas seulement la rémunération des droits concédés par la ville à la Compagnie, mais qu'elle est aussi, pour l'Administration, un moyen indirect d'assurer la maintenue en service quotidien du nombre de voitures jugé par elle nécessaire aux besoins de la population, sans recourir, comme elle en aura toujours le droit, à des mesures de coercition plus graves.

Art. 8. — Si pendant la durée du traité, il était créé au profit de la ville une taxe sur les voitures circulant dans l'enceinte de Paris, la redevance stipulée en l'article précédent serait réduite d'une somme égale au montant de la taxe payée par la Compagnie.

Art. 9. — Sur le montant des bénéfices nets annuels de la Compagnie, il sera prélevé :

1° 5 0/0 du capital social à titre d'intérêts des actions ;

2° 10 0/0 des bénéfices pour la formation d'un fonds de réserve applicable aux dépenses imprévues à l'exploitation ;

3° La somme nécessaire pour l'amortissement intégral du capital social, fixé à 40,000,000 francs. Ce capital ne pourra être augmenté qu'après avis du préfet de la Seine et du conseil municipal.

L'amortissement sera calculé sur le pied d'un intérêt de 5 0/0 et sur la durée de la concession ;

4° 3 0/0 du capital social pour être distribué à titre de dividende. La somme de bénéfices restant après ces prélèvements sera partagée par moitié entre la ville de Paris et la Compagnie, et ce à titre de supplément de redevance.

Dans le cas où la réserve et l'amortissement n'auraient pas fonctionné pendant une ou plusieurs années, l'arriéré en sera complété sur le produit des bénéfices ultérieurs et avant toute distribution de dividendes.

Il ne pourra jamais être fait rappel des 3 0/0 de dividende qui n'auraient pas été distribués.

Lorsque le fonds de réserve aura atteint 2,000,000 fr. tout prélèvement cessera à son profit. Le prélèvement reprendra son cours si le fonds de réserve redescend au-dessous de ce chiffre.

Il sera établi un compte spécial des capitaux employés et à employer en achat d'immeubles et en constructions sur les immeubles achetés. Le compte d'exploitation ne comprendra que l'intérêt des capitaux sur le pied de 6 0/0, comme frais annuels représentant les loyers de dits immeubles.

La Compagnie ne pourra faire aucune imputation de bénéfice pour améliorer son fonds social au détriment du droit de partage attribué à la ville.

La Compagnie sera tenue de communiquer, à toute réquisition, ses livres et ses comptes au préfet de la Seine ou à ses délégués.

Art. 10. — Dans le cas où l'administration jugera convenable d'établir un service télégraphique entre les lieux de stationnement et de dépôt des voitures, la Compagnie s'engage à participer, jusqu'à concurrence d'une somme de 100,000 francs aux frais de premier établissement de ce service.

Art. 11. — Des agents spéciaux, nommés par le préfet de la Seine, seront chargés :

1° De veiller au strict accomplissement, par la Compagnie, de ses obligations envers le public, notamment en ce qui concerne la réunion des voitures sur les emplacements affectés à leur stationnement ;

2° De veiller à l'application du tarif, tant à l'égard du public qu'à l'égard de la Compagnie, de transmettre au préfet de la Seine ou au préfet de police, suivant les cas, les plaintes portées soit contre la Compagnie, soit contre les cochers ;

3° De signaler au préfet de la Seine les voitures de place et de remise, les chevaux et les harnais qui seraient en mauvais état de service, ainsi que les voitures qui, non revêtues de numéros ou non pourvues d'une permission régulière, seraient affectées habituellement par leurs possesseurs au transport des personnes, soit à l'heure, soit à la course ;

4° De constater les infractions aux règlements faits ou à faire commises par les cochers des voitures de place et des voitures de remise.

Le tout sans préjudice de l'action des agents placés sous l'autorité du préfet de police.

Le nombre, le traitement et les frais d'habillement desdits agents spéciaux seront fixés par le préfet de la Seine, et supportés par la Compagnie, qui en versera le montant par trimestre et d'avance dans la caisse municipale.

Art. 12. — Le directeur de l'assistance publique devra immédiatement avis à la Compagnie de l'entrée dans les hôpitaux des personnes blessées par la faute ou la négligence des cochers, et les frais de séjour et de traitement seront remboursés par la Compagnie à l'administration de l'assistance publique, d'après les tarifs réglementaires, sans préjudice des condamnations civiles que la Compagnie pourrait être tenue envers les blessés ou leur famille.

Art. 13. — La Compagnie pourra être tenue de mettre en circulation pendant la durée des grandes expositions et de faire stationner sur les points de la voie publique qui seront fixés par le préfet de la Seine, tel nombre de voitures qui sera reconnu nécessaire par le Conseil municipal, en sus de celui que la Compagnie exploite alors.

La Compagnie paiera à la ville une redevance de 1 franc par jour pour chacune de ces voitures supplémentaires, à partir du jour où elles devront être mises à la disposition du public.

Art. 14. — Pendant toute la durée du présent traité la Compagnie s'engage à entretenir, dans l'enceinte de Paris, les chevaux, les écuries, les ateliers et les établissements de toute nature, nécessaires à son service, tant pour les voitures de place que pour les voitures de remise.

Elle ne pourra entretenir en dehors de Paris que les chevaux reconnus atteints de maladie exigeant la mise au vert ou au labour.

Art. 15. — La Compagnie fera stationner dans des locaux loués ou construits à ses frais les voitures de remise lui appartenant.

Ces locaux devront être agréés par le préfet de la Seine.

Le préfet de la Seine déterminera le nombre des voitures de remise que la Compagnie pourra exceptionnellement faire stationner, à certains jours, sur les emplacements réservés aux voitures de place.

La Compagnie pourra d'ailleurs faire stationner des voitures de remise soit à la porte des spectacles, bals et de tous les lieux où il y a des réunions ou des fêtes publiques ou particulières, soit aux entrées et sorties de chemin de fer, soit aux abords des établissements publics, mais dans les limites de nombre et d'espace indiqués par l'autorité compétente.

Le préfet de la Seine pourra accorder la même faculté énoncée au paragraphe précédent, aux propriétaires de voitures de remise autorisées, qui se soumettront à la triple obligation :

1° De payer la redevance municipale de 1 franc par jour;

2° De posséder dans l'intérieur de Paris une station agréée;

3° D'avoir également dans l'intérieur de Paris leurs écuries et leurs remises.

L'autorisation dont s'agit ne pourra jamais être accordée pour une durée moindre d'une année, et la redevance municipale devra toujours être payée par trimestre et d'avance.

Art. 16. — Les voitures seront conformes au modèle adopté par le préfet de la Seine.

Le préfet de la Seine, après s'être concerté avec le préfet de police et avoir entendu la Compagnie, pourra :

1° Prescrire toutes les améliorations dont elles seront reconnues susceptibles dans l'intérêt des voyageurs, et fixer le délai dans lequel ces améliorations devront être réalisées;

2° Imposer à la Compagnie, soit par forme d'essai, soit définitivement, l'emploi de tout nouveau mode de locomotion qui pourrait se produire et qui serait reconnu présenter des avantages. Si l'adoption d'un système nouveau avait pour résultat un accroissement notable dans les produits nets de l'exploitation, la Compagnie serait obligée de faire participer le public et la ville de Paris à ces avantages, au moyen d'un abaissement de tarif ou d'une augmentation de la redevance en faveur de la ville.

Le préfet de la Seine, après avoir pris l'avis du préfet de police, et après délibération du Conseil municipal, la Compagnie préalablement entendue, déterminera l'époque où il y aura lieu à l'application du paragraphe précédent, et fixera les avantages dont le public et la ville devront profiter.

Art. 17. — Si la Compagnie, pour une cause quelconque, cesse son exploitation ou se trouve hors d'état de la continuer, si son service donne lieu à des plaintes jugées reconnues fondées par l'autorité municipale, et dans le cas de non-paiement de la redevance fixée par les articles 7 et 13, ou d'inexécution des obligations qui lui sont imposées, elle sera déchue de plein droit du bénéfice du présent traité. Le préfet de la Seine, après une mise en demeure à bref délai restée sans résultat, prononcera la déchéance et pourvoira au service, suivant le mode jugé convenable par le Conseil municipal. A cet effet, l'administration municipale prendra possession provisoire, après inventaire préalable, des voitures, des chevaux, des approvisionnements et de tout le matériel d'exploitation, ainsi que des écuries, magasins et autres locaux dépendant du service.

Dans le délai de six mois, l'administration municipale mettra en adjudication, sur une mise à prix et aux conditions qui seront déterminées par le Conseil municipal, et pour le temps restant à courir, tous les droits conférés à la Compagnie par le présent traité.

Si l'adjudication restait sans effet, tous les droits résultant du traité feront retour à la ville, sans qu'il y ait lieu à aucune indemnité en faveur de la Compagnie.

En ce qui touche le matériel et les immeubles servant à l'exploitation, la Compagnie sera tenue de les céder, à dire d'experts, soit à l'adjudicataire, soit aux entrepreneurs auxquels, en cas de non-adjudication, la ville aura concédé le service.

Sur le produit, tant du montant de l'adjudication que de la cession du matériel et des immeubles, la Compagnie prélèvera la portion non amortie du capital social, et l'excédant sera partagé entre elle et la ville de Paris.

Art. 18. — A l'expiration de la concession, la Compagnie s'engage à céder, à dire d'experts, si la ville l'exige, soit à un seul, soit à plusieurs concessionnaires, le matériel et les immeubles servant à l'exploitation.

S'il y a désaccord entre les experts, le tiers expert sera désigné par le conseil de préfecture. Il en sera de même pour le cas prévu en l'article 17.

Le produit de l'actif mobilier et immobilier de la Compagnie et le montant de la réserve seront partagés par moitié par la ville et la Compagnie.

Toutefois, si, pour cause d'insuffisance de bénéfices, l'amortissement du capital social n'avait pas été effectué intégralement, la somme complémentaire serait prélevée sur le produit de l'actif mobilier et immobilier, préalablement au partage de cet actif entre la ville et la Compagnie. Dans tous les cas, les numéros de voitures de place dont la Compagnie est ou sera titulaire feront retour par et simple à la ville, par le seul fait de l'expiration de la concession, sans aucune indemnité en faveur de la Compagnie.

TITRE II.

Tarif des prix de transport.

Art. 19. — Le tarif des sommes que la Compagnie est autorisée à percevoir est fixé comme il suit, pour cinq ans, à partir de l'approbation du présent traité. Il pourra être revisé, la Compagnie préalablement entendue, à l'expiration de chaque période quinquennale, par un arrêté du préfet de la Seine rendu après délibération du conseil municipal.

DANS L'INTÉRIEUR DE PARIS.								AU DELA DES FORTIFICATIONS		DE L'INDEMNITÉ POUR LE TRANSPORT.		
De 6 heures du matin en été, et de 7 heures du matin en hiver, à minuit 30 minutes.				De minuit 30 minutes à 6 heures du matin en été, et à 7 heures du matin en hiver.		Voitures demandées à heure fixe.		De 6 h. matin à 10 h. soir en hiver (du 1er octobre au 31 mars), et à minuit en été (du 31 mars au 1er octobre).				
	La course n'excédant pas 15 minut.	La course excédant 15 minutes.	l'heure	La course.	l'heure	De 1 heure à 5 heures du matin l'heure	De 5 heures à 6 heures en été et 7 heures en hiver l'heure	Quand les voyageurs ne sortent pas avec la voiture dans Paris. L'heure.	Quand les voyageurs quitteront la voiture à la fortification. Indemnité de retour.	1 colis.	2 colis.	3 colis et au-dessus.
Voitures à 2 places	1.»»	1.50	1.00	2.»»	2.50	5.»»	3.50	2.50	1.»»	0.25	0.50	0.75
Id. à 4 et 5 places	1.10	1.50	2.»»	2.25								
Voitures de remise	1.50	2.»»	2.25	2.50	3.»»	5.»»	4.»»	3.»»	1.»»			

Nota. — 1° Pour la course n'excédant pas 15 minutes, le temps commence à courir à partir de la location de la voiture.

2° Pour les voitures demandées à heure fixe pendant la nuit, le temps commence à courir à partir de l'arrivée de la voiture au domicile du voyageur.

§ 1. Les cochers ne sont pas tenus de franchir les fortifications après 10 heures du soir en hiver, et minuit en été, ni de conduire les voyageurs dans les communes dont le territoire n'est pas contigu aux fortifications (1).

Le transport dans les communes non contiguës aux fortifications est réglé de gré à gré.

§ 2. Les cochers sont tenus de se rendre au domicile du voyageur. Lorsque le temps employé pour leur déplacement et l'attente du voyageur excède 10 minutes, le tarif à l'heure est appliqué à partir du moment où la voiture aura été louée.

§ 3. Lorsqu'un cocher s'est rendu à domicile et n'est pas employé, il lui est payé la moitié du prix d'une course ordinaire, si le temps employé pour le déplacement et l'attente ne dépasse pas un quart d'heure, et le prix entier d'une course si le temps excède un quart d'heure.

§ 4. Les cochers doivent, à moins d'ordres contraires, faire marcher leurs chevaux de manière à leur faire parcourir 8 kilomètres à l'heure pour les voitures de place et 10 kilomètres pour les voitures de remise.

Ils ne pourront exiger aucune gratification.

§ 5. Les cochers loués à la course ont le droit de suivre la voie la plus courte ou la plus facile; ils ne peuvent prétendre qu'au prix de la course lorsque, sans s'écarter de l'itinéraire, ils sont requis de déposer pendant le trajet un ou plusieurs voyageurs; ils ont droit au prix de l'heure lorsque ces derniers font décharger des colis placés à l'extérieur de la voiture, ou lorsque, ayant été loués pour une course, les cochers sont requis de changer l'itinéraire le plus direct pour se rendre à destination.

§ 6. Les cochers loués à l'heure doivent suivre l'itinéraire indiqué par le voyageur.

§ 7. La première heure est due intégralement, lors même qu'elle ne serait pas entièrement écoulée. Le temps excédant la première heure est payé proportionnellement à sa durée.

§ 8. Les cochers pris à la course ou à l'heure, avant minuit 30 minutes, qui arrivent à destination après cette heure, n'ont droit qu'au prix fixé pour le jour, pour la course et pour la première heure.

Les cochers pris à la course ou à l'heure avant 6 heures du matin en été et 7 heures en hiver ont droit au tarif de nuit pour la course et la première heure, quand bien même ils arriveraient à destination après ces heures.

§ 9. Lorsque les chevaux ont été employés par le même voyageur à l'extérieur pendant deux heures sans aucun repos, le cocher peut les faire reposer pendant vingt minutes. Ce temps est à la charge du voyageur.

§ 10. Lorsqu'un cocher est loué en dehors des fortifications à destination de Paris, il n'a droit qu'au prix du tarif applicable aux voitures ramenées par les occupants de l'extérieur à l'intérieur de Paris.

§ 11. Lorsqu'un cocher est loué à l'intérieur de Paris pour conduire directement dans l'une des communes dont le territoire est contigu aux fortifications, le tarif de l'extérieur lui est dû à partir de la location.

Lorsqu'un voyageur, après avoir employé une voiture à l'heure ou à la course dans l'intérieur de Paris, se fait conduire hors des fortifications, le temps employé dans Paris lui est compté suivant le tarif de l'intérieur; le temps employé au-delà des fortifications est payé suivant le tarif de l'extérieur.

§ 12. Les cochers ne sont pas tenus de conduire dans des chemins non viables, ni carrossables.

§ 13. Les droits de péage sont à la charge des voyageurs.

§ 14. Les cochers peuvent se faire payer d'avance par les personnes qui se font conduire dans les établissements publics ayant plusieurs issues, et par celles qui les retiennent pour se faire transporter à leur sortie de ces établissements.

§ 15. Tous les colis que le voyageur fait placer sur l'impériale des voitures ou le siége du cocher, quels que soient leur nature ou leur volume, seront assujettis à la taxe fixée ci-dessus.

Les cochers sont tenus d'en effectuer le chargement et le déchargement.

Ne sont pas regardés comme colis, et doivent dès lors être transportés gratuitement les cartons, sac de voyage, valises, parapluies, cannes, épées, et généralement tous les objets que le voyageur peut porter à la main ou tenir dans l'intérieur de la voiture, sans la détériorer.

(1) Les communes dont le territoire est contigu aux fortifications sont : Charenton, les Prés-Saint-Gervais, Saint-Mandé, Montreuil, Bagnolet, Romainville, Pantin, Aubervilliers, Saint-Ouen, Saint-Denis, Clichy, Neuilly, Boulogne, Issy, Vanves, Montrouge, Arcueil, Gentilly, Ivry et Vincennes.

Art. 20. — Le tarif ci-dessus sera constamment affiché dans l'intérieur des voitures, à la place déterminée par le préfet de la Seine, conformément au modèle adopté et revêtu de l'estampille de la préfecture de la Seine.

Il sera également affiché dans tous les bureaux des surveillants des stations de voitures, ainsi que les dispositions qui s'y rattachent.

Art. 21. — Dans le cas où il serait découvert un compteur réunissant les conditions jugées nécessaires par l'administration municipale, la Compagnie sera tenue de l'adapter à chaque voiture, dans le délai qui lui sera assigné par le préfet de la Seine, et de se soumettre aux modifications que cette découverte entraînerait, soit dans la quotité du tarif, soit dans les dispositions réglementaires y relatives.

TITRE III.

Numérotage des voitures.

Art. 22. — Les voitures sont numérotés aux frais de la Compagnie par les agents du préfet de la Seine, après que ceux du préfet de police ont constaté, par l'apposition d'une estampille, qu'elles présentent les garanties nécessaires de solidité.

Les numéros des voitures de place sont appliqués sur la caisse, sur les lanternes, et d'une manière apparente dans l'intérieur des voitures. Ils ne pourront être changés sans l'autorisation du préfet de la Seine.

Art. 23. — Si la Compagnie mettait en circulation des voitures qui n'auraient pas été numérotées ou qui seraient revêtues de faux numéros, il serait pris à son égard telles mesures que de droit, sans préjudice des poursuites à exercer devant les tribunaux.

Toute voiture, même numérotée, qui ne serait pas en bon état de service et de propreté est retirée de la circulation par le préfet de la Seine. Elle est réparée ou remplacée immédiatement par la Compagnie.

Il est défendu à la Compagnie d'employer des chevaux vicieux ou atteints de maladies et infirmités qui les rendraient impropres au service.

Par la justification de leur qualité, les agents du préfet de la Seine ont toujours le droit de visiter, dans les dépôts, les écuries, les ateliers et magasins de la Compagnie.

Il est procédé chaque année, et plus souvent s'il est jugé nécessaire, par les agents du préfet de la Seine, à une visite générale des voitures, des chevaux et des harnais, afin de vérifier si toutes les conditions d'un bon service sont complétement remplies.

Cette visite est indépendante de celle que le préfet de de police peut ordonner dans l'intérêt de la sûreté des personnes.

Aucune affiche autre que le tarif ne peut être apposée dans l'intérieur ou à l'extérieur des voitures.

TITRE IV.

Des cochers.

Art. 24. — La Compagnie ne peut employer que des cochers qui ont obtenu du préfet de police un permis de conduire. Elle est tenue de représenter ce permis à toute réquisition.

Les cochers sont tenus de porter un uniforme déterminé par le préfet de la Seine; cet uniforme doit être entretenu en bon état.

Les cochers remettent au voyageur, au moment où ils sont loués, un bulletin indicatif du numéro de la voiture et du tarif ci-dessus. La forme et la couleur de ce bulletin sont fixées par le préfet de la Seine.

Ils sont constamment porteurs du texte des dispositions réglementaires du tarif, et doivent le présenter aux voyageurs qui veulent en prendre connaissance.

Après la descente des voyageurs, les cochers visitent l'intérieur des voitures. Les objets oubliés qui n'auraient pu être remis directement aux voyageurs sont déposés par la Compagnie, dans les vingt-quatre heures, à la préfecture de police.

Il est défendu aux cochers de quitter leur voiture pendant le stationnement, d'ôter leur uniforme, et de fumer pendant qu'ils sont au service d'un voyageur.

Il ne peut y avoir en station, sur les emplacements à ce affectés, un plus grand nombre de voitures que celui qui a été autorisé.

TITRE V.

Dispositions générales.

Art. 25. — Le préfet de la Seine et le préfet de police ont le droit d'ordonner le renvoi, soit définitif, soit temporaire, des cochers qui ont donné lieu, à l'occasion de leur service, à des plaintes reconnues fondées.

Art. 26. — Les obligations imposées à la Compagnie par le présent traité ne préjudicient pas à celles qui résultent, pour elle, des règlements faits ou à faire par le préfet de police, conformément à ses attributions, en ce qui concerne la sûreté de la circulation.

Art. 27 et dernier. — Le présent traité ne sera définitif qu'après l'acceptation de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie et l'approbation du préfet de la Seine.

EMPRUNT DE NEUF MILLIONS DE LA VILLE DE MARSEILLE.

Le remboursement en capital des obligations ci-dessus, ainsi que le paiement des primes attachées aux 10 obligations sorties les premières, ont lieu, à présentation, depuis le 1er juillet courant, à Marseille, à la caisse municipale, tous les jours, de 10 h. à 4 h. de l'après-midi, et à Paris, chez MM. Béchet, Dethomas et Ce, banquiers; en même temps, il sera tenu compte aux porteurs desdites obligations des arrérages sur le pied de 5 0/0.

Liste des 525 numéros sortis au 24e tirage des obligations à rembourser pour l'amortissement de l'emprunt de 9 millions contracté par la ville de Marseille.

Tableau des 10 premiers numéros ayant droit aux primes ci-après :

Le n°	3,034	sorti le	1er	gagne une prime de	15,000 fr.
—	1,1n2	—	2e	—	10,000
—	6,840	—	3e	—	5,000
—	5,930	—	4e	—	2,000
—	4,273	—	5e	—	1,000
—	6,848	—	6e	—	500
—	5,942	—	7e	—	500
—	8,790	—	8e	—	500
—	3,894	—	9e	—	500
—	3,907	—	10e	—	435 20

Tableau des 515 numéros remboursables à raison de 1,000 fr., capital de l'obligation, suivant leur ordre numérique.

49	814	1588	2438	3306	4315
64	817	1599	2439	3336	4387
103	833	1622	2465	3389	4392
111	834	1640	2568	3395	4414
112	847	1645	2571	3427	4479
120	892	1668	2517	3454	4480
136	902	1692	2541	3461	4491
137	924	1695	2543	3480	4494
153	929	1709	2551	3483	4497
167	935	1720	2599	3491	4506
184	983	1735	2610	3503	4521
242	997	1754	2631	3579	4531
250	1000	1814	2664	3581	4537
283	1001	1821	2704	3590	4562
287	1032	1855	2714	3597	4571
296	1050	1872	2765	3599	4585
325	1060	1893	2780	3601	4588
337	1061	1933	2791	3641	4602
352	1065	1963	2792	3650	4638
361	1084	1983	2832	3702	4665
407	1092	1985	2834	3708	4678
413	1132	2001	2850	3716	4693
418	1159	2011	2843	3717	4716
430	1188	2052	2857	3731	4743
433	1210	2058	2864	3822	4788
436	1211	2077	2883	3823	4789
455	1271	2083	2907	3855	4794
469	1286	2119	2914	3868	4827
480	1300	2120	2936	3886	4850
494	1307	2122	2911	3905	4853
501	1315	2131	2987	3908	4858
528	1317	2142	2991	3918	4899
541	1328	2149	3003	3919	4907
545	1355	2180	3015	3973	4931
552	1366	2252	3028	3988	4937
553	1368	2254	3068	4024	4951
557	1402	2263	3075	4036	4959
565	1423	2268	3087	4051	4977
617	1455	2279	3093	4062	4983
646	1463	2314	3104	4100	5013
657	1468	2317	3152	4138	5024
680	1475	2318	3170	4173	5036
688	1478	2325	3210	4204	5057
710	1502	2361	3214	4207	5070
713	1505	2363	3223	4239	5073
715	1541	2379	3231	4259	5080
738	1543	2387	3257	4293	5097
742	1556	2394	3258	4294	5107
774	1577	2417	3281	4295	5128
793	1581	2424	3282	4319	5129
5188	5704	6261	6856	7773	8123
5196	5705	6274	6868	7796	8126
5203	5709	6288	6876	7799	8132
5212	5716	6298	6878	7800	8182
5231	5730	6302	6887	7840	8200
5274	5739	6317	6911	7858	8210
5282	5764	6325	6912	7884	8250
5293	5777	6330	6919	7920	8268
5294	5792	6351	6923	7940	8281
5295	5811	6370	6983	7966	8302
5308	5812	6381	6987	7982	8303
5340	5822	6385	7002	7992	8320
5372	5861	6390	7006	8019	8322
5392	5885	6415	7010	8021	8334
5416	5893	6452	7037	8023	8351
5430	5895	6522	7058	8059	8389
5464	5935	6526	7068	8060	8427
5489	5945	6560	7075	8112	8439
5513	5947	6614	7080	8114	8471
5551	5963	6615	7088	8121	8483
5560	5968	6617	7240	8152	8484
5568	5977	6645	7303	8172	8487
5574	5988	6661	7337	8175	8487
5578	5993	6683	7349	8245	8496
5580	6021	6721	7361	8247	8497
5585	6044	6728	7404	8257	8499
5591	6071	6733	7406	8264	8503
5592	6077	6736	7461	8279	8505
5599	6100	6749	7526	8283	8506
5617	6101	6750	7528	8288	8524
5620	6115	6787	7531	8289	
5636	6167	6808	7539	8320	
5645	6168	6812	7645	8351	
5647	6169	6814	7681	8367	
5648	6183	6839	7690	8368	
5658	6186	6846	7701	8395	
5669	6259	6854	7759	8412	

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(Établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 et 4 mois.....	3	0/0
Ceux de 7 à 11 mois.....	3 1/2	0/0
Ceux de 12 à 17 mois.....	4	0/0
Ceux de 18 à 23 mois.....	4 1/2	0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus	5	0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France avance jusqu'à concurrence de 80 0/0 du montant des bons de la caisse qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,

FERDINAND LE ROY.

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. BONNEAU, LAUREY (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, BARRAL, E. ABOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, PAUCHET, Paul FÉVAL, Vte PONSON DU TERRAIL, E. FEYDEAU, Gustave AYMARD, etc., etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

PRIME GRATUITE.

Ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé *gratuitement* et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr.; un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1730 kilomètres.
1861. — 1706 —

11e année — 29me semaine.

Du 16 au 22 juillet 1862.

29.966 Voyageurs	524 211 16
Bagages, Marchandises, etc.	773.604 23
Total	1.297.815 39
Recettes antérieures	34.282.411 53
Total général	35.580.226 92
29e semaine de 1862	1 297.815 39
Semaine correspondante de 1861.	1.363.438 67
Différence	65.623 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	35 580 226 92
— — 1861.	36.463.508 13
Différence	883.281 21

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	18.498.376 94
Du 1er janvier au 31 mai 1861	18.666.970 63
Différence en faveur de 1861.	168.593 69

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	7.874.294 07
Du 1er janvier au 31 mai 1861.	8.064.808 58
Différence en faveur de 1861.	190.514 51
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1861... 1475 kil. — 1862.. 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil

Du 16 au 22 juillet 1862.

112.410 Voyageurs	486.785 16
Bagages, Marchandises, etc.	775.324 48
Total	1.262.109 64
Semaine correspondante de 1861.	1.351.968 23
Différence	89.858 59
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	34 862.962 25
— — 1861.	38.234.364 36
Différence	3.371.402 11

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 482 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 482 kil. — 1862... 692 kil.

28.315 Voyageurs	62.721 60
Bagages, Marchandises, etc.	105.036 54
Total	167.758 14
Semaine correspondante de 1861	114 711 85
Différence	53.046 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.993.515 44
— — 1861.	3.085.127 61
Différence	1.908.387 83

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 16 au 22 juillet 1862.

18.902 Voyageurs	719.206 55
Bagages et marchandises	1.598.833 63
Total	2 318.040 18
Semaine correspondante de 1861.	2 149.904 68
Différence	168 135 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	66.842 294 72
— — 1861.	61.816.840 81
Différence	5.025.453 91

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

22.284 Voyageurs	77 470 85
Bagages, Marchandises, etc.	66.134 23
Total	143 605 08
Période correspondante de 1861.	140.214 14
Différence	3.390 94
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.551.225 10
— — 1861.	3.643.492 06
Différence	92.266 96

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 728 kilomètres.
1861. — 537 —

73 694 Voyageurs	209 030 45
Bagages et Marchandises	418.225 12
Total	627 255 57
Semaine correspondante de 1861.	423.731 60
Différence	203.523 97
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	15.275 102 34
— — 1861.	10.706.224 15
Différence	4.568.878 19

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 16 au 22 juillet 1862.

430.494 Voyageurs	573.543 80
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	86.859 30
— — Pet. vitesse	408.337 70
Total	1.068.740 80
Semaine correspondante de 1861.	1.071.863 20
Différence	3.122 40
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	27 287.754 25
— — 1861.	27.720.738 80
Différence	432 984 55

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 mai 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

5 mois 1862, 900 kilomètres	18.012.883 05
— 1861, 900 —	18.479 006 37
Différence	466.123 32

RÉSEAU MIXTE.

5 mois 1862, 235 kilomètres	1.663.568 31
— 1861, 235 —	1.678.120 03
Différence. » —	14.551 72

NOUVEAU RÉSEAU.

5 mois 1862 18 kilomètres	54.228 57
— 1861 18 —	52.710 55
Différence	1.518 02
Différence totale : » kilom.	479.157 02

NORD

1862. Longueur exploitée : 1052 kilomètres
1861. — 967 —

Du 16 au 22 juillet 1862.

105.073 Voyageurs	535.684 33
Bagages, Marchandises, etc.	746.284 77
Total	1.281.969 10
Semaine correspondante de 1861.	1.176.010 78
Différence	105.958 32
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	34 096 499 51
— — 1861.	33.089.433 71
Différence	1.007.065 80

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 160 kilomètres

11.252 Voyageurs	35 777 85
Bagages, Marchandises, etc.	18.291 85
Total de la semaine	54.069 70
Semaine correspondante de 1861.	6 495 03
Différence	47.574 67
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.331 632 06
— — 1861.	115.611 78
Différence	1.216.020 28

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 16 au 22 juillet 1862.

59.080 Voyageurs	197.930 18
Bagages, Marchandises, etc.	416.566 93
Total	614.497 11
Canaux	47.117 79
Totaux réunis	661.614 90
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	518.042 80
{ Canaux	33.418 51
Total	551 461 31
Différence	110 153 59

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	18 301.472 44
— — 1861.	15.963.852 59
Différence	2.337.619 85

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 212 kilomètres
Juin 1862.

39.110 Voyageurs	92.896 72
Bagages, Marchandises, etc.	67.779 48
Total	160.676 20
Mois correspondant de 1861	60.405 46
Différence	100.270 74
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	617 449 81
— — 1861.	303.067 99
Différence	314.381 82

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 226 kilomètres.
1861. — 184 —

Du 16 au 22 juillet 1862.

21.323 Voyageurs	41.045 40
Bagages, Marchandises, etc.	77.625 73
Total	118 671 13
Semaine correspondante de 1861.	76.969 86
Différence	41.701 27
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 707 780 15
— — 1861.	2.046.069 37
Différence	661.710 78

BESSÈGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.

Du 16 au 22 juillet 1862.

Voyageurs	2.751 15
Bagages, Marchandises, etc.	28.714 35
Total	31.465 50
Semaine correspondante de 1861.	29.651 40
Différence	1 814 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	892 446 50
— — 1861.	835.377 00
Différence	57.069 50

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 182 kilomètres.
1861. — 139 —

Du 16 au 22 juillet 1862.

15.916 Voyageurs	40.912 95
Bagages, Marchandises, etc.	41.860 98
Total	82.773 93
Semaine correspondante de 1861.	65.476 40
Différence	17.297 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.826.970 50
— — 1861.	1.651.975 01
Différence	174.995 49

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.
Du 23 au 29 juillet 1862.

45.358 voyageurs	4 737 70
Produit total depuis le 3 juin..	40.662 49

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1646 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 16 au 22 juillet 1862.

123.414 Voyageurs	414.247 91
Bagages, Marchandises, etc.	649.788 46
Transports militaires	28.010 67
Total	1.092.047 04
Semaine correspondante de 1861.	1.089.033 07
Différence	3.013 97

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862 Longueur exploitée : 258 kilomètres.
1861. — 251 —

41.891 Voyageurs	92 805 64
Bagages, Marchandises, etc.	64.814 47
Transports militaires	2.375 74
Total	159.995 85
Semaine correspondante de 1861.	117.911 57
Différence	42.084 28

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1904 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1 252.042 87
En 1861	1.206.944 64
Différence	45.098 23

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	35 895.387 58
En 1861	41 167.090 64
Différence	4.727 706 96

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 190 kilomètres.
1861. — 147 —

14.229 Voyageurs	44 738 14
Bagages, Marchandises, etc.	31 819 69
Transports militaires	3 574 84
Total	80 132 67
Semaine correspondante de 1861.	62.855 37
Différence	17.277 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 346.843 39
— — 1861.	1.961.809 07
Différence	385.034 32

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 16 au 22 juillet 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 492 —

14.404 Voyageurs	129.177 32
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	11 229 48
— (Petite vit.)	115.242 13
Total de la semaine	255.648 93

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

10.209 Voyageurs.	29.678 64	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	2.398 39	41.847 40
Marchandises. (Petite vitesse)	9.769 37	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PENAS.

1862 Longueur exploitée : 155 kilomètres.

3.681 Voyageurs.	12.513 05	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	950 71	25.330 28
Marchandises. (Petite vitesse)	11.866 52	

Total des trois lignes réunies.	322 826 61
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	10 040.499 96
Total général des recet. en 1862.	10.363.326 57
— — 1861.	10.194.146 08
Différence	169.180 49

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861 — 1324 —

Du 16 au 22 juillet 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

40.407 Voyageurs.	336.752 50
... quintaux Marchandises.	592.307 50
Total	929.060 »
Semaine correspondante de 1861.	979.017 50
Différence	49.957 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	24.440.597 50
— — 1861.	26.978.810 »
Différence	2.538.212 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 354 kilomètres.
1861. — 308 —

Du 16 au 22 juillet 1862.

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	68.765 21
Marchandises	78.054 94
Total	146.820 15
Produit annuel par kilomètre	21.858 »

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	22.213 78
Marchandises	6.922 80
Total	29.236 08
Produit annuel par kilomètre	30.189 »
Total de la semaine	176.056 72
Semaine correspondante de 1861	127.937 95
Différence	48.118 77
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.754.316 30
— — 1861.	3.131.438 17
Différence	622.908 13

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 16 au 22 juillet 1862.

36.313 Voyageurs	60.333 75
Bagages, marchandises, etc.	33.626 16
Recettes diverses	2.344 60
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	32.067 91
Total	137.362 42
Semaine correspondante de 1861.	125.460 84
Différence	11.904 58
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.886.026 84
— — 1861.	3.709.177 33
Différence	176.849 51

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 985 kilomètres.

Du 14 au 20 mai 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	202.343 84
Marchandises	155.194 66
Total	357.538 50
Recettes antérieures en 1862	4.966.572 28

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 296 kilomètres.

Du 16 au 22 juillet 1862.

11.050 Voyageurs	50.000 16
Marchand., cargaison, équipages	64.022 78
Total	116.021 94
Semaine correspondante de 1861	45.383 46
Différence	70.638 48
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	3.220.548 36

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 20 au 26 juillet 1862.

33.550 Voyageurs	76.130 »
Bagages, Marchandises, etc.	32.590 »
Total	108.720 »
Semaine correspondante de 1861.	88.000 »
Différence	20.720 »
Recettes tot. dep. le 20 déc. 1861.	1.996.820 »
— — 1860.	1.921.676 »
Différence	73.144 »

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 16 au 22 juillet 1862.

Voyageurs	12.500 10
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.841 25
— — (pet. vit.)	8.241 30
Total	23.582 65

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	44.419 63
Bagages, marchandises (gr. vit.)	5.386 97
— — (pet. vit.)	12.787 96
Total	62.544 56
Total pour les deux sections.	86.127 19

Recettes depuis le 1er janvier 1862

Section de Civita-Vecchia	630.362 65
Section de Bologne	1.361.494 61
Total	1.991.857 26

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 261 kilomètres.
1861. — 261 —

Du 16 au 22 juillet 1862.

19.963 Voyageurs	110.906 80
Bagages, Marchandises, etc.	61.985 18
Total	172.891 98
Semaine correspondante de 1861.	158.270 41
Différence	14.621 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.509.189 12
— — 1861.	3.412.130 37
Différence	97.058 85

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres

Du 2 au 8 juillet 1862.

26e semaine	32.315 60
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	44.131 40
Semaine correspondante de 1861.	37.505 73
Différence	6.625 67
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.330.811 15
— — 1861.	1.080.319 60
Différence	250.501 55

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 16 au 22 juillet 1862.

30.886 Voyageurs	44.304 75
3.362 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	22.664 85
Total	67.019 60
Semaine correspondante de 1861.	67.031 18
Différence	12 42
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.582.417 26
— — 1861.	1.372.038 73
Différence	210.378 53

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 170 kilomètres.

Du 16 au 22 juillet 1862.

Voyageurs	20.848 37
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	2.447 82
Marchandises (petite vitesse)	17.913 43
Total	41.209 62

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 9 au 15 juillet 1862.

Voyageurs	8.761 22
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	574 66
— (Petite vit.).	2.276 68
Total	11.612 56

SÉVILLE-XERES-CADIX, XERÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 150 kilomètres.

Du 2 au 8 juillet 1862

24.973 Voyag., Bagag. et March.	66.911 21
Semaine correspondante de 1861.	76.415 62
Différence	9.475 41
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.047.938 21
— — 1861.	1.880.632 63
Différence	167.306 58
Différence kilométrique	14 11 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 82 kilomètres
1861. — 51 —

Du 9 au 15 juillet 1862.

4.924 Voyageurs	6.540 22
Bagages, articles de messagerie.	335 24
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	21 633 11
Total de la semaine	28.691 68
Recettes antérieures	778.685 06
Total	807.284 74
Recettes de la semaine en 1862.	28.699 67
Période correspondante de 1861.	11.617 05
Différence	17.082 62
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	807.384 74
— — 1861.	317.101 64
Différence	490.283 10

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES)

Recettes du juin 1861	36.692 98
— — 1862	36.081 62
En plus en 1861	611 36

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de juin 1862	1.032.849 97
Id. id. 1861	883.130 22
Différence, 16.95 0/0, soit	149.719 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	10.363.920 86
— — 1861.	9.170.191 59
Différence, 13.02 0/0, soit	1.193.729 25

OMNIBUS DE PARIS

Du 23 au 29 juillet 1862.

		Par jour et d'Omnibus : Paris.	Par jour et d'Omnibus : Banlieue
Recettes	330.938 85	85 97	51 92
Semaine correspondante de 1861	316.387 43	83 17	51 08
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	9.400.809 73	81 83	45 64
Période correspondante de 1861	8.723.939 60	80 92	47 11
Différence	685.900 13	1 61	1 48

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE

MONTBLANCH A REUS

Par décision du conseil d'administration, MM. les actionnaires de cette Compagnie sont convoqués à une assemblée générale extraordinaire, qui aura lieu à Madrid, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, le 27 août prochain, à midi, à l'effet :

1° De prendre connaissance d'un ordre royal, en date du 20 juillet courant, relatif à l'achat du chemin de fer de Tarragone à Reus, et de décider, après examen des actes et documents, qui, conformément aux prescriptions de ce décret, doivent être déposés au secrétariat de la Compagnie, à dater du 11 août prochain, s'il y a lieu d'approuver l'acquisition de cette ligne;

2° Et, dans ce cas, d'autoriser le conseil d'administration à en passer actes, à constituer la nouvelle Compagnie des chemins de fer de Lerida, Reus et Tarragone, augmenter le capital social, rédiger les nouveaux statuts qui doivent la régir, et prendre tous les arrangements qu'il croira convenables pour hâter l'achèvement de la ligne de Montblanch à Reus, entreprendre et mener a fin la construction de celle de Lerida à Montblanch, et arriver à la mise en exploitation de la ligne entière de Lerida à Tarragone.

Conformément aux dispositions de l'art. 27 des statuts, l'assemblée se composera de tous les actionnaires, qui, porteurs d'au moins trente actions, les auront déposées, quinze jours au moins avant celui fixé pour la réunion :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, 30 juillet 1862.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende pour le deuxième semestre de l'exercice 1861-1862 a été fixé à 18 francs par action, et est payable à la caisse du Comptoir, rue Bergère, 14, à partir du 1er août courant.

Ce paiement a lieu, pour les titres au porteur, sous la déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 45 c. par action.

COMPAGNIE HOUILLÈRE

DE MEURCHIN

Dividende de 55 francs par action à toucher au siége social, rue Saint-Pry, 45, à Béthune, à partir du 15 août 1862.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE LONDRES.

Avis est donné que le paiement du dividende de 1 shilling 6 pence par action, déclaré pour l'exercice 1861, aura lieu, à partir du 15 août prochain, aux bureaux de la Compagnie, à Londres et à Paris.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

MM. les porteurs d'obligations anciennes sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échu le 15 juillet courant, leur est payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c. :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, le 25 juin 1862.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 26 Comptant	Samedi 26 Terme	Lundi 28 Comptant	Lundi 28 Terme	Mardi 29 Comptant	Mardi 29 Terme	Mercredi 30 Comptant	Mercredi 30 Terme	Jeudi 31 Comptant	Jeudi 31 Terme	Vendredi 1 Comptant	Vendredi 1 Terme
[illegible]	1000	libérés	100 »	Janv.-juillet	Banque de France	3150 »	—	3160 »	—	3180 »	—	3180 »	—	3170 »	—	3200 »	—
[illegible]	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	[illegible]	—	6?? 75	—	673 75	665 »	673 75	—	672 50	—	675 »	—
[illegible]	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France anciennes	1190 »	1190 »	1190 »	1190 »	1190 »	1190 »	1190 »	1175 »	1185 »	1175 »	1177 50	1177 »
					Id. nouvelles	1085 »	1090 »	1085 »	1092 50	1092 50	1090 »	1090 »	1090 »	1090 »	1088 75	1090 »	1090 »
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	487 50	—	487 50	—	487 50	—	482 50	—	487 50	—	485 »	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	—	—	460 »	—	460 »	—	460 »	—	—	—	460 »	—
60.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—
	100	Id.	3 »	Id.	— Id., 3 0/0	92 50	—	92 50	—	92 50	—	91 25	—	92 50	—	92 50	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	—	—	—	—	1012 50	—	1010 »	—	—	—	—	—
7.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 250 fr. payés	—	—	423 75	—	423 75	—	425 »	—	425 »	—	425 »	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	96 25	—	96 25	—	96 25	—	96 25	—	96 25	—	95 »	—
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	635 »	—	635 »	—	635 »	—	635 »	—	635 »	635 »	635 »	635 »
[illegible]	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	828 25	827 50	833 75	833 75	840 »	836 75	835 »	833 75	836 25	835 »	835 »	837 50
»	»	»	»	»	Crédit agricole	650 »	—	—	—	650 »	—	—	—	—	—	650 »	—
					Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	—	508 75	500 25	507 50	506 25	510 »	512 50	510 »	—	520 »	520 »	525 »
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	60 »	—	62 50	—	62 50	—	63 75	—	62 50	—	63 75	—
[illegible]	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	130 »	—	132 50	—	132 50	—	133 75	—	135 »	—	135 »	—
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	—	—	337 50	—	337 50	—	338 25	—	—	—	343 75	—
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	—	6000	500	»	avril octobre	»
— de la Martinique	530 »	6000	500	»	mars septemb.	»
— de la Guadeloupe	—	6000	500	»	mars septemb.	»
— de la Guyane	—	[illegible]	500	»	avril octobre	»
— du Sénégal	—	[illegible]	500	»	....	»
Comptoir Bonnard	42 50	200.000	100	»	octobre	1 80
Caisse Lécuyer	520 »	24.000	500	»	....	25 »
Caisse Béchet	410 »	20.000	500	»	janvier juillet	24 66
Caisse de l'Industrie	10 »	50.000	100	»	juillet	5 »
Cie des Propriétaires	875 »	6.000	5/0.000	»	juin décemb.	62 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	900 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
— act. de jouissance	200 »	»	»	»	juillet	22 »
Omnibus de Lyon	70 »	60.000	100	10	....	néant.
Omnibus de Londres	45 75	[illegible]	100	»	....	néant.
Cie impériale des Voitures de Paris	64 75	[illegible]	100	»	avril octobre	néant.
Messageries impériales (Service marit.)	672 50	40.000	500	»	janvier juillet	60 »
— (actions nouvelles)	600 »	32.000	500	100	....	5 »
Compagnie générale maritime	500 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	néant.
Bazin, L. Gay et Ce	265 50	10.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
[illegible] Fraissinet et Ce	455 »	»	»	»	....	»
Arnaud Touache et Cie, navigation mixte	470 »	20.000	1.9?0.000	»	....	»
Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	....	»
CANAUX.						
Comp. universelle du Canal de Suez	403 75	»	500	[illegible]	janvier juillet	»
4 Canaux, actions de capital	1280 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
— actions de jouissance	85 »	[illegible]	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	980 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
— act. de jouissance	130 »	[illegible]	»	»	juin	12 50
Arles à Bouc	960 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
[illegible] canal	880 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
Aire à la Bassée	7650 »	[illegible]	5.000	»	février août	611 25
Sambre à l'Oise	750 »	[illegible]	1.000	»	juin décembre	50 »
Sambre française canalisée	1550 »	6.000	1.000	»	janvier juillet	95 »
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	175 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
Ports de Marseille	130 »	»	»	»	août octobre	»
Rue impériale de Lyon	415 »	[illegible]	[illegible]	»	....	18 50
Entrepôts et Magasins généraux de Paris	510 »	[illegible]	[illegible]	150	....	»
Docks et Entrepôts de Marseille	131 »	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
Docks du Havre	610 »	»	»	»	....	»
GAZ.						
Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1210 »	110.000	[illegible]	»	mai novembre	70 »
— actions nouvelles	1230 »	»	»	»	....	»
Union des Gaz	102 50	20.000	250	»	janvier	néant.
Marseille (et mines de Portes)	321 »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	18 30
Nord (Batignolles)	—	[illegible]	500	»	juin décembre	25 »
Versailles	—	[illegible]	500	»	mars septembre	25 »
Boulogne, Sèvres, etc	—	500	1.000	»	1er juin	60 »
Lyon	2730 »	7.000	[illegible]	»	janvier juillet	130 »
La Guillotière, Vaise et Lyon	1903 »	[illegible]	[illegible]	»	....	77 50
Gaz général de Paris	—	»	»	»	....	»
Comp. Centrale, Lebon et Ce	690 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
J.-F. Cail et Ce	710 »	11.000	500	»	octobre avril	75 »
Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	661 »	30.000	[illegible]	»	....	30 »
Decazeville (Aveyron)	2001 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
Alais (Gard)	430 »	15.000	[illegible]	»	juin décembre	15 »
Creusot (Saône-et-Loire)	640 »	28.000	500	»	juin décembre	10 »
Basse-Indre	—	5.000	500	»	avril octobre	20 »
Châtillon et Commentry	285 »	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
[illegible]	890 »	10.000	1.000	»	....	»
Maubeuge (Nord)	—	6.000	[illegible]	»	....	30 »
[illegible]	331 »	50.000	[illegible]	»	avril octobre	21 »
Usines et chemins de fer	855 75	34.000	[illegible]	»	mai novembre	70 »
Côte-d'Or	—	»	500	»	....	néant.
Franche-Comté	—	10.000	500	»	mai novembre	»
Méditerranée (forges et chantiers)	840 »	15.000	1.000	»	....	60 »
[illegible]	265 »	»	250	»	....	12 »
Pont-l'Évêque	255 »	»	500	»	....	»
[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	15 »
[illegible] (Belgique)	1100 »	5.500	[illegible]	»	septembre	90 »
[illegible]-métallurgique	—	40.000	375	»	janvier juillet	néant.

Annuité ou coupures	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1900 »	2.400	[illegible]	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»		[illegible]
A	Grand'Combe	905 »	24.000	[illegible]	»	janvier juillet	40 »
A	Loire	120 »	80.000	[illegible]	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	173 75	80.000	[illegible]	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	165 »	80.000	[illegible]	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	238 75	80.000	[illegible]	»	avril octobre	19 »
A	Carmaux	285 »	23.200	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	[illegible]	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.550	[illegible]	»	....	20 »
A	Layon-et-Loire	400 »	1.850	[illegible]	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	477 50	»	500	»	....	20 »
A	[illegible]	150 »	6.720	250	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	415 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.050	500	»	....	»
C	Centre-du-Flénu	290 »	3.600	1.000	»	mai	20 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ...id	725 »	[illegible]	[illegible]	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	[illegible]	[illegible]	»	....	néant.
C	Santander ... zinc	—	[illegible]	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id	725 »	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id	—	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée id	—	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie ...id	500 »	[illegible]	1.000	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie ...id	180 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Meterly (Amiens) filature	475 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin ...id	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière ...id	—	1.460	500	»	....	»
A	Pont-Remy ...id	300 »	5.000	[illegible]	»	30 avril	33 »
C	Siècle ...journal	—	2.500	[illegible]	»	....	125 »
C	Journaux réunis..id	—	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ...id	5000 »	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain ...glaces	12700 »	[illegible]	[illegible]	»	....	750 »
C	Montluçon ...id	110 »	24.000	500	»	....	néant.
A	Oignies (Belgique) ..id	410 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id	140 »	2.060	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	—	21.402	250	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Cholet et Ce	21 25	40.000	100	»	....	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	375 »	[illegible]	250	»	....	[illegible]
C	Deux cirques (E. Dejean et Ce)	210 »	8.750	250	»	févr. juillet	25 »
»	Tuilerie impériale de diamants	—	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	....	»

[illegible]	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
»	Compagnie immobilière de Paris	271 25	»	»	»	....	»
100	Cie impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	50	....	5 »
500	Ports de Marseille	405 »	20.000	500	15	janvier juillet	20 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	[illegible]	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1105 »	4.325	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	982 50	11.685	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1100 »	6.600	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
250	Carmaux (charbonnages)	290 25	6.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.600	500	15	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
250	Compagnie générale des Eaux	285 »	20.000	500	[illegible]	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	252 50	30.000	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	480 »	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	270 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	410 »	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
400	Gaz de Paris	485 »	33.500	500	15	janvier juillet	25 »
250	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	285 »	40.000	300	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	191 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	472 50	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 26 juillet au 1er août

[illegible]	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 26 Compt.	Samedi 26 Terme	Lundi 28 Compt.	Lundi 28 Terme	Mardi 29 Compt.	Mardi 29 Terme	Mercredi 30 Compt.	Mercredi 30 Terme	Jeudi 31 Compt.	Jeudi 31 Terme	Vendredi 1 Compt.	Vendredi 1 Terme
[illegible]	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	300.000					Id. actions nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	15.000	»	»	85 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	411.787	400	»	74 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	41.096	400	300	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	41.407	400	»	44 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	510.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	620.000	500	»	73 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	251.100	500	»	35 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	25.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
33	12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	[illegible]	»	»	»	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	[illegible]	»	[illegible]		Lyon-Croix-Rousse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	750.000	500	50	42 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	240.000	500	30	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»						Id. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	30.000	500	»	3 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xerès-Cadix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»			Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»			Id. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»			Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	»	500	»		janvier, juillet	Portugais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»		[illegible]	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	26	28	29	30	31	1
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838–1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842–1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842	[illegible]	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	—— 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1847–1859	28.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	60.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852–1854	34.536	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852–1856	208.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	25.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1854	102.014	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	40 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	81.683	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 … gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	275.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 … gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852–1861	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1851–1861	800.000	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	87.769	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) … gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857–1860	133.103	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	—— (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1853–1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856–1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 … gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1850–1861	119.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 … gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	23.440	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857–1861	860.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 … gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 … gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856–1861	1.230.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858–1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 … gar. par le gouv. autrich.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857–1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 … Id. italien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856–1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	24.576	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xerès, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xerès (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859–1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	»	» »	avril, octobre	Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858–1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	juin, décembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	[illegible]	»	»	»	270	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers.	Samedi 26 Comptant.	Samedi 26 Terme.	Lundi 28 Comptant.	Lundi 28 Terme.	Mardi 29 Comptant.	Mardi 29 Terme.	Mercredi 30 Comptant.	Mercredi 30 Terme.	Jeudi 31 Comptant.	Jeudi 31 Terme.	Vendredi 1 Comptant.	Vendredi 1 Terme.
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	68 60	68 60	68 70	68 75	68 85	68 90	68 65	68 60	68 70	68 75	68 70	68 85
Rentes 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	97 60	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 35	»	97 50	»	97 60	»	97 35	»	97 60	»	»	»
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Rentes 4 0/0 id.	»	»	»	»	92 »	»	»	»	»	»	92 »	»
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	456 25	»	456 25	»	456 25	»	455 »	»	453 75	»	453 75	»
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1105 »	»	[illegible]	»	1105 25	»	1110 »	»	1110 »	»	1110 »	»
Id. id. id. 1855, jouissance mars 1862	470 »	»	468 75	»	468 75	»	468 75	»	470 »	»	468 75	»
Id. id. id. 1860, id.	467 50	»	465 »	»	465 »	»	465 »	»	»	»	»	»
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862	225 »	»	225 »	»	225 »	»	224 75	»	228 75	»	228 75	»
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Lille	»	»	98 75	»	100 »	»	97 50	»	100 »	»	98 75	»
Ville de Tourcoing et Roubaix	43 75	»	43 75	»	43 75	»	42 50	»	42 50	»	»	»
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	91 1/8	»	91 1/8	»	91 3/8	»	91 3/8	»	91 1/8	»	91 »	»
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	»	»	77 1/2	»	77 1/2	»	»	»	76 »	»	76 »	»
Id. 3 0/0 1850, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 55	71 50	72 10	71 80	72 05	71 90	72 40	»	72 15	»	72 15	72 20
Id. 3 0/0, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 75	71 50	72 05	71 90	72 20	72 40	72 40	72 15	72 65	72 35	72 40	72 50
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	73 1/4	»	74 »	»	73 »	»	73 1/8	»	73 »	»	73 »	»
Emprunt russe	94 3/8	»	94 1/2	»	95 »	94 1/2	94 1/2	94 1/2	»	»	94 1/2	»
Espagne, différée convertie, jouissance 30 juin 1862	44 3/4	»	44 »	»	»	»	44 1/4	»	44 1/2	»	»	»
Id. 3 0/0 intérieur	48 1/4	»	48 3/4	»	»	»	48 1/4	»	48 1/8	»	48 3/8	»
Id. 3 0/0 extérieure 1841	53 1/4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 3 0/0 id. 1852-56	51 1/8	»	51 »	»	50 3/4	»	50 1/4	»	51 »	»	50 »	»
Id. passive extérieure (sans intérêt)	18 3/4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	100 1/8	»	»	»	100 1/8	»	»	»	100 1/4	»	»	»
Turquie, 4 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	337 50	»	338 75	»	335 »	»	336 25	»	338 25	»	»	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1144. — 21e ANNEE. — N° 32. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 9 AOUT 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	22 »	7 »
ÉTRANGER	28 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

La ligne
Corps du Journal (calculé sur 8 points). 3 fr. »»
Les réclames 4 fr. 50

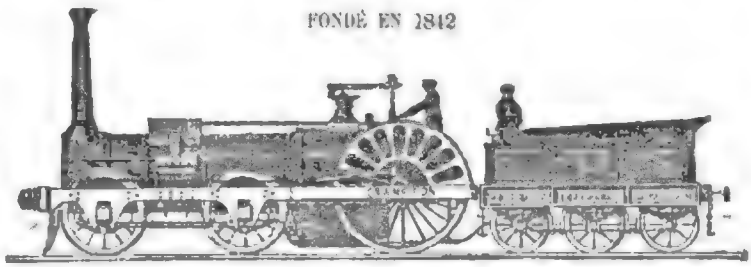
Les actes d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que tout ce qui se rattache aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans les tarifs ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal qui traite de gré à gré.

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.



L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

LA CLOTURE

de la Souscription irréductible

AUX 9,000 ACTIONS DE 500 FR.

DU CHEMIN DE FER

D'ARRAS A ÉTAPLES

AVEC EMBRANCHEMENTS

SUR BÉTHUNE ET FRÉVENT

aura lieu le dimanche 10 AOUT à 2 heures

Premier versement. — 100 francs par action.

Adresser le montant de la souscription au *Journal des chemins de fer*, à Paris, rue de Richelieu, n° 64.

Dans les départements : à tous ses correspondants.

On peut verser les fonds, dans les succursales de la Banque de France, au crédit de M. de Birague d'Apremont.

(Pour plus amples renseignements, voir les annonces précédentes ou demander le prospectus et les statuts.)

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 609. — Les chemins de fer en 1861, 610. — Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 611. — Chemins des Ardennes, 611. — Chemin Victor-Emmanuel, 611. — Crédit foncier de France, 611. — Crédit colonial, 612. — Le crédit et les affaires en Italie, 612. — Chronique, 612. — Société de crédit industriel et commercial, bilan, 613. — Marché industriel, 613. — Correspondances de Bruxelles, 613. — Bulletin commercial, 613. — Avis aux actionnaires, 614. — Bulletin des recettes de la semaine, 614. — Nominations, 615. — Jurisprudence, 615. — Comptoir d'escompte de Paris, rapport, 615. — Chemin franco-suisse, rapport, 617. — Chemins de l'Ouest suisse, rapport, 618. — Ville de Paris, tirage, 619. — Recettes des chemins de fer, 621. — Annonces, 622. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 623 Cours des actions et obligations industrielles, 623. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 624.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La hausse se fera-t-elle dans le courant de ce mois ? Nous n'eussions pas hésité à l'affirmer samedi et lundi ; aujourd'hui encore nous y croyons ; mais l'incident Garibaldi pèse sur la situation et inspire des craintes. S'il se termine pacifiquement, ce que nous espérons, le mouvement reprendra avec vivacité. C'est le comptant qui en aura les honneurs, car c'est lui qui soutient et conduit la rente par des achats incessants et qui raréfient chaque jour les inscriptions sur le marché. Du reste, la belle récolte aujourd'hui assurée, les augmentations de recettes des chemins de fer, l'abondance d'argent, justifient amplement le mouvement ascensionnel et, bien plus, le rendent inévitable.

Il reste bien encore la question mexicaine ; mais ce n'est plus qu'une affaire de quelques semaines : nous irons à Mexico, et nous imposerons nos conditions, personne n'en doute.

La question américaine pèse lourdement sur les affaires, mais elle ne saurait arrêter le mouvement.

Quel moment favorable pour les capitaux disponibles ! La rente est à un cours éminemment avantageux ; les chemins de fer sont capitalisés à 6, 7 et même 7 1/2 0/0, comme le Lyon par exemple.

Aussi le 3 0/0 était-il lancé ; tous les regards étaient fixés vers les hauts cours, lorsqu'est survenu l'incident Garibaldi pour jeter une certaine inquiétude dans tous les esprits. Néanmoins, le comptant fait bonne contenance, c'est là ce qu'il faut bien voir, ce sont, nous le répétons, les achats qui enlèvent et enlèveront la rente.

Le 3 0/0 ferme au comptant à 69, et à 69 10 à terme.

Le 4 1/2 0/0 est très-bien tenu à 98 fr. Le coupon se détache le mois prochain, c'est ce qui explique la grande fermeté de ce fonds.

Les obligations trentenaires se raréfient de plus en plus sur le marché. Elles sont à 468 75.

L'emprunt italien a été l'objet de nombreuses spéculations ; on le voyait à 75 fr., lorsque les nouvelles inquiétudes politiques ont déterminé une réaction. Il faut ajouter que si le Parlement italien continue à traiter les questions de finances comme il procède depuis quelques semaines, il arrêtera singulièrement l'essor de son crédit. La bonne affaire pour lui, c'est de fonder en Italie de grandes institutions de crédit, c'est de couvrir le royaume de lignes ferrées, et il n'y arrivera qu'en traitant largement ces questions et surtout en respectant les traités passés par les ministres. Que pourront faire ceux-ci désormais s'ils doivent craindre constamment des désaveux, et quels seront les banquiers assez imprudents pour aller livrer leur dernier mot et passer des traités qui seront ensuite ou dépecés en plein Parlement ou même rejetés ? Le 3 0/0 italien, sous l'empire de toutes ces inquiétudes, a faibli à 72 05.

Les fonds espagnols sont sans affaires.

Le 5 0/0 russe est à 94 3/8.

La Banque de France est très-ferme à 3,175.

Le Crédit foncier monte et monte toujours. Où s'arrêtera-t-il ? Qui le sait ? Nous avons fait nos réserves, cela nous suffit, et nous pouvons maintenant enregistrer ses cours, pour les actions estampillées de 1,240 »», et pour les actions nouvelles de 1,160 ».

Les actions du Crédit agricole avaient également monté sans qu'aucune observation pût refréner l'ardeur des acheteurs. Il avait touché au cours de 700 francs ; aujourd'hui il fait 640.

Le Crédit industriel est ferme à 635 ».

Le Sous-Comptoir est bien tenu à 537 50. Nous ne tarderons pas à apprécier les opéra-

tions de ces deux établissements, et à envisager l'avenir qu'on peut espérer.

Le Comptoir d'escompte est à 638 75, coupon détaché.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs est à 135 ».

Le Crédit mobilier a justifié nos prévisions; à la première velléité de hausse, il a bondi à 855 ». Pour peu que nous puissions espérer le cours de 70 francs pour la rente, il faut être assuré que le Crédit mobilier fera 900 francs.

Les vendeurs d'Orléans et de Lyon paraissent enfin avoir compris qu'ils tentent l'impossible.

Les actions d'Orléans estampillées sont très-vivement recherchées à 1,017 50. On se demandera, dans quelques mois, comment on avait pu les laisser tomber au-dessous de 1,000 francs. Les actions nouvelles sont relativement à des cours inférieurs; elles finissent à 767 50, mais avec la certitude de profiter largement du premier mouvement de hausse.

Les augmentations de recettes persistent pour le Lyon, et la confiance des porteurs d'actions se consolide de jour en jour; il a fait aujourd'hui 1,110 ». On trouve, du reste, peu d'actions flottantes sur le marché.

Le Nord a facilement repris le cours de 1,000; il finit à 1,015 ».

L'Est donne lieu à moins d'affaires; il est coté 540 ».

L'Ouest oppose aux ventes une fermeté inflexible; il est à 557 50.

Le Midi veut gagner le cours de 900 francs; le mouvement de hausse l'a amené à 835 », demandé.

Les actions de Genève continuent à être délaissées; la solution ne peut tarder; elles font 355 ».

Le Dauphiné est mieux tenu à 420 ».

Les chemins autrichiens ont eu une velléité de reprise; ils sont à 488 75.

Les chemins lombards sont cotés à 613 75, faibles par suite de l'incertitude sur la concession des chemins napolitains.

Les autres chemins étrangers ont donné lieu à peu d'affaires, sauf le Nord de l'Espagne qui a justifié nos prévisions; il ferme à 508 75, mais assez lourd.

Le Crédit mobilier espagnol a également monté à 533 75.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Guillaume-Luxembourg	33.» 0/0
Bességes à Alais	32.» 0/0
Nord de l'Espagne	26.10 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	26.» 0/0
Graissessac à Béziers	16.22 0/0
Nord	10 40 0/0
Midi	7.02 0/0
Cordoue à Séville	6.94 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	6.83 0/0
Central Suisse	5.» 0/0
Union-Suisse	4.04 0/0
Séville-Xérès-Cadix	3.40 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	2.76 0/0
Est	2.49 0/0
Dauphiné	2.34 0/0
Lyon-Genève	» 78 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	».72 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	».07 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest suisse	».11 0/0
Victor-Emmanuel	1.80 0/0
Ouest	3 05 0/0
Autrichiens	6.61 0/0
Orléans	9.74 0/0
Ardennes	22.49 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	1er août	8 août	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 95	69 10	» 15	» »
Rente à 1/2 0/0	97 60	97 90	» 30	» »
Banque de France	3200 »	3175 »	» »	25 »
Consolidés	93 »/»	93 4/8	» »	» 4/8
Crédit foncier	1177 50	1240 »	62 50	» »
Crédit agricole	650 »	640 »	» »	10 »
Crédit industr. et com.	635 »	635 »	» »	» »
Crédit mobilier	837 50	855 »	16 50	» »
Comptoir d'Escompte	655 »	638 75	» »	16 25
Orléans	1015 »	1017 50	2 50	» »
Nord	1005 »	1015 »	10 »	» »
Nord (act. sorties)	965 »	980 »	15 »	» »
Est	535 »	540 »	5 »	» »
Paris-Méditerranée	1092 50	1110 »	18 50	» »
Midi	817 50	835 »	17 50	» »
Ouest	550 »	556 25	6 25	» »
Genève	353 75	355 »	1 25	» »
Dauphiné	415 »	420 »	5 »	» »
Ardennes ancien	412 50	413 75	1 25	» »
Ardennes nouveau	415 »	412 50	» »	2 50
Ch. Autrichiens	487 50	488 75	1 25	» »
Victor-Emmanuel	368 75	370 »	1 25	» »
Russes	407 50	406 25	» »	1 25
Romains	335 »	336 25	1 25	» »
Sud-Autr.-Lombard	618 75	613 75	» »	5 »
Saragosse Pampelune	345 »	345 »	» »	» »
Saragosse-Alicante	533 75	568 75	5 »	» »
Saragosse-Barcelone	305 »	305 »	» »	» »
Nord-Espagne	500 »	508 75	8 75	» »
Séville-Xérès-Cadix	440 »	442 50	2 50	» »

LES CHEMINS DE FER EN 1861.

VI.—*Chemins de fer du Nord.*

L'ancien réseau de la Compagnie du Nord, composé de 967 kilomètres, a produit, en 1861, une recette brute effective, déduction faite de l'impôt du dixième et des subventions aux voitures de correspondances.. Fr. 64,122,438 27
soit 66,305 francs par kilomètre.

Les dépenses se sont élevées à 23,939,532 58

Il reste net ..... Fr. 40,182,905 69

Et la dépense ne représente ainsi que 37.28 0/0 de la recette brute, ce qui établit à 41,554 francs le revenu kilométrique.

Les intérêts et amortissements des emprunts et des actions nouvelles ont coûté ..... Fr. 9,767,803 38
L'amortissement du capital. 272,884 20
Le fonds de dotation 268,258 36
Et les intérêts des actions anciennes ..... 6,733,336 »

Ensemble... Fr. 17,042,281 94

La somme libre constituant le dividende ressortait donc à. 23,125,025 »

40,167,306 94

Plus le solde de l'exercice 1861 ..... 15,597 75

Total égal au produit net. Fr. 40,182,905 69

soit, après les diverses défalcations, 50 francs, plus l'intérêt de 16 fr. par action pour chacune des 441,667 actions anciennes, et 25 fr. pour chacune des 41,669 actions nouvelles libérées.

L'exercice 1862 paraît devoir produire une augmentation brute de 1,670,000 francs, équivalant à une augmentation de produit net d'un million; ce qui porterait à plus de 24 millions la somme à répartir aux dividendes. Seulement, la répartition changera, car il faudra donner un dividende complet à 483,334 actions, et un demi-dividende à 41,666 actions.

On arriverait approximativement ainsi à un dividende de 47 fr. 50 par action ancienne, et à un demi-dividende de 23 fr. 75 par action nouvelle; ce qui donnerait :

Action anc., 47 50 + 16 pour intérêt = 63 50
Action nouv., 23 75 + 17 40 — = 41 15

Au lieu de 66 francs et de 42 fr. 40 obtenus pour 1861, alors que le dividende appartenait à un moins grand nombre de parties prenantes.

Mais la Compagnie dispose d'une réserve spéciale de 1,155,000 francs, qui suffit, et au delà, pour couvrir cette différence, et pour assurer aux actions anciennes et nouvelles un dividende au moins égal à celui de l'exercice 1861.

De nouveaux arrangements ont modifié l'étendue et la division des réseaux de la Compagnie; il est bon de les rappeler ici.

Aux termes d'une convention passée le 16 juin dernier, entre l'Etat et la Compagnie, celle-ci a été déclarée concessionnaire, sans garantie ni subvention, d'une ligne de Valenciennes à Achette et d'une ligne de Lille à Tournai; elle a en même temps obtenu de classer dans son ancien réseau le chemin des houillères du Pas-de-Calais, qui fait partie de la grande ligne de Paris à Calais et à Dunkerque.

L'ancien réseau qui comptait seulement	967 kil.
Se trouve donc accru :	
1° De la ligne de Valenciennes à Achette	30 »
2° De Lille à Tournai	12 »
3° Des houillères du Pas-de-Calais	86 »
Total....	1,095 kil.

Le nouveau se trouvera réduit de 590 à 505 kilomètres.

En même temps le produit total réservé à l'ancien réseau a été porté à 38,815,800 fr., représentant 35,000 fr. par kilomètre.

Nous examinerons prochainement l'influence de ces modifications sur l'avenir des deux réseaux du Nord.

P. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

La Compagnie du chemin de Paris à Lyon et à la Méditerranée vient, nous assure-t-on, de faire étudier une ligne directe de Marseille à Aix, et ce tracé, si vivement réclamé par la population provençale, sera bientôt soumis aux formalités de l'enquête.

Ce chemin, qui aurait pour premier avantage d'ouvrir un second accès dans Marseille sans passer par le tunnel de la Nerthe, sera la tête de ligne du chemin des Alpes dont l'importance sera grande dans un avenir prochain, lorsqu'il se reliera à Suze aux chemins de fer de l'Italie. Il donnera une seconde voie ferrée de Marseille à Avignon par Aix, Pertuis et

la vallée de la Durance; et il diminuera notablement l'encombrement de la voie actuelle de Marseille à Arles et Tarascon.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DES ARDENNES

La Compagnie des chemins de fer des Ardennes vient d'ouvrir à l'exploitation, le 1er de ce mois, une nouvelle section de la ligne de Charleville à Thionville. Cette section, d'une longueur de 30 kilomètres, s'étend de Montmédy à Pierrepont.

Par suite de cette ouverture, l'exploitation de la Compagnie des Ardennes comprend aujourd'hui une étendue de 355 kilomètres.

La Compagnie compte terminer et exploiter la dernière section de cette ligne jusqu'à Thionville, à la fin de l'année.

Il ne restera plus, dès lors, pour que le réseau des Ardennes soit complétement achevé, qu'à ouvrir l'embranchement de Longuyon à Longwy, par lequel ce réseau se raccorde avec les chemins du Luxembourg.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Le bruit, répandu à plusieurs reprises, que les travaux de la percée du mont Cenis auraient été interrompus, est dénué de toute espèce de fondement. Ils marchent, au contraire, mieux que jamais, et une commission internationale, dont MM. l'inspecteur général Busche et l'ingénieur en chef Conte font partie, doit se rendre, le 17 de ce mois, à Modane et à Bardonnèche, pour en constater la situation, conformément aux termes du traité conclu entre les deux gouvernements de France et d'Italie.

Paris, 6 août 1862. (*Communiqué.*)

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Dans notre dernier numéro, nous avons publié une appréciation modérée et impartiale de la valeur actuelle des actions du Crédit foncier. Nous cherchions, en posant quelques chiffres, à éclairer nos abonnés et à les prémunir contre des cours relativement trop élevés.

Nous reconnaissions la grandeur de l'institution et les immenses services qu'elle est appelée à rendre; mais, en même temps, nous redoutions pour elle les aventures de la spéculation.

Le *Journal des travaux publics*, dans ses numéros du 3 et du 7 août, répond à notre article avec amertume et vivacité. Il croit que nous avons voulu nous attaquer aux articles dans lesquels il appréciait cette valeur.

Il n'en est rien; le seul mobile qui nous a déterminé à prendre la plume sur cette question, ce sont les cours beaucoup trop élevés de cette valeur, et une brochure qui prévoit des cours immédiats encore plus élevés.

Cependant nous acceptons la discussion que nous offre notre confrère.

Nous avons lu avec attention ses articles; nous y avons cherché une nouvelle lumière qui vint justifier à nos yeux les cours actuels, et nous démontrer que nous avions fait erreur,— mais c'est en vain.

Notre contradicteur se pose en prophète qui affirme, mais ne prouve pas. Il faut le croire. Or, nous avons le malheur de ne pas être aussi confiant et de vouloir examiner par nous-mêmes.

Comment avons-nous procédé? Nous avons pris les précédents exercices, et nous avons conclu que les quatre exercices qui suivront permettront de distribuer 37 fr. 50 c. au maximum. Dès lors, nous avons dénoncé l'exagération du mouvement actuel de hausse.

Que répond notre adversaire?

1° Ce sont, dit-il, des capitalistes sérieux qui achètent au comptant dans les prix actuels, et nullement des spéculateurs;

2° L'augmentation annuelle des prêts sera au moins de 100 millions, et dès lors on peut compter sur un dividende:

De 40 fr. » pour 1862,
42 fr. 50 pour 1863,
45 fr. » pour 1864, aux actions anciennes et nouvelles;

3° Quel que soit le chiffre des prêts, il n'y aura plus d'augmentation de capital.

Nous n'avions voulu incriminer aucune spéculation à propos des actions du Crédit foncier, le *Journal des travaux publics* s'est encore mépris à cet égard

Cependant, qu'il nous permette de lui dire que nous croyons à une spéculation à la hausse sur les actions du Crédit foncier, spéculation qui ne lève pas les titres, mais les fait reporter. La preuve irréfragable, c'est que sur les actions nouvelles, le prix de report à la dernière liquidation a varié de 6 à 7 francs, sans jamais descendre au-dessous. Or, pour faire reporter des titres à plus de 6 0/0, quand le report des autres valeurs est à peine à 5 0/0, il faut être à la hausse et ne pouvoir lever ses titres.

Quant à croire au revenu de 40 fr. pour l'exercice courant et surtout de 45 fr. pour l'exercice 1864, alors que toutes les actions participeront au dividende, nous ne pouvons accepter cette affirmation. Nous avons livré nos calculs; le *Journal des Travaux publics* devrait bien nous dire ceux sur lesquels il base son appréciation. Notre article et son article du 3 août étaient d'accord pour supposer que les augmentations de prêts s'élèveraient annuellement à 100 millions; il n'y avait qu'une différence entre nous: pour le *Journal des Chemins de fer* c'était un maximum, pour le *Journal des Travaux publics* un minimum. Que notre confrère veuille bien nous dire comment, en admettant ce chiffre, il a pu arriver à un autre résultat que le nôtre.

Nous avions bien raison de dire que plus le nombre des prêts croîtrait, plus le chiffre des remboursement anticipés augmenterait, non pas proportionnellement, mais progressivement. En voici la preuve :

Le chiffre des remboursements anticipés s'élevait :

Au 31 décembre	1858	à	7,657,941 fr.
id. id.	1859	à	9,130,711
id. id.	1860	à	11,901,685
id. id.	1861	à	15,347,533
Au 31 juillet	1862	à	29,415,684 (1)

Si cette progression continue, il faudra défalquer de l'augmentation annuelle de 100 millions, plus de 20 millions dès l'exercice 1862, et cette défalcation progressera annuellement.

Qu'en pense notre confrère?

Il ne peut pas oublier également que les prêts aux communes seront plus rares, et par conséquent que la moyenne des prêts sera affectée.

Quant à l'immuabilité du capital social, nous n'avions pas touché à cette question; mais puisqu'elle nous est présentée, nous donnerons notre appréciation.

Voici comment le *Journal des Travaux publics* présente et résout la difficulté:

« Maintenant, on dit qu'une éventualité menace les actionnaires, ce serait une nouvelle émission d'actions devenant nécessaire lorsque les actions actuellement émises seront inférieures au vingtième des obligations en circulation.

» Pour avancer une pareille insinuation, il faut avoir mal lu les statuts.

» Le capital social du Crédit foncier est de 60 millions, divisé en 120,000 actions. On a bien dit, en établissant les statuts, et alors qu'on n'allait émettre que la moitié des actions, que les émissions seraient faites dans la proportion d'un vingtième des obligations en circulation; mais on entendait parler des émissions du capital de 60 millions, et rien, ni l'esprit ni la lettre des statuts ne permettent d'admettre que le fonds social doive s'élever indéfiniment, de manière à rester toujours dans cette proportion d'un vingtième.

» Ce fonds social est et restera de 60 millions, et, en aucun cas, il ne sera émis plus de 120,000 actions. »

Voici maintenant l'article des statuts auquel on fait allusion :

« Art. 4. — Le fonds social est fixé à 60 millions de francs. Il est affecté à la garantie des engagements sociaux et spécialement des obligations foncières

» Il se divise en 120,000 actions de 500 fr. chacune.

» 60,000 actions sont actuellement émises.

» Les 60,000 autres le seront en tout ou en partie, sur la décision du Conseil d'administration.

» *Le chiffre des actions émises doit être maintenu dans la proportion du vingtième au moins des obligations émises.* »

Il nous semble, quant à nous, ou que le Crédit foncier devra toujours avoir un capital vingt fois plus fort que le chiffre des obligations émises, ou qu'il ne pourra émettre des obligations en nombre dépassant le chiffre des actions multiplié par vingt; et sur ce point encore nous ne partageons par l'opinion du *Journal des travaux publics*. Nous regrettons seulement que cette question ait été soulevée prématurément.

Que résulte-t-il de ce qui précède? C'est que nos appréciations de la semaine dernière restent dans leur entier, et que si le grand avenir du Crédit foncier est incontestable, il marchera d'autant plus sûrement que l'on fera échapper ses titres à de trop violentes oscillations. Or, prêcher la hausse pour une valeur qui dépasse 1,200 francs et ne rapportera probablement que 37 fr. 50 c. pendant plusieurs exercices, c'est éloigner les placements des pères de famille et la jeter dans le domaine de la spéculation. Nous le regrettons et nous croyons la défendre en prémunissant contre toutes ces exagérations.

A. de Birague d'Apremont.

(1) Sept mois seulement.

LE CRÉDIT ET LES AFFAIRES EN ITALIE.

Le parlement italien, saisi depuis longtemps d'un projet de Crédit foncier et d'un projet de concession des chemins de fer napolitains, a ajourné le premier au mois d'octobre et paraît disposé à bouleverser le second, contrairement aux engagements pris par le cabinet, et disons-le franchement, contrairement aux intérêts de l'Italie. En déclarant, malgré les efforts de M. Rattazzi, qu'elle discuterait la proposition de M. Bastoggi comme amendement à la convention gouvernementale, il semble que la Chambre ait préjugé l'issue du débat.

Nous regarderions, quant à nous, le rejet du contrat passé avec MM. de Rothschild et Talabot comme la plus lourde faute que pût commettre le parlement de Turin. Certes, personne ne conteste ni la capacité, ni l'importance personnelle de l'honorable M. Bastoggi, mais enfin il s'en faut de quelque chose que son crédit soit européen comme celui des concessionnaires choisis par M. Rattazzi ; et vraisemblablement si l'emprunt de 1861 n'avait eu d'autre soutien que les maisons de banque italiennes, il eût été singulièrement compromis.

Il est regrettable, d'ailleurs, de voir ainsi repousser avec une sorte de violence et de parti pris les conventions arrêtées par le gouvernement. De tels procédés n'ont pas seulement pour résultat d'affaiblir la situation politique du cabinet au moment même où il aurait besoin d'être le plus énergiquement soutenu, mais aussi d'éloigner, dans l'avenir, les concours financiers si nécessaires à l'Italie pour l'œuvre de sa régénération économique, agricole et financière. Il est certain que si le projet de loi des chemins napolitains est repoussé, personne ne se hasardera à perdre son temps et son argent à négocier et à conclure des traités exposés à être ainsi déchirés à la dernière heure au gré de toutes les concurrences et de toutes les compétitions.

Auguste Vitu.

CRÉDIT COLONIAL.

Assemblée générale du 7 août, sous la présidence de M. Pinard, président du Conseil d'administration.

Il a été donné lecture du rapport dressé par le Conseil, lequel contient des détails intéressants sur la marche de l'entreprise et les résultats obtenus. Nous y reviendrons prochainement, et nous examinerons avec soin l'avenir que peuvent espérer les actionnaires.

Au 31 décembre 1861, les prêts réalisés s'élevaient à 4,488,000 francs; au 30 juin 1862, les prêts réalisés ou en cours de réalisation, et les demandes en instance atteignaient le chiffre de 9,450,000 francs.

Les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1861 ont été approuvés.

M. le baron de Larminy, délégué de la Martinique, et M. Louis Kœnigswarter, banquier, ont été nommés administrateurs.

Billardon.

CHEMIN DE FER CENTRAL NÉERLANDAIS.

Une nouvelle Compagnie de chemin de fer s'est organisée en Hollande avec le concours des capitaux français.

La ligne d'Utrecht à Zwolle, dont le titre officiel est *Chemin de fer central néerlandais*, sert de trait d'union, par un tracé de 88 kilomètres, aux chemins de l'industrie privée (qui desservent la Hollande proprement dite, et rattachent le port de Rotterdam à la navigation du Rhin et au réseau des chemins allemands), avec les chemins de l'État dans les provinces du nord des Pays-Bas.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer central néerlandais a eu lieu à Amsterdam, le 12 mai 1862. Nous extrayons ce qui suit des renseignements contenus dans le rapport lu aux actionnaires :

	Florins.	Francs.
Le capital social est de.....	5,000,000	10,500,000
Divisé en 20,000 actions de 250 fl. (525 fr.) déjà libérées de 75 0/0.		
Le Conseil a été autorisé par l'assemblée générale à émettre en obligations pour.....	4,000,000	8,400,000
	9,000,000	18,900,000

Un traité de construction avec une des meilleures entreprises de travaux assure l'achèvement complet du chemin, matériel compris, pour le courant de l'année 1863, et ce, moyennant le prix à forfait de 8,132,000 fl,, soit 17 millions de francs.

Trafic et recettes.

« ....' Le chemin de fer d'Utrecht à Zwolle, justement appelé le chemin de fer Central Néerlandais, a pour objet principal de réunir le groupe des provinces de Nord-Hollande, Sud-Hollande et Utrecht, où sont les grands centres commerciaux et politiques du pays : Amsterdam, Rotterdam, la Haye, Utrecht, avec le groupe des provinces du Nord, Frise, Groningue, Drenthe, partie de l'Overyssel, et le littoral de la province de Gueldre. Sur les 3,222,000 habitants qui forment la population du royaume, le premier groupe en comprend 1,329,000; le deuxième groupe environ 770,000. Ce chemin de fer est ainsi appelé à desservir les relations immédiates d'une population agglomérée de 2,1000,00 habitants.

Dans la ville d'Utrecht aboutiront cinq chemins de fer, savoir :

Amsterdam à Utrecht ;
Rotterdam à Utrecht ;
Arnhem à Utrecht.
Venlo par Bois-le-Duc et Kinlemburg à Utrecht ;
Zwolle à Utrecht.

Dans la ville de Zwolle aboutiro t les chemins de fer suivants :

D'Utrecht à Zwolle ;
D'Arnhem à Zwolle ;
De Leenwarden à Zwolle ;
De Groningue à Zwolle.

Et enfin, les lignes qui, quoique non concédées ni classées dans le réseau de l'État, ne peuvent manquer de se faire un jour de Kampen à Zwolle, et de la frontière allemande par Almelo et Euschède à Zwolle.

Ce chemin de fer sera le trait d'union direct entre ces deux centres importants de voies ferrées, de même qu'entre les lignes de navigation qui y aboutiront.

Dans son propre parcours, il dessert, en outre des villes d'Utrecht et de Zwolle, les villes importantes d'Amersfoort, Nykerk, Harderwyk, et des communes riches en produits agricoles.—Les populations des communes immédiatement traversées ou desservies dans un rayon très-rapproché, s'élèvent à plus de 200,000 âmes.

Le chemin de fer profitera aussi du mouvement international qui devra se produire un jour par la jonction du cœur de la Hollande avec une partie importante du nord de l'Allemagne, dans la direction du Hanovre, de l'Oldenbourg, de Brême et de Hambourg. — Enfin, il profitera indirectement du mouvement commercial qui sera amené de la Prusse rhénane et du centre de l'Allemagne vers Zwolle et Kampen, par les chemins de fer qui se feront un jour dans cette direction.

Quant aux produits à espérer de l'exploitation, si l'on cherche à les apprécier par analogie avec ce qui se passe sur les chemins de fer néerlandais existants, on voit que :

Le chemin de fer hollandais ayant coûté environ 136,000 florins (285,600 francs) par kilomètre, et celui du Rhénan, 161,000 florins (338,000 francs), le chemin de fer Central Néerlandais, en supposant qu'il emploie la somme totale de 9 millions de florins (18,900,000 francs), n'aura coûté que 103,000 florins (216,300 francs) par kilomètre.

De sorte que le chemin de fer Central Néerlandais n'aura besoin, pour donner à ses actions le même revenu que celui des actions des deux chemins de fer ci-dessus, que d'une recette notablement moindre.

La recette brute du chemin de fer Hollandais, pour l'année 1861, est de 15,850 florins (33,285 francs) par kilomètre.

Celle du chemin de fer Néerlandais-Rhénan, pour l'exercice mai 1861 à mai 1862, s'élèvera probablement à 14,300 florins (30,030 francs) par kilomètre.

Avec ces produits bruts, ces chemins de fer pourront donner à leurs actions, après paiement des frais d'exploitation et du service des obligations, un revenu de 3 1/2 à 6 0/0.

Un calcul facile fait voir que, pour donner le même revenu à ses actions, il suffira au chemin de fer d'Utrecht à Zwolle d'une recette brute de 9,500 à 10,000 florins (20 à 21,000 franc) par kilomètre.

Or, les avantages spéciaux de la situation du chemin de fer d'Utrecht à Zwolle permettent d'espérer, sans exagération, que les produits bruts de son exploitation par kilomètre atteindront promptement ce chiffre, et qu'ils devront, après un certain temps, égaler les produits actuels des chemins de fer Hollandais et Rhénan. — Les bénéfices des actions s'accroîtront en conséquence... »

Le secrétaire de la rédaction,
F. Grimaud.

CHRONIQUE

Chemin d'Epinal a Wesserling. — On lit dans *le Journal de Belfort :*

« Le chemin de fer d'Epinal à Remiremont et celui de Thann à Wesserling étaient appelés à être joints tôt ou tard. Le moment semble arrivé de combler cette lacune ; nous apprenons en effet que M. le ministre des travaux publics vient d'autoriser divers industriels de la Moselle et des Vosges à faire procéder, à leurs frais, au prolongement du chemin de fer d'Epinal à Remiremont jusqu'à Wesserling, par la vallée de la Moselle et de la Moselotte.

» En conséquence, M le préfet du Haut-Rhin vient d'arrêter que les ingénieurs chargés des études du prolongement du chemin de fer d'Epinal à Remiremont sur l'Alsace et les agents placés sous leurs ordres sont autorisés à pénétrer dans les propriétés privées et dans celles des communes et de l'État, sur le territoire des communes de Wildenstein, Krüth, Oderen, Felleringen, Hüsseren (Wesserling), Ranspach, Saint-Amarin, Malmerspach, Mitzach, Urbès, Storckensoh, Mollau, Rimbach, Oberbruck, Dolleren, Sewen, Sickert, Kirchberg, Wegscheid, Niederbruck et Giromagny, placées sur la ligne des études, à l'effet de faire des levés de plans, nivellements, sondages et autres opérations nécessaires pour les études.

» Les indemnités qui pourront être dues pour tous dommages causés par suite desdites opérations seront réglées à l'amiable, ou, à défaut,

conformément aux dispositions de la loi du 16 septembre 1807. »

CHEMINS ALGÉRIENS. — On lit dans *le Nouvelliste de Rouen* :

« Un premier départ des employés des chemins de fer algériens aura lieu, dit-on, la semaine prochaine.

» Le chef d'exploitation de cette compagnie est M. Mention, ancien ingénieur du chemin de fer du Nord.

» Le sous-chef est M. Morin, agent principal du mouvement des chemins de fer de l'Ouest.

» M. Tabourin, chef de gare à Saint-Pierre-Louviers, est attaché à cette Compagnie en qualité de chef de gare à Blidah.

» L'uniforme des chemins de fer algériens est très élégant; il est un peu semblable, quant aux vêtements, à celui de l'Ouest; mais l'affreux tampon est remplacé par un képi, sur le devant duquel est inscrite la fonction de l'employé. C'est une heureuse innovation que les compagnies devraient bien adopter. »

CHEMIN DES CHARENTES. — Un journal, *le Conseiller*, annonce que le capital de la Compagnie des Charentes a été couvert sans aucun appoint de grosse souscription.

« La Compagnie des Charentes, ajoute-t-il, a pris l'engagement de ne pas dépasser ses devis d'estimation ; cet engagement tenu fera la fortune des actionnaires, et en outre la Compagnie des Charentes aura eu l'honneur d'avoir inauguré en France l'ère des chemins de fer à bon marché. »

CHEMINS DE FER A BON MARCHÉ. — On lit dans *le Journal des travaux publics* :

« Nous avons vu avec une véritable satisfaction que, depuis quelque temps, la question des chemins de fer à bon marché obtenait une sérieuse attention. En raison de l'antériorité de nos efforts, nous avons peut-être le droit d'engager à persévérer.

» Les chemins de fer à bon marché auront le double avantage de rendre raisonnablement possible l'exécution des troisième et quatrième réseaux, et de dégager indirectement la situation des grandes compagnies devant lesquelles se dressent pour 1864 et 1865 des difficultés sérieuses.

» Seulement, il faut mettre la main à l'œuvre; nous avons plus de 40,000 kilomètres de chemins de fer, et pas un kilomètre à bon marché; un essai, une expérience, sont nécessaires, et l'Etat ne saurait se dispenser de les encourager. C'est le seul moyen de satisfaire aux légitimes impatiences des populations. »

Nous ne pouvons qu'applaudir au langage du journal spécial, et demander avec les plus vives instances que l'expérience, déjà toute préparée dans notre département, qui a pris une généreuse initiative, soit enfin autorisée par le gouvernement.

(*Journal du Pas-de-Calais.*)

CHEMINS DE FER ANGLAIS. — Voici l'époque où toutes les compagnies de chemins de fer britanniques tiennent leurs assemblées générales de semestre, les comptes se rendant tous les six mois dans les habitudes des compagnies anglaises. Les dividendes déclarés jusqu'à présent sont inférieurs à ceux de la période correspondante de 1861, quoique le dernier semestre ait été extrêmement productif de l'autre côté de la Manche.

CHEMINS RUSSES. — L'autorisation vient d'être accordée pour la construction du chemin de fer qui reliera la province de Lithuanie, par la voie ferrée de Saint-Pétersbourg, à la Russie blanche et aux plus fertiles contrées de la Volhynie.

Pour compléter ce réseau, les grands propriétaires de la Russie méridionale demandent à être autorisés à construire la ligne qui reliera la ville de Kiew avec le port d'Odessa. Cette autorisation ne se fera pas attendre.

(*Feuilles russes.*)

TURIN. — On s'occupe en ce moment de la concession des chemins de fer méridionaux et de la concurrence des deux Compagnies Rothschild et Bastoggi. La faveur publique est pour M. Bastoggi ; le nom de Compagnie nationale flatte l'amour-propre italien ; puis il y a beaucoup d'intéressés. La froide raison est pour M. de Rothschild. Elle dit que si le temps s'obscurcit, si la Bourse baisse, on est sûr de la continuation des travaux avec une Société puissante, tandis qu'une Compagnie improvisée pourrait bien succomber. Le ministère est fort indécis. Le télégraphe vous apprendra la fin de ce débat, qui a donné lieu à des scènes fort animées et presque violentes.

— La Chambre a décidé que la proposition Bastoggi sur les chemins de fer napolitains serait discutée comme amendement à la proposition ministérielle.

F. GRIMAUD.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Situation au 31 juillet 1862.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque ...	485,185 29	
Espèces en caisse	654,894 46	1,140,079 75
Effets remis à la caisse		117,369 36
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours.	22,388,181 95	
— de 31 à 60 — .	12,851,227 71	
— de 61 à 105 — .	11,110,073 58	53,491,929 41
Etrangers	4,014,952 50	
Warrants	3,091,493 67	
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragraphes 2 et 3)....		2,000,000 »
Frais de premier établissement.....		125,983 71
Frais généraux anciens.....		252,201 70
— nouveaux.....		29,248 71
Comptes courants.....		3,195,159 18
Immeuble social		2,179,250 14
Versement à faire non appelé :		
1re émission	30,000,000 »	50,000,000 »
Actions à émettre	20,000,000 »	
		112,530,227 96

PASSIF.

Capital : émis.....	40,000,000 »	
— à émettre....	20,000,000 »	60,000,000 »
Comptes de dépôts :		
3 0/0 à 3 jours de vue.	25,667,932 64	
Comptes courants (escompte et espèces).	22,553,812 93	48,221,745 57
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		68,234 60
Acceptations et effets divers à payer.....		1,292,989 08
Profits et pertes ancien		1,384,456 29
— nouveau.....		210,102 53
Réescompte du dernier semestre.....		107,576 55
Intérêts et dividendes à payer, solde de 1859, 1860 et 1861.....		34,812 07
Fonds de réserve		1,159,603 27
		112,530,227 90
Effets à échoir en portefeuille.....		53,491,929 41
Effets à échoir en circulation avec l'endossement de la Société		33,196,752 75
		86,688,682 16

Certifié conforme aux écritures :

Le sénateur président,

LE MARQUIS G. D'AUDIFFRET.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les nouvelles politiques venues d'Italie cette semaine n'ont pas ému le marché industriel ; car nous retrouvons les valeurs aux environs des cours de vendredi dernier. Du reste cela se conçoit, l'argent sert de piédestal aux valeurs dont nous sommes chargés de faire la nomenclature, et l'argent ne se laisse pas inquiéter aux premiers télégrammes venus.

Les actions des Messageries impériales sont toujours demandées à 680 ».

La hausse sur les Docks de Marseille ne s'arrête pas; on a coté cette semaine 645; le dernier cours est 640 ».

Les Ports de Marseille sont bien tenus à 430 ». Les spéculateurs commencent à comprendre l'importance de cette entreprise.

La Compagnie transatlantique est cotée à 560.

Les Gaz de Paris ont été cotés 1,240 ».

Le Gaz de Marseille reste à 330 ». Il est bien à regretter qu'on ne publie pas les recettes mensuelles.

Les actions de la Compagnie immobilière sont cotées à 147 50.

Les Omnibus de Londres 60 fr.

La Caisse des chemins de fer ferme 52 50; le Comptoir Bonnard, à 43 75.

L'Union des Gaz trouve acheteurs à 102 50, et la Compagnie des Eaux, à 330 ».

Les Voitures de Paris oscillent toujours entre 68 et 70 »; le dernier cours est 70 ».

Le Simplon, le Télégraphe méditerranéen, sont offerts.

Les affaires sur le Hainaut-et-Flandres sont nulles.

Les Omnibus de Paris restent faibles à 795 ».

N. DENTRAIGUES.

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

Les fonds belges sont cotés 99 35; ce cours reste inébranlable.

Le 4 1/2 communal est à 96 1/2.

Banque nationale demandée à 1925, Société générale traitée à 1522 50; Mutualité industrielle, 729. Il y a un peu de faiblesse sur les actions de chemins de fer, à l'exception bien entendu de celles cotées également à Londres; vendeurs : Anvers-Gand, 380 ; Tournay-Jurbise, 587 50; Est-Belge, 470; Dendre-Waes, 515.

Les obligations étrangères sont plus faibles; du reste, il n'est pas étonnant de voir les cours se détendre sur ces valeurs; car ces titres d'emprunt ne rapportent que le taux normal de l'argent dans les pays où ces Compagnies existent.

Nord de l'Espagne, 247 75 ; Livournaises, 226 50.

Les affaires sont très-suivies en obligations belges; les cours restent très-fermes.

Le nouvel emprunt de la Compagnie du chemin de fer du Centre est contracté pour la construction de la section de Baume à Marchienne. Cet embranchement doit relier le bassin houiller du Centre au groupe métallurgique de Charleroi; il traverse un pays très-industriel, la vallée du Piéton, Fontaine-l'Evêque, etc., encore dépourvu de moyens de communications rapides; enfin, il relie directement à la ligne principale les principales exploitations houillères. On voit que la section Baume-Marchienne sera un affluent considérable au chemin de fer du Centre.

G. OVERMER.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — Avec les bonnes nouvelles de la récolte, nous continuons à enregistrer de la baisse sur presque tous les marchés.

La moisson entre en pleine activité dans le Nord, et il y a lieu de compter sur un bon rendement.

Ici, en farine de consommation, la demande ne porte toujours que sur la marchandise fraîche, la boulangerie continuant d'éprouver du retard dans la réception de ses cuissons.

La meunerie fait peu d'offres sur le disponible ; quant aux farines de magasin, les offres sont nombreuses, mais il n'y a pas d'acheteurs.

On cote : choix 63 fr., et toutes qualités de 60 à 62, le sac de 157 kilogrammes.

Les déclarations à la Caisse de service indiquent les prix extrêmes de 60 à 65 le sac de 157 kilog.

Blés. — La culture était peu nombreuse au marché. Ses travaux la retiennent encore à la campagne. Les échantillons qu'elle a présentés suffisaient difficilement aux besoins des acheteurs, aussi les prix de la semaine dernière se sont à peu près maintenus, et nous coterons les blés de choix 37 fr.; les premières qualités 36 fr.; les bonnes sortes 35 à 35 fr. 50, et les qualités courantes 34 à 34 fr. 50. Il est à remarquer que jusqu'à présent on ne voit rien d'inférieur en qualité.

Pour livrer sous quinzaine, on obtiendrait des vendeurs quelques concessions sur les prix, mais les acheteurs ne veulent que du disponible, et comme les quantités en sont assez restreintes, les affaires n'ont pas une grande importance.

On demande toujours quelque chose pour le Nord, et la Lorraine elle-même prendrait du disponible.

Quant aux blés vieux, on n'en voit que fort peu et ils restent délaissés de 32 à 34 fr. les 120 kilog.

Le commerce de Montereau et la Ligne n'offraient rien aujourd'hui.

Seigles. — La vente du seigle est devenue assez difficile depuis que les acheteurs n'offrent plus que 19 fr. 50 c. des 115 kilogrammes, en gare, pour le disponible.

Le livrable aurait encore quelques preneurs de 18 75 à 19 francs.

Orges. — Les orges restent cotées 14 50 à 15 fr.; et les escourgeons ont fléchi de 50 centimes, et ne sont plus cotés que 16 25 à 16 fr. 50 les 100 kilogrammes.

Avoines. — On voit encore quelques échantillons d'avoines vieilles tenues de 20 à 20 fr. 50 les 150 kil. pour les choix; de 28 à 28 fr. 50 pour les premières qualités de Beauce et de Brie, et de 27 à 27 50 pour les avoines légères, ce qui constitue une baisse de 50 centimes par sac sur les prix de la semaine dernière.

En avoines nouvelles, il s'est vendu quelques petits lots, livrables dans la quinzaine, à 18 fr. 50 le quintal métrique; en gare d'arrivée, poids garanti de 47 à 50 kilogrammes l'hectolitre.

On fait toujours des offres d'avoine à livrer, en quatre et six mois de septembre, au prix de 18 francs les 100 kilogrammes. Les acheteurs n'offrent que 17 fr. 25 c. à 17 fr. 50 c.

Issues. — 50 centimes de faveur sur les sons. Même cours pour les autres sortes d'issues.

Son seul 14 francs; dito par petits lots 14 fr. 50 c.

— Recoupettes fines 12 à 13 fr.; dito ordinaires 12 fr. 50. — Remoulage ordinaire 14 fr.; dito blanc 14 50 à 15 50; dito dito extra 15 50 à 16 fr. — Son seul à la mesure (les 325 litres) 11 fr.; dito par petits lots 12 fr.

COLZAS — Les offres des colzas sont toujours peu abondantes, et les prix sont tenus de 43 à 45 fr., suivant qualité, les 100 kil. (*Echo de l'agriculture.*)

MÉTAUX. — *Cuivre.* — Le cuivre du Chili se maintient de 220 à 222 50; les Lacs, devenus très-rares, sont montés à 262 50; les dernières affaires traitées au Havre, en cette sorte, ont marqué le prix de 260 fr., bien qu'on annonce des envois d'Amérique devant bientôt regarnir les entrepôts. — Cuivre laminé, 257 50.

Etain. — Le marché est inanimé, faute de besoins, mais il n'y a pas de marchandise, ou du moins il y en a fort peu, en sorte qu'on n'a pas à espérer une baisse. Le Banca se tient nominalement de 300 à 302 50; les Détroits sont fermes à 300 fr.; l'étain anglais est à 282 50.

Plomb. — Affaires nulles depuis la hausse qui a porté le cours de ce métal à 33 50; quelques petites demandes en plomb français ont été acceptées à 33 fr.

Zinc. — Le zinc brut de Silésie a repris un peu plus de fermeté. Les offres faites par Hambourg ne sont pas au-dessous de 48 fr. et 48 fr. 25. La vente du zinc laminé est redevenue active, et si elle se soutient, l'automne absorbera une large partie du stock qui faisait croire à une baisse, à laquelle du reste on ne songe plus.

(*Ancre de Saint-Dizier.*)

N. DENTREMAUD.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

12 août. — **Compagnie impériale des Petites voitures.** — A 3 heures, salle Herz.

16 août. — **Forges de Châtillon et Commentry.** — A 1 heure, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

27 août. — **Chemin de Montblanch à Reus.** — A midi, calle del Caballero de Gracia, 23, à Madrid.

28 août. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — A midi, 8, rue du Parchemin, à Bruxelles.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er août. — **Chemins algériens.** — 5 0/0 sur les sommes versées.

1er août. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — 18 francs par action, deuxième semestre 1861-62.

6 août. — **Messageries impériales.** — 12 fr. 50 par action libérée intégralement; 4 fr. 50 par action libérée de 250 fr.; 3 fr. 50 par action libérée de 175 fr.

15 août. — **Compagnie houillère de Meurchin.** — 55 francs par action.

15 août. — **Omnibus de Londres.** — 1 sh. 6 p. par action.

REMBOURSEMENTS.

1er septembre. — **Chemins autrichiens.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 18 juillet.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 23 au 29 juillet	1739	1.353.782 56	778 48	1700	1.295.775 40	759 54	2 49	» »	20.728 22	540 »
Orléans*	23 — 29 —	1475	1.197.209 68	811 73	1475	1.326.579 19	899 38	» »	9.76	24.416 04	1265 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	23 — 29	1411	2.353.836 60	1.668 20	1411	2.203.439 19	1.561 61	6.83	» »	48 928 73	1096 75
Ouest*	23 — 29 —	1228	1.091.716 90	881 80	1213	1.103.618 05	909 80	» »	3.05	23 312 25	555 »
Nord*	23 — 29 —	1053	1.268.383 27	1.204 56	967	1.148.836 97	1.188 06	10.49	» »	36.152 68	1002 50
Midi*	23 — 29 —	798	587.656 49	736 41	798	549.092 06	688 08	7.02	» »	21.882 07	815 »
Lyon a Genève*	23 — 29 —	231	147.317 31	637 73	231	146.164 85	632 76	» 78	» »	15.402 50	385 »
Ardennes*	23 — 29 —	326	119 853 27	367 65	164	77.792 84	474 34	» »	22.49	11.580 44	430 »
Dauphiné*	23 — 29 —	182	88 048 97	483 »	139	65.706 80	472 »	2.34	» »	12.582 51	412 50
Graissessac a Béziers	23 — 29 —	52	1.4423 35	128 78	52	12.410 00	110 80	16.22	» »	»	»
Besbèges a Alais*	23 — 29 —	33	32.858 05	995 72	33	24.886 85	754 14	32. »	» »	28.038 97	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	23 — 29 —	1961	1.302.354 36	665 11	1967	1.209.717 82	615 26	2.76	» »	19.981 81	620 »
Autrichiens	23 — 29 —	1324	866.467 50	654 52	1324	948.093 »	716 18	» »	8.61	19.172 04	490 »
Madrid a Saragosse et a Alicante	Madrid a Alicante	482	313.658 95	649 50	482	312.835 59	649 04	» 07	» »	19.468 14	551 25
	Alcazar a Ciudad	153	21.378 34	137 90	114	15.609 97	136 92	» 72	» »	»	»
	Madrid a Jadraque	104	34.936 03	336 40	104	27.568 57	266 06	26. »	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	23 — 29 —	366	116.809 08	319 »	183	»	»	» »	» »	9.333 99	307 50
Nord de l'Espagne	23 — 29 —	358	181.238 13	506 25	308	123.061 74	399 55	26 70	» »	11.071 25	480 »
Union suisse	27 — 2 août	275	91.420 »	332 »	275	87.340 »	317 »	4.84	» »	» »	»
Central suisse	23 — 29 juillet	262	164.798 20	629 »	262	156.921 38	599 »	5. »	» »	14.026 56	475 »
Victor-Emmanuel	23 — 29 —	214	129.285 47	604 »	214	131 737 03	615 »	» »	1.80	18.754 06	367 50
Romains	Bologne a Ancone	206	66.629 93	320 »	»	»	»	»	»	6.929 18	333 75
	Rome a Civita-Vecchia	73	20.597 85	282 »	»	»	»	»	»	7.410 95	»
Saragosse a Pampelune	23 — 29 —	179	52.435 66	292 »	»	»	»	»	»	7.334 12	345 »
Séville-Xérès-Cadix	9 — 15 —	160	77.831 »	486 »	160	75.226 »	470 »	3.40	» »	13.264 71	440 »
Ouest suisse	23 — 29 —	150	66.279 »	441 86	150	66.349 57	442 33	» »	» 11	11.095 00	155 »
Cordoue a Séville	9 — 15 —	131	43.032 10	343 76	131	42.110 20	321 47	6 94	» »	10.470 88	»
Guillaume-Luxembourg	16 — 22 —	98	29.310 32	299 »	52	11.628 05	223 »	34. »	»	9.369 52	280 »
Portugais	16 — 22 —	75	14 960 53	200 »	»	»	»	»	»	»	405 »

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vit

F. GRIMARD.

1er septembre. — **Ville de Paris** (emprunts 1855-1860.) — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er août.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 14 mai.

31 décembre. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 mai.

1 janvier 1863. — **Emprunt anglo-autrichien.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er juillet 1862.

F. G.

NOMINATIONS.

Par décrets du 13 juillet, rendus sur la proposition du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, ont été promus ou nommés dans l'ordre impérial de la Légion d'honneur :

Au grade d'officier.

MM.

Du Souich, ingénieur en chef de 1re classe au corps impérial des mines ; trente ans de service. Chevalier du 18 septembre 1850.

Cayot, ingénieur en chef de 1re classe au corps impérial des ponts et chaussées ; trente-deux ans de services. Chevalier du 14 août 1852.

Richet (Jules), l'un des gérants de la Compagnie des forges et fonderies de Fourchambault (Nièvre). Chevalier du 14 avril 1837.

Au grade de chevalier.

MM.

Coron, président du tribunal de commerce de Clamecy.

Monestier, ingénieur ordinaire de 1re classe au corps impérial des ponts et chaussées ; vingt-deux ans de service.

Grimot de Passy, ingénieur ordinaire de 1re classe au corps impérial des ponts et chaussées ; vingt et un ans de service.

Le baron de la Rochette, administrateur de la Compagnie des forges et fonderies de Fourchambault.

Saglio, ingénieur civil, sous-directeur des forges de Fourchambault.

Chapet, ingénieur civil, sous-directeur de la fonderie de Fourchambault.

Paignon, sous-directeur de l'usine de Fourchambault.

JURISPRUDENCE.

La Cour impériale vient de décider : 1° que, par suite de la dissolution de la Société de la Caisse générale des actionnaires, les actionnaires non libérés sont affranchis de l'obligation d'opérer l'entière libération de leurs titres ; 2° que les actionnaires qui ont effectué leur second versement et qui sont porteurs de titres libérés de 500 francs, seront privilégiés dans la liquidation pour le remboursement de ce second versement, de telle sorte que les actionnaires non libérés viendront seulement en concurrence avec les actionnaires libérés pour le partage du restant de l'actif, dans le cas où il ne serait pas absorbé par les remboursements privilégiés.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Assemblée générale des actionnaires du 31 juillet 1862

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

NOMINATIONS.

Messieurs,

Notre usage est de vous avertir, en commençant, des fonctions que vous aurez à faire après avoir entendu la lecture de ce rapport. Trois membres de votre Conseil d'administration et un membre de votre Comité de censure sont arrivés à la fin de leur mandat. Ce sont : MM. Gillet, Niel et Laveissière, administrateurs, et M. Lucy-Sédillot, censeur. Nos statuts, vous le savez, autorisent leur réélection.

OPÉRATIONS DU COMPTOIR.

Cette année, nos affaires se sont élevées au total de 1,055,166,812 fr. 77 c. L'augmentation est de 20 millions 430,059 fr. 13 c. sur le total de l'année dernière, qui était de 1,034,736,753 fr. 64 c.

Examinées séparément, nos diverses opérations donnent les résultats suivants :

L'escompte du papier de commerce sur Paris, les départements et l'étranger, figure dans la masse de nos affaires pour une somme de 769,533,192 fr. 69 c., divisée entre 912,828 effets ; l'escompte des warrants y figure pour 3,971,940 fr., divisés entre 219 effets ; et l'escompte des valeurs souscrites à l'ordre du Sous-Comptoir des chemins de fer, pour 30,362,500 fr., divisés entre 5,820 effets. Ensemble nos escomptes se sont élevés à 807,867,632 fr. 69 c.

Les encaissements ont atteint le chiffre de 70,892,893 fr. 79 c. ; les crédits sur nantissements, celui de 97,355,460 fr. 24 c. ; les avances sur fonds publics, celui de 33 millions 234,807 fr. 40 c.

L'augmentation sur les chiffres de l'année dernière est de 7,414,111 fr. 73 c. pour les encaissements, de 7,097,674 fr. 02 c. pour les crédits sur nantissements, et de 3,682,195 fr. 03 c. pour les avances sur fonds publics.

Les escomptes, au contraire, présentent une différence en moins de 35,189,950 fr. 32 c.

Cette diminution au chapitre des escomptes s'explique par le ralentissement général des affaires. Elle eût même été plus grande sans le concours que nous avons reçu de nos agences dans les colonies et à l'étranger, qui nous ont remis, en valeurs sur l'Europe, une somme de 64,887,395 fr., comprise dans le total de nos opérations d'escompte.

Nos agences ont de plus réalisé sur place un chiffre d'affaires de 36 826,018 fr. 65 c., qui a contribué à élever le niveau de nos opérations.

CAISSE.

La caisse a reçu dans l'année 949,990,536 fr. 07 c., et elle a payé 948,717,516 fr. 93 c. C'est un mouvement total de 1,898,708 053 fr., inférieur seulement de 3 millions 291,060 fr. 68 c. à celui de l'année dernière, qui avait été de 1,901,299,113 fr. 68 c.

La moyenne des paiements par mois a été de 79 millions 059,793 fr. 07 c. Elle avait été précédemment de 79,351,705 fr. 42 c. La différence est de 291,912 fr. 35 c.

PORTEFEUILLE.

Notre portefeuille se soldait au 30 juin 1861 par	44,835 effets, s'élevant à	58,712,376 18
Depuis cette époque jusqu'au 30 juin 1862, il y est entré	1,202,912	887,760,526 48
Ensemble.	1,247,747	946,472,902 66
Il en est sorti.	1,200,043	874,530,423 84
D'où il résulte que notre solde en portefeuille à la clôture du présent exercice était de	47,704 effets, s'élevant à	71,942,476 82

Les entrées présentent en même temps une différence de 3,576 effets en faveur de cet exercice et une différence de 27,775,828 fr. 50 c. en faveur de l'exercice précédent. Les existences en portefeuille, au 30 juin dernier, étaient supérieures de 2,869 effets et de 13 millions 230,100 fr. 64 c. aux existences du 30 juin 1861.

COMPTES D'ESPÈCES.

Les sommes qui nous ont été versées en comptes courants dans le cours de cet exercice se sont élevées à 273,986,863 fr. 09 c. Elles ne s'étaient élevées l'année dernière qu'à 251,387,340 fr. 29 c. L'augmentation est de 22,599,522 fr. 80 c.

Le solde de ces comptes, qui n'était au 30 juin 1861 que de 23 368 834 fr. 09 c., était au 30 juin dernier de 30,992,116 fr. 66 c. C'est encore une augmentation de 7,623,282 fr. 57 c., qui prouve qu'en facilitant le retrait des capitaux versés nous rendons au public un service qu'il apprécie de plus en plus.

CONTENTIEUX.

Les sommes mises à la charge du présent exercice, pour les effets tombés en souffrance, se sont élevées :

Pour le premier semestre, à		52,169 57
Pour le deuxième — à		283,499 35
Ensemble,		335,668 92

Le chiffre des valeurs contentieuses restées à la charge du deuxième semestre dépasse de beaucoup la proportion ordinaire, ce qui est suffisamment motivé par les circonstances industrielles et commerciales que nous traversons.

Voici d'ailleurs le mouvement de ce compte :

Le montant des effets tombés en souffrance pendant le premier semestre, du 1er juillet au 31 décembre, est de	114,966 32	
Sur lesquels il a été recouvré avant le 31 décembre,	27,462 05	
	87,504 27	
Dont il faut déduire encore les recettes opérées sur le contentieux ancien, soit	35,3[illegible]4 70	
Ce qui a réduit le contentieux du premier semestre à	52,169 57	52,169 57
Le montant des effets tombés en souffrance pendant le deuxième semestre, du 1er janvier au 30 juin, est de	477,802 84	
Sur lesquels il a été recouvré, avant le 30 juin	149,273 54	
	328,529 30	
Dont il faut déduire aussi les recettes opérées sur le contentieux ancien, soit	45,029 95	
Ce qui réduit pareillement le contentieux du deuxième semestre à	283,499 35	283,499 35
Soit pour les deux semestres,		335,668 92

Qui, suivant nos précédents, ont été passés entièrement au compte des profits et pertes.

RÉSULTATS DE L'EXERCICE 1861-1862.

Frais généraux. — Profits et pertes.

Le produit brut des opérations de l'année s'est élevé :

Pour le premier semestre, à			2,622,662 57
Pour le deuxième semestre, à			2,284,694 73
Ensemble,			4,907,357 30
Il faut en déduire :			
Les frais généraux, les honoraires et appointements, premier semestre,	468,026 55		
Deuxième semestre,	457,135 42	925,161 97	
Le réescompte du portefeuille, premier semestre,	179,880 40		
Deuxième semestre,	171,617 28	351,497 68	1,276,659 65
Bénéfices nets,			3,630,697 65

Sur cette somme il a été fait, en février dernier, une répartition statutaire des bénéfices réalisés au 31 décembre précédent.

Il a été ainsi attribué :

1° Aux actionnaires, dividende fixe de 2 0/0,	800,000 »	
2° A la réserve, un quart des bénéfices après prélèvement du dividende fixe de 2 0/0,	293,688 90	
3° Aux actionnaires, à titre de dividende supplémentaire, 2 1/5 0/0,	880,000 »	
Reliquat,	1,066 72	
	1,974,755 62	1,974,755 62
Reste à répartir pour le deuxième semestre,		1,655,942 03

Sur ce solde, nous vous proposons d'attribuer :

1° Aux actionnaires, conformément aux statuts, un dividende de 2 0/0, soit	800,000 »	
2° A la réserve, un quart des bénéfices après le prélèvement du dividende fixe de 2 0/0, soit	213,985 50	
3° Aux actionnaires, à titre de dividende supplémentaire, 1 3/5 0/0,	640,000 »	
Reliquat,	1,056 53	
Total égal,	1,655,042 03	1,655,042 03

RÉSERVE.

La part faite à notre réserve sur les bénéfices de cette année a été, pour les deux semestres, de 507,074 fr. 60. Elle s'élève aujourd'hui à 8,351,343 fr. 33 c.

Vous vous rappelez que son maximum a été fixé par nos statuts à 10 millions. Lorsque ce chiffre aura été atteint, les sommes importantes qui lui sont attribuées tous les ans seront, de droit, réparties entre les actionnaires et ajoutées aux dividendes.

DIVIDENDE.

En résumé, Messieurs, un premier dividende vous a déjà été distribué. Il était de 21 francs. Vous avez à recevoir encore 18 francs produits par le second semestre. Cela fait un dividende total de 39 francs pour l'exercice 1861-62, et un intérêt de 7 1/5 par action de 500 francs.

Si vous approuvez la répartition qui a eu lieu en février dernier et la répartition nouvelle que nous vous proposons au nom de votre Conseil, les 18 francs qui vous restent à toucher seront payables, à la caisse du Comptoir, à dater du 1er août prochain.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

En vous rappelant, dans notre rapport de l'année dernière, l'autorisation donnée au Comptoir par M. le ministre des finances d'établir des agences dans les mers de l'Inde et de la Chine, ainsi que dans les Antilles, nous vous disions que les agences de Calcutta et de Shang-Hai étaient déjà installées, mais que l'expérience d'une année au moins était nécessaire pour apprécier le succès de ces nouvelles créations.

Nous ajoutions que les agences de Bombay, Madras, Pondichéry, de la Réunion et des Antilles, n'avaient encore reçu qu'une organisation provisoire, et qu'à raison des grandes difficultés que présentait la fondation d'établissements de cette nature, dans des contrées aussi distantes de la France, votre Conseil d'administration ne voulait procéder à leur installation définitive qu'avec sa réserve et sa prudence habituelles.

Nous avons la satisfaction de vous annoncer que l'agence de Calcutta fonctionne aujourd'hui régulièrement, et que, sous la main habile et ferme de l'homme qui la dirige, elle a réalisé, pendant l'année d'épreuve qui vient de s'écouler, tous les résultats que nous pouvions légitimement en attendre.

Quant à l'agence de Shang-Hai, la guerre civile qui désole les provinces nord-est de la Chine et le trouble profond jeté dans le commerce des soies par les événements d'Amérique, ont retardé son développement ; malgré les circonstances extraordinaires qui ont entravé ses débuts, nous ne doutons pas qu'elle ne soit prochainement appelée à prendre une part notable dans les transactions du commerce international, et à devenir pour notre institution une source de profits réguliers.

Déjà le gouvernement, qui apprécie et encourage nos efforts, a commencé à utiliser les services de cet établissement en le chargeant, par un traité en date du 27 décembre dernier, du recouvrement de l'indemnité de guerre due à la France par le gouvernement chinois.

Nous avons organisé cette année l'agence de la Réunion, qui a été placée sous la direction de M. Carré père, ancien caissier de la Banque coloniale. Bien que cette agence ne soit installée que depuis quelques mois, ses opérations ont pris un développement rapide qui témoigne de l'utilité de l'institution, et que nous nous plaisons à vous signaler comme un indice favorable de sa prospérité future.

Le bénéfice des traités que nous avons passés, vers la fin de 1860, avec les banques de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion, a été étendu cette année à la banque de la Guyane.

Ces divers traités, dans lesquels le Comptoir s'est attaché à donner satisfaction à tous les intérêts, sont aujourd'hui en pleine voie d'exécution.

Nous constaterons enfin que les opérations des agences déjà établies dans les colonies et à l'étranger se sont élevées pendant cet exercice à 102,000,000 de francs, soit environ le dixième du total de nos affaires, et que le contingent de produits qu'elles ont versé dans notre compte général de profits et pertes excède de beaucoup cette proportion.

Ce résultat, qui confirme la justesse de nos précédentes appréciations, nous donne dès à présent la mesure de l'emploi fructueux que nous pourrons faire de nos capitaux, dès que nous aurons complété l'ensemble de nos services financiers à l'étranger.

Le prix de l'argent, dans les pays où nos agences sont appelées à fonctionner, étant généralement très-élevé, le produit des opérations de ces établissements est destiné à compenser la diminution que l'abaissement du taux de l'intérêt en Europe amènerait dans le résultat de nos affaires métropolitaines, et nous permet ainsi d'espérer que, dans les exercices les moins favorisés, nous pourrons maintenir un niveau à peu près constant dans le chiffre de nos bénéfices et de nos dividendes.

Il en a été déjà ainsi cette année.

En effet, les produits de nos opérations de place, qui s'étaient déprécés dans une proportion importante pendant le cours du deuxième semestre, par suite de la réduction du taux de l'intérêt, ont été ramenés, par l'adjonction des bénéfices réalisés sur nos affaires du dehors, à un chiffre inférieur seulement de 87,553 fr. 81 c. aux résultats du premier semestre, et nous eussions pu vous distribuer un dividende égal à celui que vous avez touché en février dernier si notre contentieux, au 30 juin, fût demeuré dans les limites ordinaires.

Il nous reste, Messieurs, à vous entretenir de l'usage que nous avons fait, pendant le cours de cet exercice, de la faculté réservée au Conseil d'administration, par le paragraphe 6 de l'article 29 de nos statuts, d'acheter un immeuble pour y établir le siége de la Société.

Le bail en vertu duquel le Comptoir occupe l'hôtel rue Bergère, n° 14, remonte à 1852. Bien que ce bail nous assurât à des conditions exceptionnellement favorables la jouissance de l'hôtel jusqu'au 1er avril 1864, nous n'avons jamais cessé de nous préoccuper de la recherche d'un immeuble susceptible d'être approprié à l'installation définitive du Comptoir.

Les avantages résultant de l'établissement de notre siége social dans un quartier situé au centre des affaires, et le désir de n'apporter aucun changement aux habitudes du commerce dans ses rapports avec notre administration, devaient naturellement nous déterminer à fixer de préférence notre choix sur l'hôtel de la rue Bergère ; des négociations furent successivement engagées à plusieurs reprises, en vue de l'acquisition de cet hôtel, mais sans amener aucun résultat.

Pendant que nous poursuivions ainsi ces tentatives infructueuses, le temps s'écoulait et nous rapprochait de plus en plus du terme de notre bail ; pour échapper aux graves embarras auxquels l'auraient exposé de plus longs retards, votre conseil dut prendre un parti, et profitant des offres favorables qui lui étaient faites, il s'est rendu acquéreur de l'hôtel des Néothermes, situé rue de la Victoire, n° 50.

Cette acquisition était réalisée depuis quelques mois lorsqu'une nouvelle proposition de vente de l'hôtel rue Bergère nous fut adressée.

Le prix demandé de 500 francs le mètre superficiel de terrain, constructions comprises, étant conforme à celui que nous avions nous-mêmes offert au cours des précédentes négociations, nous n'avons pas hésité à accepter la proposition qui nous était faite, convaincus d'ailleurs que nous étions de pouvoir revendre prochainement, avec avantage, l'immeuble rue de la Victoire.

Le Comptoir est donc aujourd'hui propriétaire de l'hôtel de la rue Bergère.

Nous aurons à vous faire connaître ultérieurement les dispositions que nous aurons prises pour y installer d'une manière stable et définitive les services de notre administration.

Nous ne terminerons pas ce rapport sans donner à M. le directeur du Sous-Comptoir des chemins de fer et à MM. les membres du Conseil d'escompte un nouveau témoignage de notre gratitude, pour l'activité et le dévouement qu'ils apportent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

RAPPORT DES CENSEURS.

Messieurs,

Nous ne reprendrons pas devant vous l'analyse des faits et des chiffres développés dans le rapport qui vient de vous être présenté au nom du Conseil d'administration.

C'est le tableau fidèle des opérations du Comptoir pendant l'exercice dernier ; nous y avons pris la part statutaire qui nous appartient, et nous constatons avec plaisir qu'elle nous a été, comme toujours, bien facile.

Nous nous bornerons à en dégager quelques points saillants.

L'escompte du papier de commerce a un peu fléchi ; on en trouve une explication bien suffisante dans la largeur trop réelle et générale du mouvement commercial depuis plus d'un an. Cependant, si l'on considère que le chiffre actuel de ce chapitre, quoique inférieur à celui de l'an dernier, est bien au-dessus du niveau de la période active qui précédait, on est fondé à croire qu'au réveil des affaires, qu'un jour amènera sans doute, cette branche de nos opérations reprendra sa progression continue.

D'autre part, le total de tous les chapitres dépasse de 20 millions l'exercice dernier, et c'est le fonctionnement de nos agences à l'étranger et dans nos colonies qui doit vous être signalé comme la source la plus efficace de cet appoint à l'ensemble général de vos affaires.

Ce fonctionnement, satisfaisant partout, est plus avancé sur certains points que sur d'autres.

Dans l'Inde, on est entré en quelque sorte de plain-pied dans un mouvement commercial considérable ; il a été facile d'y prendre part en s'attachant d'abord à ce qui pouvait servir les intérêts français.

A la Réunion, on est en présence d'éléments connus, et presque assurés, qui viendront naturellement se grouper à l'agence.

A Sang-Haï, l'aliment des opérations, quoique bien déterminé, puisqu'il se rattache principalement à un grand débouché de soies en France, a manqué en partie par les circonstances qui vous ont été exposées ; y suppléer par d'autres affaires, sur un marché encore nouveau, a été une difficulté à surmonter qui s'efface tous les jours. Les liens qui rattacheront prochainement l'agence à Hong-Kong et à l'établissement français de Saïgon, le patronage du Gouvernement, qui nous a confié une partie importante de son service financier dans tous ces parages, doivent faire prévoir un développement qui n'a été que retardé.

Si l'ensemble de vos bénéfices auxquels ces agences ont utilement concouru, est un peu moins fort que l'an dernier, il est facile de comprendre que le contentieux, augmenté par suite de plus nombreuses chutes que la prudence la plus consommée ne peut entièrement conjurer dans certains courants, comme celui que nous traversons, et qui s'enchaînent l'une à l'autre, avec l'abaissement du taux de l'intérêt, en sont les seules causes, et il n'est que juste de remarquer, que malgré ses effets, et grâce au redoublement de cette sévère circonspection, plus que jamais la règle de votre administration, votre dividende pour cette année est de 3 francs supérieur à celui de 1860, sur un capital doublé et avec une réserve qui s'élève à près d'un sixième de vos bénéfices ; gage de sécurité et promesse certaine pour un avenir prochain, lorsqu'elle sera complète.

Votre établissement dans un local définitif devenait une nécessité impérieuse ; certes, celui qu'il occupe rue Bergère mérite entre tous la préférence, par son heureuse situation, qui le relie aux divers quartiers qui l'intéressent, soit ceux de la finance et de la banque, soit, encore plus, ceux du commerce et de l'industrie, que nous avons pour objet principal de desservir ; il a de plus l'avantage d'annexes qui vous appartiennent, et des habitudes acquises de votre clientèle, ce qui est un point si important.

Mais sa jouissance précaire était près de finir, et les tentatives sérieuses entreprises pour s'en assurer avaient toujours avorté en présence de prétentions qui paraissaient inébranlables. L'achat des Néothermes, qui ne pouvait être, en tout cas, qu'une affaire avantageuse dans les conditions où il s'est fait, est venu changer l'état des choses ; le local qui devait être préféré a été acquis au prix qui avait été offert par vous ; on peut se défaire bientôt et bien de celui qui ne vous est plus nécessaire, et vos services vont être définitivement mieux installés, sans aucune perturbation, et à moindres frais pour les améliorations indispensables.

De tout ce qui précède il résulte, Messieurs, que la situation de votre établissement est satisfaisante, et que son avenir est aussi assuré qu'il est possible de le prévoir.

Ces conséquences sont dues à la persévérance prudente de votre Conseil d'administration et de vos directeurs : les Censeurs croient de leur devoir de vous en rendre témoignage, comme aussi de ne pas oublier de reconnaître la continuation du dévouement intelligent de votre nombreux personnel.

CHEMIN DE FER FRANCO-SUISSE

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

à l'assemblée générale des actionnaires du 28 mai 1862.

Messieurs,

Nous venons, conformément aux statuts, vous exposer les actes essentiels de notre administration pendant l'année 1861, et soumettre à votre approbation les comptes de l'exercice.

I.

Travaux de construction et d'achèvement.

Notre rapport du 30 mai 1861 vous annonçait que, nonobstant la mise en exploitation des lignes, certains travaux d'achèvement appartenant à ce titre au service de la construction restaient à exécuter. Il y a été pourvu dans la mesure commandée à la fois par les nécessités d'un bon service et par l'état de nos ressources. Le compte de la construction a été augmenté, durant l'exercice de 1861, de la somme de 508,229 fr. 95, ce qui, au 31 décembre dernier, faisait ascender le chiffre total de ce compte à 33,011,639 52

La dépense de 1861 se décompose de la manière suivante :

Expropriations, dépense nette,	25,758 53
Constructions proprement dites, dépense nette,	432,491 17
A quoi l'on a ajouté pour 1861 les frais d'administration centrale,	33,697 62
Et les frais généraux,	16,282 63
	508,229 95

II.

Situation financière.

Sous annexes A et B nous vous donnons :

Le compte général des recettes et des dépenses pendant l'année 1861, et le bilan de la Compagnie arrêté au 31 décembre dernier.

Les résultats antérieurs de l'exploitation ne nous fournissant pas des ressources suffisantes pour faire face, en 1862, au service de nos emprunts, nous avons dû chercher ailleurs les moyens de payer, pendant l'exercice courant, les intérêts et l'amortissement de nos obligations.

Cette insuffisance momentanée, ayant pour cause unique la solution de continuité entre Pontarlier et Mouchard, a été couverte par l'intervention combinée de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et des administrateurs neufchâtelois de la Compagnie Franco-Suisse qui, afin de faire face au paiement de l'intérêt des 12 millions en obligations de notre Compagnie, pendant l'année 1862, se sont obligés à nous faire des avances en compte courant jusqu'à concurrence de la somme de 600,000 fr., dans la proportion de 500,000 francs par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et de 100,000 francs par les administrateurs neufchâtelois. Ces avances en compte courant nous sont faites à la condition d'en payer l'intérêt au taux de 5 0/0 l'an et d'en effectuer le remboursement avant le 31 décembre 1863, sur les produits nets de l'exploitation du chemin de fer.

Nous avons pensé que cette opération rentrait dans les attributions conférées au Conseil d'administration par l'article 34 des statuts, et que, s'agissant d'une simple avance en compte courant, il n'y avait pas lieu de demander ou de réserver l'autorisation de l'assemblée générale, indispensable, d'après l'article 35 des statuts, lorsqu'il s'agit d'emprunts proprement dits obligeant la Compagnie à souscrire et à délivrer des titres de créance. Nous ajoutons que, grâce au développement du trafic sur la ligne du littoral, et à l'ouverture, pour les derniers mois de l'année 1862, de la section Pontarlier-Mouchard, les produits nets de l'exploitation permettront de rembourser ces avances, sinon en totalité, du moins en grande partie durant l'exercice courant.

Les actionnaires en retard pour la libération de leurs titres ont témoigné leur confiance dans l'entreprise en réduisant à une somme relativement insignifiante le montant des versements arriérés.

Au 31 décembre 1860, les versements arriérés s'élevaient à la somme de 713,600

Au 31 décembre 1861, ce chiffre était réduit à 213,400

Il n'était plus, au 30 avril dernier, que de 55,850

Les actions en retard étant toutes libérées de 400 fr. au minimum, il est hors de doute que, sur la simple mise en demeure prévue par l'article 12 des statuts, les porteurs s'empresseront de régulariser leur position par la libération intégrale de leurs titres.

Le public semble partager la confiance dont les actionnaires ont fait preuve ; le cours des actions de notre Compagnie suit, depuis quelque temps, une progression ascendante qui ne vous aura point échappé.

A ce sujet, nous croyons opportun de dire que nous n'avons point perdu de vue la recommandation que vous nous avez faite d'obtenir pour nos actions la cote officielle à la Bourse de Paris. Cette affaire a été remise à la sollicitude éclairée de M. le président du Conseil d'administration.

Nous terminons cette partie de notre rapport en vous faisant connaître que les écritures, telles qu'elles sont résumées dans les annexes A et B, ont été vérifiées avec soin par deux membres délégués du Conseil d'administration, et qu'elles ont été trouvées parfaitement en règle à tous les points de vue.

III.

Résultats de l'exploitation.

Notre rapport du 30 mai dernier vous a fait connaître les clauses du contrat en vertu duquel la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée exploite le réseau franco-suisse.

D'après les clauses de ce traité, nous aurions pu en dénoncer la résiliation pour le 7 novembre prochain : nous avons trouvé préférable de profiter d'une clause du contrat qui en permet le renouvellement de semestre en semestre par tacite reconduction, afin de nous mettre en position de compléter, après l'ouverture du Mouchard-Pontarlier, l'expérimentation, incomplète jusqu'alors, des résultats du traité en question.

Pour la première fois, nous pouvons vous entretenir des résultats de l'exploitation pendant une année entière sur le réseau complet.

Vous vous souvenez, en effet, Messieurs, que le rapport sur l'exercice de 1860 ne comprenait, quant à l'exploitation de la ligne des Verrières, que les cinq derniers mois de l'exercice ; l'ouverture de cette ligne ayant eu lieu le 25 juillet 1860.

Les recettes totales de l'exploitation pendant l'année 1861 ont atteint le chiffre de 1,010,013 48

Déduction faite des détaxes et frais prévus par l'article 9 du traité, 4,115 98

Les redevances payées à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée se sont élevées à 706,940 75

L'excédant de nos recettes sur la redevance payée est donc de 298,956 75

Ces chiffres résultent du compte de liquidation (annexe sous lettre C) dressé contradictoirement entre la Compagnie de Paris-Lyon et la nôtre, en exécution du traité d'exploitation dont nous avons parlé plus haut.

1. — *Recettes.*

La comparaison des produits, en 1860 et 1861, constate une augmentation significative sur la ligne du littoral.

Le produit, par kilomètre et par an, de cette ligne, s'est en effet élevé de 16,873 fr. 95 en 1860 à 22,575 fr. 08 en 1861, ou par jour de 1,664 fr. 40 à 2,226 fr. 59.

L'augmentation en 1861 est donc de 34 0/0.

La ligne des Verrières ne présente pas de terme de comparaison complet entre les deux exercices, l'exploitation n'en ayant été faite en 1860 que pendant cinq mois.

Les recettes sont restées en 1861 à peu près au même niveau qu'en 1860, c'est-à-dire qu'elles n'ont progressé que de 5,435 fr. 85 à 5,481 fr. 84 par kilomètre et par an, ce qui correspond à une recette quotidienne de 536 à 540 francs. Malgré un accroissement assez notable du trafic local en 1862, les variations des produits de cette ligne ne peuvent offrir d'intérêt jusqu'à son raccordement prochain avec le réseau français. Toutefois il n'est pas hors de propos de remarquer que nos prévisions antérieures, en ce qui concerne le raccordement de nos lignes, se trouvent pleinement confirmées par l'augmentation persistante des produits de celle du littoral, qui est dans une situation normale : l'accroissement de recettes qui a été, comme nous venons de le dire, de 34 0/0 en 1861 par rapport à 1860, s'est élevé déjà pour les quatre premiers mois de 1862, à 17 0/0, comparativement à la période correspondante de 1861. C'est d'un augure favorable pour le développement du trafic de la ligne des Verrières dès l'ouverture de la section de Pontarlier à Mouchard.

Tandis qu'il y a eu en 1861 222,926 fr. 31 d'augmentation dans le produit des marchandises, la recette provenant du transport des voyageurs a subi une diminution de 62,321 fr. 90, qu'il faut attribuer surtout au ralentissement général des affaires.

2. — *Dépenses.*

Il résulte du compte de liquidation que le montant de la redevance payée à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, pour la location du matériel roulant et l'exploitation des lignes du Franco-Suisse, pendant l'année 1861, s'élève à la somme de 706,940 75

Cette somme se compose, conformément aux articles 4, 8 et 9 du traité d'exploitation :

1° De la redevance de 1,500 francs par kilomètre de longueur du chemin de fer, pour location du matériel roulant, soit sur 72 kilomètres,	108,000 »	
2° De la redevance de 6,000 francs par kilomètre de longueur du chemin de fer, pour frais d'exploitation, soit sur 72 kilomètres,	432,000 »	
3° De 20 0/0 du total brut des recettes de toute nature s'élevant à 1,005,897 fr. 50, soit	201,179 50	
4° De la part contributive du Franco-Suisse dans les dépenses pour l'entretien et le renouvellement de la voie (1),	25,761 25	
Total égal,	766,940 75	766,940 75

Pour se rendre compte exactement par comparaison avec les comptes publiés par les autres Compagnies de chemins de fer, des frais d'exploitation de nos lignes, il convient de distraire du chiffre ci-dessus de 766,940 75

la somme représentant, dans la redevance payée à la Compagnie exploitante, le montant de l'intérêt et l'amortissement du matériel roulant, qui n'est point porté par les autres Compagnies au compte des dépenses de l'exploitation, soit 108 000 »

Le montant des dépenses d'exploitation reste donc de 658,940 75

Répartis entre les deux lignes, d'après la proportion des dépenses réelles afférentes à chacune d'elles, il en résulte que les frais d'exploitation sont :

Savoir :

	Ligne du littoral.	Ligne des Verrières.
Total,	Fr. 367,688 94	291,251 81
Par kilomètre de ligne et par an,	10,213 58	8,090 32
Par kilomètre de train,	2 69	3 19

Il est à remarquer que les dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie devant cesser d'être à la charge du Franco-Suisse, sans augmentation de la redevance, le chiffre des dépenses d'exploitation diminuera d'autant.

Vous remarquerez néanmoins que, nonobstant l'influence exercée sur le chiffre des dépenses de l'exploitation par les frais d'entretien de la voie, influence d'autant plus considérable que nous sommes fort rapprochés encore de l'époque de la fin des travaux, le coût kilométrique de notre exploitation sur la ligne du littoral ne dépasse pas les proportions normales relativement à l'importance de la recette.

Nous voyons, par exemple, dans le rapport de la Compagnie du Nord-Est pour 1861, que, pour une recette kilométrique de 32,410 fr. 61, la dépense a été de 12,206 fr. 89, soit, en nombre rond, de 38 0/0.

Pour notre ligne du littoral, la dépense kilométrique a été de 10,213 fr. 58 pour une recette de 22,575 fr. 08, soit de 45 0/0.

Si, en égard au défaut de continuité de la ligne des Verrières, les détails statistiques ne peuvent servir de base à une évaluation des produits prochains de l'exploitation de nos lignes, il nous est permis de l'arbitrer, avec quelque certitude, d'après les résultats que présente l'exploitation de la ligne du littoral, et qui se réaliseront selon toute vraisemblance sur la ligne des Verrières.

En supposant, en effet, que les 72 kilomètres de notre réseau produisent le revenu net de 12,361 fr. 50, on obtiendrait une somme totale de 890,028 »

Et conséquemment ce qu'il faudrait pour :

1° le service de l'intérêt et de l'amortissement de nos emprunts, 613,000 »

Les frais d'administra-

(1) La redevance de ce chef n'est plus payée pour le littoral depuis le 31 octobre 1861, et cessera pour la ligne des Verrières le 31 juillet 1862.

tion centrale et les frais généraux, ci	45,000 »	
Plus à répartir à titre de dividende, ci	232,028 »	890,028 »

Avons-nous besoin de rappeler que l'exercice de 1861 est le second seulement de notre période d'exploitation, et que nous avons d'autant plus lieu de compter sur une progression dans le trafic, que les quatre premiers mois de 1862 offrent déjà, ainsi que nous l'avons dit, sur les quatre mois correspondant de 1861, une augmentation de 17 0/0.

L'ouverture de la ligne d'Oron pourra bien avoir pour résultat de diminuer, dans une certaine mesure, les transports sur la section du littoral, mais cette différence sera comblée par l'accroissement naturel du trafic. L'exploitation de ce chemin mettra d'ailleurs en rapport avec notre réseau une contrée restée jusqu'ici en dehors des voies ferrées.

Quant à l'ouverture de la section Mouchard-Pontarlier, les renseignements les plus précis s'accordent à en fixer l'époque pour le mois d'août ou de septembre prochain, ainsi que le constate, du reste, le rapport présenté le 24 avril dernier à l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

IV.

Rapports avec les Compagnies voisines.

Les inscriptions que nous avons faites dans la faillite de la Compagnie du Jura industriel pour réclamer les sommes qui nous sont dues et réserver l'exécution de la convention relative à l'usage commun de la gare de Neufchâtel ne sont pas encore liquidées; elles semblent même devoir faire partie des nombreuses contestations dont cette faillite sera la source quant aux dépenses courantes. Nous continuons à être payés des redevances courantes par des retenues quotidiennes opérées sur les recettes faites pour le Jura à la gare de Neufchâtel.

Des ouvertures nous ayant été faites par les créanciers du Jura, dans le sens d'une exploitation de ce chemin par notre Compagnie, nous avons pris part à des négociations qui ont constaté, pour l'époque où elles avaient lieu, un dissentiment persistant sur les bases du contrat à intervenir, cas échéant, entre les intéressés.

Le mode de jonction de notre exploitation avec celle de l'Ouest, à Vaumarcus, et avec celle des chemins de fer de l'Etat de Berne, à Neuveville, ont été l'objet de prétentions divergentes qui, en ce qui touche Neuveville, n'ont point encore reçu une solution définitive.

Les négociations en vue d'une entente amiable sont poursuivies simultanément avec l'Etat de Berne comme propriétaire et avec le Central, partie intervenante, comme locataire de la ligne Neuveville-Bienne : nous aimons à espérer qu'elles atteindront le but de conciliation que se proposent également tous les intéressés.

Du côté de l'Ouest, la question a été réglée par une station de jonction établie à frais communs à la limite des deux concessions, et qui a l'avantage de desservir Vaumarcus et les localités avoisinantes.

Nos relations avec l'ensemble des Compagnies suisses continuent à être excellentes. C'est grâce aux rapports bienveillants qu'elles entretiennent entre elles que, par diverses mesures, et notamment par l'organisation d'un service direct et l'adoption d'un tarif commun pour le transport des marchandises, les Compagnies ont pu donner satisfaction au désir d'unité dans l'exploitation qui se manifeste de toutes parts, alors que cette pensée d'unité semble avoir été mise au défi par le nombre et la variété des concessions du réseau suisse.

V.

Prescriptions réglementaires et statutaires.

I. En exécution du règlement du 11 novembre 1861, pour la vérification des comptes annuels, vous aurez à élire trois vérificateurs de comptes pour 1862. Les élus devront, à teneur de l'article 2 du règlement, être choisis parmi les dix plus forts actionnaires présents; les administrateurs, les directeurs et les chefs de service n'étant pas éligibles.

II. Le tirage au sort prévu par l'article 20 des statuts ayant désigné, comme membre sortant du Conseil d'administration, M. Adolphe de Pourtalès, vous aurez à le remplacer. D'après les statuts, M. de Pourtalès est rééligible.

Nous terminons ce rapport en vous proposant, Messieurs, sur le premier objet de l'ordre du jour, la résolution suivante :

Résolution.

Le rapport et les comptes présentés par le Conseil d'administration pour l'exercice du 1er janvier au 31 décembre 1861, sont approuvés.

COMPAGNIE DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Assemblée générale ordinaire des actionnaires du 26 juin 1862.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

CHAPITRE Ier.

AFFAIRES GÉNÉRALES.

Messieurs,

Votre conseil d'administration vient, conformément aux prescriptions contenues dans nos statuts, vous présenter son rapport sur la marche de notre entreprise et sur les résultats de l'exploitation pendant l'exercice de 1861.

Avant d'entrer dans les détails dont nous avons à vous entretenir, nous appellerons votre attention sur une légère modification que nous vous proposons d'apporter à nos statuts. L'article trente-neuvième stipule que l'assemblée générale des actionnaires doit être convoquée, chaque année, dans le mois de juin. Or, les autres Compagnies suisses tiennent généralement leurs assemblées dans le mois d'avril, et nous croyons qu'il serait désirable que la nôtre ne fît pas exception. L'expérience nous a démontré qu'aucune difficulté ne s'opposait à ce que les documents, sur lesquels se basent nos rapports, fussent prêts à une époque antérieure au mois de juin. Il nous paraît donc inutile d'attendre, pour vous rendre compte du résultat de chaque exercice, que six mois se soient écoulés depuis la clôture de cet exercice.

Nous vous proposons donc, Messieurs, de modifier l'article 39 de nos statuts, et de fixer au mois d'avril l'époque à laquelle le conseil d'administration devra convoquer chaque année l'assemblée générale des actionnaires.

Pendant le courant de l'année dernière, il a été conclu entre les diverses Compagnies suisses d'une part, et le département fédéral des postes d'autre part, une convention pour la construction, la location et l'entretien d'un nombre de bureaux ambulants, suffisant pour le transport des dépêches et articles de messageries. Ces véhicules ont été livrés à l'administration fédérale, et l'on peut déjà apprécier les heureux résultats de cette innovation pour le service public.

Les Compagnies de chemins de fer suisses ont reçu du Conseil fédéral communication de diverses pétitions, adressées aux conseils de la Confédération par des réunions de commerçants dans le but de solliciter l'intervention de l'autorité centrale et d'obtenir ainsi des améliorations dans le service des marchandises. Les administrations des différentes lignes n'avaient pas attendu cette démarche du commerce pour s'occuper de cet objet important, et nous indiquerons tout à l'heure ce qu'elles ont fait pour atteindre le but proposé ; nous dirons seulement, dès à présent, que le conseil fédéral a jugé convenable d'attendre, avant de prendre des décisions à ce sujet, le résultat des mesures adoptées par les Compagnies, mesures qui lui ont paru de nature à donner satisfaction à tous les besoins réels.

Le conseil fédéral a eu à s'occuper d'un projet de loi à présenter aux chambres, au sujet des télégraphes des chemins de fer, qu'on voudrait mettre à la disposition du public. Les négociations engagées à cet effet, entre l'administration fédérale et les Compagnies, n'ont pas encore amené une solution. Celles-ci mettront tous leurs soins à concilier le désir de faciliter les communications du public, autant que cela sera praticable, avec la nécessité de garantir avant tout la bonne marche du service et la sécurité des trains.

Le département militaire fédéral a ouvert, pendant l'année 1861, des négociations avec les diverses Compagnies suisses, en vue de l'adoption de dispositions éventuelles, qui permettent en temps de guerre de tirer des chemins de fer le meilleur parti possible pour le service de l'armée. Une commission spéciale, composée de délégués du département et de représentants de différentes lignes, a été chargée d'étudier cette question. On peut être assuré que les administrations des voies ferrées se prêteront à toutes les combinaisons qui, sans porter atteinte aux droits et aux intérêts qu'elles représentent, contribueront à assister le gouvernement fédéral dans l'accomplissement de la tâche si rude qui lui incomberait si notre armée était appelée à combattre pour la défense du pays.

Vous vous souvenez, Messieurs, que diverses conventions passées avec l'Etat nous avaient assuré, pour la section de Villeneuve à Bex et pour celle de Lausanne à Villeneuve, certaines subventions soit en nature, soit en argent. Ces subventions nous ont été livrées en majeure partie ; mais le compte n'a pu en être encore liquidé entièrement, et votre conseil d'administration n'a pu s'entendre complétement avec le conseil d'Etat, sur l'interprétation des articles de ces conventions qui stipulent les subventions. Aucune des deux parties ne se croyant fondée à abandonner ce qu'elle considérait comme le droit de ses commettants, il a été convenu de soumettre la difficulté et le règlement du compte de subventions au jugement du tribunal arbitral prévu dans la concession. Ce tribunal est maintenant constitué, et, si l'accomplissement de son mandat a été retardé par la nécessité de remplacer deux de ses membres, que les dernières élections ont porté au conseil d'Etat, nous pouvons espérer que le règlement du conflit ne se fera plus longtemps attendre.

D'accord avec le gouvernement du canton de Vaud, nous avons demandé et obtenu des autorités fédérales, pour la construction de la ligne de Jougne, une prolongation de délai égale à celle qui a été accordée à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée pour la partie de ce tronçon située sur le territoire français. Cette prolongation était nécessaire pour que la concession ne fût pas déclarée périmée. Nous n'avons rien à vous dire de plus sur cette affaire, qui est dans la même situation que lors de votre dernière assemblée. Nous faisons des vœux pour que des démarches intempestives ne viennent pas compromettre définitivement une ligne dont l'exécution ne dépend plus de nous. C'est du côté du Valais et du Simplon, en effet, que doivent se porter les efforts de ceux qui, comme nous, désirent voir la ligne Jougne-Massonger et le canton de Vaud dotés du trafic de Paris à Milan.

Dans le courant de l'année dernière, nous avons eu l'occasion de soutenir quelques procès devant les tribunaux du canton, pour des indemnités qui nous étaient réclamées, et nous ne pouvons vous dissimuler la pénible impression que nous ont causée quelques-uns des jugements qui ont été rendus.

Pendant l'année 1861, de même que pendant celle de 1860, les directions des diverses Compagnies suisses ont eu des conférences assez nombreuses, pour traiter les questions d'un intérêt général.

Le résultat principal de ces conférences, auxquelles ont pris part les Compagnies de l'Union-Suisse, du Nord-Est, du Central, du Franco-Suisse, de Lausanne-Fribourg et de l'Ouest, a été l'élaboration et la mise à exécution d'un règlement de transports et d'une classification des marchandises uniformes pour toute la Suisse. Ce règlement et cette classification, qui s'appliquent aussi bien au service intérieur de chaque Compagnie, qu'au service direct commun, ont été publiés, avec des collections de tarifs de toutes les stations à toutes les stations du service direct, au nombre de 203, et sont en vigueur depuis le 15 mars 1862. Les Compagnies du Jura industriel et de la Ligne d'Italie sont les seules qui n'aient pas été représentées aux conférences ; encore la première a-t-elle récemment demandé son admission dans les réunions, et signifié son adhésion au règlement et à la classification du service direct ; nous ne doutons pas que la Compagnie d'Italie juge convenable de se joindre aux autres à son tour.

Outre ce point principal, qui a fait le sujet de nombreuses délibérations, et qui a donné lieu à un travail considérable, les conférences ont eu à s'occuper de plusieurs affaires d'une importance moindre, mais qui intéressaient aussi tout l'ensemble du réseau suisse.

Nous mentionnerons entre autres :

La fixation des honoraires, combinés de manière à assurer des correspondances satisfaisantes ;

Des modifications et réductions de tarifs sur certaines marchandises, pour lesquelles ces changements étaient reconnus indispensables ;

La réglementation des échanges du matériel roulant, soit entre les Compagnies suisses, soit entre celles-ci et les Compagnies étrangères ;

L'établissement et le règlement des comptes entre les diverses Compagnies.

Ce dernier objet a déterminé la création d'un bureau central de contrôle, destiné à simplifier et à accélérer le règlement des comptes du service direct.

Nos rapports ont continué à être faciles avec la Compagnie de Lyon-Genève, avec laquelle nous sommes en contact à Genève. Nous avons tout lieu de croire que le changement survenu le 1er janvier dernier, par suite de la fusion de cette Compagnie avec celle du Paris-Lyon-Méditerranée, ne modifiera en rien ces rapports avec l'administration chargée de l'exploitation du tronçon Genève-Versoix.

La ligne de Lausanne-Fribourg devant être livrée à la circulation dans le courant de cet été, des négociations ont été suivies l'année dernière et cette année-ci avec la direction de cette Compagnie, au sujet du raccordement de nos voies à Lausanne. Nous avons consenti à ad-

meure en principe que le service du chemin de Fribourg se ferait dans notre gare de Lausanne, qui sera à cet effet considérablement agrandie et modifiée. Le remaniement de la gare est indispensable parce que, s'il était à la rigueur possible de la faire servir, dans son état et ses dimensions actuelles, au service des voyageurs et de la grande vitesse des deux lignes, il serait tout à fait impraticable d'y trouver de la place pour le service des marchandises. Nous sommes occupés à discuter les conditions à stipuler, quant à l'exécution des travaux, à la répartition des dépenses de ceux-ci, de l'entretien et du personnel, et à la meilleure organisation possible du service commun. Nous n'avons pas pu encore nous mettre d'accord sur ces conditions, quoique, dans cette discussion, nous nous soyons montrés animés du désir d'agir avec une parfaite équité.

Passant maintenant à ce qui intéresse plus spécialement notre réseau intérieur, nous avons d'abord, Messieurs, à attirer votre attention sur les résultats satisfaisants de l'association de secours mutuels, établie par les soins de votre conseil d'administration entre les employés de notre Compagnie. Voici quatre ans que cette association existe, et l'on peut dès à présent juger de ses fruits.

Ses revenus proviennent, d'une part, d'une retenue mensuelle faite sur les traitements des employés membres de la Société; d'autre part, d'une allocation annuelle, fixée par votre conseil d'administration, et qui représente les dépenses que la Compagnie aurait à faire pour secourir ses agents et leurs familles en cas de maladie, d'accident ou de mort.

La gestion de cette Société est confiée à une commission composée de représentants des diverses catégories d'employés, sous la présidence d'un des membres de votre comité de direction et d'un autre administrateur.

Après avoir dépensé pendant l'exercice de 1861, en frais de maladie, pensions viagères, secours aux familles, etc., une somme de fr. 13,715 15
l'association se trouvait posséder, au 1er janvier 1862, un capital de 46,253 07
qui va s'augmentant d'année en année, et l'on peut prévoir dès à présent que les bases sur lesquelles l'association a été fondée, lui permettront de suffire à elle seule aux charges qui lui sont imposées.

Nous sommes heureux de voir réussir cette organisation, qui assure à nos employés malades ou malheureux les soins et les secours dont ils ont besoin, qui, lorsque l'âge ou la fatigue du service les obligera à se reposer, leur promet une retraite suffisante, et qui garantit une pension convenable à la veuve et à l'orphelin de l'agent mort au service et par suite de ses fonctions.

Dans la pensée d'attacher plus intimement aux intérêts de la Compagnie les agents de tous les grades et de tous les services, votre conseil d'administration a voulu faire, à partir de 1862, l'essai d'un système qui les intéresserait tous aux économies réalisables sur les dépenses d'exploitation. A cet effet, il a décidé qu'il serait établi, pour chaque année, un budget des dépenses d'exploitation, basé sur les moyennes des dépenses réelles de l'année précédente. Ce budget, arrêté pour chaque division par le comité de direction, de concert avec MM. les chefs de service, servira à évaluer les économies qui auront pu être réalisées pendant l'année, et le 30 0/0 sur la somme épargnée sera distribué entre les employés, au prorata de leurs appointements.

Ce système d'intéresser les employés aux économies offre, croyons-nous, de grands avantages. Chacun d'entre eux, dans une administration comme celle d'un chemin de fer, peut dans sa sphère, par son activité, son attention et son zèle, contribuer pour une bonne part à éviter une foule de dépenses inutiles, qui ne profitent ni à la Compagnie ni au public. Nous sommes convaincus que cette mesure, si elle est bien comprise, et si, comme nous l'espérons, elle engage tous les agents à veiller de près aux intérêts de la Compagnie, pourra améliorer leur position et, en même temps, produire des résultats avantageux sur les frais d'exploitation.

Pendant l'année 1861, nous avons fait avec nos bateaux, les *Rhône*, un service insignifiant. Tant que les autres Sociétés de navigation à vapeur sur le lac Léman se borneront à continuer leurs services, en pratiquant entre nous une concurrence modérée, sans recourir à des réductions de tarifs extraordinaires, nous ne marcherons point sur leurs brisées, et nous les laisserons exploiter les rives du lac comme elles le faisaient avant l'ouverture de notre ligne.

(*La suite au prochain numéro.*)

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE

VILLE DE PARIS.

AMORTISSEMENT DES EMPRUNTS DE 1855 ET DE 1860

(*Lois des 2 mai 1855 et 1er août 1860.*)

Le tirage des obligations à rembourser à partir du 1er septembre 1862, pour les emprunts contractés par la ville de Paris en 1855 et en 1860, s'est fait le 1er août 1862, à 11 heures du matin, en séance publique, à l'Hôtel de ville, conformément aux annonces qui ont été insérées dans le *Moniteur universel* et dans d'autres journaux.

A ce tirage, il a été extrait de la roue 1,121 numéros, représentant 3,366 obligations, savoir :

15 numéros donnant droit aux lots ci-après :

Ordre de sortie	NUMÉROS sortis.	PRIMES Pour l'emprunt de 1855 — 1re série (couleur jaune).	PRIMES Pour L'EMPRUNT de 1860 — 2e série (couleur bleue).	PRIMES Pour L'EMPRUNT de 1860 — 3e série (couleur rose.)	TOTAUX.
		fr.	fr.	fr.	fr.
1...	102.741	100.000	100.000	100.000	300.000
2...	30.203	10.000	10.000	10.000	30.000
3...	104.876	10.000	10.000	10.000	30.000
4...	44.378	10.000	10.000	10.000	30.000
5...	93.889	10.000	10.000	10.000	30.000
6...	140.869	1.000	1.000	1.000	3.000
7...	27.780	1.000	1.000	1.000	3.000
8...	119.813	1.000	1.000	1.000	3.000
9...	53.337	1.000	1.000	1.000	3.000
10...	123.027	1.000	1.000	1.000	3.000
11...	29.507	1.000	1.000	1.000	3.000
12...	71.762	1.000	1.000	1.000	3.000
13...	78.598	1.000	1.000	1.000	3.000
14...	59.295	1.000	1.000	1.000	3.000
15...	90.290	1.000	1.000	1.000	3.000

1,122 obligations à rembourser à 500 francs dans chacune des trois séries.

(Ordre numérique.)

403	5094	11399	18206	25451
434	5096	11395	18416	25510
609	5266	11719	18507	25541
691	5289	11750	19259	25542
768	5331	12003	19393	25763
1021	5361	12116	19442	25939
1069	5385	12123	19546	26074
1217	5503	12140	19553	26086
1267	5570	12609	19661	26939
1416	5675	12752	19969	26952
1440	5794	12824	20285	27003
1472	5933	12890	20379	27261
1523	6504	12891	20510	27559
1532	6661	13104	20711	27583
1554	6742	13110	20758	27641
1555	6707	13158	20959	27780
1641	6880	13349	21017	27812
1655	6970	13571	21163	27884
1727	7014	13606	21171	27937
1851	7109	13819	21297	28192
1887	7477	13982	21308	28700
2153	7578	14070	21321	28741
2470	7699	14146	21439	28924
2650	7897	14280	21901	29025
3147	8109	14387	21928	29507
3180	8330	14620	22192	29541
3235	8700	14730	22239	29559
3293	8732	14866	22585	29613
3310	8889	14992	22606	29881
3347	8947	15114	22845	30003
3429	8952	15512	22859	30070
3456	9015	15797	22900	30084
3754	9172	15882	23239	30180
3822	9292	15920	23570	30247
3894	9582	16148	23673	30293
4072	9583	16230	23783	30484
4108	9604	16460	23963	30503
4109	9658	16471	24278	30525
4130	9768	17011	24511	30710
4282	9938	17506	24530	30810
4325	10189	17656	24553	30859
4371	10438	17790	24582	30910
4544	10912	17804	24760	30920
4725	11221	17902	25008	31126
5040	11257	18022	25330	31294
31664	44465	56490	71320	85870
32068	44601	56520	71388	85907
32210	44826	56770	71578	85909
32243	45143	57108	71762	85962
32293	45181	57210	71911	85910
32538	45360	57217	72000	83902
32591	45773	57454	72253	84015
32599	45986	57492	72280	84233
32647	45611	57665	72360	84269
32887	45902	57723	72373	84631
32989	45984	57823	72410	84765
3310	46020	57920	72443	84845
33145	46343	57950	72497	85185
33533	46615	57971	72771	85513
33907	46739	58038	73017	85555
34035	47039	58106	73162	85677
34325	47241	58123	73195	85893
34478	47246	58220	73215	85787
34524	47310	58353	73257	85851
34535	47565	58432	73280	85879
34627	47783	58444	73494	85969
34675	47836	58661	73824	86390
34877	47895	58678	73836	86398
35001	48287	58858	73917	86446
35094	48438	58979	73918	86789
35131	48556	59215	74113	86900
35199	48657	59582	74177	86948
35208	48738	59762	74577	87019
35569	48778	59942	74612	87195
35471	48870	60030	74703	87221
35478	48928	60135	74841	87606
35502	48973	60474	74958	87625
35709	49262	60803	75091	87812
35870	49387	61141	75313	87937
36009	49491	61168	75353	87939
36095	49492	61416	75643	87983
36158	49750	61482	75704	88041
36498	49767	61739	75730	88742
36610	49782	62223	75790	88882
36614	49803	62237	75877	88974
36621	49920	62316	75925	88314
36647	49940	62431	76271	89421
36880	49947	62751	76518	89565
37003	50224	62827	76649	89611
37009	50241	62833	76714	89723
37100	50250	63191	76760	89844
37189	50472	63347	76790	89961
37253	50653	63392	76883	90101
37624	50790	63483	77140	90195
37679	50833	63494	77430	90327
37851	50866	63517	77441	90423
38017	50911	63891	77568	90651
38102	51047	63986	77736	90832
38257	51373	63999	77853	90870
38306	51380	64017	77890	90982
38450	51569	64118	77912	91002
38475	51600	64176	77934	91091
38597	51636	64395	77952	91135
38616	51650	64664	77976	91202
38804	51735	64816	78012	91244
38820	51752	65007	78014	91775
39179	51818	65175	78101	91389
39225	51853	65229	78516	91667
39226	51964	65553	78588	91748
39602	52034	65581	78803	91979
39643	52161	65760	78931	91998
39728	52207	66215	78955	92079
39786	52325	66340	79414	92341
39940	52329	66553	79443	92436
40084	52340	66647	79469	92491
40269	52552	66727	79537	92652
40482	52765	66890	79593	92735
40655	52915	67148	79717	92817
40757	52988	67389	79875	93002
40771	53029	67498	80401	93119
40857	53244	67515	80435	93148
41112	53337	68023	80509	93180
41237	53421	68145	80845	93479
41420	53481	68401	81049	93520
41566	53533	68467	81099	93719
41718	53705	68531	81353	93870
42100	54202	68607	81511	93871
42297	54383	69324	81600	93889
42554	54384	69340	81678	93913
42661	54537	69345	81692	94045
43090	54746	69387	81706	94290
43103	54781	70084	81990	94581
43547	54843	70084	82176	95002
43610	54876	70352	82204	95283
43658	54908	70370	82251	95256
43878	54985	70588	82348	96076
43958	55260	70700	82431	96177
44005	55544	70851	82439	96337
44201	55712	71112	82547	96419
44324	56020	71114	82690	96471
44378	56047	71161	82698	96506
44432	56178	71265	82700	96559
44448	56446	71301	82710	96619

96053	106254	116301	127666	139674
96079	106323	116629	128051	140120
96686	106353	116843	128169	140234
96741	106369	116916	128213	140707
96762	106396	117154	128602	140723
96852	106419	117270	128610	140869
97168	106498	117331	128662	141050
97173	106568	117605	129016	141096
97213	106579	117758	129056	141111
97526	106861	117828	129298	141112
97541	107149	118011	129362	141195
97680	107318	118153	129583	141592
97775	107602	118441	129617	141752
97956	107903	118494	129791	141785
98113	108282	118600	129932	141807
98199	108386	118886	130073	141862
98457	108437	119337	130089	142102
98507	108538	119373	130198	142103
98606	109009	119376	130396	142117
98692	109050	119457	130572	142271
98989	109348	119481	130672	142297
99145	109427	119678	130712	142434
99507	109768	119813	130837	142518
99683	109893	120307	130908	142538
99827	110001	120404	131176	143006
99829	110097	120456	131205	143188
99917	110193	120531	131209	143589
99951	110325	120554	131297	143657
99976	110481	120614	131569	143854
100242	110652	120639	131715	143878
100426	110666	120728	132086	143916
100490	110838	120777	132179	144271
100507	110876	120865	132326	144538
100607	111036	121216	132434	144584
100641	111178	121340	132436	144621
100860	111274	121527	133075	144864
100899	111478	121533	134151	144929
101171	111511	121559	133216	145028
101325	111595	121646	133575	145136
101691	111682	121812	133803	145231
101787	111691	121848	133899	145233
101980	111696	122031	134086	145308
102076	111846	122111	134170	145419
102110	112089	122318	134175	145586
102150	112092	122312	134261	145659
102175	112165	122326	134262	146139
102574	112259	122551	134300	146275
102741	112375	122650	134490	146278
102750	112437	122802	134748	146385
102928	112494	122805	134924	146437
102999	112696	122818	135287	146454
103113	112730	123027	135458	146517
103187	112723	123249	135482	146705
103656	112767	123396	135765	146740
103675	112823	123402	135780	146811
103738	113132	123489	136049	146854
103790	113140	123569	136383	147293
103879	113201	123598	136513	147296
103893	113251	123737	136698	147615
103 06	113284	123858	136739	148177
104036	113319	124094	136763	148181
104374	113397	124157	136803	148344
104387	113882	124196	136857	148362
104398	114038	124468	137111	148625
104439	114181	124473	137294	148631
104473	114183	124720	137300	148967
104514	114247	124739	137406	148988
104687	114387	124960	138023	149028
104794	114500	125223	138074	149100
104838	114704	125433	138263	149137
104870	114973	125441	138457	149209
104928	115173	125750	138458	149547
105053	115185	125867	138486	149527
105140	115206	126269	138589	149661
105234	115323	126572	138617	149607
105257	115346	126960	138067	149779
105270	115549	127190	139211	149851
105513	115658	127442	139286	149916
105575	115726	127456	139259	149947
105659	115881	127568	139504	
105787	116096	127603	139535	
106129	116299	127645	139628	

Le remboursement en capital des obligations désignées aux tableaux ci-dessus, et le paiement des lots attachés à chacune d'elles, auront lieu à l'Hôtel de ville (caisse municipale), à partir du 1er septembre prochain, sur la présentation des titres.

A la même époque aura lieu le paiement du 10e coupon des intérêts de l'emprunt de 1855 et celui du 5e coupon des intérêts de l'emprunt de 1860.

Pour extrait du procès-verbal de tirage,

Le secrétaire général de la préfecture de la Seine,

G. Segaud.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de **2 0/0**. La Société se charge **GRATUITEMENT**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur président, Marquis d'Audiffret.

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

PRIMES GRATUITES

DE

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000 f**

Au tirage du quatrième trimestre, à **280,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné au chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire.— Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

AVIS NOUVEAU.

Ceux de nos abonnés qui auraient déjà reçu l'Atlas, à titre de prime, auront la faculté de réclamer pour leur réabonnement actuel, au lieu et place de cet atlas, et en sus de la première prime, la chance de lots correspondant à DEUX OBLIGATIONS FONCIÈRES DE 100 FRANCS *pour l'un des quatre tirages de l'année.*

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. Bonneau, Laurent (de l'Ardèche), Ch. Sauvestre, V. Meunier, Barral, E. About, F. Sarcey, Levallois, Pauchet, Paul Féval, Vte Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard, etc., etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

PRIME GRATUITE.

Ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé *gratuitement* et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr.; six mois, 30 fr.; un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. Larrieu, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1720 kilomètres.
1861. — 1706 —

11e année — 30me semaine.
Du 23 au 29 juillet 1862.

84.153 Voyageurs	504.407 85
Bagages, Marchandises, etc.	849.375 31
Total	1.353.784 36
Recettes antérieures	35.580.224 93
Total général	36.934.009 45
30e semaine de 1862	1.353.784 36
Semaine correspondante de 1861.	1.295.775 40
Différence	58.007 16
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	35.034.009 48
— — 1861.	37.750.283 53
Différence	825.274 05

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.
Du 1er janvier au 31 mai 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	18.498.376 94
Du 1er janvier au 31 mai 1861	18.666.970 63
Différence en faveur de 1861.	168.593 69

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	7.874.294 07
Du 1er janvier au 31 mai 1861.	8.064.808 58
Différence en faveur de 1861.	190.514 51
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862. . 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1425 kil. — 1862... 1475 kil

Du 23 au 29 juillet 1862.

94.881 Voyageurs	455.861 27
Bagages, Marchandises, etc.	741.428 41
Total	1.197.289 68
Semaine correspondante de 1861.	1.326.579 19
Différence	129.289 51
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	36.060.251 93
— — 1861.	39.560.943 85
Différence	3.500.691 92

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 603 kil. — 1862... 693 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 481 kil. — 1862... 693 kil.

19.995 Voyageurs	63.193 35
Bagages, Marchandises, etc.	101.827 40
Total	165.020 75
Semaine correspondante de 1861	111.731 88
Différence	53.288 87
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.156.536 19
— — 1861.	3.194.759 49
Différence	1.961.776 70

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 23 au 29 juillet 1862.

221.901 Voyageurs	768.003 95
Bagages et marchandises	1.585.931 65
Total	2.353.934 60
Semaine correspondante de 1861.	2.203.139 19
Différence	150.795 41
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	69.196.139 32
— — 1861.	64.020.280 00
Différence	5.175.859 32

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

23.274 Voyageurs	74.579 55
Bagages, Marchandises, etc.	72.737 76
Total	147.317 31
Période correspondante de 1861.	146.164 85
Différence	1.152 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.701.542 41
— — 1861.	3.792.656 91
Différence	91.114 50

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 758 kilomètres.
1861. — 537 —

83.311 Voyageurs	208.690 45
Bagages et Marchandises	376.679 93
Total	585.369 35
Semaine correspondante de 1861.	415.263 98
Différence	170.105 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	15.860.471 69
— — 1861.	11.124.488 05
Différence	4.736.983 64

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1213 kilomètres.
1861. — 1213

Du 23 au 29 juillet 1862.

122.534 Voyageurs	589.635 80
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	84.768 95
— — Pet. vitesse	417.312 15
Total	1.091.716 90
Semaine correspondante de 1861.	1.103.618 05
Différence	11.901 15
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	28.359.451 15
— — 1861.	28.824.336 85
Différence	464.885 70

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 30 juin 1862-1861
(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

6 mois 1862, 900 kilomètres	21.976 689 80
— 1861, 900 —	22.432 931 61
Différence	456.241 81

RÉSEAU MIXTE.

6 mois 1862, 295 kilomètres	2.009.373 71
— 1861, 295 —	2.000.616 39
Différence. » —	8.757 32

NOUVEAU RÉSEAU.

6 mois 1862 18 kilomètres	70.053 04
— 1861 18 —	66.636 48
Différence	3.416 56
Différence totale : » kilom.	444.067 93

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 23 au 29 juillet 1862.

191.700 Voyageurs	509.750 80
Bagages, Marchandises, etc.	759.632 47
Total	1.268.383 27
Semaine correspondante de 1861.	1.148.836 97
Différence	119.544 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	35.364.882 78
— — 1861.	34.238.270 68
Différence	1.126.612 10

Section de Paris à Gouvon-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 160 kilomètres

9.851 Voyageurs	27.254 65
Bagages, Marchandises, etc.	22.276 91
Total de la semaine	49.531 56
Semaine correspondante de 1861.	5.963 43
Différence	43.568 13
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.381.163 62
— — 1861.	121.575 21
Différence	1.259.588 41

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 23 au 29 juillet 1862.

61.097 Voyageurs	300.108 97
Bagages, Marchandises, etc.	287.487 52
Total	587.656 49
Canaux	30.783 03
Totaux réunis	618.446 52
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	519.092 06
{ Canaux	37.482 14
Total	556.574 20
Différence	31.865 32

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	18.919.911 96
— — 1861.	16.550.426 79
Différence	2.369.485 17

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 213 kilomètres
Juin 1862.

30.110 Voyageurs	92.896 72
Bagages, Marchandises, etc.	67.779 48
Total	160.676 20
Mois correspondant de 1861	60.405 46
Différence	100.270 74
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	617.449 81
— — 1861.	303.067 99
Différence	314.381 82

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 206 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 23 au 29 juillet 1862.

21.556 Voyageurs	41.903 52
Bagages, Marchandises, etc.	77.949 75
Total	119.853 27
Semaine correspondante de 1861.	77.792 86
Différence	42.060 43
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.827.633 62
— — 1861.	2.123.862 21
Différence	703.771 21

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 34 kilomètres.
Du 23 au 29 juillet 1862.

Voyageurs	3.079 60
Bagages, Marchandises, etc.	29.779 35
Total	32.858 95
Semaine correspondante de 1861.	24.886 85
Différence	7.972 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	925.305 45
— — 1861.	860.263 85
Différence	65.041 60

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 143 kilomètres.
1861. — 139 —

Du 23 au 29 juillet 1862.

17.899 Voyageurs	48.521 04
Bagages, Marchandises, etc.	39.527 93
Total	88.048 97
Semaine correspondante de 1861.	65.706 83
Différence	22.342 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.915.019 47
— — 1861.	1.717.681 84
Différence	197.337 63

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 500 mètres.
Du 30 juillet au 5 août 1862.

44.092 voyageurs	4.613 95
Produit total depuis le 3 juin	45.296 44

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1646 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 23 au 29 juillet 1862.

126.848 Voyageurs	407.676 09
Bagages, Marchandises, etc.	673.317 42
Transports militaires	59.026 81
Total	1.140.010 91
Semaine correspondante de 1861.	1.086.819 24
Différence	53.191 67

RÉSEAU LOMBARD
Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 258 kilomètres.
1861. — 251 —

43.947 Voyageurs	95.291 00
Bagages, Marchandises, etc.	62.175 38
Transports militaires	4.876 97
Total	162.343 35
Semaine correspondante de 1861.	117.898 58
Différence	44.444 77

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1904 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1.302.354 26
En 1861	1.204.717 82
Différence	97.636 46

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	37.197.051 81
En 1861	32.373.808 44
Différence	4.823.348 10

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 149 kilomètres.
1861. — 147 —

17.201 Voyageurs	45.400 46
Bagages, Marchandises, etc.	34.757 91
Transports militaires	10.365 89
Total	90.524 24
Semaine correspondante de 1861.	64.891 37
Différence	25.632 89
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.457.367 35
— — 1861.	2.046.700 64
Différence	410.666 91

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 23 au 29 juillet 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 492 —

14.283 Voyageurs	116.891 08
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	8.913 12
— (Petite vit.)	187.254 73
Total de la semaine	313.058 93

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A JADRAQUE.

1862. Longueur exploitée : 104 kilomètres
1861. — 104 —

10.424 Voyageurs.	25.713 19	34.906 43
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	991 14	
Marchandises. (Petite vitesse)	8.232 10	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862. Longueur exploitée : 155 kilomètres.

3.148 Voyageurs.	10.794 82	21.378 34
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.013 32	
Marchandises. (Petite vitesse)	9.570 20	

Total des trois lignes réunies.	369.423 78
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	10.463.306 57
Total général des recet. en 1862.	10.832.730 29
— — 1861.	10.650.260 21
Différence	182.470 08

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1334 kilomètres.
1861 — 1334 —

Du 23 au 29 juillet 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

39.725 Voyageurs	324 267 50
... quintaux Marchandises	544.200 »
Total	868 467 50
Semaine correspondante de 1861.	948.065 »
Différence	81.627 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	25 307.065 »
— — 1861.	27.926.905 »
Différence	2.619.840 »

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 358 kilomètres.
1861. — 308 —

Du 23 au 29 juillet 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	76 619 25
Marchandises	74.328 36
Total	150.946 61
Produit annuel par kilomètre	25 555 »

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	20.815 33
Marchandises	9.476 19
Total	30.291 52
Produit annuel par kilomètre	31.580 »
Total de la semaine	181 238 13
Semaine correspondante de 1861	123.061 74
Différence	58 176 39
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.935.554 43
— — 1861.	3.254.469 91
Différence	681.084 54

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 23 au 29 juillet 1862.

96.863 Voyageurs	60.061 95
Bagages, marchandises, etc.	32.742 66
Recettes diverses	2.243 40
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	34.237 30
Total	129.185 47
Semaine correspondante de 1861.	131.737 65
Différence	2.452 18
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4 015 312 31
— — 1861.	3.840.914 98
Différence	174.397 33

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 865 kilomètres.

Du 21 au 27 mai 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	202.343 84
Marchandises	135.194 66
Total	337.538 50
Recettes antérieures en 1862	4.066.572 29

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 306 kilomètres.

Du 23 au 29 juillet 1862.

15.089 Voyageurs	59 447 98
Marchand., cargaison, équipages	57.362 »
Total	116.809 98
Semaine correspondante de 1861	»
Différence	»
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	3.416.358 36

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 273 kilomètres.
1861. — 273 —

Du 27 juillet au 2 août 1862.

47.170 Voyageurs	60 939 »
Bagages, Marchandises, etc.	30.470 »
Total	91.420 »
Semaine correspondante de 1861.	87.340 »
Différence	4.080 »
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	2 088 240 »
— — 1860.	2.011.016 »
Différence	77.224 »

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 72 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 23 au 29 juillet 1862.

voyageurs	11.783 60
Bagages, marchandises (gr. vit.)	1.519 30
— — (pet. vit.)	7.294 95
Total	20 597 85

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 208 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	52.447 39
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.923 79
— — (pet. vit.)	9.658 75
Total	66.029 93
Total pour les deux sections.	86.627 78

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	650 960 50
Section de Bologne	1.427.524 54
Total	2.078.485 04

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 262 —

Du 23 au 29 juillet 1862.

50.830 Voyageurs	108.933 60
Bagages, Marchandises, etc.	55.864 69
Total	164.798 29
Semaine correspondante de 1861.	156.921 38
Différence	7.876 91
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.673 987 51
— — 1861.	3.569 051 75
Différence	104.935 76

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 9 au 15 juillet 1862.

27e semaine	33.216 30
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	45 032 »
Semaine correspondante de 1861.	42.110 20
Différence	2.921 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.375.843 25
— — 1861.	1.122.329 80
Différence	253.513 45

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 23 au 29 juillet 1862.

80.385 Voyageurs	44.736 60
3.408 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	21.542 40
Total	66 279 »
Semaine correspondante de 1861.	66.349 57
Différence	70 57
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.648 696 26
— — 1861.	1.438.388 30
Différence	210.307 96

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 23 au 29 juillet 1862.

Voyageurs	37.817 64
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	1 711 11
Marchandises (petite vitesse)	12 906 91
Total	52 435 66

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 15 au 21 juillet 1862.

Voyageurs	10.209 50
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	1.222 83
— (Petite vit.).	3.528 20
Total	14.960 53

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 9 au 15 juillet 1862.

Voyag., Bagag. et March.	77 832
Semaine correspondante de 1861.	75 226
Différence	2 605
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2 125 771
— — 1861.	1.955.859
Différence	169.912
Différence kilométrique	3 40 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 90 kilomètres.
1861. — 52 —

Du 16 au 22 juillet 1862.

4.912 Voyageurs	6.469 1
Bagages, articles de messagerie.	514
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	22 326
Total de la semaine	29 310
Recettes antérieures	807.384 7
Total	836.695
Recettes de la semaine en 1862.	29 310
Période correspondante de 1861.	11.628
Différence	17 682
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	830.095
— — 1861.	322.629
Différence	508.065

ANVERS A GAND

Juillet 1862	68.725 51	7 mois 1862	451 008 »
id. 1861	71.291 92	id. 1861	445.893
Différence	2.566 41		5.105

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de juin 1862	1.032.849 97
id. id. 1861	883 130 22
Différence, 16.95 0/0, soit	149.719 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	10.363 929 84
— — 1861.	9.170.191 59
Différence, 13.02 0/0, soit	1.193.738 25

OMNIBUS DE PARIS

Du 30 juillet au 5 août 1862.

		Par journée d'omnibus en Paris	Banlieue
Recettes	339.093 30	86 56	51 75
Semaine correspondante de 1861	332.863 45	87 26	56 00
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	9.748.993 05	81 99	45 86
Période correspondante de 1861	9.056.803 05	80 46	47 46
Différence	692.190 »	1 53	1 60

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

Par décision du conseil d'administration, MM. les actionnaires de cette Compagnie sont convoqués à une assemblée générale extraordinaire, qui aura lieu à Madrid, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, le 27 août prochain, à midi, à l'effet :

1° De prendre connaissance d'un ordre royal, en date du 20 juillet courant, relatif à l'achat du chemin de fer de Tarragone à Reus, et de décider, après examen des actes et documents, qui, conformément aux prescriptions de ce décret, doivent être déposés au secrétariat de la Compagnie, à dater du 11 août prochain, s'il y a lieu d'approuver l'acquisition de cette ligne;

2° Et, dans ce cas, d'autoriser le conseil d'administration à en passer actes, à constituer la nouvelle Compagnie des chemins de fer de Lerida, Reus et Tarragone, augmenter le capital social, rédiger les nouveaux statuts qui doivent la régir, et prendre tous les arrangements qu'il croira convenables pour hâter l'achèvement de la ligne de Montblanch à Reus, entreprendre et mener à fin la construction de celle de Lerida à Montblanch, et arriver à la mise en exploitation de la ligne entière de Lerida à Tarragone.

Conformément aux dispositions de l'art. 27 des statuts, l'assemblée se composera de tous les actionnaires, qui, porteurs d'au moins trente actions, les auront déposées, quinze jours au moins avant celui fixé pour la réunion :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, 30 juillet 1862.

VILLE DE BRUXELLES

Emprunt de 25 millions de francs de 1862, en obligations de 100 francs 3 0/0.

Premier tirage semestriel, le 1er septembre prochain.

Le 1er numéro sortant gagnera : 50,000 francs.
Le 2e numéro sortant gagnera : 10,000 francs.
Le 3e numéro sortant gagnera : 5,000 francs.
Plus quatre-vingts gains variés : De 1,000 à 200 francs.

Il sera en outre remboursé, au pair de 100 francs, le nombre d'obligations déterminé par le tableau d'amortissement.

Les obligations se négocient à la Bourse de Paris.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE DE

CRÉDIT INTERNATIONAL MOBILIER ET FONCIER

L'assemblée générale annuelle est convoquée pour le jeudi, 4 septembre, à 3 heures après-midi, au siége social, à Genève.

Aux termes des statuts, pour pouvoir en faire partie, il faut être porteur de quinze actions entièrement libérées.

MM. les actionnaires qui désireront y assister, devront déposer leurs titres d'ici au 25 courant inclusivement, à Paris, à l'agence de la Banque générale suisse, rue de Choiseul, n° 8.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Dénomination.	Samedi 2 Comptant.	Samedi 2 Terme.	Lundi 4 Comptant.	Lundi 4 Terme.	Mardi 5 Comptant.	Mardi 5 Terme.	Mercredi 6 Comptant.	Mercredi 6 Terme.	Jeudi 7 Comptant.	Jeudi 7 Terme.	Vendredi 8 Comptant.	Vendredi 8 Terme.
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3260 —	— —	3200 —	— —	3200 —	— —	3250 —	— —	3300 —	— —	3175 —	— —
96.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	655 —	— —	651 75	— —	650 —	— —	625 —	— —	640 —	— —	638 75	— —
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1185 —	1175 —	1185 —	1180 —	1195 —	1202 50	1210 —	1225 —	1210 —	1260 —	1310 —	1210 —
					id. nouvelles	1080 —	1085 —	1080 —	1100 —	1095 —	1117 50	1140 —	1160 —	1155 —	1160 —	1172 50	1160 —
400.000	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	485 —	— —	485 —	— —	485 —	— —	485 —	— —	483 75	— —	495 —	— —
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	400 —	— —	400 —	— —	454 75	— —	458 75	— —	400 —	— —	— —	— —
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 25	— —	98 75	— —	98 75	— —	97 50	— —	98 75	— —	97 50	— —
	100	Id.	3 »	Id.	— Id. 3 0/0	92 50	— —	92 50	— —	92 50	— —	92 50	— —	92 50	— —	91 25	— —
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1000 —	— —	1000 —	— —	1045 —	— —	1000 —	— —	1000 —	— —	1015 —	— —
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 120 fr. payés	425 —	— —	425 —	— —	425 —	— —	425 —	— —	425 —	— —	419 75	— —
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	96 25	— —	86 25	— —	96 25	— —	96 25	— —	85 —	— —	85 —	— —
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	— —	635 —	635 —	— —	635 —	635 —	635 —	615 —	635 —	635 —	635 —	635 —
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	841 25	845 —	840 —	843 75	844 75	850 —	852 75	851 25	851 25	851 25	852 50	856 —
»	»	»	»	»	Crédit agricole	— —	— —	617 50	— —	615 —	— —	— —	— —	640 —	— —	640 —	— —
					id. nouvelles	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	528 25	527 50	523 75	524 75	526 25	530 —	530 —	530 —	530 —	530 —	537 50	533 75
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
100.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	60 —	— —	61 25	— —	58 75	— —	56 25	— —	58 50	— —	58 50	— —
51.000	100	Id.	4 31	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	135 —	— —	132 50	— —	133 75	— —	133 75	— —	133 75	— —	135 —	— —
61.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	535 —	— —	535 —	— —	— —	— —	538 25	537 50	536 25	536 25	— —	— —
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	— —	— —	— —	— —	545 —	— —	— —	— —	— —	— —	545 —	— —
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	— —	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 —	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	— —	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	— —	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	— —	600	500	»	...	»
C	Comptoir Bonnard	43 75	200.000	100	»	octobre	1 40
C	Caisse Lécuyer	320 —	24.000	500	»	...	35 »
C	Caisse Béchet	400 —	20.000	500	»	janvier juillet	27 05
C	Caisse de l'Industrie	40 —	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	675 —	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	705 —	24.000	500	»	janvier juillet	47 —
A	— act. de jouissance	200 —	»	»	»	juillet	22 —
A	Omnibus de Lyon	73 —	60.000	100	40	...	néant.
A	Omnibus de Londres	40 —	250.000	100	»	...	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	70 —	400.000	100	»	avril octobre.	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	672 50	80.000	500	»	janvier juillet	60 —
	— (actions nouvelles)	— —	32.000	500	400	...	5 0/0
A	Compagnie générale transatlantique	568 75	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	282 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	455 —	»	»	»	...	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 —	20.000	1/20000	»	...	»
A	Touage Basse Seine et Oise	790 —	»	500	»	...	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	467 50	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1300 —	60.120	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	— actions de jouissance	95 —	64.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	990 —	27.200	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	— act. de jouissance	140 —	27.200	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	990 —	6.000	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	Trois canaux	— —	19.600	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	Aire à la Bassée	7500 —	600	5.000	»	février août.	611 25
A	Sambre à l'Oise	750 —	11.550	1.000	»	juin décembre	50 —
A	Sambre française canalisée	1500 —	6.000	1/6000	»	janvier juillet	95 —
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	167 50	240.000	100	»	janvier juillet	10 —
A	Ports de Marseille	431 25	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	415 —	24.500	1/24500	»	...	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	535 —	25.000	1/25000	150	...	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	640 —	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	111 —	»	»	»	...	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1245 —	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 —
A	— actions nouvelles	1250 —	»	»	»	...	»
A	Union des Gaz	102 50	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et usines de Portes)	310 —	30.000	1/30000	»	avril octobre.	18 30
C	Nord (Batignolles)	— —	6.400	500	»	juin décembre	25 —
C	Versailles	— —	1.500	500	»	mars septemb.	25 —
C	Boulogne, Sèvres, etc.	— —	500	1.000	»	1er juin	60 —
A	Lyon	2725 —	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 —
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1605 —	2.400	1/2400	»	...	72 50
»	Gaz général de Paris	— —	»	»	»	...	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 —	6.000	500	»	janvier juillet	33 20
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	710 —	14.000	500	»	octobre avril.	75 —
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	600 —	30.000	1/30000	»	...	30 —
A	Decazeville (Aveyron)	2900 —	2.500	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 —	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 —
C	Creusot (Saône-et-Loire)	640 —	28.000	500	»	juin décembre	40 —
C	Basse-Indre	— —	5.000	500	»	avril octobre	20 —
C	Châtillon et Commentry	215 —	56.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	677 50	10.000	1/10000	»	...	»
A	Maubeuge (Nord)	— —	8.000	1/8000	»	...	30 —
C	Fourchambault	330 —	50.000	1/50000	»	avril octobre	24 —
C	Marine et chemins de fer	853 75	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 —
C	Côte-d'Or	— —	»	500	»	...	néant.
C	Franche-Comté	— —	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	840 —	16.000	1/16000	»	...	60 —
C	Firminy	265 —	»	250	»	...	33 —
C	Pont-l'Évêque	285 —	»	500	»	...	»
A	Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	575 —	10.000	500	»	avril octobre.	45 —
A	Providence (Belgique)	1400 —	5.500	1.000	»	septembre	90 —
A	Phénix-métallurgique	— —	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1800 —	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	735 —	30.000	500	»	...	33 —
A	Grand'Combe	855 —	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 —
A	Loire	195 —	80.000	1/80000	»	avril octobre.	12 —
A	Montrambert	158 75	80.000	1/80000	»	avril octobre.	9 —
A	Saint-Étienne	167 50	80.000	1/80000	»	avril octobre.	10 50
A	Rive-de-Gier	238 75	80.000	1/80000	»	avril octobre.	15 —
A	Carmaux	295 —	23.200	1/23200	»	mai novembre	20 —
A	Azincourt	1175 —	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 —	3.550	1/3550	»	...	20 —
A	Layon-et-Loire	400 —	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	457 50	»	500	»	...	20 —
A	Quarégnon	150 —	6.720	250	»	...	10 —
A	Charbonnages belges	445 —	30.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Pendu	250 —	3.000	500	»	...	»
Civ.	Centre-du-Flénu	290 —	3.600	1.000	»	mai	20 —
C	Mouzaïa (cuivre)	15 —	80.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul id.	225 —	9.000	1/9000	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	— —	10.000	1/10000	»	...	néant.
C	Santander zinc	— —	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	271 25	90.000	80	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 —	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60 —
A	Stolberg privilégiée id.	— —	40.000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiée, id.	— —	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id.	500 —	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 —
A	Silésie id.	180 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
C	Maberly (Amiens) filature	125 —	8.000	500	»	septembre	45 —
C	Colmar id.	500 —	18.000	500	»	janvier juillet	25 —
A	Société Lainière id.	— —	1.400	500	»	...	»
	Pont-Rémy id.	380 —	5.000	1/5000	»	30 avril	33 —
C	Siècle journal	— —	2.500	1/2500	»	...	125 —
C	Journaux réunis id.	— —	6.000	500	»	janvier juillet	45 —
	Droit id.	5400 —	100	2.500	»	...	»
C	Saint-Gobain glaces	12500 —	2.000	1/2000	»	...	750 —
A	Montluçon id.	110 —	24.000	500	»	...	néant
A	Oignies (Belgique) id.	410 —	22.000	500	»	septembre	31 —
	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	120 —	1.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	— —	24.402	500	»	...	20 —
C	Caoutchouc souple	— —	50.000	100	»	31 mars	20 —
A	Cholet et Ce	21 25	10.000	100	»	...	néant
C	Compagnie générale des Eaux	335 —	80.000	250	»	...	10 —
»	Deux cirques (E. Dejean et Cie)	210 —	8.750	200	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	— —	»	»	»	...	»
	Eaux de Seine purifiées	— —	»	»	»	...	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu.	Nombre	Taux de remboursement	Restant à l'amortir	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	271 52	»	»	»	...	»
80	Cie impériale des Voitures de Paris	— —	27.000	125	56	...	5 —
500	Ports de Marseille	495 —	20.000	500	15	janvier juillet	30 —
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	1861	avril octobre.	30 —
»	Loire, anciennes	1165 —	1.528	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	982 50	11.685	1.250	75	février août	50 —
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 —	6.000	1.300	23	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1010 —	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages)	295 25	6.500	500	40	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	475 —	13.000	500	16	janvier juillet	25 —
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	— —	5.000	600	50	janvier juillet	30 —
270	Compagnie générale des Eaux	298 25	20.000	500	50	avril octobre	15 —
250	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 —
175	Horme, anciennes	480 —	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 —
265	— nouvelles	278 25	7.000	300	30	31 mars sept.	15 »
600	J.-F. Cail et Ce	480 —	8.400	650	11	janvier juillet	30 —
»	Rue impériale de Lyon	530 —	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
410	Gaz de Paris	480 —	23.500	500	45	janvier juillet	25 —
220	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	295 —	40.000	500	»	janvier juillet	15 —
»	Docks du Havre	262 25	»	»	»	...	»
»	Omnibus de Paris	475 —	17.000	500	»	janvier juillet	25 —
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 —	16.000	250	50	janvier juillet	15 —

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 2 au 8 août

Longueur concédée	Longueur exploitée	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 2 compt.	Samedi 2 terme	Lundi 4 compt.	Lundi 4 terme	Mardi 5 compt.	Mardi 5 terme	Mercredi 6 compt.	Mercredi 6 terme	Jeudi 7 compt.	Jeudi 7 terme	Vendredi 8 compt.	Vendredi 8 terme
	137	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1265 —	—	1315 —	—	—	—	1270 —	—	1290 —	—	1290 —	—
	»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1015 —	1013 75	1010 25	1018 75	1020 —	1021 —	1017 70	1017 50	1020 —	1017 50	1017 70	1017 50
	»	300.000					Id. actions nouvelles	765 —	765 —	768 25	768 75	764 75	768 75	764 25	770 —	767 50	770 —	768 25	767 50
	»	15.040	»	»	95 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	520 —	—	—	—	360 —	—
	1454	441.767	400	»	66 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1013 —	1007 50	1012 50	1012 50	1012 50	1015 —	1010 —	1010 —	1013 75	1011 25	1010 —	1015 —
	»	41.666	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	»	41.667	400	»	11 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	965 —	—	965 —	—	960 —	960 —	960 —	—	—	—	960 —	—
	1706	500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	538 75	540 —	542 50	540 —	540 —	—	541 25	540 —	542 50	540 —	538 75	540 —
	»	»	»	»	25 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	290 —	—	—	—	290 —	—	—	—	—	—	—	—
	2100	800.000	500	»	75 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1102 50	1108 75	1105 —	1105 —	1110 —	1105 25	1106 75	1110 —	1110 —	1110 —	1107 50	1110 —
	1011	250.000	500	»	25 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	822 50	825 —	820 —	825 25	827 50	825 75	823 75	830 —	832 50	838 —	836 25	835 —
	1213	300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	556 75	557 50	557 50	557 50	560 —	557 50	557 50	557 50	557 50	557 50	556 25	557 50
	211	60.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	355 —	—	355 —	—	356 —	—	354 50	—	—	—	—	—
	142	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	—	—	410 —	—	411 50	—	412 50	405 —	415 —	—	415 —	420 —
	326	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	415 —	—	415 —	412 50	415 —	—	412 —	—	420 —	—	—	—
	»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	410 —	—	410 —	—	413 50	—	—	—	410 75	—	—	—
	33	12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	»	»	500	»	»	»	Algériens	450 —	—	—	—	—	—	450 —	—	—	—	—	—
	214	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	—	387 50	380 75	376 —	385 75	—	384 75	—	370 —	384 75	370 —	—
	»	»	»	»	» 0/0		Lyon-Croix-Rousse	380 75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1331	400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	467 50	490 —	485 —	485 —	487 50	492 50	490 —	494 75	487 50	494 75	485 —	490 75
	1606	756.000	500	50	42 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	620 —	620 —	615 —	615 —	617 50	617 50	616 25	640 25	613 25	613 —	613 75	613 75
	140	80.500	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	167 50	—	167 50	—	166 25	—	150 —	—	167 50	—	167 50	—
	272	72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	—	—	—	—	—	—	—	—	425 —	—	—	—
	170	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	315 —	—	315 —	—	315 —	—	315 —	350 —	315 —	—	315 —	—
	711	240.000	500	50	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	535 —	535 —	534 25	537 50	502 50	541 50	565 —	543 75	567 50	567 50	560 25	568 75
	»						Id. libérés	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	212	90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	302 50	310 —	—	304 25	309 —	304 25	300 —	305 —	305 —	305 —	305 —	305 —
	254	200.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	513 75	512 50	505 —	505 —	506 25	506 25	510 75	509 75	506 25	507 50	507 50	509 75
	131	36.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	100	47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	410 —	—	410 —	410 —	—	410 —	407 —	410 —	437 50	—	412 50	—
	»	»	»	»			Moubiauch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	»	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	407 50	—	406 25	—	407 50	—	—	—	406 25	406 25	406 25	406 25
	279	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	331 25	335 —	335 —	338 25	336 25	336 25	336 25	336 25	336 25	335 —	335 —	335 25
	»	»	»	»			Id. trentenaires	440 —	—	438 75	—	438 75	—	448 —	—	441 25	—	435 —	—
	80	50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	292 50	—	290 —	—	292 50	—	290 —	—	292 50	—	292 50	—
	»	»	»	»			Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	73	»	500	»		janvier, juillet	Portugais	410 —	—	405 —	407 50	407 50	407 50	407 50	407 50	410 25	410 —	410 —	410 —
	»			»			Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	2	4	5	6	7	8
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	8.400	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	——	—	—	—	—	—	—
1839–1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1842–1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	——	—	—	—	—	—	—
1842	8.998	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	—— 5 0/0	1000 —	1000 —	—	1000 —	1000 —	—
1847–1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 —	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	1050 —	—	1100 —	1100 —	—	1100 —
1845	15.000	»	»	février	1.250	50 —	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	—	—	—	1010 —	—	1110 —
1852–1854	31.538	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	985 —	985 —	985 —	—	—	1150 —
1852–1856	300.000	»	»	mai	650	25 —	juin, décembre	Est, 5 0/0	501 —	500 —	502 50	500 —	500 —	496 25
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 —	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	24.000	»	»	mai	625	25 —	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	500 —	500 —
1852	120.000	»	»	mars	625	25 —	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	525 —	525 —	525 —	525 —	525 —	525 —
1854	102.614	»	»	décembre	625	25 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	507 50	—	—	505 —	—	—
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 —	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 —	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	265.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	303 75	301 25	302 50	302 50	302 50	302 50
1852	61.612	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	—	305 25	305 —	—	—	—
1855	265.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	312 50	311 25	—	—	312 50	312 50
1852–1860	1.400.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	308 75	308 75	307 50	307 50	307 50	308 25
1851–1860	900.000	»	»	mai	500	15 —	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	310 —	310 —	310 —	310 —	307 50	307 50
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	301 75	301 25	300 —	300 —	300 —	301 25
1857–1860	137.123	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	—— (nouvelles)	300 —	300 —	300 —	300 —	—	—
1853–1857	250.000	»	»	mars	500	15 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	315 —	317 50	318 75	318 75	318 75	318 75
1856–1861	1.250.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25	304 25
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	306 25	305 25	306 25	305 —	303 75	303 —
1856–1860	449.788	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	301 —	301 25	300 —	301 25	301 25	301 25
1859	22.640	»	»	décembre	500	15 —	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	—	—	297 50	297 50	—	298 75
1857–1860	900.000	»	»	mai	500	15 —	juin, décembre	Est, 3 0/0	301 25	301 25	301 25	301 25	300 —	299 75
1859	150.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	301 25	300 —	302 50	302 50	302 50	302 50
1859	144.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	300 —	299 75	301 25	301 25	301 25	301 —
1856–1861	1.300.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	303 75	303 75	305 —	305 —	305 —	303 —
1856–1861	668.375	»	»	»	500	15 —	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	278 75	277 50	277 50	278 75	278 75	278 75
1857–1861	700.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. Id.	265 —	265 —	265 —	263 —	265 —	265 —
1859	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien.	237 50	237 50	237 50	237 50	237 50	237 50
1860	»	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	238 25	240 25	245 —	246 25	244 25	240 25
1858–1861	100.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	265 —	265 —	261 75	263 —	265 —	263 —
1859	24.578	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	—	—	251 25	251 25	251 50	251 —
1859	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	242 50	—	—	243 75	246 25	245 —
1861	»	»	»	»	500	15 —	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	253 75	255 —	255 —	255 —	255 —	255 —
1859–1861	300.000	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	253 50	253 75	256 —	255 —	253 —	255 —
1858	62.500	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	225 —	225 —	225 —	225 —	225 —	226 25
»	»	»	»		»	— —	avril, octobre	Moubiauch à Reus	—	232 50	—	232 50	232 50	232 50
1858–1861	32.000	»	»	octobre	500	15 —	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Chemins portugais	240 —	240 —	240 —	241 25	240 —	240 —
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	—	—	—	—	—	—

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

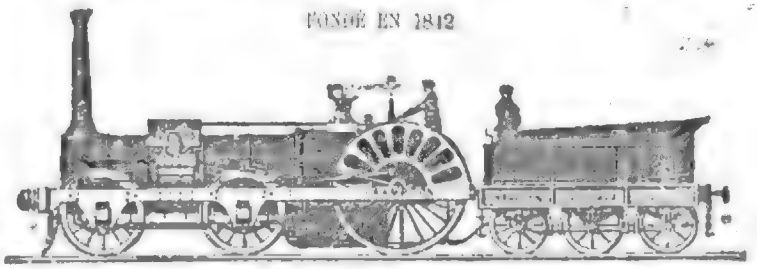
Fonds français et étrangers	Samedi 2 comptant	Samedi 2 terme	Lundi 4 comptant	Lundi 4 terme	Mardi 5 comptant	Mardi 5 terme	Mercredi 6 comptant	Mercredi 6 terme	Jeudi 7 comptant	Jeudi 7 terme	Vendredi 8 comptant	Vendredi 8 terme
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	68 90	69 10	68 90	68 95	68 90	—	68 65	68 05	68 85	68 —	68 —	69 10
Rentes 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 70	—	97 75	—	98 —	98 —	97 60	—	97 65	98 —	97 90	—
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rentes 4 0/0 id. id.	92 —	—	—	—	—	—	92 —	—	—	—	—	—
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	453 75	—	455 —	—	456 75	—	456 75	—	456 75	—	456 75	—
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1100 —	—	1100 —	—	1095 —	—	1095 —	—	1190 —	—	1100 —	—
Id. id. id. 1855, jouissance mars 1862	462 75	—	463 —	—	462 50	—	462 50	—	462 50	—	462 50	—
Id. id. id. 1860, id.	462 50	—	—	—	450 25	—	456 25	—	456 25	—	456 25	—
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862	226 25	—	227 50	—	227 50	—	226 25	—	226 25	—	226 25	—
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Lille	96 75	—	98 25	—	98 75	—	98 75	—	100 —	—	100 —	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	42 50	—	42 50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	93 5/8	—	93 5/8	—	93 5/8	—	93 5/8	—	93 5/8	—	93 5/8	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	77 1/2	—	77 1/2	—	77 5/8	—	77 5/8	—	77 3/4	—	77 1/2	—
Id. 3 0/0 1859, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	72 50	—	72 60	72 95	72 80	—	72 15	—	71 95	—	71 55	71 65
Id. 3 0/0, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	72 80	72 80	72 25	72 20	72 35	72 35	72 35	72 30	72 —	72 10	71 90	72 05
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	73 1/4	—	73 1/4	—	73 1/4	—	73 1/8	—	73 —	—	73 1/4	—
Emprunt russe	94 1/2	—	—	—	94 1/2	—	94 1/2	—	94 3/8	—	—	—
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	—	—	44 1/2	—	—	—	44 1/2	—	44 1/2	—	44 3/4	—
Id. 3 0/0 intérieur	48 1/4	—	48 1/4	—	—	—	47 3/4	—	47 —	—	47 3/4	—
Id. 3 0/0 extérieure 1841	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. 3 0/0 id. 1856-56	50 3/4	—	50 1/2	—	50 3/8	—	—	—	51 —	—	50 3/4	—
Id. passive extérieure (sans intérêt)	—	—	—	—	19 3/4	19 1/2	—	—	—	—	19 3/4	—
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	337 50	—	336 75	—	336 25	—	335 75	—	335 —	—	340 —	—

N° 1145. — 21e ANNÉE. — N° 33. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 16 AOUT 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
1ère Annonce	1 fr. 50

Les actes d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que tous ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — *L'Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

AVIS NOUVEAU.

Ceux de nos abonnés qui auraient déjà reçu l'Atlas, à titre de prime, auront la faculté de réclamer pour leur réabonnement actuel, au lieu et place de cet atlas, et en sus de la première prime, la chance de lots correspondant à DEUX OBLIGATIONS FONCIÈRES DE 100 FRANCS *pour l'un des quatre tirages de l'année.*

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 625. — Crédit foncier de France, 627. — Société de crédit industriel et commercial, 628. — Compagnie impériale des voitures de Paris, 628. — Société Chollet et Ce, 629. — Filature de lin d'Amiens, 629. — Société houillère des Asturies, 629. — Des emplois et remplois en rente sur l'Etat, 630. — Chronique, 630. — Comptoir d'escompte de Paris, bilan, 630. — Sous-comptoir du commerce et de l'industrie, bilan, 631. — Banque de Russie, bilan, 631. — Banque de Belgique, bilan, 631. — Marché industriel, 631. — Bourse de Londres, 631. — Correspondance de Bruxelles, 632. — Bulletin commercial, 632. — Avis aux actionnaires, 632. — Bulletin des recettes de la semaine, 631. — Nominations, 636. — Jurisprudence, 633. — Crédit colonial, rapport, 634. — Chemins de fer de l'Ouest suisse, rapport (suite), 635. — Recettes des chemins de fer, 637. — Annonces, 638. Cours des sociétés decrédit françaises et étrangères, 639 Cours des actions et obligations industrielles, 639. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 640.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Hier jeudi, et aujourd'hui vendredi, la Bourse est restée fermée. Comment ouvrira-t-elle samedi ?

Il est bien certain qu'il y a quelques jours, avant l'incident Garibaldi, le marché était lancé en hausse. On n'en pouvait douter. L'abondance d'argent, l'abondance de la récolte, les achats du comptant avaient déterminé

le mouvement; août et septembre s'annonçaient comme des mois de grande faveur pour les fonds publics. Non-seulement la rente, mais toutes les bonnes valeurs devaient en profiter.

Les incidents politiques d'Italie doivent-ils paralyser cette impulsion? Il est certain que l'aventureuse entrée en campagne de Garibaldi n'est pas de nature à rassurer les esprits. On ne croit pas à son succès, mais on craint que, par des complications nouvelles, elle ne compromette l'œuvre de l'unité italienne.

Quoi qu'il en soit, nous ne croyons pas qu'elle puisse réagir sérieusement sur la tranquillité du reste de l'Europe.

Il est à croire que ce mouvement agitera toute l'Italie, surtout l'Italie méridionale, mais qu'il pourra être comprimé.

Déjà depuis deux jours les nouvelles sont moins inquiétantes, aussi la rente, qui était tombée à 68 fr. 60 c., a-t-elle repris à 68 fr. 95 c. Le bon esprit des populations, malgré l'enthousiasme pour Garibaldi, se garde d'engager une lutte contre le gouvernement du roi Victor-Emmanuel, et surtout contre la France. Pour peu que la paix ne soit pas troublée, nous verrons donc le mouvement de hausse reprendre avec énergie.

La chambre des députés de Turin a elle-même singulièrement contribué à compromettre son 5 0/0 en rejetant le traité Rothschild pour les chemins napolitains, et en lui préférant la contre-proposition Bastoggi.

Nous comprenons parfaitement le sentiment qui l'a animée. La compagnie Rothschild était une compagnie étrangère, tandis que la compagnie Bastoggi était une compagnie italienne.

Mais avant de s'abandonner à ce sentiment d'amour-propre national, il fallait se demander si la Cᵉ Bastoggi pouvait faire les chemins napolitains par elle-même, et si elle ne serait pas obligée de s'adjoindre plus tard le concours de capitaux français. Si elle peut s'en passer, pourquoi a-t-on été obligé de faire en France l'emprunt de 500 millions? S'il lui faut nécessairement recourir aux capitaux étrangers, on aura commis une grande faute. En effet, les banquiers étrangers hésiteront désormais à préparer des traités avec le ministère, dans la crainte où ils seront que ces traités ne soient déchirés en parlement. Nous savons bien qu'en traitant avec un ministère, dans un gouvernement parlementaire, on est toujours exposé à cette éventualité, mais généralement, elle ne se présente que pour des motifs graves.

Nous ne sommes pas de ceux qui, dans cet incident, voient la perte du crédit italien ou même son amoindrissement, ce n'est pour nous qu'une faute très-réparable.

Déjà, on nous annonce qu'il existe un revirement, et que la Compagnie du crédit foncier italien en profitera. La commission, bien que composée en majorité de députés de l'opposition, a donné son adhésion au projet ministériel. Quelques malentendus s'étaient, il est vrai, élevés entre le gouvernement et la Compagnie, mais ils ont été bientôt dissipés. Si la Chambre reste réunie, elle votera donc immédiatement le projet.

Le 3 0/0 a fermé hier à 68 95 au comptant et à terme; on voit qu'il n'existe plus d'écart pour les livraisons au comptant et celles du terme, ce qui constate clairement que ce sont les achats au comptant qui soutiennent la rente et l'enlèveront. C'est évidemment la condition la plus favorable, puisqu'elle fait disparaître la crainte de réactions qu'entraine toujours un mouvement de spéculation.

Le 4 1/2 est très-ferme à 98, et ne tardera pas à gagner 98 50 et peut-être 99; c'est la conséquence du prochain détachement du coupon.

Toujours rares affaires sur les obligations trentenaires, elles sont cotées à 453 75, dernier cours. Il ne se fera guère de mouvement sur cette valeur qu'à l'approche du tirage qui aura lieu en janvier en même temps que le paiement du coupon.

L'emprunt italien a été vivement affecté par les incidents d'Italie, et il est descendu à 70 10; mais à l'annonce de nouvelles plus rassurantes et surtout par suite des rachats des vendeurs, il est remonté hier à 71 15.

Les fonds espagnols toujours sans affaires mais avec bonne tenue.

Le fonds russe est à 94 1/8.

La Banque de France, à la clôture d'hier, était demandée à 3,190.

Les actions du Crédit foncier estampillées sont à 1,230 et les actions nouvelles à 1,155.

Le Crédit agricole est faible à 640, c'est la conséquence de cours trop enflés.

Les actions du Crédit industriel trouvent, au comptant, facilement acheteurs à 635, et le Sous-Comptoir à 536 25.

Le Comptoir d'escompte, après le détachement du coupon, a repris à 637 50.

La faveur est toujours aux actions du Crédit mobilier et aux diverses valeurs patronnées par cet établissement. Si la baisse avait fait descendre les actions à 835, elles ont très-vivement repris à 852 50, cours de fermeture d'hier, surtout à l'aide de quelques escomptes.

Les actions d'Orléans sont toujours très-fermes, celles estampillées ferment à 1,016 25, et les actions nouvelles à 767 50. — Il faut s'attendre à un mouvement de hausse sur cette valeur aux approches de l'époque où la comparaison des recettes avec celles de l'année 1861 ne sera plus défavorable, c'est-à-dire pour le mois d'octobre. Il ne faut pas en outre oublier que le coupon de 30 fr. pour les actions estampillées devra être détaché en octobre prochain.

Le Nord est solide à 1,008 75.

Les actions de Lyon ont vivement repris à 1,106 25. Les vendeurs à découvert semblent découragés, et les achats des spéculateurs bien avisés continuent sur cette valeur.

L'Est est sans grandes variations à 537 50.

Le Midi est à 833 75. On voit que la baisse ne l'a pas affecté et qu'au premier mouvement il ne tardera pas à conquérir le cours de 900. Il en sera surtout ainsi si les escomptes sur cette valeur continuent par masses comme depuis quelques jours.

L'Ouest est à 556 25.

Le Lyon à Genève ferme très-faible à 350.

Les Chemins autrichiens ne sont pas en faveur; ils ont beaucoup de peine à se maintenir à 485.

Les Lombards ont été un instant bien vivement impressionnés par la levée de boucliers de Garibaldi, et surtout par le vote défavorable du parlement italien sur les chemins napolitains. Ils étaient descendus à 595, mais hier ils ont très-vivement repris à 606 25.

Peu d'affaires sur les autres chemins étrangers.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Graissessac à Béziers	33.67 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	22.60 0/0
Bességes à Alais	22.»» 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	18.83 0/0
Saragosse (Madrid à Alicante)	16.36 0/0
Cordoue à Séville	12.50 0/0
Guillaume-Luxembourg	10.»» 0/0
Midi	3.56 0/0
Saragosse (Madrid à Jadraque)	2.57 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	2.56 0/0
Union-Suisse	2.18 0/0
Victor-Emmanuel	2.09 0/0
Autrichiens	1.07 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Séville-Xérès-Cadix	1.62 0/0
Lyon-Genève	1.72 0/0
Central Suisse	92.»» 0/0
Barcelone-Saragosse	2.42 0/0
Nord	3.23 0/0
Est	4.57 0/0
Nord de l'Espagne	6.40 0/0
Ouest Suisse	7.»» 0/0
Ouest	7.51 0/0
Orléans	7.96 0/0
Dauphiné	12.18 0/0
Ardennes	29.01 0/0

N. Destribaud.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	8 août	13 août	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 10	68 95	» »	» 15
Rente à 1/2 0/0	97 90	98 »	» »	» 10
Banque de France	3175 »	3190 »	15 »	» »
Consolidés	93 1/8	93 2/8	» »	» 2/8
Crédit foncier	1240 »	1230 »	» »	10 »
Crédit agricole	640 »	640 »	» »	» »
Crédit industr. et com	635 »	632 50	» »	2 50
Crédit mobilier	855 »	852 50	» »	2 50
Comptoir d'Escompte	638 75	637 50	» »	1 25
Orléans	1017 50	1016 25	» »	1 25
Nord	1015 »	1008 75	» »	6 25
Nord (act. sorties)	980 »	980 »	» »	» »
Est	540 »	537 50	» »	2 50
Paris-Méditerranée	1110 »	1106 25	» »	3 75
Midi	835 »	833 75	» »	1 25
Ouest	556 25	555 »	» »	1 25
Genève	355 »	350 »	» »	5 »
Dauphiné	420 »	417 50	» »	2 50
Ardennes ancien	413 75	420 »	6 25	» »
Ardennes nouveau	412 50	412 50	» »	» »
Ch. Autrichiens	488 75	485 »	» »	3 75
Victor-Emmanuel	370 »	362 50	» »	7 50
Russes	406 25	405 »	» »	1 25
Romains	336 25	330 »	» »	6 25
Sud-Autr.-Lombard	613 75	606 25	» »	7 50
Saragosse Pampelune	345 »	345 »	» »	» »
Saragosse-Alicante	568 75	562 50	» »	6 25
Saragosse-Barcelone	305 »	300 »	» »	5 »
Nord-Espagne	508 75	506 25	» »	2 50
Séville-Xérès-Cadix	442 50	437 50	» »	5 »

LES CHEMINS DE FER EN 1861.

VI. — *Chemin de fer du Nord.* (Suite).

La progression des recettes sur les lignes de la Compagnie du Nord présente un rare phénomène, car elle n'a jamais été interrompue ni ralentie, même par l'extension du réseau. En voici la preuve

		les recettes ont été de:
En 1851, 647 kil. exploités,		38,800 fr. par kil.
1852, 710	—	40,200 —
1853, 710	—	47,000 —
1854, 710	—	54,200 —
1855, 730	—	65,700 —
1861, 967	—	66,305 —

Ainsi, les recettes de 1855, année de l'Exposition universelle de Paris, recettes qui dépassaient de 20 0/0 les recettes de 1854 et de 38 0/0 celles de 1853, sont restées le niveau moyen des recettes des lignes du Nord, quoique le réseau se soit accru de 237 kilomètres; en d'autres termes, les 237 kilomètres de lignes nouvelles ajoutées à l'ancien réseau du Nord depuis sept ans produisent aujourd'hui une recette au moins égale aux recettes maxima des grandes lignes de l'ancien réseau, au temps de l'Exposition universelle. C'est là un résultat presque sans exemple dans l'histoire des chemins de fer.

A ces 967 kilomètres actuellement exploités, il faut ajouter les 86 kilomètres des houillères du Pas-de-Calais, ce qui porte à 1,053 kilomètres la longueur en ce moment exploitée des lignes de l'ancien réseau. Les 42 kilomètres des lignes de Valenciennes et de Lille à Tournai viendront s'y ajouter dans un délai assez court.

Nous avons dit que la recette brute des 967 kilomètres paraît devoir être en 1862 d'environ 1,600,000 fr. supérieure à celle de 1861, soit 66 millions environ; ci.. Fr. 66,000,000

Les 86 kilomètres des lignes du Pas-de-Calais ne dépassent pas en ce moment un rendement de 16,250 francs, soit pour l'année, environ..... 1,400,000

Ensemble.... 67,400,000

Les 42 kilomètres des lignes de Valenciennes-Hachette et de Lille-Tournai donneront au début environ 15,000 francs par kilomètre..... 600,000

Total des produits complets.. 68,000,000

L'augmentation normale des lignes déjà exploitées peut être évaluée, pour les exercices 1863 et 1864, au minimum de..... 2,000,000

Total.....Fr. 70,000,000

Les sommes dépensées sur l'ancien réseau s'élevaient, au 31 décembre dernier à.....Fr. 413,589,300

Elles s'élèveront vraisemblablement, pendant les exercices 1862, 1863, 1864, par un accroissement de travaux et de matériel de..... 12,000,000

Les lignes des houillères du Pas-de-Calais, de Valenciennes-Hachette et de Lille-Tournai sont évaluées..... 28,500,000

Total des dépenses probables de l'ancien réseau..... 458,889,300

Le produit du capital-actions étant de..... 231,875,000

Le montant des emprunts serait d'environ .....Fr. 257,014,300

Au 1er janvier 1865, la partie exploitée du réseau comprendra :

1° Paris à Soissons, 102 kilomètres; Chantilly à Senlis, 9 kilomètres; Villers-Cotterets à Port-aux-Perches, 5 kilomètres; Boulogne-Calais-Marquise, 43 kilomètres; divers raccordements, 8 kilomètres; ensemble 165 kilomètres, qui, évalués 334,000 francs par kilomètre, représenteraient un capital d'environ 55,000,000 fr., correspondant à une annuité de 3,160,000 fr.

Ces 165 kilomètres produiront vraisemblablement en 1865 une recette brute de 20,000 francs au maximum, soit 3,300,000 francs, qui, exploités à 40 0/0, laisseront un résidu net de 1,980,000 francs, soit 2 millions en nombres ronds, et un déficit de 1,160,000 francs sur le service du capital.

Les recettes de l'aucien réseau étant évaluées .....Fr.	70,000,000
Déduisant les frais d'exploitation, 37 0/0.....	25,900,000
Reste.....Fr.	44,100,000
A retrancher.	
1° Service des emprunts de l'ancien réseau (75 0/0 sur 257 millions environ).....	14,750,000
	29,350,000
2° Insuffisance du nouveau réseau,..... fr.	1,160,000
Il resterait définitivement..	28,190,000

qui, répartis entre 525,000 actions, donneraient environ 54 francs par action; on voit que le remaniement du réseau, sans modifier sensiblement les résultats que nous avions indiqués l'année dernière, a cependant une légère tendance à les affaiblir, en faisant entrer dans l'ancien réseau quelques lignes d'un rendement moins avantageux.

Du reste, dans les calculs qui précèdent, la force ascensionnelle des lignes du Nord a été singulièrement ménagée, et nous ne serions pas étonnés qu'en 1865 le dividende fût égal aux revenus actuels des actions; nous n'avons fait entrer en ligne de compte, dans l'ancien réseau, que le rendement actuel des 84 kil. des lignes des houillères, à raison de 16,250 francs par kilomètre, chiffre qui vraisemblablement se doublera ou se triplera dans une période de peu d'années.

AUGUSTE VITU.

CHEMINS DE FER RUSSES.

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu à Saint-Pétersbourg le 27 mai 1862. Le rapport du Conseil d'administration ne nous ayant pas été communiqué, nous nous trouvons à notre grand regret dans l'impossibilité de fournir le moindre renseignement aux actionnaires. Nous ne recevons même plus le bulletin des recettes de la Compagnie. En un mot la Compagnie est devenue complétement russe, quoique malheureusement les capitaux engagés soient en partie des capitaux français.

Un de nos confrères s'étant procuré le procès-verbal de la dernière assemblée générale, nous le reproduisons d'après lui, à titre de document, bien que cette pièce, purement descriptive, ne présente par elle-même qu'un très-médiocre intérêt.

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

PROCÈS-VERBAL

De la cinquième assemblée générale ordinaire des actionnaires de la grande Société des chemins de fer russes, du 15 (27) mai 1862.

M. le général Kerbedz, membre du Conseil d'administration, préside la séance.

Le Conseil est représenté :

Pour les actionnaires,

Par M. Gwyer, membre du Conseil, et par M. H. de Tranchère, fondé de pouvoirs de M. Hottinguer, administrateur étranger;

Par M. le général Evréinoff, M. le colonel Jurawsky, M. Kolessoff et M. le général Lipine, comme membres délégués du gouvernement.

Aux termes de l'article 43 des statuts de la Société, approuvés à la date du 3 novembre 1861, les actionnaires possédant au moins quarante actions avaient été invités, par les publications faites au commencement du mois d'avril, à se réunir le 15 (27) mai, à une heure de l'après-midi, en assemblée générale ordinaire.

D'après l'art. 37, l'assemblée générale ordinaire est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente au moins, et représentent le vingtième du nombre des actions émises.

Le nombre d'actions déposées pour la présente assemblée par 571 actionnaires est de 122,268, savoir :

A la caisse de Saint-Pétersbourg :	
En titres originaux d'actions,	16,000
En certificats de dépôt de la Banque de l'Empire,	1,078
En certificats de cautionnement de diverses administrations pour	21,428
	38,506
A la caisse de Paris,	33,020
— de Londres,	31,504
— d'Amsterdam,	19,240

Le nombre total de ces actions aurait dû être représenté par 2,382 voix; mais plusieurs actionnaires étrangers ayant donné leur procuration à la même personne, il en résulte que le nombre effectif des voix n'est que de 1,009.

Les actionnaires reçoivent à l'entrée de la salle l'ordre du jour et des cahiers de votes.

L'ordre du jour est composé ainsi qu'il suit :

1° Compte rendu du Conseil d'administration;

2° Approbation des conclusions de la commission de révision chargée de la vérification des comptes de l'administration de la Société pour l'exercice 1860;

3° Confirmation de la nomination, en qualité de membres du Conseil, de M. le comte Lamsdorff et de M. le comte Baranoff;

4° Nomination d'une commission composée de cinq membres pour la révision et l'approbation des comptes de l'exercice 1861;

5° Allocation d'une indemnité de 6,000 r. aux membres de la commission de révision chargée de vérifier les comptes de l'exercice 1860.

A une heure et demie, il est remis à M. le président une liste des actionnaires présents dans ce moment à l'assemblée générale, avec indication du nombre des actions qu'ils ont présentées soit en leur nom propre, soit par procuration, ainsi que du nombre de voix leur appartenant.

D'après cette liste, sont présents 96 actionnaires, représentant 91,477 actions, donnant droit à 667 voix.

Les actionnaires, y compris ceux venus à l'assemblée pendant le cours de la séance, représentant 107,901 actions donnant droit à 840 voix, il est délivré au représentant du gouvernement, M. le baron Delvig, général-major du corps des voies de communication, à l'effet de prendre part aux délibérations de l'assemblée générale, un certificat de 840 voix, c'est-à-dire d'un quart du nombre total des actions.

Le président, après avoir annoncé à l'assemblée qu'elle est dans les conditions déterminées par le § 39 ci-dessus mentionné des statuts, ouvre la séance.

Aux termes du § 46 des statuts, et com...

présentant le plus grand nombre d'actions, M. le conseiller de collége Rorbeck et le marchand de première guilde, M. L. Rosenthal, sont invités par M. le président à procéder au dépouillement du scrutin. Après avoir fait connaître à l'assemblée que le dépouillement des actions et des certificats d'escompte et d'hypothèque présentés par les actionnaires a été effectué la veille par eux, ils procèdent, séance tenante, au dépouillement des pleins pouvoirs donnés par d'autres actionnaires aux actionnaires présents, et des pièces relatives au dépôt d'actions dans des caisses étrangères. Ces pleins pouvoirs et ces pièces sont trouvés en règle.

M. le président ayant choisi M. Egoroff, secrétaire général, comme secrétaire de l'assemblée générale, lit un rapport relatif aux actes du Conseil et à la situation financière de la Société au 1er mai.

Après cette lecture, le président soumet à l'approbation de l'assemblée générale les questions à l'ordre du jour.

La commission chargée de la révision des comptes de la Société pour l'exercice 1860 propose par son rapport :

1° D'approuver les dépenses et comptes de l'année 1860, pour lesquels des pièces justificatives ont été présentées à la commission ;

2° De charger la nouvelle commission de révision de la vérification des comptes pour une somme de 1,268,737 fr. 66 c. 3/4, au sujet de laquelle des pièces justificatives n'ont pas été présentées, ainsi que de l'examen de l'affaire de l'entrepreneur Adolson et des faits relatifs aux arrhes délivrées contre nantissement à MM. Demidoff, Meinhardt, Gladyne et Soukhosanet.

Ces conclusions sont adoptées à l'unanimité.

Sur la proposition de quelques actionnaires présents, la nomination de M. le comte de Lamsdorff en qualité de membre du Conseil est également confirmée à l'unanimité.

Après la mise aux voix des autres questions, il est procédé, avec l'aide de quelques actionnaires présents, au dépouillement du scrutin, qui donne les résultats suivants :

Le choix de M. le comte Baranoff en qualité de membre du Conseil est confirmé par 668 voix contre 49.

Une indemnité de 6,000 r. arg. est allouée aux membres de la commission de révision des sommes et comptes pour l'exercice 1860, par 642 voix contre 156 ;

Sont élus membres de la commission de révision des comptes pour l'exercice 1861 :

M. L. Rosenthal, marchand de première guilde, par 758 voix ;

M. Nordstein, conseiller de collége, par 739 voix ;

M. Poléjaëff, lieutenant-colonel, par 686 voix ;

M. K. Lorché, conseil d'État actuel, par 658 voix ;

M. P. Alexéieff, bourgeois notable, par 608 voix.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à quatre heures et demie par M. le président.

DES EMPLOIS ET REMPLOIS EN RENTES SUR L'ÉTAT.

La loi de finances, du 2 juillet 1862, vient de trancher une question controversée depuis longtemps.

L'article 46 de cette loi est ainsi conçu :

« Les sommes dont le placement ou le remploi en immeubles est prescrit ou autorisé par la loi, par un jugement, par un contrat, ou par une disposition à titre gratuit, entre vifs ou testamentaire, peuvent être employées en rente 3 0/0 de la dette française, à moins de clause contraire.

» Dans ce cas, et sur la réquisition des parties, l'immatricule de ces rentes [illegible] livre de la dette publique en indique l'affectation spéciale. »

C'était un point de droit, sur lequel les tribunaux et les auteurs n'avaient pu se mettre d'accord, que de savoir si le remploi du prix provenant de la vente d'un immeuble dotal, pouvait avoir lieu en rentes sur l'État, lorsque le contrat de mariage disait que les biens dotaux ne pourraient être aliénés qu'à la charge de remploi en immeubles ou en biens de même nature, valeur et bonté, suivant le style de certaines provinces.

A. de Birague d'Apremont.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Notre dernier article sur le Crédit foncier nous a valu une double réponse du *Journal des travaux publics* et de M. Sourigues, dans le journal *le Crédit public*. Nous les signalons parce que nous ne voulons pas que nos contradicteurs nous accusent de fuir le débat, mais ces réponses n'ont, en vérité, rien changé à la question, et les chiffres sur lesquels nous avons étayé nos appréciations restent intacts.

Le *Journal des travaux publics* non-seulement veut qu'il n'y ait pas de spéculation à la hausse engagée sur les actions du Crédit foncier, mais il soutient qu'il existe une spéculation à la baisse, et il soupçonne que nous pourrions bien en savoir quelque chose. A l'appui de sa thèse, il indique le report sur les actions estampillées tombant à la Bourse du 2 août à 1 fr. 25.

Le *Journal des travaux publics* a des soupçons à notre égard ; eh bien, par un mot, nous allons les dissiper : nous lui affirmons que nous n'avons pas vendu à découvert une seule action du Crédit foncier, et que nous ne connaissons personne, soit de nos collaborateurs, amis ou clients, qui en soit vendeur à découvert. Il ne doutera pas de notre parole et nous avouera que ceci nous met fort à l'aise pour discuter la question, et que notre impartialité n'est pas contestable.

Quant à la spéculation à la hausse, ce qui nous la révèle, c'est le prix élevé du report pour les actions nouvelles, à la dernière liquidation, variant de 7 à 6 francs, et ainsi dépassant 8 0/0. Notre contradicteur nous répond que ce report est descendu à 1 fr. 25 sur les actions estampillées. Ceci nous prouverait uniquement que les haussiers avaient préféré s'établir sur les actions nouvelles ; mais l'allégation de l'adversaire, telle qu'elle est présentée, est elle-même inexacte. Le 30 juillet le prix du report sur les actions estampillées était de 7 francs ; le 31, de 7 à 6 fr. 25 ; le 1er, de 6 à 6 fr. 75. Si le 2 il a varié de 1 à 4 francs, c'est tout simplement la preuve que les acheteurs en spéculation étaient reportés du jour précédent. Et ce même jour 2, les actions nouvelles payaient encore 6 et 6 fr. 50.

Du reste, peu nous importe ; autant nous aimons peu la spéculation à la baisse, qui souvent déprécie les cours sans motifs, autant nous aimons la spéculation à la hausse, qui soutient le crédit, pourvu qu'elle n'exagère pas la valeur. C'est donc la seule question qui doive nous préoccuper : a-t-on exagéré la hausse sur les actions du Crédit foncier ?

Sur ce point, nous avons provoqué notre confrère à un débat de nos chiffres. Sauf une observation, il nous renvoie à M. Sourigues. Soit, c'est plus commode pour lui. Eh bien, tout à l'heure, nous examinerons la question avec M. Sourigues. Seulement, répondons à la seule objection qui nous est faite par le *Journal des travaux publics*.

Nous avions dit : « Il est possible que l'augmentation des prêts atteigne chaque année 100 millions, mais les frais généraux augmenteront également, et surtout le nombre des remboursements anticipés croîtra dans une très-grande progression, et par conséquent viendra diminuer d'autant l'augmentation annuelle. »

Le *Journal des travaux publics* s'exclame à cet égard. « La belle crainte! s'écrie-t-il; le chiffre des prêts dépasse 406 millions, et le chiffre des remboursements anticipés n'atteint que 29,415,000 francs. » Evidemment, ainsi présentée, notre observation manque de portée. Mais que l'adversaire veuille bien reprendre notre dernier article, et il s'apercevra d'une progression qui devra l'impressionner.

Le nombre des remboursements anticipés a été pour :

1859	de	1,472,770 fr.
1860	de	2,770,974
1861	de	3,445,848
7 premiers mois de 1862	de	14,068,151

Et en admettant que la même proportion se présente pour les cinq derniers mois de l'année, on aurait, pour l'année 1862, un chiffre de remboursements anticipés s'élevant à 24 millions. Une pareille diminution à opérer sur le chiffre de l'augmentation annuelle des prêts, vaut bien la peine qu'on s'en occupe. Que sera-ce s'il y a progression? Et évidemment il y aura progression ; en effet, plus les prêts vieilliront, plus ils augmenteront en nombre, plus le nombre des remboursements croîtra.

Le *Journal des travaux publics* cependant persiste à n'en pas tenir compte.

Enfin cet organe de publicité termine en répondant à l'opinion exprimée par nous, que le chiffre des actions émises devrait *toujours* être maintenu dans la proportion du vingtième *au moins* des obligations émises. Il plaisante, prétendant ne pas comprendre ce qu'il comprend parfaitement. N'est-ce pas parce que l'argument en réponse lui manque ?

M. Sourigues, dans le journal *le Crédit public*, aborde résolûment les questions de chiffres, et par conséquent, si nous étions dans le faux, il pourrait nous éclairer. Il n'en est rien cependant.

Précisons d'abord les bases de notre appréciation.

Nous croyons que, eu égard aux derniers exercices, et en admettant une augmentation annuelle de 100 millions de francs sur les prêts, on ne pourra donner que 37 fr. 50 par action, jusqu'en 1865.

Nous ajoutions que le chiffre de 100 millions était un maximum, d'autant que le nombre des prêts aux communes diminuerait, et que le chiffre des remboursements anticipés augmenterait beaucoup.

Partant de là, nous disions, que tenant compte des augmentations dans l'avenir, de toutes les éventualités, on ne pouvait sagement capitaliser les actions du Crédit foncier à moins de 5 ou de 4 1/2 0/0 du produit actuel.

Que nous répond M. Sourigues?

Il démontre que pour apprécier la valeur d'un titre, il ne faut pas seulement tenir compte du produit actuel, mais qu'il faut également évaluer l'avenir de l'entreprise, et prendre en considération ce qu'elle devra donner ultérieurement. Il ajoute que tenir compte seulement du produit actuel peut être non-seulement injuste et insuffisant, mais parfois imprudent; en

effet, une valeur rapportant aujourd'hui 10 0/0 peut, dans un temps donné, ne plus produire que 5 0/0, et même moins, et il cite en exemple les actions du Crédit mobilier, qui, sur un dividende de 200 francs, ont été vendues près de 2,000 francs, et qui aujourd'hui valent beaucoup moins.

Nous sommes complétement d'accord avec M. Sourigues. Pour apprécier une valeur, il faut tenir compte non-seulement du produit actuel mais encore des causes de ce produit, des éventualités qui peuvent l'augmenter ou le diminuer. C'est là une vérité incontestable, et jamais un financier ne procédera autrement. L'exemple que cite M. Sourigues est juste, et il démontre que les prévisions humaines sont parfois trompeuses, et combien il faut se tenir en garde contre elles.

Mais ceci admis, qu'en résulte-t-il ?

M. Sourigues nous dit que nous n'avons pas tenu compte de l'avenir du Crédit foncier. C'est là qu'est son erreur.

Nous avons admis une capitalisation à 5 et même à 4 1/2 0/0. Est-ce que c'est là le taux de capitalisation d'une valeur industrielle, d'un titre de Banque ? Bien certainement non ; nos meilleures lignes de chemins de fer se capitalisent à 6 et même 7 0/0 ; les valeurs industrielles ordinaires, à 8 et 9 0/0. Mais nous avons cru que précisément, en raison de l'avenir certain du Crédit foncier et des augmentations de produit, nous pouvions capitaliser à 5 ou 4 1/2 0/0.

Notre adversaire fait donc erreur, quand il pense que nous n'avons pas tenu compte de l'avenir.

La seule question à traiter est celle-ci : sommes-nous sages et dans la vérité en ne voulant capitaliser qu'à 5 ou 4 1/2 0/0 une valeur que nous croyons ne devoir rapporter pendant quatre années encore que 37 fr. 50 c., et qui ensuite aura peut-être une augmentation annuelle de 3 francs ?

Il nous semble que poser la question, c'est la résoudre.

Que fait M. Sourigues ?

Il dit : « Un actionnaire du Crédit foncier ne doit vouloir que 5 et même 4 0/0 de l'argent qu'il débourse ; en conséquence, il peut dès à présent capitaliser les augmentations de produits qui auront lieu dans cinq ans, dans dix ans, etc., etc.

Avec un pareil raisonnement, on peut aller loin, nous ne saurions nous y rendre ; et maintenant que les termes de la question sont posés, à chacun de la résoudre.

Cependant, nous ne pouvons admettre toutes les espérances de M. Sourigues. Ainsi, il nous dit qu'au 20 juillet de cette année, le chiffre des prêts s'élevait déjà à 70,170,284 francs, ce qui permet d'espérer 120 millions pour l'année 1862.

D'abord, nous lui signalons le chiffre des remboursements anticipés, lequel est à défalquer du chiffre des prêts ; si ces remboursements montent à 24 millions, ceci diminuera singulièrement le chiffre d'augmentation des prêts.

Ensuite, il faut remarquer que, dans le total de 70,178,284 au 20 juillet, les prêts communaux entrent pour 20,801,009 du 1er janvier au 30 juin, et pour 1,598,412 francs du 1er au 20 juillet. Or, le chiffre de ces prêts diminuera singulièrement dans le second semestre de 1862. On pourrait donc être à la fin de l'année bien au-dessous du chiffre espéré par M. Sourigues.

Tout ceci bien entendu, nous demandons à nos contradicteurs pourquoi exciter ainsi les espérances des porteurs ? L'entreprise est solidement assise, elle marche lentement, mais sûrement. Laissons-la dans des mains sûres, sérieuses, en ne l'agitant pas trop. C'est ainsi seulement qu'elle pourra donner ce qu'on peut en espérer.

Pour nous, le débat est terminé ; nous avons donné nos impartiales appréciations ; nous avons indiqué les objections de nos contradicteurs : à nos lecteurs de juger.

A. de Briague d'Arremont.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DU CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

Le Crédit industriel fonctionne spécialement comme caisse de dépôts, de comptes courants et d'escompte.

Ses progrès depuis sa fondation sont très-sensibles.

Pour les constater, il suffit de quelques comparaisons bien simples.

La clientèle des déposants était :
En 1860, de 429,
En 1861, de 944,
En 1862, de 1,315.

La moyenne des comptes courants était :
En moyenne, 1860, 12,732,361 fr.
— 1861, 21,348,572

Les escomptes avaient été :
En 1860, de 263,725,048 fr.
1861, de 354,174,604

Dépôts de titres :
Au 31 décembre 1860, 104,187 titres.
— 1861, 281,131 —
31 mars 1862, 342,908 —

Le produit brut		
Du 1er semestre de 1861 a été de..... Fr.	1,304,350	»
Du 2e semestre, de.....	1,191,292	»
Au total.....	2,495,643	»
Les frais ont été de.....	957,191	»
Les bénéfices nets étaient donc de.....	1,538,452	»
On a distribué comme dividende 11 francs par action libérée de 125 francs, soit.....	880,000	»
Il restait.....	658,152	»
sur lesquels on a appliqué :		
Pour amortissement des frais de premier établissement.....	25,015	»
Pour la réserve.....	633,436	84

La réserve résultant des précédents exercices s'élevait à 526,166 fr. 43 c.

Elle est donc aujourd'hui de 1,159,603 fr. 27 c. Elle doit s'élever à 2 millions, aux termes des statuts ; après qu'elle aura atteint ce chiffre, les actionnaires entreront en possession de l'entière disposition des bénéfices.

Or, si nous consultons les deux derniers bilans mensuels, nous verrons que cette Société est en constant progrès.

Le bilan au 30 juin établit les bénéfices du premier semestre à.....Fr.	1,384,856	»
Le bilan de juillet à.....	210,462	»
En admettant les bénéfices des cinq derniers mois à 200,000 par mois.....	1,000,000	»
On obtiendrait pour bénéfices de l'année.....	2,595,318	»
En admettant les dépenses et réescomptes de l'année à (comme en 1861).....	957,191	»
Il reste comme bénéfice net,	1,638,127	»
Prélevant pour la réserve environ..... (20 0/0 des bénéfices nets et 75 0/0 après déduction de l'intérêt à 4 0/0.)	655,250	»
Il reste.....	982,877	»

A distribuer aux 80,000 actions, soit 12 25 par action.

En outre, et c'est là ce qui est important à constater :

La réserve s'élevait déjà à..	1,159,603	»
On y ajouterait.....	655,250	»
Son total serait donc de....	1,814,853	»
C'est-à-dire inférieur seulement de.....	185,147	»

à la réserve de 2 millions, maximum exigée par les statuts.

Il en résulte que, pour l'exercice 1863, en admettant les mêmes bénéfices que pour l'exercice 1862, et sans tenir compte de l'accroissement normal des affaires, on pourrait distribuer 18 fr. par action libérée de 125 fr., soit 15 0/0 ;

Et que, pour l'exercice 1864, toujours sans tenir compte de l'augmentation des opérations, on pourrait distribuer 20 fr. par action.

On peut ainsi acquérir la conviction des résultats avantageux qu'obtiendront les actionnaires du Crédit industriel.

Nous ne croyons pas, du reste, qu'ils s'arrêteront aux chiffres que nous venons d'indiquer. Le Crédit industriel a, jusqu'à ce jour, marché avec une extrême prudence et une grande lenteur ; il n'a pas encore répondu à toutes les exigences de sa constitution. Peu à peu il prendra du développement, et alors un plus brillant avenir pourra s'ouvrir pour lui.

Louis Rico.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

Assemblée extraordinaire du 12 août 1862.

Dans notre numéro du 2 août courant, nous avons donné à nos lecteurs le texte du nouveau traité intervenu entre la Ville de Paris et la Compagnie impériale des voitures.

On sait avec quelles difficultés et quelles lenteurs a été élaborée et débattue cette nouvelle convention. Aussi la communication officielle par le gérant de la Compagnie et la commission de surveillance était-elle attendue avec la plus vive impatience.

C'est dans la réunion générale extraordinaire du 12 août que cette communication a été faite, au milieu d'une nombreuse assemblée, présidée par M. Carteret, président du Conseil de surveillance.

Après avoir procédé à la formation du bureau, M. Ducoux, directeur-gérant de la Compagnie, a donné lecture de son rapport sur l'exploitation de 1861 et sur la marche générale des affaires de la Société. Ce document très-complet et du plus grand intérêt pour les actionnaires, en ce sens qu'il ouvre une ère nouvelle pour cette entreprise, en liquidant entièrement la mauvaise situation des premières

années de l'exploitation, et qu'il fait connaître les espérances de la gérance, sera publié prochainement avec nos appréciations. La nouvelle situation faite à cette entreprise mérite, en effet, un examen sérieux, afin que les intéressés puissent, en connaissance de cause, apprécier ce que l'avenir leur réserve.

M. Carteret, président du Conseil de surveillance, a donné lecture du rapport présenté au nom de ce conseil. Nous aurons occasion aussi de publier ce document intéressant à plus d'un titre et surtout par l'interprétation qu'il a faite de la nouvelle convention.

Quelques actionnaires ont essayé de combattre le traité soumis à leur sanction, mais l'assemblée satisfaite des avantages que doit lui procurer le nouveau traité, et se souvenant sans doute que l'autorité municipale avait refusé jusqu'ici la moindre concession à la Compagnie en la grévant au contraire de charges très-lourdes, n'a pas voulu entendre les orateurs dissidents, et elle a voté avec résolution l'approbation du traité.

Il nous reste à faire connaître sommairement le résultat de l'exercice 1861.

Le bilan se solde par un bénéfice de 714,588 fr. 12 c., après la reconstitution intégrale du capital reconnu par le nouveau traité. Ce résultat paraît assez significatif quand on songe qu'il y a deux ans à peine ce même capital était en partie absorbé par des pertes successives dont nous n'avons pas ici à apprécier les causes, et qu'on a été sur le point de liquider la Société dans une situation désastreuse. Ce fait de la reconstitution du capital est toujours acquis. Nous ne voulons pas aujourd hui constater autre chose, en faisant, bien entendu, toutes nos réserves sur le sens et la portée de la nouvelle convention.

Après avoir prélevé sur les bénéfices de 1861 les sommes nécessaires à la réserve statutaire, il restait un excédant à distribuer formant 2 francs 9 centimes par action Mais, par une mesure de prudence, le Conseil de surveillance, d'accord avec le gérant, as proposé de prélever sur ces bénéfices une somme représentant environ 35 centimes par action pour alimenter le fonds de roulement. Cette mutilation d'un dividende déjà si faible a ému l'assemblée, et beaucoup de réclamations se sont élevées dans le sens de la distribution intégrale du dividende. Mais sur les observations présentées avec beaucoup de mesure par M. Ducoux, gérant, et par M. Carteret, au nom du Conseil de surveillance, l'assemblée a fait encore le sacrifice de cette part de dividende dans l'intérêt de l'avenir. On a voté une distribution de 1 fr. 60 et l'approbation des comptes de l'exercice 1861.

On a voté ensuite trois autres propositions, dont deux, relatives à des modifications statutaires et à la transformation de la Société en commandite en société anonyme, étaient la conséquence de la ratification du nouveau traité. La troisième a consacré la réélection de trois membres sortants du Conseil de surveillance.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ CHOLLET ET Cie.

Assemblée générale annuelle du 5 août 1862.

Le rapport présenté à la réunion générale des actionnaires de la Société Chollet et Cie le 5 août courant, signale une amélioration très-sensible dans les revenus de cette entreprise. En effet, après plusieurs années qui se sont soldées par des pertes successives et qui ont pesé sur le développement de cette industrie, on a pu réaliser, pendant l'exercice 1861, un bénéfice net de 181,725 francs, qui amoindrira d'autant le découvert laissé par les exercices précédents. Le gérant annonce, du reste, dans son rapport, que les affaires suivent une marche progressive, et il espère pouvoir présenter aux actionnaires, dans leur réunion de 1863, une situation entièrement liquidée. Il est donc permis d'entrevoir, d'après cette déclaration, une reprise prochaine du paiement des intérêts des actions, et nous faisons des vœux pour pouvoir l'annoncer à nos lecteurs à la date fixée par le rapport, c'est-à-dire en 1863.

Une question d'une importance majeure pour les intérêts de la Société repose sur l'expropriation, pour cause d'utilité publique, dont sont frappés les immeubles de la Société, situés avenue Marbœuf. Les ajournements de cette expropriation, décidée en principe, et qui doit amener une plus-value considérable dans les immeubles de la Société, lui sont préjudiciables. Aussi, dans le but de faire cesser une telle situation, l'assemblée a donné tous pouvoirs nécessaires au Conseil d'administration pour trancher cette difficulté à l'amiable, ou pour poursuivre auprès de l'administration municipale la solution d'une question qui tient en suspens les intérêts vitaux de la Compagnie.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ ANONYME DE LA FILATURE DE LIN D'AMIENS.

Le compte rendu présenté aux actionnaires de la Société de la filature de lin d'Amiens dans la réunion annuelle du 5 de ce mois, constate un affaiblissement dans les produits de cette importante industrie. Ce résultat, d'après le rapport, tient à des causes spéciales; et, en secondlieu, à la crise générale qui pèse sur les affaires commerciales dans le monde entier.

Malgré ces circonstances, la Société a pu distribuer encore un dividende de 38 francs par action.

Les comptes de l'exercice 1861 et le bilan qui l'accompagne ont été approuvés à l'unanimité.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ HOUILLÈRE ET MÉTALLURGIQUE DES ASTURIES.

La première assemblée générale des actionnaires de la Société houillère et métallurgique des Asturies a eu lieu à Madrid le 30 juin dernier.

Nous n'avons pas encore reçu communication du rapport; mais on sait que toute entreprise de mines et l'installation d'une usine métallurgique, nécessitent des frais considérables dès le début d'une exploitation. Aussi l'année qui vient de s'écouler étant considérée comme la période d'établissement, aucun bénéfice n'a pu être réalisé, et conséquemment aucun dividende n'a du être distribué aux actions.

Le rapport fait espérer, nous assure-t-on, de meilleurs résultats pour la réunion prochaine.

Fl. Grimaud.

CHRONIQUE

CHEMINS DU MIDI. — Le *Mémorial des Pyrénées* annonce que, le 31 juillet, la première locomotive est arrivée jusqu'à Bidière, gare intermédiaire du chemin de fer de Pau à Bayonne.

« Aucune lacune n'existe donc plus de Bayonne jusqu'à Pau dit ce journal, mais il reste quelques travaux de consolidation à pratiquer dans la région marécageuse de Peyrehorade. Sans cela, nous pourrions nous dire enfin arrivés au bienheureux moment appelé par nos vœux depuis si longtemps, et qui doit être le commencement d'une nouvelle ère de prospérité pour notre pays. Ce moment, dans tous les cas, n'est pas bien éloigné. »

CHEMINS DE L'OUEST. — M. Jullien, directeur général des chemins de fer de l'Ouest, accompagné de MM. Martin, ingénieur en chef de la construction; Pirot, chef du mouvement général; Pingret, chef du mouvement commercial; Crétain, architecte de la Compagnie; Clerc, ingénieur, chef du service de la voie; Mayer, ingénieur, chef du service de la traction; Fessard, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et Leblanc, ingénieur de la ligne, a procédé, le 29 juillet dernier, à la réception du chemin de fer de Rennes à Redon.

CHEMIN DE TARARE A LYON. — On continue de travailler à l'Arbresle à la percée d'un des tunnels du chemin de fer de Tarare à Lyon. Les ouvriers qui sont employés sont peu nombreux, mais ils travaillent jour et nuit. Il est probable qu'au printemps de l'année prochaine les travaux seront entrepris sur une plus grande échelle.

RUSSIE. — Saint-Pétersbourg, 10 août. — L'ouverture du chemin de fer de Moscou à Nijni, construit par la grande société, aura lieu le 12 de ce mois (style russe).

ITALIE. — Dans la séance de la chambre des députés de Turin on a approuvé deux projets de loi : l'un qui donne la concession des chemins de fer de l'île de Sardaigne à la maison Semenza, de Londres; l'autre relatif aux travaux d'amélioration du port d'Ancône.

AUTRICHE. — Le rapport de la commission des finances de la Chambre des seigneurs constate que le capital de la dette autrichienne était, en octobre 1860, de 2 milliards 360 millions 236,856 florins, et que les intérêts de cette dette s'élevaient à plus de 112 millions de florins. Dans le budget de 1862, le crédit affecté au service des intérêts est de 113 millions 606,380 florins, dont 12 millions 258,620 florins pour la dette flottante, 3 millions 339,460 florins pour la dette du royaume lombard-vénitien.

(*Gazette de Vienne.*)

RUSSIE. — La Banque de l'Etat annonce que le tarif d'après lequel elle remboursera en or les billets de crédit subira de nouvelles réductions.

Voici le tableau de ces réductions :

1er août : 5 roubles 60 kopeks en papier pour une impériale;
1er septembre : 5 r. 56 1/2 c.
1er octobre : 5 r. 54 c.
1er novembre ; 5 r. 51 c.
1er décembre : 5 r. 46 c.

De nouvelles réductions auront lieu postérieurement jusqu'au remboursement au pair : 5 r. 15 c.

BANQUES ANGLAISES. — Les réunions semestrielles des actionnaires des Banques par actions de Londres sont terminées, et l'on peut maintenant connaître leur situation. Elle ressort clairement des tableaux ci-joints qui indiquent l'année

de la fondation de chaque Banque, le capital de garantie, le passif, la quotité des comptes courants et dépôts qui dépassent de 6 1/2 0/0 le chiffre de l'année dernière, et enfin le dividende.

Banques.	Année de la fondation.	Capital versé. (Livres.)	Comptes courants. (Livres.)
Londres et Westminster	1834	1,600,000	14,535,034
London Joint-Stock	1836	600,000	11,304,158
Union-Bank	1839	720,000	11,115,320
Londres et Comtés.	1833	571,895	7,702,170
City-Bank	1855	300,000	3,449,540
Banque de Londres.	1855	300,000	2,251,540
		3,491,895	50,478,762

	Fonds de garantie (Livres.)	Dividende	Taux du dividende.
Londres et Westminster	250,000	100,000	20 0/0
London Joint-Stock	249,525	60,000	20 0/0
Union-Bank	50,000	45,000	12 1/2 0/0
Londres et Comté.	175,000	26,573	10 0/0
City-Bank	60,000	15,000	10 0/0
Banque de Londres	55,000	12,000	8 0/0

LONDRES. — Il y a eu, la semaine passée, de nombreuses assemblées d'actionnaires. On sait que ces assemblées sont semestrielles, et que les comptes présentés comprennent, par conséquent, les six premiers mois de l'année.

Le chemin Great-Northern et Western donne un dividende de 2 0/0 sur le pair des actions ; le Mid-Kent, un dividende de 4 0/0. Cette compagnie a décidé l'émission d'un capital de 45,000 livres, divisé en actions de 5 livres avec intérêt privilégié à 5 0/0, pour la construction d'un embranchement de Beckenham à Addiscombe.

La Compagnie du chemin métropolitain de Londres va émettre 300,000 livres, avec intérêt privilégié de 5 0/0. La ligne de Dublin, Wicklow et Wexford donne un dividende de 3 0/0, et un emprunt de 99,300 livres a été voté pour continuer les travaux sur Enniscorthy.

Le chemin de Victoria-station à Pimlico, donne un dividende de 3 0/0. Le South-Western donne un dividende de 4 0/0, ce qui est peu pour ce chemin, qui a dû profiter de l'affluence des étrangers à Londres, par suite de l'Exposition.

En général, on le voit, les dividendes des chemins les plus favorisés sont de 4 à 5 0/0 sur le pair des actions. Le North-London a un dividende de 5 0/0 et ses actions sont cotées 105 et 106.

F. GRIMARD.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 juillet 1862.

ACTIF.

Espèces en caisse	2,284,006 81	
Espèces à la Banque	530,747 97	2,814,844 78
Matières or et argent		223,559 23
Portefeuille : Paris	42,958,683 01	
— Province	19,023,305 03	
— Etranger	9,396,220 58	71,378,709 55
Agences dans les colonies		4,503,453 68
Agences à l'étranger		15,621,016 54
Avances sur fonds publics et actions div.		6,809,393 03
Crédits sur connaissement et nantissem.		21,319,745 50
Correspond. : Province 6,176,874 58		
— Etranger 25 037,120 68		31,213,993 26
Comptes débiteurs des Sous-Comptoirs		2,334,260 91
Effets en souffrance. Exercice courant		9,805 36
Immeubles		930,107 12
Frais généraux		91,165 58
Divers		5,446 25
		157,909,443 79

PASSIF.

Capital		50,000,000 »
Réserve		8,351,153 31
Comptes courants d'espèces		31,2 5,933 17
Comptes courants d'escompte		2,607,320 31
Comptes créditeurs des Sous-Comptoirs :		
Capital	3,512,572 98	
Divers	1,107,801 36	4,690,374 34
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers	11,536,188 33	
Par faillite du tribunal de commerce	245,059 84	11,781,248 17
Corresp. : Province	7,339,319 03	
— Etranger	25,632,075 98	32,971,395 01
Acceptations à payer		22,351,786 19
Rentrées, effets en souffrance. Exerc. clos.		26,081 53
Dividendes à payer		1,535,189 72
Profits et pertes		295,417 35
Divers		1,166,174 07
		157,302,343 79

Risques en cours au 31 juillet 1862.

Effets à échoir restant en portefeuille	71,378,709 55
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	24,796,375 52
	96,175,085 07

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,
Hipp. BIESTA.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

Bilan au 31 juillet 1862.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	117,931 71	
Espèces à la Banque de France	5 52	
Espèces à la Société générale de Crédit industriel et commercial	29,029 05	146,966 28
Actions « 375 francs par action non appelés		15,000,000 »
Portefeuille		4,752,313 43
Nantissements :		
Marchandises	31,994,263 61	
Valeurs et titres divers	20,023,440 06	52,017,703 67
Frais de constitution, émission, 1er établissement		192,000 »
Agences		978,533 88
Frais généraux		9,369 95
Comptes courants. Débiteurs		852,327 17
Divers		31,003 85
		73,970,320 25

PASSIF.

Capital		20,000,000 »
Créditeurs :		
Marchandises	31,994,263 61	
Valeurs et titres divers	20,023,440 06	52,017,703 67
Réserve statutaire, 1er semestre 1861.		83,015 86
Dividende restant à payer		53,001 25
Réescompte du portefeuille, 1er sem.		39,389 85
Comptes courants. Créditeurs		1,386,652 73
Profits et pertes :		
Report du 30 juin 1861	377,944 77	
Solde nouveau	12,392 82	390,337 59
Divers		220 30
		73,970,320 25

Opérations en cours au 31 juillet 1862.

Avances :	
Sur nantissement de marchandises	20,537,978 »
Sur nantissement de valeurs et titres divers	9,468,090 45
Total	30,006,068 45
Effets à échoir restant en portefeuille	4,752,313 43
Effets en circulation avec l'endossement du Sous-Comptoir	25,253,753 »
Total égal	30,006,068 45

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur, A. IBOARD.

BILAN DE LA BANQUE DE RUSSIE

Au 15 juillet 1862.

ACTIF.

Encaisse métallique	99,273,835 91
Découvert du Trésor pour les billets de crédit	609,053,436 25
Billets en caisse :	
Billets de crédit	15,123,644 »
Billets de la Banque à 4 0/0	9,367,800 »
Valeurs publiques appartenant à la Banque	7,013,586 34
Dette du Trésor provenant des emprunts faits aux établissements de crédit	137,282,987 91
Capital de la dette hypothéquée des particuliers aux établissements de crédit payable en annuités de 15 à 37 ans.	387,719,261 73
Effets escomptés	8,009,936 20
Avances commerciales	9,708,110 00
Effets en souffrance	173,253 79
Dépenses d'administration de la Banque	198,880 81
Sommes dues par les établissements de crédit	26,471,770 47
Divers	21,067,878 50
Total	1,331,154,231 70

PASSIF.

Billets de crédit en circulation	700,530,820 »
Capital de fondation et celui de réserve	17,375,555 07
Intérêts perçus sur les opérations	1,736,475 55
Dépôts à intérêt	221,991,497 99
Billets de la Banque à 5 0/0 (amortissables en 37 ans)	274,745,601 51
Billets de la Banque de l'Etat à 4 0/0	47,700,000 »
Billets à ordre	940,319 91
Sommes diverses	22,713,399 05
Comptes courants	24,125,060 21
Comptes courants avec les succursales	17,080,292 11
Intérêts perçus pour le compte du Trésor	539,575 50
Opérations de change avec l'étranger	1,076,492 02
Sommes dues pour différentes dettes	14,533,143 78
Total égal	1,331,154,231 70

Pour le gouverneur de la Banque,

S. LAMANSKY.

BANQUE NATIONALE DE BELGIQUE.

SITUATION AU 31 JUILLET 1862.

Publication mensuelle prescrite par l'art. 22 de la loi du 5 mai 1850.

	Actif.	Passif.
Capital	»	25,000,000 »
Encaisse métallique :		
Espèces et lingots	70,070,521 82	»
Effets échus de jour	»	»
Portefeuille à Bruxelles et dans les comptoirs, et effets à l'encaissement	136,725,458 12	»
Billets de Banque en circulation	»	117,965,200 »
Fonds publics et bons du Trésor	1,522,999 41	»
Fonds publics de la réserve	6,321,591 17	»
Réserve	»	6,321,591 17
Comptes courants	»	67,858,068
Dépôts et versements sur l'emprunt	»	»
Crédit ouvert en vertu de l'art. 26 de la loi du 5 mai 1850	»	
Avances sur fonds publics belges	3,079,870 [illegible]	

Immeubles, matériel et mobilier.....	1,240,321 66	»
Divers.....	»	2,344,758 93
	219,572,074 34	219,572,074 34

Le directeur-général, E. PRÉVINAIRE. — *Le gouverneur,* DE HAUSSY.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les affaires sont complétement nulles sur ce marché.

Les rangs des spéculateurs se sont éclaircis, et les quelques capitalistes qui restent à la Bourse, attendent des cours favorables pour rentrer dans les valeurs.

Les actions des Petites Voitures sont tombées à 66 25, pour reprendre aujourd'hui à 67 50.

L'assemblée générale a eu lieu le 12, et toutes les propositions ont été votées à l'unanimité.

La Compagnie transatlantique a été cotée 580 fr.

Le Gaz de Marseille reste à 327 50.

Les Docks de Marseille sont toujours très-fermes à 630.

Les actions des Messageries impériales restent à 692 50 très-demandées.

Les Ports de Marseille sont cotés à 435; les actions de la Compagnie immobilière à 165; les Omnibus de Paris à 800.

La Caisse des chemins de fer ferme à 68 75.

Les Omnibus de Londres à 40 fr.; le Comptoir Bonnard à 45 75.

La Compagnie des Eaux est bien tenue à 325.

La Vieille-Montagne a été cotée 270.

Les autres valeurs restent aux cours de vendredi dernier.

N. DESTRAIRAGE.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

L'argent abonde sur notre marché. Les fonds publics ont éprouvé un mouvement de hausse. Il y a chez les capitalistes anglais une tendance regrettable à soutenir les emprunts étrangers. Nous avons vu la semaine dernière le Venezuela emprunter 25 millions sur notre place par l'entremise de MM. Baring frères. La négociation s'est opérée à 63, au taux de 6 0/0. Le service des intérêts et de l'amortissement calculé à 2 0/0 demande 80,000 l. st. (2 millions) qui seront prélevés par affectation spéciale sur les douanes de la Guayra et de Porto Cabello. On ignore la destination de cet emprunt.

Le gouvernement péruvien négocie un emprunt pour retirer de la circulation les titres de ses anciennes dettes qui s'élèvent à 2,700,000 l. st. L'emprunt nouveau est de 5,500,000 l. st. en obligations à 4 1/2, au cours de 93. Les anciens titres seront reçus à des taux différents en raison des cours auxquels on les négocie. Le Pérou élève cependant le chiffre de son emprunt de manière à ce qu'il lui reste de l'argent disponible. Les revenus du guano, qui s'élèvent à 3,500,000 l. st. par an, garantiront le service de l'intérêt et l'amortissement du capital qui, à 5 0/0, sera éteint en dix années.

Un emprunt plus sérieux fait concurrence aux deux précédents. C'est celui que les districts manufacturiers sont autorisés à émettre par le dernier vote du Parlement. Contracté pour porter secours aux ouvriers sans travail, cet emprunt est garanti par les revenus de la taxe des pauvres. Il sera affecté spécialement, comme produit et comme charge, aux Lancashire, au Cheshire, au Yorkshire.

L'opinion s'est émue du dernier appel de M. Roebuck. Les échos du banquet de Sheffield ont retenti dans toute l'Angleterre. Il ne faut pas se dissimuler que la situation commerciale est des plus tristes. Nos transactions avec les pays étrangers vont en diminuant, comme le constate la statistique du *Board of trade*. Ainsi, en juin 1861, nous avions exporté pour 10,342,893 l. st. Cette année, le chiffre correspondant s'abaisse à 9,769,141 l. st. Déficit, 573,442 l. st., soit 5 3/4 0/0.

Si on compare les semestres des trois dernières années, on trouvera que celui de 1862 présente, sur celui de 1860, un déficit de 4,700,000 l. st. (117 millions de francs). Ce chiffre en dit plus que toutes les réflexions.

La tendance des capitaux vers les fonds étrangers a pour cause principale la stagnation des affaires. Cette tendance a un peu diminué cette semaine, et nous devons nous en applaudir. Vienne la reprise, l'industrie nationale ferait nécessairement appel aux capitaux qui se trouveraient engagés au loin, en Amérique, en Europe. L'industrie payant plus cher les capitaux devenus plus rares, les capitalistes seraient amenés à vendre leurs titres pour replacer leur argent en Angleterre. Il s'ensuivrait une dépréciation générale et une crise sur le marché anglais.

Malheureusement nous n'en sommes pas encore là. On se demande avec inquiétude quand finira le conflit américain. Les rapports de notre gouvernement avec celui de Washington sont très-froids, comme vous pouvez le comprendre d'après la réponse de lord John Russell à M. Seward. On commence à se demander comment cela finira, et si l'Angleterre ne cherchera pas un moyen efficace pour se procurer le coton qui manque à nos manufactures.

Heureusement les nouvelles agricoles sont satisfaisantes. L'abondance des récoltes nous sauvera d'une crise.

Voici le cours des principales valeurs cette semaine.

Les fonds anglais avaient éprouvé un léger mouvement de baisse samedi dernier. Fermés samedi à 93 1/4 3/8, ils ont ouvert lundi au même prix. Les nouvelles d'Italie les ont fait baisser de 1/8 0/0. Au comptant, ils ont fait 93 1/8 3/8; à terme 93 1/4 3/8. Le 3 0/0 réduit 93 1/4 3/8; nouveau 3 0/0, 93 1/8 3/8. Bank stock, 239-241; India stock, 227-230; 5 0/0 de l'Inde, 108 1/2 1/2.

Il y a eu baisse générale sur les fonds étrangers. L'emprunt italien a encore baissé de 3/4 0/0; il est resté entre 69 3/4 et 70. L'emprunt péruvien, escompté d'abord à 1 1/2, ne l'a plus été qu'à 1 3/4.

A la bourse de mardi le 5 0/0 italien est remonté de 69 7/8 à 70 1/8 et 3/8.

L'inquiétude causée par l'échauffourée de Garibaldi a considérablement diminué.

L'emprunt turc est de 3/4 à 1 p. m. en hausse de 5/8. L'emprunt égyptien est descendu de 1/2 0/0; le Portugais ferme de 2 1/2 à 2 3/4; Venezuela qui était lundi au pair, a fait mardi de 3/8 à 5/8 de prime; les Mexicains, en hausse de 28 1/4 à 1/2; certificats espagnols en baisse de 9 3/8 à 5/8; emprunt russe lourd entre 1/4 d'escompte et 1/8 de prime. Le Péruvien ne s'est pas relevé; il demeure de 1 à 3/4 au-dessous du pair. On a beaucoup remarqué l'envoi de 200,000 souverains, transmis par la Banque de Londres à Constantinople.

C. DEALTH.

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

On parle beaucoup de la conversion; d'après les paroles que M. le ministre des finances a prononcées à la Chambre des représentants, on suppose que le gouvernement se préoccupe de cette question.

La rente à 1/2 est cotée 99 65, et le 2 1/2 58 20; le 3 0/0 reste ferme à 97 50.

La Banque nationale est recherchée à 1,930; le coupon de 25 fr. se détache le 1er septembre. Banque de Belgique à 1,022; Mutualité industrielle à 720.

Les actions de chemins de fer ont depuis quelques semaines une tendance à la baisse; Tournay-Jurbise, traitées à 585, puis à 582 1/2 et offertes à ce prix; Anvers-Rotterdam, 180 papier; Est-Belge, négociées à 460; Dendre-Waes, 515; Pepinster-Spa, 217; Lichtervelde-Furnes, 310; il y a eu assez d'animation dans les affaires en actions Hainaut-Flandres; elles restent à 260.

Les obligations sont très-recherchées, les affaires sont très-considérables sur ces valeurs: Namur-Liége, 308; Luxembourg, 485; Est-Belge, 297; les actions de Mons à Hautmont sont demandées à 760. Cette valeur rapporte un revenu fixe de 49 francs.

On annonce le premier tirage des obligations de l'emprunt de la ville de Bruxelles pour le 1er septembre prochain, avec primes dont la plus élevée est de 50,000 fr. Ces obligations se négocient au parquet de Paris.

G. OVERMER.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — *Farines.* — La position des farines de commerce ne s'est améliorée ni aggravée. Les transactions sont restées à peu près nulles toute la matinée du lundi: on voulait se rendre compte du mouvement qui se produirait sur les céréales au marché de Londres.

On tenait donc le disponible et le courant de mois à 61 francs.

Les 4 mois de septembre, tenus à 60 francs, n'avaient que quelques acheteurs à 59 fr. 50 c.

Dans l'après-midi, quand le marché de Londres a été connu, son résultat a été annihilé par la hausse des marchés de Dreux, Sens et Bergues, et les transactions n'ont pas repris plus d'animation.

Il faut voir le disponible et le courant de mois à 60 fr. 75 c., 61 francs,

Septembre seul 60 francs, 60 fr. 25 c.

2 mois de novembre 59 francs, 59 fr. 25 c.

4 mois de septembre 59 fr. 75 c. à 60 francs.

La farine de consommation se place lentement. Les premières marques en farines fraîches disponibles de 63 à 64 francs; les farines de toutes marques de 60 à 62 francs le sac de 150 kilog.

Blés. — Les avis des marchés qui nous sont parvenus depuis samedi ont accusé pour moitié au moins de la hausse ou de la fermeté sur les blés. Sur beaucoup de points, les approvisionnements ont été assez réduits et la demande empressée. Pour les avoines, les prix sont restés à peu près partout sans variation.

Les facteurs ont déclaré la vente de 150 hectolitres blé vieux de Dantzig du poids de 75 kilog. à 20 et 31 francs l'hectolitre, 150 hectolitres seigle nouveau du Loiret, du poids de 73 kilog., à 12 fr. 75 c. l'hect.

Aucune déclaration en orge, escourgeon ou avoine.

HUILES. — *Cours officiels.* — Huile de colza en tous fûts, 114 francs; en tonnes, 115 fr. 50 c. — Huile épurée en tonnes, 123 fr. 50 c. — Huile de lin en fûts, 114 francs; en tonnes, 115 fr. 50 c. — Huile d'œillette commune, » francs; dito bon goût, 145 francs. — Le tout aux 100 kil.

Cours commerciaux. — Huiles de colza, très-fermes. Disponible et courant de mois à 114 francs; à derniers mois, 115 francs; à premiers mois, 115 francs. — Lin disponible, 115 francs; courant de mois, 113 francs; à derniers mois, 107 francs; à premiers mois, 105 à 105 fr. 50 c. Le tout par 100 kilog. en tous fûts.

SUCRES. — *Cours officiels.* — Sucre Martinique et Guadeloupe, les 100 kilog., bonne quatrième, 100 à 100 fr. 50 c. — Sucre brut indigène, 61 à 62 francs les 100 kil. entrepôt de Paris.

LAINES. — Les arrivages de laines à notre marché de ce jour, de même que ceux des précédents marchés, ont été presque nuls. La baisse que je signalais par mes derniers avis est bien confirmée; néanmoins il faut reconnaître que les ventes étant supérieures aux arrivages, il s'ensuit que le disponible s'amoindrit chaque semaine. Le disponible actuel ne dépasse pas 20,000 kilog. laines, récolte de 1861 et partie égale de 1862. En résumé, il faut considérer les marchés réguliers de la campagne comme terminés.

SPIRITUEUX. — *Cours officiels.* — Esprit 3/6 fin disponible à 90 degrés, première qualité, 76 francs.

Esprit de Montpellier disponible, 98 francs l'hectolitre.

(*Moniteur de l'agriculture*).

MÉTAUX. — *Cuivre.* — Le marché du cuivre n'a pas manqué d'animation cette semaine; près de 500 tonnes du Chili ont été traitées au Havre, ainsi que plusieurs lots de cuivres fins. Ces ventes dénotent des besoins et prouvent la fermeté de l'article, cependant la situation ne s'améliore pas à Londres, et les fondeurs y paraissent fort désireux de vendre. Les prix n'ont pas varié pour aucune sorte.

Etain. — L'étain soutient son prix, parce qu'il n'y a que fort peu de marchandise; le stock serait garni qu'une baisse serait inévitable, mais la rareté garantit au moins le maintien des prix. A une adjudication, à Lorient, un pot d'étain a été soumissionné au-dessous de 300 francs.

Plomb. — Même absence d'affaires; les détenteurs reviennent à des prix plus doux, on ne cherche plus à tenir l'article au-dessus de 53 francs.

Zinc. — On cite quelques transactions en zinc et la fermeté s'est continuée. Le prix qui la semaine dernière, se débattait entre 48 francs et 48 fr. 25 c., a fait 48 fr. 50 c. Aujourd'hui on le tient à 49 francs. La vente du zinc laminé continue d'être bonne.

(*Ancre de Saint-Dizier.*)

N. DESTRAIRAGE.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

16 août. — **Forges de Châtillon et Commentry.** — A 1 heure, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

27 août. — **Chemin de Montblanch à Reus.** — A midi, calle del Caballero de Gracia, 23, à Madrid.

28 août. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — A midi, 8, rue du Parchemin, à Bruxelles.

30 août. — **Société Guillotaux, Bouron et Cie.** — Assemblée générale au siége social, 41, rue Laffitte.

4 septembre. — **Société française des mines de Rossdorf.** — Assemblée générale au siége social, 6, rue Port-Mahon, à 2 heures.

4 septembre. — **Banque générale suisse.** — A 3 heures, au siége social, à Genève.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er août. — **Chemins algériens.** — 5 0/0 sur les sommes versées.

1er août. — **Comptoir d'escompte de Paris.** — 18 francs par action, deuxième semestre 1861-62.

6 août. — **Messageries impériales.** — 12 fr. 50 par action libérée intégralement ; 4 fr. 50 par action libérée de 250 fr. ; 3 fr. 50 par action libérée de 175 fr.

15 août. — **Compagnie houillère de Meurchin.** — 55 francs par action.

15 août. — **Omnibus de Londres.** — 1 sh. 6 p. par action.

1er septembre. — **Société anonyme de la filature de lin d'Amiens.** — Paiement de 38 fr. par action sous déduction de 65 c., pour l'impôt, à titre de dividende pour 1861, au siége social, 20, rue des Petites-Écuries, à Paris.

REMBOURSEMENTS.

1er septembre. — **Chemins autrichiens.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 18 juillet.

1er septembre. — **Ville de Paris** (emprunts 1855-1860.) — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er août.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 24 mai.

31 décembre. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 mai.

2 janvier 1863. — **Emprunt anglo-autrichien.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er juillet 1862.

1er septembre. — **Chemin d'Orléans.** — Remboursement des obligations de l'ancienne Compagnie de Paris à Orsay, sorties au tirage du 12 juillet.

F. G.

NOMINATIONS.

Par décret du 27 juillet, ont été nommés chevaliers de la Légion d'honneur, MM. :

Tournaire, ingénieur ordinaire de première classe au corps impérial des mines ;

Meynier, ingénieur civil, administrateur de la Compagnie des mines de Blassac et de Montcel.

Par décrets en date du 7 de ce mois, rendus sur la proposition du ministre des finances, ont été nommés :

Agent de change près la Bourse de Marseille, M. Rougemont (Eugène), ancien agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Bonnet, démissionnaire.

Agent de change près la Bourse de Marseille, M. Fitch (Guillaume-Harald), en remplacement de M. Sievcking, démissionnaire.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 31 juillet 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.	
Au 31 décembre 1861....	288,006,064 »
Du 1er janvier au 30 juin 1862.....	44,595,200 »
Du 1er au 31 juillet.....	7,676,000 »
PRÊTS COMMUNAUX.	
Au 31 décembre 1861....	44,071,130 12
Du 1er janvier au 30 juin 1862.	20,801,009 60
Du 1er au 31 juillet	1,598,442 47
Total.....	406,747,846 19
A déduire :	
Remboursements anticipés.	29,415,684 34
Reste....fr.	377,332,161 85

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 30 juill. au 5 août	1739	1.357.391 75	780 51	1706	1.393.292 84	817 87	» »	4 57	21.508 73	540 »
Orléans*	30 — 5 —	1475	1.278.467 11	866 09	1475	1.388.898 98	941 06	» »	7.96	25.242 17	1020 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	30 — 5 —	1411	2.363.400 75	1.067 90	1411	2.291.688 21	1.626 13	2.56	» »	50 592 63	1106 25
Ouest*	30 — 5 —	1238	1.147.173 35	926 65	1213	1.215.450 45	1.002 »	» »	7.51	24.248 90	857 50
Nord*	30 — 5 —	1053	1.325.719 77	1.258 90	967	1.256.281 27	1.301 29	» »	3.24	37.411 67	1015 »
Midi*	30 — 5 —	798	602.426 99	754 93	798	581.708 41	728 9.	3.56	» »	22.037 80	828 75
Lyon a Genève*	30 — 5 —	231	153.331 89	663 77	231	154.454 32	668 63	» »	» 72	16.066 27	350 »
Ardennes*	30 — 5 —	346	121.230 81	350 48	164	80.916 97	493 7.	» »	29.01	11.930 92	415 »
Dauphiné*	30 — 5 —	182	80 671 60	443 »	139	69.116 80	496 »	» »	12.18	13.023 51	412 50
Graissessac a Béziers	30 — 5 —	62	17.364 »	335 91	52	12.982 45	249 79	33.67	» »	»	»
Bességes a Alais*	30 — 5 —	33	31.366 »	950 48	33	25.673 50	777 9.	22.»	» »	28.989 45	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	30 — 5 —	1961	1.330.772 90	677 58	1967	1.031.851 43	552 67	22.60	» »	19.759 39	617 50
Autrichiens	30 — 5 —	1324	953.532 50	720 »	1324	951.042 50	718 »	0.27	» »	20.188 14	492 50
Madrid a Alicante	30 — 5 —	482	362.766 91	752 82	482	311.801 42	646 89	16.36	» »	20.220 76	562 50
Saragosse et Alicante — Alcazar a Ciudad	30 — 5 —	155	25.112 37	162 01	114	15.542 52	136 33	18.83	» »	»	»
Saragosse et Alicante — Madrid a Jarraque	30 — 5 —	165	42.099 62	288 50	104	29.251 01	281 26	2.57	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	30 — 5 —	366	120.893 30	330 »	183	61.861 80	338 »	» »	2.42	9.663 99	301 25
Nord de l'Espagne	30 — 5 —	522	185.829 98	356 »	308	117.152 20	380 30	» »	6.40	11.427 25	500 12
Union suisse	3 au 9 —	275	91.530 »	332 »	275	89.620 »	325 »	2.10	» »	» »	»
Central suisse	30 juillet 5 —	262	163.493 61	624 »	262	165.237 91	630 »	» »	0.92	14.650 54	475 »
Victor-Emmanuel	30 — 5 —	214	148.017 93	691 »	214	144 991 19	677 »	2.09	» »	19.485 06	368 75
Romains — Bologne a Ancone	30 — 5 —	200	83.041 50	407 »	»	»	»	»	»	7.336 18	336 25
Romains — Rome a Civita-Vecchia	30 — 5 —	73	25.404 30	348 »	»	»	»	»	»	7.738 95	»
Saragosse a Pampelune	30 — 5 —	179	38.747 85	216 »	»	»	»	»	»	7.550 12	345 »
Séville-Xérès-Cadix	16 — 22 juillet	160	76.331 46	477 »	160	76.810 86	479 »	» »	0.65	13.701 71	436 25
Ouest suisse	30 — 5 août	150	68.222 64	454 81	150	73.301 88	489 08	» »	7.»	11.550 41	146 25
Cordoue a Séville	16 — 22 juillet	131	47.189 10	360 »	131	42.014 80	320 »	12.50	» »	10.830 88	»
Guillaume-Luxembourg	23 — 29 —	120	32.280 30	269 »	81	12.737 91	245 »	10.»	»	9.638 00	280 »
Portugais	23 — 29 —	75	11.403 15	152 »	»	»	»	»	»	»	403 »

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Gaillard.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL CORRECTIONNEL DE PARIS

(6e chambre).

PRÉSIDENCE DE M. SALMON.

Audiences des 6 et 13 août.

CHEMINS DE FER. — TRANSPORT DE MARCHANDISES. — DÉCLARATION. — ESCROQUERIE.

Le fait, par un expéditeur, de déclarer comme appartenant à une catégorie inférieure du tarif, des marchandises reconnues être d'une catégorie supérieure, constitue le délit d'escroquerie.

On sait que les tarifs pour le transport des marchandises accordés aux compagnies de chemins de fer sont classés par catégories et proportionnés suivant la nature des marchandises à transporter. Dans plusieurs circonstances, les tribunaux de commerce ont prononcé des condamnations contre des expéditeurs qui, à l'aide de fausses déclarations sur la catégorie des marchandises qu'ils donnaient à transporter, payaient un prix inférieur à celui qu'ils auraient dû payer.

C'est un fait de ce genre que la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest a déféré à la juridiction correctionnelle, en citant sous la prévention d'escroquerie, la dame Meaux qui, dans plusieurs expéditions, avait déclaré comme appartenant à la troisième catégorie (au tarif de 15 fr.) des marchandises appartenant à la première catégorie (au tarif de 28 fr.). La dame Meaux avait ainsi obtenu dans ces diverses expéditions une diminution de 59 francs. La Compagnie ayant plus tard découvert la fraude commise à son préjudice avait formé sa plainte.

Me Paillard de Villeneuve, avocat de la Compagnie, après avoir exposé que les fraudes de ce genre se commettaient presque tous les jours et qu'il importait qu'une condamnation correctionnelle fût une sanction plus efficace que ne l'étaient de simples condamnations commerciales, a dit que le fait signalé constituait le délit d'escroquerie. Il a demandé l'insertion du jugement dans plusieurs journaux et l'affiche dans les gares et stations de la Compagnie.

La dame Meaux a fait défaut.

Le tribunal, sur les conclusions conformes de M. Benoît, substitut, a rendu le jugement suivant :

« Le tribunal,

» Adjugeant le profit du défaut prononcé à la dernière audience contre la veuve Meaux;

» Attendu qu'il résulte de l'instruction et des débats, que la veuve Meaux a présenté à la gare des transports de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, les 1er, 2, 3, 4 et 6 juillet dernier, plusieurs colis ; qu'elle a déclaré que ces colis ne renfermaient que des marchandises sujettes au tarif de la troisième catégorie, tandis qu'en réalité ces colis contenaient des marchandises donnant droit à la perception du tarif supérieur des première et deuxième catégories ;

» Qu'à l'aide de cette manœuvre frauduleuse, tendant à faire naître l'espérance du paiement entier du droit qui était dû, la veuve Meaux s'est fait remettre le montant de la différence existant entre le tarif de la troisième catégorie et celui des première et deuxième catégories, et qu'elle a ainsi escroqué tout ou partie de la fortune de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ;

» Attendu que de ce délit est résulté pour la Compagnie de l'Ouest un préjudice dont elle demande réparation, et qu'il y a lieu de fixer, d'après les documents, à 59 francs ;

» Par ces motifs :

» Faisant application à la veuve Meaux de l'article 405 du Code pénal, et modérant la peine en vertu des circonstances atténuantes par application de l'article 463;

» Condamne la veuve Meaux à huit jours d'emprisonnement, et statuant sur les conclusions de la partie civile, la condamne à payer à la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest la somme de 59 francs pour réparation du préjudice causé ;

» Autorise en outre la Compagnie à faire insérer le présent jugement dans trois journaux de Paris, dans un journal de Rouen et un journal du Havre, à son choix, et à le faire afficher, au nombre de cent exemplaires, dans les différentes gares et stations de la Compagnie, le tout aux frais de la veuve Meaux, condamne cette dernière aux dépens. »

CRÉDIT COLONIAL.

RAPPORT

à l'assemblée générale des actionnaires du 7 août 1862.

Messieurs,

Nous venons, conformément aux statuts de la Société, vous présenter les résultats de son premier exercice, soumettre à votre approbation les comptes de cet exercice, et mettre sous vos yeux la situation des affaires sociales.

I.

Comptes et bilan de l'exercice clos le 31 décembre 1861.

Aux termes de l'article 63 des statuts, l'année sociale commence le 1er janvier et finit le 31 décembre ; mais cet article ajoute que le premier exercice doit comprendre le temps écoulé entre la date du décret approuvant les statuts (24 octobre 1860) et le 31 décembre 1861.

Vous avez donc à examiner les comptes de la Société pendant cette période, et le bilan qui en est le résumé.

Notre fonds social, vous le savez, est fixé à 3,000,000 de francs. Ce capital, exclusivement affecté à la garantie des engagements sociaux et des obligations que la Société est autorisée à émettre, se divise en six mille actions de 500 francs chacune qui, toutes, ont été souscrites.

L'article 5 des statuts autorise les actionnaires à ne verser, au moment de la souscription, que 25 0/0, soit 125 francs par action ; et l'article 6, tout en disposant que les souscriptions d'actions seront réalisées en espèces, dispense cependant les souscripteurs de verser des espèces en donnant une garantie en valeur qu'il détermine. Les 75 0/0 restant ne doivent être réalisés, en tout ou en partie, qu'autant que les besoins de la Société le rendraient nécessaire.

Conformément à ces dispositions, les actionnaires n'ont eu à verser que 25 0/0 par action. Ces versements ont été faits en espèces pour une somme de 360,941 francs, et en valeurs diverses pour 389,059 francs, soit ensemble 750,000 francs.

Le compte ouvert à la Société par le Comptoir d'escompte de Paris présente en sa faveur une balance de 640,293 fr. 27 c. Ce compte résume toutes les opérations financières de la Société. C'est, en effet, le Comptoir d'escompte qui reçoit toutes les sommes qui lui sont payées ou versées, à quelque titre que ce soit, et qui paie toutes ses obligations et toutes ses dépenses.

Les frais de premier établissement se sont élevés à la somme de 5,429 fr. 30 c., et ceux occasionnés par la première émission des obligations de la Société à celle de 63,029 fr. 60 c.; cette dernière somme se compose des frais d'impression, de timbre, d'annonces, etc., etc., s'élevant ensemble à 10,026 fr. 95 c., et de la différence existante entre les intérêts et les lots à payer sur les obligations de cette émission, montant à 2,993,500 francs, et les intérêts perçus des emprunteurs au 31 décembre 1861.

Mais l'intégralité de ces dépenses ne saurait être laissée à la charge de la première année d'exercice.

D'une part, les frais de premier établissement doivent s'étendre à toute la durée de la Société, et, d'autre part, les obligations étant destinées à rester dans la circulation pendant une moyenne de dix ans, les frais de leur émission doivent être répartis sur un égal nombre d'années. Les comptes concernant cette double dépense sont donc des comptes d'attente. Leur amortissement aura lieu au moyen de l'application à y faire d'une fraction réservée à cet effet sur les annuités à recevoir des emprunteurs, déduction faite de la somme nécessaire pour faire face aux intérêts et à l'amortissement des obligations, ainsi qu'au paiement des lots.

Les obligations de la première émission restant à placer au 31 décembre 1861 figurent au bilan pour un chiffre de 1,190,400 francs. Depuis cette époque, elles ont toutes été placées, en même temps que celles de la seconde émission, par suite d'un traité dont nous avons à vous parler.

Les crédits hypothécaires ouverts aux emprunteurs se sont élevés, au 31 décembre 1861, à la somme de 3,733,000 francs, abstraction faite de trois contrats qui, quoique passés à cette date dans les colonies, n'étaient pas encore parvenus à Paris.

Ces ouvertures de crédits n'étant pas encore complétement réalisées à cette époque, ne figurent au bilan, sous le titre de *crédits hypothécaires*, que pour une somme de 1,683,201 fr. 93 c.

Le compte de profits et pertes s'élève à la somme de 13,804 fr. 33 c. Cette somme représente les bénéfices nets réalisés pendant l'exercice, déduction faite de tous frais et charges et des intérêts statutaires, montant à 18,724 fr. 80 c. Ces intérêts sont ceux à servir aux actionnaires qui ont opéré leurs versements en espèces (article 6 des statuts). Sur ces bénéfices, l'article 61 des statuts exige la retenue d'un quart, soit 3,473 fr. 58 c., dont il attribue le montant au fonds de réserve; le surplus, soit 10,420 fr. 75 c., est à répartir aux actionnaires, ce qui donnerait un dividende de 1 fr. 73 c. par action. Mais le Conseil d'administration a pensé que ces bénéfices n'étaient pas assez importants pour donner lieu à la distribution d'un dividende, et par sa délibération du 14 février dernier, il a décidé, sauf votre approbation, qu'ils seront réservés pour être reportés à la fin de l'exercice de 1862.

II.

Émission des obligations.

Par décisions de LL. EExc. les ministres de la marine et des colonies et des finances, en date des 6 et 23 mai 1861, la Société a été autorisée à créer 5,897 obligations. L'émission de ces obligations a eu lieu en vertu d'une délibération du Conseil d'administration, en date du 24 juillet suivant. Il a été décidé qu'elles seraient émises au prix de 500 francs, payables en quatre termes, avec jouissance du 1er août 1861; qu'elles pourraient être fractionnées en coupures de 100 francs; qu'elles seraient productives d'un intérêt de 5 0/0, payable par semestre, les 1er février et 1er août de chaque année, et qu'elles seraient remboursables au pair, dans un délai de vingt années, par voie de tirage au sort.

Le tirage a été fixé au 15 juin de chaque année, et le remboursement des obligations sorties au 1er août suivant.

En vertu de la modification des statuts votée par l'assemblée générale dans sa séance du 27 juin 1861, et approuvée par décret impérial du 21 juillet suivant, le Conseil d'administration a attribué une prime de remboursement variant de 10,000 à 250 francs, suivant l'ordre de sortie, au dixième des obligations à amortir chaque année.

Une souscription publique pour le placement de ces premières obligations a été ouverte dans les bureaux du Comptoir d'escompte de Paris.

L'extension prise par les affaires de la Société n'a pas tardé à rendre nécessaire une nouvelle émission d'obligations. Cette seconde émission, composée de six mille obligations de 500 francs, a été autorisée par LL. EExc. les ministres de la marine et des colonies et des finances, et elle a eu lieu aux mêmes conditions que la précédente.

Les obligations de cette dernière émission et celles restant de la première, ont été l'objet d'un traité autorisé par le Conseil d'administration et passé avec MM. Erlanger et Ce, banquiers à Paris. Ce traité en a assuré le placement à des conditions satisfaisantes.

Le tirage au sort des obligations de la première émission à amortir le 1er août prochain a eu lieu le 14 juin dernier, par les soins du Conseil d'administration.

Celui des obligations de la seconde émission a été fixé au 15 décembre de chaque année. Le premier tirage de cette série aura lieu, par conséquent, le 15 décembre prochain.

III.

Élection de deux membres du Conseil d'administration.

D'après l'article 18 des statuts, le Conseil d'administration de la Société se compose de dix membres.

Les membres du premier Conseil, actuellement en exercice, ont été provisoirement désignés, au nombre de neuf, par les statuts eux-mêmes, et leur nomination, soumise par l'article 29 à la ratification de l'assemblée générale, a été confirmée par votre délibération du 27 décembre 1860.

Depuis lors, l'un de ces neuf membres, M. le vicomte de Fougainville, est décédé, et il a été remplacé par M. le baron de Larcinty, délégué de la Martinique.

Le Conseil d'administration, usant de la faculté qui lui a été réservée par l'article 28 des statuts et en vertu de la délégation qui lui a été faite à cet égard par l'assemblée générale, dans sa séance du 27 décembre 1860, s'est complété par la nomination de M. Louis Koenigswarter.

Ces deux nominations ne sont que provisoires.

Vous avez aujourd'hui, Messieurs, à les confirmer ou à procéder à l'élection définitive de deux nouveaux membres du Conseil d'administration.

IV. — *Opérations de la Société.*

Les opérations de la Société ont pris depuis sa formation un essor rapide, et se présentent sous l'aspect le plus satisfaisant.

Au 31 décembre 1861, les prêts consentis par actes s'élevaient déjà à 4,128,000 francs.

Au 30 juin de cette année, ceux réalisés ou en cours de réalisation et les demandes en instance atteignent le chiffre de 9,453,035 francs. Dans ce chiffre, la Guadeloupe figure pour 5,558,038 francs ; la Réunion, pour 2,095,000 francs, et la Martinique, pour 1,800,000 fr.

Ainsi, en moins de vingt mois depuis la constitution de la Société, les demandes d'emprunt accueillies ou en instance se sont élevées à plus de la moitié de la somme fixée par les statuts pour limite à nos opérations.

Si l'on tient compte des difficultés inhérentes à tout établissement nouveau, des embarras de la situation hypothécataire aux colonies, des efforts qu'ont à faire les colons pour se mettre en mesure d'offrir à la Société les sécurités qu'elle exige et sans lesquelles elle ne saurait prêter, et aussi, il faut le dire, de la répugnance que plusieurs d'entre eux ont paru éprouver jusqu'à présent à s'associer pour former des centres de fabrication, répugnance qui cédera certainement à une appréciation plus saine et plus réfléchie de la condition de solidarité exigée par les statuts, on demeure étonné des progrès accomplis par la Société en aussi peu de temps et des résultats auxquels elle est parvenue.

C'est qu'elle répond, il faut le reconnaître, à un besoin réel et urgent ; c'est qu'en présence de la concurrence chaque jour plus redoutable que leurs produits rencontrent sur les marchés d'exportation, les colons sentent de plus en plus la nécessité d'augmenter et d'améliorer leur fabrication ; c'est que chaque jour aussi ils apprécient mieux les avantages que leur offre la Société et les services qu'elle est appelée à leur rendre. Plusieurs usines construites à l'aide des fonds qu'elle a prêtés fonctionnent déjà aux colonies ; d'autres sont sur le point de fonctionner. Le succès qui couronne les efforts de leurs fondateurs et la force si puissante de l'exemple achèvent de ranimer toutes les hésitations, et l'on peut prédire, sans beaucoup s'avancer, que la Société parviendra, ainsi peu, à étendre ses opérations jusqu'à la limite qu'elle peut atteindre avec son capital actuel.

Mais si la Société apporte aux colonies le crédit industriel qui leur a manqué jusqu'à présent, si elle prête aux colons à des conditions telles qu'ils peuvent aujourd'hui s'acquitter à de longs termes au moyen d'annuités moindres que l'intérêt hypothécaire qu'ils payaient antérieurement, elle demande aux emprunteurs, en retour d'aussi grands avantages, des garanties sérieuses et importantes. Indépendamment du terrain destiné à la construction de l'usine et de l'usine elle-même, que son inscription doit frapper en première ligne, et qui, d'après les statuts, constituent son gage principal, elle exige en outre d'autres gages immobiliers, et ne consent à prêter qu'autant qu'elle trouve sécurité complète et absolue.

Les conditions dans lesquelles se présente chaque affaire et les garanties offertes sont soumises dans les colonies à des commissions nommées par les gouverneurs et par la Société, et composées d'hommes honorables et compétents qui instruisent les demandes, contrôlent et vérifient les déclarations des emprunteurs et les garanties qu'ils présentent, et font un rapport détaillé sur lequel le Conseil d'administration statue. Les garanties offertes ne sont acceptées qu'autant que leur valeur vénale se trouve en rapport avec le montant du prêt et que la situation hypothécaire de l'emprunteur assure complétement l'effet de l'hypothèque. Le crédit ouvert, la délivrance et l'emploi des fonds deviennent l'objet d'une surveillance toute particulière.

On commence par prélever sur le montant du prêt une réserve destinée à faire face au paiement des frais, intérêts et commission, et de la demi-annuité que la Société est autorisée, par l'article 48 de ses statuts, à retenir d'avance ; on divise ensuite le surplus du prêt en plusieurs termes, et les fonds ne sont versés à l'emprunteur que successivement, c'est-à-dire après que la Société s'est assurée, par l'accomplissement des formalités hypothécaires, que sa créance se trouve placée au rang qui lui était promis et au fur et à mesure de l'exécution des travaux de construction de l'usine, sur certificats des agents de la Société constatant leur état et leur degré d'avancement ; enfin, le dernier paiement n'est effectué qu'après l'achèvement et le fonctionnement régulier de l'usine, en sorte que pendant toute la durée du prêt et à toutes les phases de la construction, chaque somme versée se trouve garantie, non-seulement par le gage immobilier fourni dès l'origine et sur lequel frappe, pour l'intégralité du prêt, l'hypothèque de la Société, mais encore par l'exécution des travaux correspondant aux versements. L'incorporation de l'usine au sol et son achèvement font bientôt acquérir à l'immeuble une plus-value considérable, et la Société y trouve encore une double garantie d'une telle solidité que le prêt est désormais à l'abri de toute éventualité.

Ainsi, avantages incontestables pour les emprunteurs, sécurité complète pour le remboursement des obligations, bénéfices assurés et de plus en plus importants à attendre de l'extension des affaires, telles sont, Messieurs, les conditions dans lesquelles opère la Société, et les espérances dont un avenir prochain promet la réalisation.

Le Conseil d'administration a trouvé un puissant auxiliaire dans le concours que lui ont prêté les commissions coloniales. L'instruction des affaires qu'elles font sur les lieux, leurs consciencieuses investigations et les rapports qui en sont le résumé, fournissent au conseil les meilleurs et les plus sûrs éléments de ses décisions. Il saisit avec empressement l'occasion qui s'offre ici de rendre publiquement hommage au zèle éclairé avec lequel elles s'acquittent de leurs importantes et délicates fonctions.

Le Conseil doit aussi un juste tribut de remercîments à MM. les directeurs des banques coloniales. Malgré leurs nombreuses occupations, ils n'ont pas hésité à se charger d'être les premiers représentants de la Société et à lui apporter dans ses débuts le précieux concours de leur haute position et de leur expérience consommée. C'est à l'aide de leurs soins éclairés que l'institution nouvelle a porté ses premiers fruits et qu'elle est entrée dans la voie progressive qu'elle parcourt aujourd'hui. La Société ne saurait trop reconnaître le zèle et le dévouement dont ils ont fait preuve dans l'accomplissement de la tâche laborieuse et difficile qui leur a été confiée.

La régénération industrielle de nos colonies, tel est le but qu'une haute pensée a assigné à notre Société. Tel est aussi l'objet constant de la sollicitude du ministre éminent qui dirige le département de la marine et des colonies. Appréciateur éclairé des besoins coloniaux, le ministre connaît toute l'étendue des services que notre institution est appelée à rendre aux colonies. Il sait que désormais leur prospérité est indissolublement liée à la nôtre. Sa protection, qui a encouragé et soutenu nos débuts, ne saurait nous manquer. En lui exprimant ici notre gratitude pour le passé, nous croyons pouvoir toujours continuer à compter sur son puissant appui et sa haute intervention, afin d'assurer le développement de nos opérations et d'appeler sur nos efforts la bienveillance du gouvernement de l'Empereur.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1861.

Actif.

Actions de la Société (75 0/0 non appelés),	2,250,000 »
Comptoir d'escompte de Paris,	640,293 07
Frais de premier établissement,	5,628 30
Obligations, compte social,	1,190,400 »
Versements en retard, obligations première émission,	261,320 »
Frais spéciaux, obligations première émission,	63,029 60
Impôts et droits de transmission,	445 03
Crédits hypothécaires,	1,683,201 92
Comptes actionnaires (versements en titres),	389,050 »
	6,483,176 92

Passif.

Capital,	3,000,000 »
Intérêts statutaires 5 0/0,	18,724 80
Comptes coupons,	795 »
Obligations première émission,	2,993,500 »
Semestre 1er février 1862, obligations première émission,	62,305 58
Remboursement et semestre 1er août 1862, obligations première émission,	12,477 92
Comptes réserve,	378,855 23
Jetons de présence,	1,350 »
Comptes courants divers,	1,250 »
Profits et pertes,	13,894 33
	6,483,176 92

COMPAGNIE DE L'OUEST DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Assemblée générale ordinaire des actionnaires du 26 juin 1862.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

(SUITE. — Voir notre numéro du 9 août.)

Cette année-ci, outre le service à travers le lac, destiné à mettre la rive suisse en communication avec celle de Savoie, nous en avons organisé un entre Evian et Genève, sur les sollicitations qui nous ont été adressées pour cela, et après nous être assurés que le besoin s'en faisait sentir. En l'établissant, nous n'avons pas manqué à la règle de conduite dont nous vous parlions tout à l'heure. Ce service donne des résultats satisfaisants.

Pendant l'année 1861, la construction de la ligne Lausanne-Villeneuve a été terminée ; il ne nous reste plus maintenant que quelques travaux de parachèvement très-peu considérables, entre autres dans la traversée de Vevey. La station définitive de cette ville va être sous peu de jours ouverte au public.

Dans votre dernière assemblée, Messieurs, on avait critiqué le système adopté pour les bâtiments de la ligne Lausanne-Villeneuve ; nous sommes heureux de pouvoir dire qu'une année d'expérience a, au contraire, démontré tous les avantages du style adopté, et aujourd'hui tout le monde est d'accord pour l'apprécier et pour rendre justice à l'architecte et à l'entrepreneur qui ont exécuté toutes ces constructions avec tant de rapidité et de succès.

Le décompte des sommes dues à l'entrepreneur de la section Yverdon-Vaumarcus a été entièrement réglé à la satisfaction des deux parties. Le même travail est poussé activement pour ce qui concerne la section Lausanne-Villeneuve. Le personnel des travaux, attaché à cette partie de notre réseau, est licencié au fur et à mesure de l'entier achèvement des travaux, et il ne nous reste maintenant que les agents nécessaires pour terminer l'apurement des comptes. M. l'ingénieur Arnoux, qui remplissait depuis deux ans et demi les fonctions d'ingénieur en chef, nous a déjà quittés ; mais nous nous sommes assurés de sa coopération pour le règlement final des affaires qu'il a dirigées. Nous ne pouvons, Messieurs, vous annoncer son départ sans rendre témoignage au zèle et au talent dont M. Arnoux a fait preuve dans l'heureux accomplissement de la tâche difficile qu'il avait acceptée, et sans nous faire les interprètes de l'estime publique pour sa capacité, son caractère et son esprit de conciliation.

CHAPITRE II.

EXPLOITATION.

Nous avons l'honneur de vous présenter, Messieurs, le compte des recettes et dépenses du service de l'exploitation, ainsi que les tableaux statistiques, qui résument les résultats de l'exercice écoulé sous différents points de vue.

Les recettes totales de notre réseau se sont élevées pendant l'année 1861 à		fr. 2,903,177 60
et les dépenses d'exploitation de toute nature à		1,487,028 54
ce qui laisse un bénéfice net de		1,416,149 06
qui a suffi pour supporter toutes les charges de l'exercice, savoir :		
Intérêts et primes d'amortissement sur les emprunts de 1854, 1856, 1857,	1,001,930 »	
Intérêt 5 0/0 sur les cédules placées de l'emprunt de 1859,	180,837 50	
Intérêt sur les avances faites à la Compagnie sur la garantie des cédules non placées de l'emprunt de 1859 et des 15,000 obligations créées en vertu de votre autorisation du 20 juin 1861,	279,442 49	1,461,509 99
Il reste donc un boni net, toutes charges déduites, de		4,639 07

La recette kilométrique moyenne pour l'année écoulée est de 20,589 fr. 91 contre 18,620 fr. en 1860 ; il y a donc augmentation de 11 0/0 sur l'exercice précédent.

Sur cette recette de 20,589 fr. 91 c. par an et par kilomètre, les voyageurs ont produit le 54.50 0/0.

bagages et chiens,	8.15
voitures et bestiaux,	2.25
marchandises et messageries,	31.33
recettes diverses,	3.78

Les dépenses d'exploitation pour l'exercice se sont élevées à 10,191 fr. 09 c. par kilomètre, ce qui représente 49 1/2 0/0 sur les recettes brutes. Vous remarquerez, Messieurs, que, si nos recettes suivent une marche ascendante, nos dépenses restent sensiblement stationnaires, et nous avons même pu constater, sur les premiers mois de 1862 comparés à ceux de 1861, une diminution notable dans nos frais d'exploitation, grâce au zèle avec lequel MM. les chefs du service ont travaillé à

réduire les dépenses dans leurs départements. Si le mouvement d'amélioration, lent mais continu, qui n'a pas cessé de se manifester dans nos recettes depuis l'origine de notre entreprise, continue à se produire, ce qui n'est pas douteux, nous espérons avoir bientôt des revenus nets à répartir. Nous avons même le plaisir de pouvoir vous dire, dès à présent, que les résultats du premier semestre de l'année courante paraissent justifier cette confiance.

CHAPITRE III.

POSITION FINANCIÈRE.

Nous vous présentons, Messieurs, sous la même forme que les exercices précédents, le compte général des recettes et dépenses de notre Compagnie arrêté au 31 décembre 1861, ainsi que le bilan arrêté à la même époque.

Au 1er janvier de l'année courante, ainsi que l'établissent ces comptes, le capital de la Compagnie s'élevait à :

68,926 actions de 500 fr., représentant	34,463,000 »
49,491 obligations des emprunts 1854, 1856 et 1857, à 400 fr.,	19,796,400 »
Emprunt temporaire de 1859 en cédules 5 0/0 (dont 2,379,500 francs à émettre),	6,000,000 »
15,000 obligations à 400 fr., dont l'émission a été votée dans votre dernière assemblée, le 20 juin 1861,	6,000,000 »
Soit en tout,	66,259,400 »
Par contre, le montant net des dépenses de toutes natures faites par la Compagnie, y compris la moins-value sur l'émission d'actions et d'obligations, s'élève à	63,813,318 48
Laissant un solde disponible de	2,446,081 52

Qui se justifie comme suit :

1° Solde à émettre de l'emprunt temporaire de 1859,		2,379,500 »
2° Valeur nominale des 15,000 obligations créées en 1861 et non émises,		6,000,000 »
3° Approvisionnements généraux et propriétés diverses de la Compagnie,		1,136,422 39
Montant des ressources disponibles,		9,515,922 39
Dont à déduire :		
Comptes créditeurs de toute nature,	7,563,783 85	
Moins : Comptes débiteurs,	493,944 98	7,069,840 87
Somme égale,		2,446,081 52

Si, pendant l'année dernière, l'état des choses avait permis à votre conseil d'administration d'émettre à des conditions satisfaisantes le solde de l'emprunt temporaire de 1859 et les 15,000 obligations dont vous avez voté la création le 20 juin 1861, nous n'aurions pas, Messieurs, à vous accuser une dette flottante aussi considérable, qui ne peut être liquidée qu'après la réalisation des valeurs ci-dessus mentionnées. Si vous voulez bien, Messieurs, vous reporter aux circonstances qui ont marqué la fin de l'année, vous comprendrez que nous ayons préféré attendre un moment plus favorable pour placer les valeurs que nous avons à négocier.

Dans cette situation, Messieurs, quelques-uns des membres de votre conseil d'administration, de concert avec la Société générale de Crédit mobilier, ont fait à la Compagnie, sur la garantie des titres de l'emprunt de 1861, l'avance des sommes nécessaires pour l'achèvement de son réseau.

Heureusement, Messieurs, notre œuvre est achevée, et le crédit de notre Compagnie se relève peu à peu. Dès à présent nos recettes sont suffisantes pour le paiement de toutes nos charges, et, lorsque leur marche ascendante permettra la distribution d'un dividende sur les actions, nous ne pouvons douter que l'occasion se présente de placer avantageusement les valeurs restées disponibles et d'éteindre ainsi notre dette flottante. Récemment l'émission, à des conditions satisfaisantes, du solde non placé de notre emprunt temporaire de 1859 en cédules 5 0/0, est venu nous donner la preuve que notre opinion sur l'amélioration de notre crédit est fondée.

En attendant, Messieurs, nous venons vous demander les pouvoirs nécessaires pour régulariser, au nom de la Compagnie, les avances faites à celle-ci sur la garantie de ses titres non placés, avances qui ont permis au conseil d'administration d'attendre des temps moins défavorables pour l'émission des dernières obligations.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

1re RÉSOLUTION.

« L'assemblée approuve la gestion du conseil d'administration et les comptes présentés pour l'exercice de 1861. »

Adopté à l'unanimité de 816 voix.

2e RÉSOLUTION.

« L'assemblée générale des actionnaires confère à MM. J. Schopfer, président du conseil d'administration, et L. Aubert, président du comité de direction, les pouvoirs les plus étendus à l'effet de régler avec le Crédit mobilier et tous autres créanciers, tous comptes d'avances, faites et à faire dans le but de pourvoir aux besoins de la Compagnie ; à cet effet, opérer tous remboursements, se faire ouvrir tous crédits, jusqu'à concurrence de la somme de *six millions de francs*, autorisée par la dernière assemblée générale, stipuler et accepter, pour lesdits remboursements et ouvertures de crédits, toutes conditions, clauses, garanties et délais qu'ils jugeront convenables. »

Adopté à l'unanimité de 815 voix.

3e RÉSOLUTION.

« L'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, arrête que les statuts primitifs, résultant d'actes passés à Genève les 16 et 21 novembre 1852, déjà modifiés par les assemblées générales des 28 mai et 25 août 1855, approuvés par le Conseil d'Etat du canton de Vaud, le 27 novembre 1852, le 1er et le 29 août 1855, sont derechef modifiés à l'article 39, paragraphe 1er, qui sera à l'avenir conçu comme suit :

» *L'assemblée générale doit être convoquée chaque année dans le mois d'avril par le conseil d'administration.* »

Adopté par 736 voix contre un seul vote négatif.

COMPAGNIE
DES
CHEMINS DE FER DES CHARENTES.

Émission de 50,000 *actions de* 500 *francs.*

SOUSCRIPTION AUTORISÉE PAR LE GOUVERNEMENT.

La souscription, close le 28 juillet, a donné les résultats suivants :

Souscriptions.	Actions.	Souscript.
De 1 à 5 actions. .	8,382	4,226
De 5 à 10 — . .	6,721	777
De 10 à 15 — . .	1,804	135
De 15 à 20 — . .	4,207	214
De 20 à 30 — . .	3,435	128
De 30 à 50 — . .	5,593	123
De 50 à 100 — . .	6,662	78
Au-dessus de 100.....	3,679	19
Formant..... ...	40,483	5,800

Ce qui fait en moyenne moins de 7 actions par chaque souscripteur. Les concessionnaires et les membres du Conseil d'administration ont souscrit 9,517 actions qui complètent l'émission des 50,000 actions.

En conséquence, MM. les souscripteurs sont invités à opérer le deuxième versement de 100 francs par action, à dater du 14 au 25 août, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers à Paris, rue de Provence, 50, et dans les départements, chez tous les banquiers qui ont reçu les listes des souscriptions. Les intérêts de retard courront à partir du 25 août.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Emprunt contracté en 1860.

Les porteurs des obligations provisoires libérées sont informés qu'ils peuvent se présenter tous les jours, excepté le dimanche et le mardi, à l'Hôtel de Ville, au premier étage, bureau n° pour échanger leurs titres, après en avoir détaché le coupon d'intérêts, payable le 1er septembre prochain, contre des obligations définitives portant jouissance dudit jour.

On rappelle aux porteurs dont les obligations ne sont pas encore libérées que le versement du dernier terme de leur prix doit être effectué du 1er au 10 septembre prochain. Ceux qui se libéreront par anticipation pourront réclamer l'échange immédiat de leurs titres contre des obligations définitives, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

L'un des moins chers journaux politiques de Paris est L'OPINION NATIONALE, rédacteur en chef A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la *Presse*.

Principaux rédacteurs : A. BONNEAU, LAURENT (de l'Ardèche), Ch. SAUVESTRE, V. MEUNIER, BARAL, E. ADOUT, F. SARCEY, LEVALLOIS, PAUCHET, Paul FÉVAL, Vte PONSON DU TERRAIL, E. FEYDEAU, Gustave AYMARD, etc., etc.

En un an, l'*Opinion nationale* s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint le chiffre de plus de 25,000 exemplaires.

Elle offre en PRIME à ses abonnés LES CLASSIQUES FRANÇAIS ET LES MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de plus de 30 0/0.

PRIME GRATUITE.

Ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé *gratuitement* et *franco* à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Prix des abonnements pour les départements : trois mois, 15 fr. ; six mois, 30 fr. ; un an, 56 fr.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

AVIS AUX ABONNÉS

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 *juillet 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai,* AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1730 kilomètres.
1861. — 1706 —

14e année — 31me semaine.

Du 30 juillet au 5 août 1862.

226.630 Voyageurs	511 440 11
Bagages, Marchandises, etc.	845.861 61
Total	1 357.301 72
Recettes antérieures	36.934.009 45
Total général	38.291.311 23
31e semaine de 1862	1 357 301 72
Semaine correspondante de 1861.	1.305.294 94
Différence	52.006 78
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	38 291 311 23
— — 1861.	39.154.576 47
Différence	863.265 24

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	18.498.376 94
Du 1er janvier au 31 mai 1861	18.666.970 63
Différence en faveur de 1861.	168.593 69

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	7.874.294 07
Du 1er janvier au 31 mai 1861.	8.064.808 58
Différence en faveur de 1861.	190.514 51
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 30 juillet au 5 août 1862.

114.961 Voyageurs	455.861 27
Bagages, Marchandises, etc.	741.428 41
Total	1.197 289 68
Semaine correspondante de 1861.	1.326.579 19
Différence	129.289 51
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	36 060.251 92
— — 1861.	39.560.943 55
Différence	3.500.691 63

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 692 kil. — 1862... 692 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 692 kil. — 1862... 692 kil.

58.995 Voyageurs	61 193 35
Bagages, Marchandises, etc.	101.887 40
Total	163 080 75
Semaine correspondante de 1861	111 731 88
Différence	51.348 87
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.158.536 19
— — 1861.	3.196.759 49
Différence	1 961 776 70

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 30 juillet au 5 août 1862.

205 323 Voyageurs	757.295 95
Bagages et marchandises	1.596.104 80
Total	2 353 400 75
Semaine correspondante de 1861.	2.294.488 21
Différence	58 912 54
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	71.549 530 07
— — 1861.	66.314.768 21
Différence	5.234.761 86

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

22.411 Voyageurs	78 850 85
Bagages, Marchandises, etc.	74.481 04
Total	153 331 89
Période correspondante de 1861.	151.454 38
Différence	1.877 51
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.854.674 30
— — 1861.	3.947.111 23
Différence	92 436 93

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 738 kilomètres.
1861. — 537 —

62.761 Voyageurs	210 387 90
Bagages et Marchandises	411.254 16
Total	621 642 06
Semaine correspondante de 1861.	438.139 55
Différence	183 502 51
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	16 482 113 75
— — 1861.	11.561.627 60
Différence	4.920.486 15

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1239 kilomètres.
1861. — 1213

Du 30 juillet au 5 août 1862.

427.519 Voyageurs	660.262 10
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	101.147 50
— — Pet. vitesse	385.763 75
Total	1.147.173 35
Semaine correspondante de 1861.	1.215.459 45
Différence	68.286 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	29 506.644 50
— — 1861.	30.039.816 30
Différence	533 171 80

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 30 juin 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

6 mois 1862, 900 kilomètres...	21.976.680 80
— 1861, 900 — ...	22.432 931 61
Différence	456.250 81

RÉSEAU MIXTE.

6 mois 1862, 295 kilomètres...	2.009.373 71
— 1861, 295 — ...	2.000.616 30
Différence. » — ...	8.757 41

NOUVEAU RÉSEAU.

6 mois 1862 18 kilomètres...	70.053 04
— 1861 18 — ...	66.636 48
Différence	3.416 56
Différence totale : » kilom.	444.067 93

NORD

1862. Longueur exploitée : 1033 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 30 juillet au 5 août 1862.

190.784 Voyageurs	560.945 53
Bagages, Marchandises, etc.	764.774 24
Total	1.325 719 77
Semaine correspondante de 1861.	1.258.281 27
Différence	67.434 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	36 690 602 55
— — 1861.	35.496.551 95
Différence	1.194.050 60

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 180 kilomètres

9.736 Voyageurs	25 493 99
Bagages, Marchandises, etc.	23.359 65
Total de la semaine	48 853 64
Semaine correspondante de 1861.	4 346 12
Différence	44.507 52
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.430 017 26
— — 1861.	127 921 33
Différence	1.302 095 93

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 30 juillet au 5 août 1862.

87.790 Voyageurs		214.950 62
Bagages, Marchandises, etc.		387.476 37
Total		602.426 99
Canaux		42.482 13
Totaux réunis		644.909 12
Semaine correspondante de 1861.	Ch. de fer.	581.708 41
	Canaux	37.827 05
Total		619.535 46
Différence		25.373 66

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	19.555.821 10
— — 1861.	17.160.362 25
Différence	2.395.458 85

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 213 kilomètres
Juillet 1862.

54.716 Voyageurs	155 813 73
Bagages, Marchandises, etc.	66.813 17
Total	222.626 90
Mois correspondant de 1861	100.897 14
Différence	121.729 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	870.076 71
— — 1861.	403.965 17
Différence	466.111 54

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1861. — 161 —

Du 30 juillet au 5 août 1862.

24.308 Voyageurs	44.911 52
Bagages, Marchandises, etc.	76.339 39
Total	121 250 91
Semaine correspondante de 1861.	80.976 97
Différence	40.273 94
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 945.924 33
— — 1861.	2.201.839 18
Différence	744 085 15

BESSÈGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 30 juillet au 5 août 1862.

Voyageurs	2 657 65
Bagages, Marchandises, etc.	28.708 35
Total	31 366 00
Semaine correspondante de 1861.	25.673 40
Différence	5 692 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	956 671 45
— — 1861.	885.937 25
Différence	70.734 20

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 182 kilomètres.
1861. — 139 —

Du 30 juillet au 5 août 1862.

15.580 Voyageurs	41.607 95
Bagages, Marchandises, etc.	39.063 65
Total	80.671 60
Semaine correspondante de 1861.	69.116 80
Différence	11.554 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.995.091 07
— — 1861.	1.786.798 64
Différence	208.292 43

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 530 mètres.

Du 6 au 12 août 1862.

48.204 voyageurs	4 809 20
Produit total depuis le 2 juin	50.185 60

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 30 juillet au 5 août 1862.

125.510 Voyageurs	417 363 60
Bagages, Marchandises, etc.	739.486 63
Transports militaires	23.899 94
Total	1.180.750 17
Semaine correspondante de 1861.	915.922 93
Différence	264.827 24

RÉSEAU LOMBARD

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862

1862. Longueur exploitée : 348 kilomètres.
1861. — 251 —

51.026 Voyageurs	91 816 00
Bagages, Marchandises, etc.	60.390 11
Transports militaires	8.815 79
Total	161.021 92
Semaine correspondante de 1861.	115.528 49
Différence	45 493 43

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1 330.772 09
En 1861	1.031.851 43
Différence	298.920 66

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	38.523 793 93
En 1861	33 404.459 87
Différence	5.119 334 06

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 190 kilomètres.
1861. — 147 —

16.919 Voyageurs	41 927 19
Bagages, Marchandises, etc.	36 632 66
Transports militaires	12 116 18
Total	90 676 03
Semaine correspondante de 1861.	59.624 49
Différence	31 051 54
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.528 043 66
— — 1861.	2.096.325 15
Différence	431.718 51

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 30 juillet au 5 août 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 472 kilomètres.
1861. — 462 —

13.356 Voyageurs	114.989 54
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	10.786 10
— (Petite vit.)	236.991 27
Total de la semaine	362.766 91

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 165 kilomètres.
1861. — 104 —

10 042 Voyageurs.	20 210 75	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.305 96	44.000 03
Marchandises. (Petite vitesse)	13.138 31	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862. Longueur exploitée : 153 kilomètres.

2.222 Voyageurs.	14.116 84	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	932 75	29 112 37
Marchandises. (Petite vitesse)	14.062 78	

Total des trois lignes réunies.	430 578 30
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	10.832.730 20
Total général des recet. en 1862.	11.263.308 50
— — 1861.	11.006.855 16
Différence	256.453 34

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861 — 1324 —

Du 30 juillet au 5 aout 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

40.568 Voyageurs	319 202 50
.... quintaux Marchandises.	634 330 »
Total	953 532 50
Semaine correspondante de 1861.	951 042 50
Différence	2.490 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	10.504 239 »
— — 1861.	11.551.179 »
Différence	1.046 940 »

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 322 kilomètres.
1861. — 304 —

Du 30 juillet au 5 aout 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	94 331 16
Marchandises	63.987 90
Total	158.319 46
Produit annuel par kilomètre	17 491 »

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	21 150 18
Marchandises	6.350 76
Total	27 500 94
Produit annuel par kilomètre	23 699 »
Total de la semaine	185 829 08
Semaine correspondante de 1861	117 152 20
Différence	68 676 88
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.291 295 26
— — 1861.	3.371.622 11
Différence	919.673 15

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1861. — 211 —

Du 30 juillet au 5 aout 1862.

43.867 Voyageurs	76 335 45
Bagages, marchandises, etc	37 405 42
Recettes diverses	2 160 23
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	32.787 73
Total	148 917 93
Semaine correspondante de 1861.	144.991 19
Différence	3.926 74
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4 164 229 64
— — 1861.	3.985.306 17
Différence	178 923 47

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 665 kilomètres.

Du 21 au 27 mai 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	202.343 84
Marchandises	155 194 66
Total	357.538 50
Recettes antérieures en 1862	4.966.372 23

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 304 kilomètres.

Du 30 juillet au 5 août 1862.

» Voyageurs	59 652 44
Marchand., cargaison, équipages	61.230 86
Total	120 883 30
Semaine correspondante de 1861	61.861 80
Différence	59 021 50
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	3.537 241 67

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 3 au 9 août 1862

41.440 Voyageurs	58 570 »
Bagages, Marchandises, etc	32.960 »
Total	91.530 »
Semaine correspondante de 1861.	89.620 »
Différence	1.910 »
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	2 179 770 »
— — 1860.	2.100.636 »
Différence	79.134 »

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée: 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 30 juillet au 5 aout 1862.

Voyageurs	13 279 40
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.837 50
— — (pet. vit.)	8.387 40
Total	25 504 30

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 206 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	67.618 39
Bagages, marchandises (gr. vit.)	6 024 06
— — (pet. vit.)	10 283 95
Total	83 941 50
Total pour les deux sections.	109.345 80

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	676 364 80
Section de Bologne	1.511.466 01
Total	2.187.830 81

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 262 —

Du 30 juillet au 5 août 1862.

54.141 Voyageurs	112 652 80
Bagages, Marchandises, etc	50 840 81
Total	163 493 61
Semaine correspondante de 1861.	165.237 91
Différence	1.744 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 837 481 12
— — 1861.	3.734.289 66
Différence	103.191 46

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres

Du 16 au 22 juillet 1862.

29e semaine	33.373 30
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	47 189 10
Semaine correspondante de 1861.	42.014 50
Différence	5.174 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.423.032 35
— — 1861.	1.164.344 30
Différence	258.688 05

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.
Du 30 juillet au 5 aout 1862.

29.335 Voyageurs	46.493 20
2.981 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	21.729 44
Total	68 222 64
Semaine correspondante de 1861.	73.361 83
Différence	5.139 24
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 716 918 90
— — 1861.	1.511.750 18
Différence	205.168 72

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 120 kilomètres.

Du 30 juillet au 5 aout 1862.

Voyageurs	23 053 80
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	1 834 14
Marchandises (petite vitesse)	13.860 89
Total	38 747 83

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.
Du 22 au 28 juillet 1862.

Voyageurs	8.566 05
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	586 95
— (Petite vit.)	2.250 15
Total	11.403 15

SÉVILLE-XERES-CADIX, XERES-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.
Du 9 au 15 juillet 1862.

Voyag., Bagag. et March.	77.833 44
Semaine correspondante de 1861.	75 226 44
Différence	2 605 99
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 125 771 6.
— — 1861.	1.955 859 11
Différence	169 912 51
Différence kilométrique	3.40 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 120 kilomètres.
1861. — 88 —

Du 23 au 29 juillet 1862.

7.319 Voyageurs	9.308 56
Bagages, articles de messagerie.	602 44
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	22 389 38
Total de la semaine	32 300 40
Recettes antérieures	836 695 00
Total	868 975 38
Recettes de la semaine en 1862.	32 290 38
Période correspondante de 1861.	13 737 98
Différence	19 552 39
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	868 975 38
— — 1861.	341.367 60
Différence	527.607 78

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de juillet 1862	17.792 46
— — 1861	19.287 54
Différence	1.495 08

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de juin 1862	1.032.849 97
Id. id. 1861	883.130 22
Différence, 16.95 0/0, soit	149.719 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	10.361 929 84
— — 1861.	9.170 191 59
Différence, 13.02 0/0, soit	1.191.738 25

OMNIBUS DE PARIS

Du 6 au 12 août 1862.

			PAR JOURNÉE d'Omnibus et	
			Paris.	Banlieue
Recettes	346.930 15	92 06	48 32
Semaine correspondante de 1861	330.318 45	86 67	55 21
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	10.075.912 20	92 01	45 94
Période correspondante de 1861	9.387.121 50	90 66	47 71
Différence	688.790 70	1 35	1 77

VILLE DE BRUXELLES

Emprunt de 25 millions de francs de 1862.

Le collége des bourgmestre et échevins a l'honneur d'informer MM. les souscripteurs que le dernier versement de 25 francs par obligation devra être effectué du 15 au 25 août courant, et que les versements seront reçus à Paris, chez MM. :

Hentsch-Lutscher et Ce, rue Saint-Georges, 23 ;

Ad. Marcuard et Ce, rue Bergère, 18 ;

Mussard-Audéoud et Ce, rue de Provence, 34.

Les certificats provisoires seront échangés, après libération, contre les obligations définitives, chez MM. Ad. Marcuard et Ce, rue Bergère, 18.

Les obligations définitives portent seules les numéros qui participent au tirage du 1er septembre prochain. En conséquence, pour avoir droit audit tirage, MM. les porteurs sont invités à retirer leurs titres avant le 31 courant.

VILLE DE BRUXELLES

Emprunt de 25 millions de francs de 1862, en obligations de 100 francs 3 0/0.

Premier tirage semestriel, le 1er septembre prochain.

Le 1er numéro sortant gagnera : 50,000 francs

Le 2e numéro sortant gagnera : 10,000 francs.

Le 3e numéro sortant gagnera : 5,000 francs.

Plus quatre-vingts gains variés : De 1,000 à 200 francs.

Il sera en outre remboursé, au pair de 100 francs, le nombre d'obligations déterminé par le tableau d'amortissement.

Les ob[illegible]ons se négocient à la Bour[illegible]

SOCIÉTÉ

J.-F. CAIL ET Ce

Il est rappelé à MM. les actionnaires de la Société qu'aux termes des statuts, l'assemblée générale annuelle ordinaire aura lieu, au siége social, quai de Billy, 48, Paris, le 25 septembre prochain (quatrième jeudi du mois), à 1 heure de l'après-midi.

L'objet de la réunion est la reddition annuelle des comptes, l'arrêté des inventaires et la fixation des dividendes.

Les propriétaires d'actions au porteur doivent faire le dépôt de leurs titres, au moins quinze jours à l'avance, au siége de la Société.

Les propriétaires d'actions nominatives, ayant le nombre voulu pour assister à la réunion, sont inscrits de droit sur la liste de présence, sans avoir besoin d'effectuer ce dépôt.

Les procurations des mandataires doivent être déposées, quinze jours à l'avance, au siége de la Société.

Pour assister à l'assemblée, il faut être porteur de dix actions.

AUTRE AVIS.

Il est également rappelé à MM. les porteurs des obligations de la Société J.-F. Cail et Ce qu'il sera procédé, au commencement de la séance susindiquée, au tirage au sort de : 1o 800 obligations sur les 6,400 restant des 8,800, première série, et 2o 1,750 sur 14,000 obligations, deuxième série; lesquelles obligations seront remboursées, un mois après le tirage, au chiffre de 450 francs.

Les porteurs de 25 de ces obligations au moins ont droit, en les déposant huit jours à l'avance au siége de la Société, d'assister au tirage.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 9 Comptant	Samedi 9 Terme	Lundi 11 Comptant	Lundi 11 Terme	Mardi 12 Comptant	Mardi 12 Terme	Mercredi 13 Comptant	Mercredi 13 Terme	Jeudi 14	Vendredi 15
[illegible]	1000	libérés	160 »	Janv.-juillet	Banque de France	3175 »	[illegible]	3170 »	[illegible]	3170 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Bourse fermée.	Bourse fermée.
[illegible]	500	Id	44 »	Id	Comptoir national d'escompte	657 50	[illegible]	657 50	[illegible]	657 50	[illegible]	657 50	[illegible]		
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France (estamp.)	1240 »	1245 »	1240 »	1225 »	1235 »	1237 50	1232 50	1240 »		
					id nouvelles	1170 »	1170 »	1165 »	[illegible]	1165 »	1150 »	1165 »	[illegible]		
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	480 25	[illegible]	487 50	[illegible]	480 25	[illegible]	485 »	[illegible]		
	500	Id.	15 »	Id.	— id id. 3 0/0	401 »	[illegible]	401 »	[illegible]	401 »	[illegible]	400 »	[illegible]		
600.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]		
	100	Id.	3 »	Id.	— Id., 3 0/0	94 25	[illegible]	92 50	[illegible]	92 50	[illegible]	92 50	[illegible]		
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1015 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1015 »	[illegible]		
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 500 fr. payés	422 50	[illegible]	422 50	[illegible]	422 50	[illegible]	418 75	[illegible]		
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	85 »	[illegible]	86 25	[illegible]	86 25	[illegible]	86 25	[illegible]		
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	635 »	635 »	635 »	[illegible]	[illegible]	633 50	633 75	628 50		
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	846 25	840 25	845 »	837 50	840 »	845 »	842 50	842 50		
»	»	»	»	»	Crédit agricole	635 »	[illegible]	635 »	[illegible]	635 »	[illegible]	640 »	[illegible]		
					id nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	531 25	527 50	528 75	530 »	529 75	530 »	528 75	531 25		
[illegible]	500	libérés	47 40	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse géner. des chemins de fer	52 50	[illegible]	50 »	[illegible]	48 75	[illegible]	38 75	[illegible]		
[illegible]	100	Id.	4 50	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	115 »	[illegible]	131 75	[illegible]	132 50	[illegible]	131 75	[illegible]		
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	538 25	538 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	[illegible]	[illegible]	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	...	»
A	Comptoir [illegible]	41 75	200.000	100	»	octobre	4 50
A	Caisse [illegible]	525 »	[illegible]	500	»	...	31 »
A	Caisse Béchet	400 »	20.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	Caisse de l'Industrie	[illegible]	50.000	100	»	juillet	[illegible]
A	[illegible] Propriétaires	875 »	6.000	1.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	901 25	31.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	700 »	»	»	»	juillet	21 »
A	Omnibus de Lyon	70 »	60.000	100	[illegible]	...	néant.
A	Omnibus de Londres	47 50	250.000	100	»	...	néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	67 50	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	692 50	80.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	[illegible]	32.000	500	100	...	[illegible]
A	Compagnie générale transatlantique	[illegible]	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
	Bazin, L. Gay et Ce	302 50	10.900	500	»	janvier juillet	12 50
	Bare-Fraissinet et Ce	[illegible]	»	»	»	...	»
	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	475 »	20.000	[illegible]	»	...	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	...	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	452 50	»	500	200	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1250 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	20 »
A	— actions de jouissance	95 »	[illegible]	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	960 »	[illegible]	1.000	»	avril octobre	30 »
A	— act. de jouissance	110 »	27.200	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	900 »	6.000	1.000	»	avril octobre	20 »
A	Trois canaux	[illegible]	19.050	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7500 »	600	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	750 »	11.550	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1200 »	6.000	1.000	»	janvier juillet	50 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	115 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	125 »	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	415 »	21.500	[illegible]	»	...	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	[illegible]	25.000	[illegible]	150	...	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	447 50	[illegible]	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	410 »	»	»	»	...	»
	GAZ.						
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1245 »	110.000	[illegible]	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	[illegible]	»	»	»	...	»
A	Union des gaz	[illegible]	30.000	[illegible]	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	377 50	26.000	[illegible]	»	avril octobre	18 30
A	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.100	[illegible]	»	juin décembre	25 »
A	Versailles	[illegible]	1.202	[illegible]	»	mars septemb.	25 »
A	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	500	[illegible]	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2745 »	7.000	[illegible]	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1060 »	2.400	[illegible]	»	...	77 50
A	Gaz général de Paris	[illegible]	»	»	»	...	»
A	Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 33
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
A	J.-F. Cail et Ce	720 »	11.000	500	»	octobre avril	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	698 75	[illegible]	[illegible]	»	...	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	[illegible]	[illegible]	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »	[illegible]	[illegible]	»	juin décembre	15 »
A	Creusot (Saône-et-Loire)	650 »	[illegible]	[illegible]	»	juin décembre	40 »
A	Basse-Indre	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	20 »
A	Châtillon et Commentry	213 »	[illegible]	[illegible]	»	mars septemb.	15 »
A	[illegible]	678 25	[illegible]	[illegible]	»	...	»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	...	30 »
A	Fourchambault	330 »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	21 »
A	Marine et chemins de fer	863 75	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	70 »
A	[illegible]	[illegible]	40.000	[illegible]	»	...	néant.
A	Franche-Comté	[illegible]	10.000	[illegible]	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	880 »	»	[illegible]	»	...	60 »
A	[illegible]	255 »	»	[illegible]	»	...	23 »
A	Pont-l'Évêque	250 »	»	[illegible]	»	...	»
A	Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	575 »	12.000	[illegible]	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1150 »	5.000	[illegible]	»	septembre	90 »
A	Phénix métallurgique	[illegible]	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1600 »	[illegible]	[illegible]	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	[illegible]	[illegible]	»	...	32 »
A	Grand'Combe	825 »	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	191 25	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	158 75	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	178 75	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	10 »
A	Rive-de-Gier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	10 »
A	Carmaux	270 »	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1175 »	[illegible]	[illegible]	»	septembre	néant.
A	[illegible]	500 »	[illegible]	[illegible]	»	...	28 »
A	Layon-et-Loire	400 »	[illegible]	[illegible]	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	457 50	»	500	»	...	20 »
A	Quaregnon	170 »	[illegible]	250	»	...	10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	[illegible]	230 »	[illegible]	500	»	...	»
Cav.	Centre-du-Flénu	290 »	[illegible]	[illegible]	»	mai	30 »
B	Mouzaïa (cuivre)	15 »	[illegible]	[illegible]	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul id	225 »	[illegible]	[illegible]	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	...	néant.
B	Santander id	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id	270 »	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id	725 »	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	50 »
A	Stolberg privilégiée id	[illegible]	[illegible]	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id	[illegible]	[illegible]	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id	500 »	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie id	150 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	345 »	6.000	500	»	septembre	45 »
C	[illegible] id	540 »	18.000	[illegible]	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière id	[illegible]	1.400	500	»	...	»
A	Pont-Rémy id	300 »	5.000	[illegible]	»	10 avril	33 »
C	Siècle journal	[illegible]	2.500	[illegible]	»	...	125 »
C	Journaux réunis id	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit id	5400 »	100	2.500	»	...	»
A	Saint-Gobain glaces	12500 »	[illegible]	[illegible]	»	...	750 »
C	Montluçon id	110 »	[illegible]	500	»	...	néant.
A	Oignies (Belgique) id	[illegible]	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id	120 »	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	[illegible]	[illegible]	500	»	...	30 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	25 »
C	[illegible] et Ce	21 25	50.000	100	»	...	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	335 »	80.000	250	»	...	10 »
C	Deux cirques (E. Dejean et Ce)	210 »	[illegible]	200	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	[illegible]	»	»	»	...	»
»	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»	...	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	Obligations industrielles	Dernier cours connu	Nombre	Taux de [illegible]	[illegible]	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
»	Compagnie immobilière de Paris	[illegible]	»	»	»	...	»
80	Cie impériale des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	66	...	5 »
500	Ports de Marseille	465 »	30.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	[illegible]	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1165 »	[illegible]	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	[illegible]	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.250	[illegible]	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	14.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	280 25	[illegible]	500	[illegible]	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	17.000	500	46	janvier juillet	25 »
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8.000	500	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	290 25	20.000	500	[illegible]	avril octobre	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	95	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	470 25	[illegible]	312 50	31	30 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	270 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Ce	[illegible]	8.000	[illegible]	11	janvier juillet	30 »
»	Rue impériale de Lyon	515 »	»	[illegible]	»	15 janv. juillet	25 »
[illegible]	Gaz de Paris	480 »	33.500	500	45	janvier juillet	25 »
[illegible]	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	225 »	48.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	261 25	»	»	»	...	»
»	Omnibus de Paris	475 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	10.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 9 au 13 août

NOMBRE D'ACTIONS.	VALEUR NOMINALE	DERNIER REVENU ANNUEL.	ÉPOQUES DE JOUISSANCE.	NOMS DES LIGNES
160.000	500	30 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans
»	»	»	»	Id. actions rétmpliées
»	500	»	»	Id. actions nouvelles
»	»	»	»	Id. actions de jouissance
300.000	»	»	»	Nord ancien
440.000	500	45 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Id. nouvelles
80.000	500	50 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Id. id. parties au tirage
41.667	500	31 fr. 25 pour 1861	janvier, juillet	Est
540.000	500	31 fr. 25 pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance
»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée
600.000	500	31 fr. 25 pour 1861	mai, novembre	Midi
250.000	500	25 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Ouest
300.000	500	12 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Lyon-Genève
80.000	500	»	janvier, juillet	Dauphine
35.000	500	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes
»	»	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles
»	»	4 0/0	janvier, juillet	Bességes à Alais
32	12.000	12 fr. 25	janvier, juillet	Algérienne
»	»	»	»	Victor-Pommeuse
214	180.000	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Lyon-Croix-Rousse
»	»	»	»	Chemins autrichiens
1121	400.000	35 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Sud Autrichien-Lombard
1004	750.000	42 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Ouest-Suisse
140	500.000	»	»	Central-Suisse
252	72.500	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Saragosse-Pampelune
179	55.000	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées
744	240.000	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Id. libérées
»	»	»	»	Barcelone-Saragosse
396	80.000	4 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne
»	200.000	4 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue
131	36.000	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix
100	47.500	6 0/0	janvier, juillet	Manzanarès à Reus
»	»	»	»	Reus
»	600.000	5 0/0 garantis	janvier, juillet	Romaine
279	179.000	6 0/0 garantis	avril, octobre	Id. tronçons
»	»	»	»	Guillaume-Luxembourg
»	50.000	5 0/0	»	Belgique et Flandres
»	»	»	»	Portugais
»	»	»	janvier, juillet	Ligne d'Italie

SAMEDI 9		LUNDI 11		MARDI 12		MERCREDI 13		JEUDI 14	VENDREDI 15
COMPT.	TERME.	COMPT.	TERME.	COMPT.	TERME.	COMPT.	TERME.		
								Bourse fermée.	Bourse fermée.

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des EMPRUNTS.	NOMBRE D'OBLIGATIONS.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation	ÉPOQUES DES TIRAGES.	PRIX de remboursement.	REVENU ANNUEL.	ÉPOQUES DE JOUISSANCES.
1839	»	»	»	»	»	»	»
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet
1839—1840	»	»	»	»	»	»	»
1842—1840	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet
1848	13.331	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet
1847—1840	26.250	»	»	novembre	1.250	50 »	mars, septembre
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	avril, octobre
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	janvier, juillet
1850—1854	51.536	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet
1852—1856	300.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre
1853	2.375	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre
1852	21.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre
1851	102.611	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet
1848	5.003	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet
1855	6.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet
1853	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet
1852	61.643	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet
1855	200.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet
1852—1856	1.091.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet
1851—1858	800.000	»	»	[illegible]	500	15 »	janvier, juillet
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet
1857—1859	137.073	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre
1853—1857	224.000	»	»	mars	500	15 »	janvier, juillet
1856—1864	1.500.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet
1857	241.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet
1850—1864	449.784	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet
1858	92.010	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre
1857—1864	801.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre
1852	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
1850	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet
1858—1864	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	mars, septembre
1856—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
1857—1861	300.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
1858	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre
1860	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
1858—1861	400.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet
1859	24.570	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
1860	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre
1859—1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre
1860	48.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre
1858—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet
1858	100.000	»	»	»	250	7 50	[illegible]

9		11		12		13		14	15
								Bourse fermée.	Bourse fermée.

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 9		LUNDI 11		MARDI 12		MERCREDI 13		JEUDI 14	VENDREDI 15
	COMPTANT.	TERME.	COMPTANT.	TERME.	COMPTANT.	TERME.	COMPTANT.	TERME.		
RENTES 3 0/0, jouissance juin 1862	68 80	68 85	68 60	68 65	68 80	68 90	68 90	69 »		
RENTES 3 0/0 trentenn., jouissance avril 1862	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	98 »	» »	98 »	» »	98 »	» »	98 »	» »		
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		
RENTES 4 0/0, id. id.	92 »	» »	92 »	» »	» »	» »	» »	» »		
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	157 50	» »	155 »	» »	155 »	» »	155 »	» »		
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1100 »	» »	1100 »	» »	1100 »	» »	1105 »	» »		
Id. id. id. 1855, jouissance mars 1862	459 »	» »	456 »	» »	451 25	» »	451 25	» »		
Id. id. id. 1860, id.	457 50	» »	456 »	» »	450 »	» »	450 »	» »		
Département de la Seine. id. id. 1857, jouissance janvier 1862	225 »	» »	226 25	» »	226 25	» »	225 »	» »		
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	100 »	» »	100 »	» »	98 75	» »	» »	» »		
Ville de Lille	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		
Ville de Tourcoing et Roubaix	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1861 (cours de Londres)	93 3/8	» »	93 3/8	» »	93 3/8	» »	93 3/8	» »		
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 1/2	» »	71 1/2	» »	» »	» »	» »	» »		
Id. 3 0/0 (ISO) id.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 »	71 50	70 »	» »	70 »	» »	» »	» »		
Id. 3 0/0, id.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 25	71 50	70 »	70 25	70 50	70 75	71 »	71 25		
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	72 3/4	» »	72 1/2	» »	72 »	» »	72 1/4	» »		
Emprunt russe	91 1/2	91 3/4	» »	» »	91 1/4	» »	91 1/4	» »		
Espagne, dette couverte, jouissance 18 juin 1862	» »	» »	» »	» »	44 1/4	» »	44 1/4	» »		
Id. 3 0/0 intérieur	47 3/8	» »	47 1/8	» »	47 1/8	» »	47 1/8	» »		
Id. 3 0/0 extérieure 1841	54 1/8	» »	54 »	» »	» »	» »	» »	» »		
Id. 3 0/0 id. 1852-56	50 3/4	» »	50 »	» »	50 »	» »	50 3/4	» »		
Id. dette extérieure sans intérêt	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	100 1/4	» »	100 1/4	» »	100 3/4	» »	100 3/4	» »		
Turquie, 4 1/2 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		
Id. Obligations à lots, emprunt 1858, jouissance juillet 1862	325 »	» »	325 »	» »	326 »	» »	327 50	» »		

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

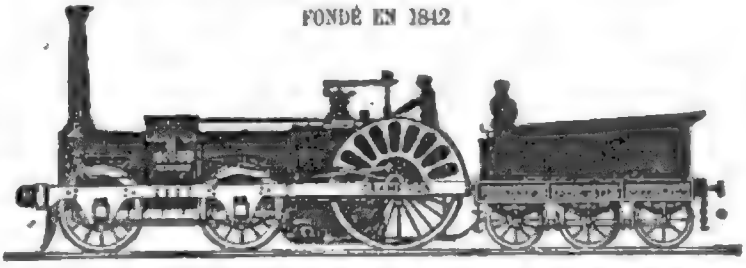
Digitized by Google

N° 1146. — 21e ANNÉE. — N° 34. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 22 AOUT 1867

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	DIX MOIS
PARIS	18 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	13 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. 00
Aux Abonnés	1 fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité Dalliff, Davies et Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 22d 4, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 641. — Le bilan de la Banque, 644. — Recettes des chemins de fer pendant le premier semestre 1861-1867. 644. — Les chemins de fer de montagne, 645. — Chemin de fer central suisse, 645. — Comptoir d'escompte de Paris, 645. — Compagnie du télégraphe électrique sous-marin de la Méditerranée, 646. — Des emplois et remplois en rente sur l'Etat, 646. — Avis des liquidateurs de la Caisse des actionnaires, 666. — Chronique, 646. — Banque de France, bilan, 647. — Banque d'Angleterre, bilan, 666. — Marché industriel, 647. — Bourse de Londres, 647. — Avis aux actionnaires, 647. — Bulletin des recettes de la semaine, 648. — Projets mis à l'enquête par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, 649. — Compagnie impériale des voitures de Paris, rapport, 653. — Actes officiels, 657. — Nominations, 659. — Jurisprudence, 661. — Chemin de Beaucaire à Alais, 667. — Chemin de Lyon à la Croix-Rousse, 667. — Chemin de Barcelone à Saragosse, 667. — Villes de Roubaix et de Tourcoing, remboursement, 667. — Recettes des chemins de fer, 668. — Annonces, 670. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 671 Cours des actions et obligations industrielles, 671. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 672.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Qu'adviendra-t-il de la levée de boucliers faite par Garibaldi ?

Là est le secret du mouvement qui se dessinera immédiatement à la Bourse, soit en hausse, soit en baisse. Tout le reste est oublié, luttes de l'Amérique, expédition du Mexique, complications de l'Orient, on ne se préoccupe que du péril immédiat. On a bien raison. Les autres nuages se dissiperont peu à peu, mais il y a là un danger réel et sérieux.

Garibaldi ne s'arrêtera pas, tous les efforts tentés auprès de lui ont échoué; il persiste; il est à Catane, commandant en dictateur; il passera facilement le détroit et se jettera dans les Calabres.

C'est là qu'il faut l'attendre.

Les hommes politiques de l'Italie lui sont hostiles; ils comprennent la folie du mouvement. Malheureusement il n'en est pas de même pour les masses populaires, qui se laissent facilement impressionner par le héros légendaire.

Il se pourrait donc qu'il entraînât un mouvement sérieux, c'est même probable; d'un autre côté, le gouvernement italien usera de mesures rigoureuses. C'est alors la guerre civile.

Garibaldi arrivera jusqu'aux frontières de l'Etat romain, mais là il échouera. C'est certain.

Qu'adviendra-t il après? Bien des complications sont possibles.

Telles sont les préoccupations de la spéculation qui ont enrayé le mouvement de hausse, bien lancé, et qui nous aurait ramenés aux beaux jours de la Bourse.

Cependant, la réaction éprouve sur la rente et les valeurs diverses une résistance invincible. On est prudent, on s'abstient de la spéculation, mais les achats du comptant persistent et maintiennent la place dans d'admirables dispositions.

Les événements politiques qui agitent la péninsule italienne ont, pour ainsi dire, suspendu l'intérêt qui s'attachait aux questions financières agitées dans les derniers jours de la session du Parlement italien. Il n'est pas très-urgent, par exemple, de songer aux chemins de fer napolitains, lorsqu'on peut, à la rigueur, se demander si dans quelques jours les volontaires de Garibaldi ne seront pas aux prises avec les soldats du général La Marmora. Toutefois, comme il n'est pas possible de douter que le gouvernement du roi d'Italie ne surmonte les difficultés actuelles, et que, d'ailleurs les fluctuations de l'emprunt italien ne permettent pas à notre marché de se désintéresser de ce qui se passe entre les Alpes et l'Etna, nous trouvons parfaitement fondés les regrets qu'inspirent à presque toute la presse le double échec subi par M. Rattazzi dans l'affaire du Crédit foncier italien, et dans l'affaire du réseau des chemins de fer napolitains. Sans crédit foncier, l'Etat ne pourra pas vendre avantageusement ses biens domaniaux; et, cependant, c'est la ressource essentielle dont il ne peut se passer pour régler ses budgets.

Quant aux chemins de fer napolitains, la proposition de M. Bastoggi, malgré les économies apparentes qu'elle procure à l'Etat, supporte mal la comparaison avec le traité Rothschild et Talabot, qui intéressait aux destinées industrielles de l'Italie les influences financières les plus considérables de l'Europe.

Ce qui s'est passé dans l'esprit des députés italiens n'a rien, d'ailleurs, qui puisse trop surprendre; « *l'Italia farà da se* » voilà le fond de leur détermination, plus patriotique qu'avisée. Ne se passe pas qui veut du concours de ses voisins; la France elle-même a subi, il y a quelque vingt ans, le concours de l'Angleterre pour la construction de ses premiers chemins de fer, et elle ne s'en est pas mal trouvée. La proposition Bastoggi, si la force des choses ne la réduit pas à néant, n'évitera sans doute pas à l'Italie le chagrin d'une intervention des capitaux étrangers; et, à vrai dire, nous ne croyons pas que M. Bastoggi et ses amis puissent aboutir à un résultat pratique sans la participation d'une combinaison française.

L'amour-propre national à part, une circonstance déplorable a singulièrement favorisé le renversement des arrangements financiers de M. Rattazzi: c'est la continuation à Turin d'une lutte stérile, sans prévoyance, et qui ne pouvait manquer d'avoir ce dénoûment. Parmi ceux qui se plaignent le plus de l'échec provisoire du crédit foncier, se trouvent beaucoup de ceux qui ont contribué à l'échec de l'affaire napolitaine, et réciproquement; et ne croit-on pas, par exemple, qu'il eût été plus facile d'écarter la proposition de M. Bastoggi pour les chemins napolitains, si la proposition de crédit foncier, à laquelle M. Bastoggi était intéressé avec les capitalistes français, n'avait pas été traversée avec tant d'acharnement par des influences françaises? Il y a donc là une leçon, et, si l'on pouvait en profiter, nous serions tentés de ne pas regretter les deux résolutions, à nos yeux peu sensées, du Parlement italien.

Revenons maintenant aux variations du marché.

La rente 3 0/0, surtout, résiste énergiquement. Elle ferme aujourd'hui à 68 80 au comptant, et à 68 75 à terme. Les achats sérieux du comptant la maintiennent, et elle a une tendance telle, qu'à la première éclaircie elle bondira à 70 francs.

Le 4 1/2 monte, comme nous l'avions prévu, sous la pression de son coupon, et aussi sur la pensée que la conversion forcée sera une des premières lois de la rentrée du Corps législatif. Il est à 98 fr. après avoir fait 98 50 il y a deux jours.

Les obligations trentenaires sont plus fermes à 455 »», mais avec peu d'affaires.

L'emprunt italien n'a jamais été plus impressionnable, et c'est justice. Les incidents qui peuvent surgir en Italie sont de nature à consolider le crédit de cet État ou a l'ébranler fortement. De là des oscillations violentes dans les deux sens. Que sera-ce si les événements s'aggravent, si la guerre civile commence? Aussi les spéculateurs sur ce fonds peuvent être considérés comme de rudes coureurs d'aventures; il a fermé aujourd'hui à 70 20.

Les fonds espagnols sont fermes, mais sans grandes affaires. En Angleterre on assure que le Stock-Exchange vient de refuser une entreprise espagnole, persistant à maintenir la prohibition tant que la question de la passive ne sera pas réglée.

Le 5 0/0 russe est à 94 1/4.

L'essor des actions de la Banque de France est un peu paralysé par le ralentissement des affaires. Elles sont à 3,180 fr.

Les actions du Crédit foncier sont un peu plus faibles; les estampillées à 1,225 »», et les actions nouvelles à 1,145 »». Nous approchons de la liquidation, et le report sur cette valeur devra nous révéler la situation de la spéculation.

Le Crédit agricole est faible à 625 »»; comme nous pourrions rappeler, avec juste raison, nos prédictions, quand cette valeur était cotée 700 francs.

Le Crédit industriel reste à 630 fr.

Le Sous-Comptoir est bien tenu à 536 26.

Le Comptoir d'escompte a regagné partiellement son coupon. Il est à 636 25.

Le Crédit mobilier, résistant à la baisse, semble tendre à la hausse, mais il faut que les incidents politiques viennent y aider. Il ferme aujourd'hui à 846 25.

Les Orléans, malgré les incidents politiques, sont très-fermes, surtout les actions estampillées; on n'oublie pas qu'il y aura un coupon de 30 francs à détacher le 1er octobre. Aussi nous croyons que cette valeur ne tardera pas à reprendre le cours de 1,050 francs, même après le détachement du coupon. Elle fait aujourd'hui 1,017 50.

Les actions nouvelles sont à 765 »».

Le Lyon est toujours l'objet d'excellents placements, ses recettes augmentent constamment malgré les prévisions contraires, et nous sommes convaincus que le dividende de l'année ne sera pas moindre de 80 francs; on voit que cela donne un beau revenu sur les cours actuels. Le Lyon a été coté aujourd'hui à 1,100.

Les actions du Nord sont très-fermes à 1,010.

L'Est s'est relevé à 542 50, malgré les ventes à découvert.

L'Ouest est bien tenu à 558 75.

Les actions du Midi se maintiennent à 830 »», elles sont très-demandées depuis deux jours, il se révèle un déport de 2 francs à 1 fr. 25 c., qui pourrait bien embarrasser les vendeurs en liquidation. Ce déport correspond aux nombreux escomptes opérés sur cette valeur; si tous les titres sont levés, il y aura un mouvement ascensionnel bien prononcé.

Le Genève faiblit à 350.

Les recettes du Dauphiné ne sont malheureusement pas favorables, et elles ne peuvent contribuer à relever la valeur.

Les chemins autrichiens sont faibles à 482 50, il y a eu des ventes sérieuses sur cette valeur, surtout en raison des diminutions de recettes.

Les Lombards sont bien tenus à 603 75. On croit généralement que la Compagnie Bastoggi tend à traiter avec la Compagnie Talabot. Il reste à savoir si celle-ci y consentira. Quoi qu'il en soit, la prime qui existe à Naples sur les actions de la Compagnie italienne a complétement disparu à Turin. Cet incident n'est pas de nature à amener les capitaux à la compagnie victorieuse devant le Parlement.

Le Nord de l'Espagne est à 505 fr.

Les chemins romains fermes à 327 50.

Les Portugais donnent lieu à de très-bons achats.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Graissessac à Béziers	38.58 0/0
Besseges à Alais	30 72 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	23.43 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	19.64 0/0
Lyon-Genève	8 16 0/0
Midi	7 57 0/0
Victor-Emmanuel	7.20 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	6 16 0/0
Guillaume-Luxembourg	2 40 0/0
Séville-Xérès-Cadix	1.02 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	0.29 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest suisse	0 43 0/0
Nord	1 08 0/0
Barcelone-Saragosse	1.10 0/0
Orléans	5.16 0/0
Central Suisse	5.20 0/0
Dauphiné	6 05 0/0
Est	6 70 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	7.50 0/0
Ouest	8 »» 0/0
Autrichiens	10 66 0/0
Cordoue a Séville	12.51 0/0

A. de Biraque d'Apremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

NOMS DES VALEURS.	13 août	22 août	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 95	68 75	» »»	» 20
Rente à 1/2 0/0	98 »»	98 »»	» »»	» »»
Banque de France	3190 »»	3180 »»	» »»	10 »»
Consolidés	93 2/8	93 2/8	» »»	»»/»
Crédit foncier	1230 »»	1225 »»	» »»	5 »»
Crédit agricole	640 »»	»»» »»	» »»	» »»
Crédit industriel com	632 50	630 »»	» »»	2 50
Crédit mobilier	852 50	846 25	» »»	6 25
Comptoir d'Escompte	637 50	636 25	» »»	1 25
Orléans	1016 25	1017 50	1 25	» »»
Nord	1008 75	1010 »	1 25	» »»
Nord (act. sorties)	980 »»	»»» »»	» »»	»» »»
Est	537 50	542 50	5 »»	» »»
Paris-Méditerranée	1106 25	1100 »»	» »»	6 25
Midi	833 75	830 »»	» »»	3 75
Ouest	555 »»	558 75	3 75	» »»
Genève	350 »»	»»» »»	» »»	» »»
Dauphiné	417 50	415 »»	» »»	2 50
Ardennes ancien	420 »»	420 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	412 50	420 »»	7 50	» »»
Ch. Autrichiens	485 »»	482 50	» »»	2 50
Victor-Emmanuel	362 50	360 »»	» »»	2 50
Russes	605 »»	603 »»	» »»	» »»
Romains	330 »»	327 50	» »»	2 50
Sud-Autr.-Lombard	606 25	603 75	» »»	2 50
Saragosse Pampelune	345 »»	340 »»	»» »»	5 »»
Saragosse-Alicante	562 50	566 25	3 75	» »»
Saragosse-Barcelone	300 »»	310 »»	10 »»	» »»
Nord-Espagne	506 25	505 »»	1 25	» »»
Séville-Xérès-Cadix	437 50	»»» »»	» »»	» »»

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 9 Janvier 1862	397	675	21	46	30	762	76	176
Au 13 Février	384	662	47	56	30	797	86	217
Au 13 Mars	415	638	450	63	30	838	170	235
Au 10 Avril	416	564	443	59	30	839	124	188
Au 8 Mai	419	489	167	63	30	819	104	182
Au 12 Juin	417	486	130	70	30	760	126	190
Au 10 Juillet	392	548	434	74	60	794	135	218
Au 14 **Août**	**385**	**502**	**118**	**76**	**60**	**782**	**100**	**200**
Augmentation	»	»	»	2	»	»	»	»
Diminution	7	45	16	»	»	12	26	18

LE BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Au point de vue commercial et monétaire, le bilan de la Banque de France est loin d'indiquer une amélioration; ainsi, le portefeuille a diminué de 45 millions, et l'encaisse métallique a cependant fléchi de 7 millions. Nous reviendrons sur ce point tout à l'heure.

Mais au point de vue du marché des fonds public, ce bilan constate au contraire un fait des plus favorables, c'est la réduction continue du chapitre des avances sur effets publics, qui a diminué de 16 millions, et se trouve ramené à 118 millions; c'est beaucoup encore, mais enfin c'est 49 millions de moins qu'au 8 mai dernier; et tandis que l'augmentation de ce chapitre, comparativement au mois de janvier, s'élevait en mai à 143 millions, elle n'est plus aujourd'hui que de 94 millions. Ainsi s'écoule de mois en mois ce stock de rentes qui s'était

accumulé dans le portefeuille de la Banque au moment de la conversion du 4 1/2 0/0, et qui a été sinon la cause, du moins le prétexte de la méfiance sur vendeurs. De 167 millions au 8 mai, le montant des avances des rentes étant descendu à 118 millions au 14 août, c'est-à-dire ayant fléchi de 49 millions en trois mois, il suffirait que le mouvement du comptant continuât sur ce pied pendant le reste de l'année courante pour ramener ce chapitre exactement au niveau du 1er janvier dernier ; et c'est là l'un des plus sérieux éléments du mouvement de hausse que compriment en ce moment les événements de la politique extérieure.

Revenons aux autres articles du bilan de la Banque de France.

Il y a eu diminution des avances sur lingots et monnaies pour 1 million ; des billets en circulation, de 12 millions ; du compte courant du Trésor de 26 millions ; des comptes courants des particuliers, de 28 millions.

La diminution de l'actif du Trésor s'explique naturellement par le paiement du coupon semestriel du 3 0/0 nouveau et des arrérages des pensions. Les comptes courants des particuliers ont suivi, comme à l'ordinaire, le mouvement des escomptes ; la preuve en est que sur 45 millions de diminution du portefeuille, 40 millions appartiennent au portefeuille de Paris, et que ce sont en même temps les comptes courants de Paris qui ont subi la totalité de la diminution signalée sur ce chapitre.

L'ensemble de ces mouvements mérite d'être précisé :

Le bilan du 10 juillet se chiffrait, au passif, comme à l'actif, pour une somme de	1,391,328,655 86
Celui du 14 août ne présente qu'un total de	1,324,523,748 17
Diminution.....	66,804,907 69

On retrouve en effet à l'actif : 1° une diminution de 7 millions sur l'encaisse ; de 45 millions sur le portefeuille ; de 15 millions sur les avances ; de 1 million sur les dépenses d'administration ; ensemble 68 millions ; 2° une augmentation de 2 millions sur les créances actives ; balance égale à la diminution de l'actif, 66 millions.

On trouve également au passif : 1° une diminution de 12 millions sur les billets en circulation ; de 44 millions sur les comptes courants ; de 5 millions sur les dividendes à payer ; de 5 millions sur les arrérages de valeurs déposées ou transférées ; et de 4 millions sur les créances passives ; ensemble 70 millions ; 2° une augmentation de 4 millions sur les engagements à vue et sur les escomptes ; balance égale à la diminution de l'actif, 66 millions.

Ainsi, la Banque a reçu par remboursements 60 millions ; il est sorti par remboursements de comptes courants, 44 millions ; par accroissement d'actif, 1 million ; par extinction de passif 10 millions ; ensemble 55 millions. La balance des rentrées constate donc un excédant d'environ 5 millions, qui aurait pu être représenté par une augmentation de pareille somme dans l'encaisse métallique ; c'est le contraire qui a eu lieu ; car l'encaisse métallique a subi une réduction de 7 millions. Cette sortie d'espèces et l'excédant des rentrées, ensemble 12 millions, sont représentés dans le bilan de la Banque de France par une diminution de 12 millions sur la circulation des billets ; circonstance qui a quelque valeur, parce qu'elle concorde avec un mouvement identique dans l'encaisse et la circulation de la Banque d'Angleterre.

AUGUSTE VITU.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

On nous communique, et nous reproduisons ci-après, dans notre supplément, l'exposé des projets mis à l'enquête par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Dans ce travail d'ensemble, les questions si vivement controversées des chemins de fer des Bouches-du-Rhône, du Gard, de l'Hérault et de l'Aveyron sont présentées sous une forme nouvelle, et qui appelle au plus haut degré l'examen réfléchi de tous les intéressés.

F. GRIMALD.

RECETTES BRUTES DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Premier semestre de 1862.

Nous avons apprécié dans notre numéro du 26 juillet dernier les conséquences probables des augmentations et des diminutions de recettes constatées pendant le premier semestre de 1862, sur les revenus de l'exercice courant.

Aujourd'hui, nous publions le tableau officiel de ces mêmes recettes, tel que nous le trouvons au *Moniteur ;* et nous nous bornons à en extraire les renseignements statistiques détaillés que n'avaient pu nous fournir les bulletins hebdomadaires des Compagnies.

La longueur totale exploitée au 30 juin 1862, était de 10,460 kilomètres ; c'est une augmentation de 994 kilomètres sur l'époque correspondante de 1861 ; et l'une des plus considérables qui se soient produites depuis longtemps.

Elle se divise ainsi :

Ancien réseau : Orléans, 3 kil ; Midi, 1 kil.; Victor-Emmanuel, 12 kil.; Lyon à la Croix-Rousse, 1 kil ; total, 17 kil.

Nouveau réseau : Nord, 156 kil.; Est, 2 kil.; Ardennes, 162 kil.; Orléans, 222 kil.; P. L. Méditerranée, 220 kil.; Dauphiné, 43 kil.; Midi, 172 kil.; total, 977 kil.

On voit que la période de juin 1861 à juin 1862 a été des plus fertiles, puisqu'elle a vu s'ouvrir les lignes entières des houillères du Pas-de-Calais, de Paris à Soissons, Reims et Montmédy ; du Bourbonnais, de Lyon à Grenoble, de Toulouse à Foix, etc.

La longueur moyennement exploitée a été de 10,223 kilomètres pendant le semestre ; c'est une augmentation de 775 kilomètres sur la longueur moyennement exploitée pendant le premier semestre de 1861.

La recette totale a été de 221,620,660 francs, au lieu de 210,567,546 fr. en 1861 ; c'est une augmentation de 11,053,114 fr. Cette recette totale, divisée par les 10,223 kilomètres moyennement exploités, représente une recette kilométrique de 21,679 fr. pour le semestre ; c'est 608 fr. de moins par kilomètre qu'en 1861, soit 2.73 0/0. La raison de cette légère dépression est évidente : c'est l'énorme accroissement des lignes du nouveau réseau d'une année à l'autre ; mais, il y aura très-vraisemblement dans le second semestre même une réaction en sens inverse, par suite du développement du trafic sur les lignes encore au début.

Voici maintenant la part des deux réseaux dans ce résultat général.

Ancien réseau. — 7,004 kilomètres exploités au 30 juin 1862 ; c'est une augmentation de 17 kilomètres sur 1861. L'exploitation moyenne a compris 6,998 kilomètres au lieu de 6,980 ; augmentation, 18 kilomètres.

Les recettes totales se sont élevées à 187,069,769 fr., au lieu de 183,043,224 ; augmentation, 4,026,545 fr. La recette kilométrique moyenne a été de 26,732 fr., au lieu de 26,224 fr. ; augmentation, 808 fr., soit 1.94 0/0. Ces augmentations finales sont le résultat d'une balance, car certaines lignes ont présenté un accroissement, et certaines autres une diminution, savoir :

Le P. L. Méditerranée, une augmentation brute de.....	4,686,449
Le Midi.....	2,083,581
Le Nord.....	954,993
Le Victor-Emmanuel.....	100,280
Le chemin de Ceinture....	89,823
Le Graissessac à Béziers...	71,653
L'Anzin à Somain.....	57,193
Le Bessége à Alais.....	41,469
Le Carmaux à Albi.....	29,213
Le Lyon à Genève, une diminution de.....	126,412
L'Ouest.....	456,242
L'Est.....	463,528
L'Orléans.....	3,043,837

Nous nous sommes expliqués sur ces mouvements de recette dans notre article du 26 juillet ; nous n'avons pas à y revenir.

Comme rendement kilométrique les lignes se classent ainsi :

Chemin de ceinture	62,600 par kil.
P. L. Méditerranée.....	42,535
Nord	31,258
Ouest.....	24,419
Bessège à Alais	23,072
Est.....	23,049
Orléans.....	20,998
Midi.....	18,958
Anzin à Somain.....	14,253
Lyon à Genève	13,951
Carmaux à Albi	10,731
Victor-Emmanuel.....	6,501
Graissessac.....	6,333

Il y a, par conséquent, augmentation kilométrique : pour le Graissessac, 28.51 0/0 ; Anzin à Somain, 26.77 0/0 ; Carmaux à Albi, 22.15 0/0 ; Midi, 15.87 0/0 ; Ceinture, 9.22 0/0 ; Victor-Emmanuel, 8.82 0/0 ; Paris-Lyon-Méditerranée, 8.38 0/0 ; Bességes à Alais, 5.95 0/0 ; Nord, 3.26 0/0. Il y a diminution : sur l'Orléans, de 9.12 0/0 ; sur le Lyon-Genève, de 3.82 0 0 ; sur l'Ouest, de 2.03 0/0 ; sur l'Est, de 2.66 0/0.

Nouveau réseau.— La longueur totale exploitée a passé de 2,479 kil. à 3,456 ; augmentation, 977 kil. La longueur moyenne exploitée s'est élevée à 3,225 au lieu de 2,468 ; augmentation 757 kil.

Les recettes totales se sont élevées à 34 millions 550,891 francs, au lieu de 27,524,322 ; augmentation 7,026,569 fr.

Cette augmentation brute a été obtenue par toutes les lignes, excepté celles de l'Est, savoir :

Paris-Lyon-Méditerranée....	3,457,597 fr.
Orléans.....	1,684,435
Nord.....	1,073,622
Ardennes.....	527,890
Midi.....	364,289
Dauphiné.....	112,096
Ouest.....	12,174

La diminution sur l'Est est de 203,513

Recettes de l'exploitation des chemins de fer français. — Premier semestre des années 1862 et 1861.

NOMS des CHEMINS.	1862 — Longueur : totale exploitée au 30 juin.	1862 — Longueur : moyenne exploitée pendant le semestre.	1862 — 1er trimestre.	1862 — 2e trimestre.	1861 — Longueur : totale exploitée au 30 juin.	1861 — Longueur : moyenne exploitée pendant le semestre.	1861 — 1er trimestre.	1861 — 2e trimestre.	Total du semestre 1862.	Total du semestre 1861.	DIFFÉRENCE EN PLUS 1862.	DIFFÉRENCE EN PLUS 1861.	PAR KILOMÈTRE. RECETTE TOTALE. 1862.	1861.	DIFFÉRENCE de 1862 sur 1861. TOTALE en plus.	TOTALE en moins.	POUR CENT en plus.	POUR CENT en moins.
	k.	k.	fr.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Ancien réseau.																		
Nord	967	967	14,720,566	15,505,756	967	967	14,457,268	14,813,153	30,226,321	29,271,421	954,903	»	31,258	30,270	988	»	3.26	»
Est. (1)	963	963	10,615,274	11,580,892	963	957	10,732,975	11,926,719	22,196,166	22,659,694	»	463,528	23,049	23,678	»	629	»	2.66
Ouest	900	900	10,132,302	11,845,099	900	900	10,337,734	12,075,268	21,976,660	22,432,932	»	456,272	24,419	24,925	»	506	»	2.03
Orléans	1,677	1,677	14,830,342	16,184,059	1,678	1,674	16,291,516	17,760,711	31,014,392	34,038,229	»	3,043,837	20,996	23,106	»	2,108	»	9.12
Paris-Méditerranée	1,512	1,512	29,603,318	30,484,515	1,512	1,511	26,854,727	28,516,057	60,087,833	55,401,385	4,686,449	»	42,595	39,268	3,291	»	8.38	»
Lyon à Genève (2)	237	237	1,633,652	1,746,612	237	237	1,446,786	1,859,730	3,180,064	3,306,476	»	126,412	13,118	13,931	»	533	»	3.82
Midi	797	797	7,318,626	7,700,520	796	796	6,309,099	6,714,766	15,109,466	13,023,865	2,085,581	»	18,956	16,362	2,506	»	15.87	»
Vict.-Emm. (sect. Rhône)	111	111	292,751	428,837	104	104	259,300	362,008	721,588	621,308	100,280	»	6,501	5,973	527	»	8.82	»
Ceinture	17	17	577,261	680,245	17	17	525,269	649,114	1,084,206	974,383	89,823	»	62,600	57,317	5,283	»	9.22	»
Graissessac-Béziers	51	51	145,518	177,644	51	51	103,271	148,038	322,962	251,309	71,652	»	6,333	4,928	1,405	»	28.51	»
Besèges-Alais	32	32	359,627	378,688	32	32	345,318	351,528	738,315	696,846	41,469	»	23,072	21,776	1,296	»	5.95	»
Anzin-Somain	19	19	134,777	136,038	19	19	109,283	104,339	270,815	213,622	57,193	»	14,253	11,243	3,010	»	26.77	»
Carmaux-Albi	15	15	79,981	80,097	15	15	54,330	77,425	160,968	131,755	29,213	»	10,731	8,785	1,947	»	22.15	»
Lyon à la Croix-Rousse (3)	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux et moyennes	7,000	6,998	90,244,287	96,825,482	6,987	6,980	87,876,828	95,166,396	187,069,769	183,053,226	5,116,564	4,090,019	26,732	26,224	508	»	1.94	»
Nouveau réseau.																		
Nord (4)	159	163	423,798	747,553	31	31	47,361	50,348	1,171,351	97,709	1,073,622	»	7,186	3,152	4,034	»	127.98	»
Est	745	745	4,529,303	4,956,807	740	740	4,720,235	4,965,278	9,486,000	9,685,513	»	205,513	12,725	13,088	»	363	»	2.77
Ardennes	326	240	1,021,782	1,312,760	164	164	858,965	957,678	2,333,542	1,808,643	527,899	»	9,737	11,012	»	1,285	»	11.67
Ouest (5)	312	312	971,329	1,108,198	312	312	966,789	1,100,584	2,079,527	2,067,253	12,174	»	6,665	6,626	39	»	0.59	»
Orléans (6)	658	658	2,129,852	2,277,474	460	460	1,267,251	1,455,638	4,407,326	2,722,891	1,684,435	»	6,698	5,919	779	»	13.16	»
Paris-Méditerran... (7)	779	762	6,305,514	6,592,602	535	527	4,204,422	5,147,127	12,898,116	9,440,549	3,457,567	»	16,882	17,914	»	1,032	»	5.76
Dauphiné	178	163	664,772	821,599	135	135	631,132	743,188	1,486,371	1,374,275	112,096	»	9,119	10,180	»	1,061	»	10.42
Midi	271	180	281,869	412,109	99	98	119,593	170,896	693,778	329,189	364,289	»	3,854	3,328	526	»	15.81	»
Totaux et moyennes	3,456	3,225	16,328,104	18,222,787	2,479	2,468	12,934,730	14,589,592	35,550,891	27,524,322	7,232,082	205,513	10,713	11,152	»	439	»	3.93
Récapitulation.																		
Ancien réseau	7,003	6,998	90,244,287	96,825,482	6,987	6,980	87,876,828	95,166,396	187,069,769	183,053,226	4,020,543	»	26,732	26,224	508	»	1.94	» 5
Nouv. réseau	3,456	3,225	16,328,104	18,222,787	2,479	2,468	12,934,730	14,589,592	35,550,891	27,524,322	7,026,569	»	10,713	11,152	»	439	»	3.9
Ensemble (8)	10,460	10,223	106,572,391	115,048 269	9,466	9,448	100,811,558	109,755,988	221,620,660 (9)	210,567,548 (9)	11,053,114	»	21,679	22,287	»	608	»	2.73

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er juillet 1861 au 30 juin 1862 ont une étendue de 99½ kilomètres, savoir :

1° *Ancien réseau.*

Orléans. — Raccordement à Bordeaux des lignes d'Orléans et du Midi (pour 1/2) (3 août 1861) 1
Le Guétin à Saincaize (repris sur la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée), (21 septembre 1861) (a) 2 } 3
Midi. Raccordement à Bordeaux des lignes du Midi et d'Orléans (pour 1/2) (3 août 1861) 1
Victor-Emmanuel. — Saint-Jean-de-Maurienne à Saint-Michel (15 mars 1862) 13
Lyon à la Croix-Rousse. — Lyon à la Croix-Rousse (3 juin 1862) 1
Total pour l'ancien réseau ..... kilom. 17

2° *Nouveau réseau.*

Nord. — Sevran à Villers-Cotterets (31 août 1861) .. 60
Béthune à Hazebrouck (5 septembre 1861) 33
Lens à Béthune (15 octobre 1861) ..... 19 } 150
Arras à Lens (1 janvier 1862) 16
Villers-Cotterets à Soissons (2 juin 1862) .. 22

Est. — Traversée de Mortcerf (9 décembre 1861) 2

Ardennes. — Sedan à Carignan (23 septembre 1861). 31
Reims à Soissons (10 avril 1862) ..... 55 } 163
Mouzon à Givet et raccordement vers Morialmé (28 avril 1862) 58
Carignan à Montmédy (28 avril 1862) .. 26

Orléans. — Limoges à Périgueux (26 août 1861) 98
Arvant à Massiac (5 novembre 1861) .... 26 } 222
Bourges à Montluçon et racc[t] (9 déc. 1861). 100

Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Chagny à Montceau-l.-Mines (21 sep. 1861) 45
Montargis à Nevers (21 septembre 1861) 135
Raccord. de Saincaize (21 septemb. 1861) 1
Livron à Privas (17 février 1862) ..... 22 } 222
Embranch. de Saint-Germain-des-Fossés à Vichy (15 mai 1862) 9
Le Guétin à Saincaize (abandon à la Cie d'Orléans le 21 septembre) (a), moins 2 kil. 2

Reste 220

Dauphiné. — Bourgoin à Saint-André-du-Gaz (22 août 1861) 22
Chabons au Grand-Lemps (9 janv. 1862) 5 } 43
Chabons à St-André-du-Gaz (14 juin 1862) 16

Midi. — Toulouse à Pamiers (19 octobre 1861) 57
Pamiers à Foix (7 avril 1862) ..... 18 } 172
Portet-St-Simon à Montrejeau (9 juin 1862). 92

Total pour le nouveau réseau ..... kilom. 977

Ensemble 994

Longueur totale exploitée au 30 juin 1861 ..... kil. 9,466

Longueur totale exploitée au 30 juin 1862 10,460

(9) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour le semestre 1862, à ..... 10,128,764 »
— 1861, à ..... 9,763,836 »

(a) *Antérieurement à l'ouverture de la courbe de raccordement à Saincaize, la section du Guétin à Saincaize appartenait à la Compagnie d'Orléans (laquelle exploitait par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée (nouveau réseau).*

(1) Y compris 4 kil. sur le territoire suisse (à Bâle), exploités par la Compagnie de l'Est.
(2) Y compris 10 kil. sur le territoire suisse, exploités par la Compagnie de Lyon à Genève.
(3) Les recettes de Lyon à la Croix-Rousse se sont élevées à 19,027 fr. pour 27 jours d'exploitation.
(4) Non compris la ligne de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches (9 kil.), dont les produits ne figurent pas dans les comptes d'exploitation de la Compagnie du Nord.
(5) Y compris 295 kil. pour Caen à Cherbourg et les embranchements du Mans à Mézidon, de Couliboeuf à Falaise et de Lison à St-Lô, qui feront partie de l'ancien réseau à partir du 1er janvier 1863.
(6) Non compris la section d'Arvant à Massiac (25 kil.), exploitée par la Cie de Paris-Lyon-Méditerranée.
(7) Y compris la section d'Arvant à Massiac, appartenant à la Compagnie d'Orléans (voir note 6).
(8) Y compris 38 kil. sur le territoire suisse, exploités par les Compagnies françaises, et non compris 21 kil. (lignes de Chauny à Saint-Gobain et de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches), dont les produits ne figurent pas dans les comptes d'exploitation.

NOTA. Les comptes du premier semestre de 1862 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

Voici maintenant le rendement kilométrique des lignes du nouveau réseau :

Paris-Lyon-Méditerranée.	16,882 fr. p. kil.
Est	12,725
Ardennes	9,727
Dauphiné	9,119
Nord	7,186
Orléans	6,698
Ouest	6,665
Midi	3,854

Il y a eu augmentation kilométrique sur le nouveau réseau du Nord de 128.98 0/0 ; du Midi, de 15.81 0/0 ; d'Orléans, de 13.16 0/0 ; de l'Ouest, de 0.59 0/0 ; et diminution sur les Ardennes de 11,67 0/0 ; sur le Dauphiné, de 10.42 0/0 ; sur le Paris-Lyon-Méditerranée, de 5.76 0/0 ; sur l'Est, de 2.77 0/0.

F. Germain.

CHEMINS DE FER DE LA MONTAGNE.

Nous empruntons aux journaux bourguignons l'article suivant :

Nous avons précédemment entretenus nos lecteurs de l'accueil favorable qu'a reçu du conseil d'arrondissement de Dijon le projet de construction des chemins de fer de la Montagne.

Pour compléter ce renseignement et initier davantage encore nos contrées à ces nouvelles créations, nous croyons devoir résumer ce que nous avons appris sur cette affaire intéressante à tous les titres pour notre pays.

On sait que par une convention du 17 juin 1857, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon s'est engagée à établir un embranchement de Moulins et de Nevers à la ligne de Paris à Lyon vers Chagny. — Le chemin de Moulins à Chagny est en voie de construction. Pour la ligne de Nevers à Chagny deux tracés sont en présence; l'un quitte à Torcy le chemin de Chagny à Moulins et se dirige prr le Creuzot vers Etang, Decize et Nevers; l'autre tracé se sépare à Santenay de la ligne de Moulins à Chagny, passe à Nolay, Epinac, Autun, pour rejoindre à Etang le premier tracé.

Appelée à se prononcer entre ces deux directions, la Compagnie de Paris à Lyon a opté pour celle du Creuzot, Etang, Decize et Nevers. Mais à la suite d'un examen approfondi de la question par le conseil général des ponts et chaussées, l'exécution des deux lignes a été décidée en principe, et M. le ministre des travaux publics a bien voulu proposer à la Compagnie de Paris à Lyon de les construire simultanément moyennant une subvention de 8 millions.

En présence de ces faits, la Compagnie des houillères et du chemin de fer d'Epinac, très-intéressée dans le débat, s'est demandé si pour cette même subvention il ne lui serait pas possible d'offrir à l'Etat et au pays de plus grands avantages. De cet examen est née la solution suivante, qui satisfait à tous les intérêts engagés, comme aussi et surtout à l'intéret général.

Une compagnie anglaise, constituée par les soins intelligents de la Compagnie d'Epinac et composée de noms les plus recommandables de l'industrie et du commerce britanniques, a proposé au gouvernement français, moyennant une subvention de 8 millions de francs à verser par l'Etat, de construire dans tel délai et dans telles conditions qu'il plairait au gouvernement de fixer :

1° Le chemin de fer de Santenay à Etang par Nolay, Epinac et Autun ;

2° Le chemin de fer d'Epinac à Velars par Molinot, Ivry, Bligny-sur-Ouche et Pont-d'Ouche.

Cette même compagnie anglaise s'obligerait à racheter à la Compagnie des houillères d'Epinac, moyennant une somme de 2,500,000 francs, l'ancien chemin de fer d'Epinac à Pont-d'Ouche et à rectifier et améliorer ce chemin défectueux pour en faire une voie praticable pour les besoins des voyageurs et des marchandises.

De son côté, la Compagnie des houillères d'Epinac prendrait l'engagement d'affecter 2 millions à des travaux de forage de nouveaux puits afin de développer ses exploitations et de faire du bassin houiller d'Epinac un des principaux centres des productions de la France.

Cette combinaison offrirait les avantages suivants à l'Etat, au pays et à la Compagnie d'Epinac : pour la même subvention de 8 millions, l'Etat doterait le pays de 122 kilomètres de chemins de fer au lieu de 67 compris dans la combinaison primitive.

Les termes du versement de la subvention seraient fixés à la convenance de l'Etat et acceptés par la compagnie anglaise.

La construction de ces deux tracés serait immédiate.

La portion de notre arrondissement que ces nouvelles voies traverseraient est riche en céréales, bois, bestiaux, minerais, matériaux de construction et produits variés. Abandonnée actuellement dans une des grandes mailles de notre réseau de chemin de fer, séparée par des distances considérables des voies ferrées existantes, elle se voit aujourd'hui déshéritée de tout moyen rapide et puissant de circulation et de transport. L'exécution de ces projets modifierait si profondément la condition de cette contrée, qu'avant peu, assurément, on verrait sa population, ses terres et ses usines atteindre un degré de prospérité inespérée.

La Compagnie d'Epinac, dépourvue jusqu'à présent de moyens de communications suffisants, n'avait pu donner à son exploitation toute l'importance qu'elle est susceptible d'acquérir. Desservie par les lignes projetées, cette dernière pourrait enfin développer complétement sa production, approvisionner les usines de la Bourgogne et de la Champagne et tendre à libérer la France, dans une certaine limite, du lourd tribut qu'elle paie à l'étranger pour l'achat du combustible nécessaire à notre marine et à nos industries nationales.

Ces avantages sont si évidents, qu'aux premiers bruits de ces utiles projets, MM. les députés de la Côte-d'Or, les conseillers généraux et d'arrondissement, les maires et les municipalités des cantons de Nolay, Bligny, Arnay-le-Duc, Liernais et Pouilly, ont tous voulu exprimer dans des adresses respectives à S. Exc. M. le ministre des travaux publics la vive sympathie qu'ils ressentaient pour ces nouvelles créations et l'ardent désir qu'ils éprouvaient de les voir promptement suivies d'exécution. Les conseils d'arrondissement de Beaune et de Dijon s'associant à cette manifestation, ont également émis des vœux favorables à ces projets, et nous savons que bon nombre d'autres assemblées commerciales, agricoles et administratives de l'arrondissement et du département ne tarderont pas à suivre ce mouvement, qui se propage également dans le département de Saône-et-Loire, intéressé en ces débats.

Espérons, pour la prospérité de notre arrondissement et du pays en général, que M. le ministre des travaux publics accueillera avec bienveillance les propositions de la compagnie anglaise, écoutera les vœux divers des représentants de notre population, et qu'avant peu ces utiles constructions seront décidées et commencées.

Pour extrait : A. de Buhagen.

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Il y a près d'une année que nous avions apprécié par avance les produits de l'exercice 1861.

Les résultats ont justifié nos prévisions.

Les recettes de l'exploitation se sont élevées à..... Fr. 7,507,416 20
Les dépenses, à..... 5,290,404 23

D'où il résulte que le produit net a été de..... 4,217,011 97
Le service des emprunts a prélevé..... 1,840,000 »

Ce qui a réduit le produit net à..... 2,377,011 97

On a déduit pour 20 francs d'intérêts servis à 75,235 actions..... 1,504,700 »
On a porté au fonds de réserve..... 87,231 19
lequel s'élève ainsi à 174,735 francs.
On a distribué 10 francs par action à titre de dividende, soit..... 752,350 »
Report au nouveau compte d'exploitation..... 32,730 78

Total égal.... Fr. 2,377,011 97

Nous croyons que pour l'exercice courant il ne faut compter que sur le même produit, ou au maximum sur une augmentation de 2 francs par action, ce qui porterait à 32 francs le revenu de chaque action.

En effet, au 5 août 1862, l'augmentation des recettes, depuis le 1er janvier, ne s'élevait qu'à 103,191 francs, ce qui, en calculant sur la même progression pour les vingt-deux dernières semaines, ne donnerait une augmentation que de 175,000 francs environ, soit 2 francs par action.

Ces résultats sont favorables, mais néanmoins ils constatent que le trafic s'est ralenti dans son augmentation progressive.

Louis Ricq.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Nous avons publié dans un de nos derniers numéros le rapport de l'exercice clos au 30 juin dernier.

Si les résultats ne sont pas aussi favorables qu'on aurait dû l'espérer, néanmoins ce rapport permet d'apprécier la marche sage et progressive de cet établissement, et il est de nature à satisfaire les espérances des porteurs d'actions.

Pour l'exercice :

Les escomptes se sont élevés à	807,867,632 69
Les encaissements à.....	79,892,893 79
Les crédits sur nantissement à.....	97,345,460 21
Les avances sur fonds publics à.....	33,234,807 40

Comme on le voit, les escomptes ont subi une diminution de 35,189,940 fr 32 c. sur le chiffre de l'exercice précédent ; cette diminution s'explique par le ralentissement des affaires.

Au contraire :

Les encaissements présentent une augmentation de	7,414,111 73
Les crédits sur nantissement de	7,69.,674 01
Les avances sur fonds publics de	3,632,495 05

Les sommes versées en compte courant se sont élevées à 273,986,863 09
Elles n'avaient été l'année précédente que de..... 251,387,340 »

Le solde de ces comptes était au 30 juin dernier de..... 30,992,116 66

Le total des effets en souffrance s'est élevé, pour les deux exercices, à 335,668 francs. Probablement une grande partie sera recouvrée et constituera une nouvelle ressource pour l'exercice courant.

Le produit brut de l'année a été de.....	4,907,357 30
Les frais ont été de.....	1,276,659 65
Soit, comme bénéfice net.	3,630,697 65

Cette somme a été ainsi répartie aux actionnaires : à titre de dividende, 39 francs par action, soit..... 3,120,000 »
A la réserve..... 507,674 »
Tiéliquat..... 3,023 65
3,636,697 65

Le point important et sur lequel nous croyons utile devoir attirer l'attention de nos abonnés, c'est le chiffre de la réserve : elle s'élève aujourd'hui à un total de 8,351,343 fr. 33 c.; elle s'arrêtera au chiffre de 10 millions, et alors l'intégralité des produits sera distribuée aux actionnaires.

On voit que cette réserve représente déjà plus de 100 francs par action, c'est-à-dire que les actionnaires peuvent déjà considérer leurs actions comme ayant acquis une valeur nominale de 600 francs au lieu de 500 francs, prix d'émission.

En outre, il y a la plus-value résultant de la clientèle, du privilége et des produits.

Nous avions donc raison quand nous recommandions cette valeur à nos abonnés.

Louis Byco.

SOCIÉTÉ DU TÉLÉGRAPHE ÉLECTRIQUE SOUS-MARIN DE LA MÉDITERRANÉE.

Assemblée générale annuelle du 9 août.

Les actionnaires de la Société du télégraphe électrique sous-marin de la Méditerranée ont tenu leur assemblée générale samedi, 9 août courant.

La solution des questions qui doivent amener la liquidation normale de la Société ne marche pas avec toute la célérité désirable au gré des actionnaires. On sait, en effet, que dès 1861 une convention a été conclue entre le gouvernement italien et la Compagnie, aux termes de laquelle le gouvernement italien rachète la concession des lignes exploitées par la Société, moins la ligne de Cagliari à Bone, concédée par le gouvernement français, et qui est tombée en déchéance depuis longtemps. En échange de cette reprise, le gouvernement italien délivre à chaque intéressé 2.50 de rente italienne, soit un capital de 50 francs par action. Le Parlement n'ayant pas encore ratifié cette convention, les choses restent toujours dans la même situation, c'est-à-dire dans le *statu quo*. On marche vers une liquidation, mais en attendant les affaires de la Société restent stationnaires, au lieu de suivre une voie de développement et de progrès. Une prompte liquidation nous paraîtrait préférable à une situation aussi fâcheuse, et qui ne peut que peser davantage, en se prolongeant, sur les véritables intérêts des actionnaires.

Le rapport fait espérer que les ressources disponibles établies, d'après le dernier bilan, laisseront environ 20 francs par action. C'est donc une éventualité d'environ 70 francs par action qu'on peut dès aujourd'hui faire entrevoir aux actionnaires.

L'assemblée a voté les comptes des exercices 1859-60, 60-61, 61-62, en faisant ses réserves sur les exercices précédents qui engagent l'ancienne gérance, dont les procès sont loin d'être terminés avec l'administration nouvelle.

F. Grimaud.

DES EMPLOIS ET REMPLOIS EN RENTES SUR L'ÉTAT.

Nous croyons être agréables à nos lecteurs en reproduisant cet article de la *Gazette des Tribunaux*.

Nous avons récemment publié ici quelques réflexions sur l'article 56 de la loi du 2 juillet 1862, qui dispose que les sommes dont le placement ou l'emploi en immeubles est prescrit ou autorisé par un texte de loi ou par un contrat, peuvent être employées en rentes 3 0/0 de la dette française. *Le Droit* de ce matin rappelle qu'il a toujours été contraire à la pensée qui a dicté la loi nouvelle, et que lorsqu'en 1856, notamment, la *Gazette des Tribunaux* soutenait la validité des emplois et des remplois en rentes, il professait une opinion tout opposée.

Quelles qu'aient été les tendances d'autrefois, il faut aujourd'hui que tout le monde s'incline devant la loi du 2 juillet. Mais il paraît que l'on cherchera à en restreindre la portée, l'article du *Droit* nous indique quelles seront à cet égard les tentatives des partisans du régime dotal dans ce qu'il a de plus exagéré. En général, quand on est obligé de renoncer à un système que l'on avait adopté et défendu pendant longtemps, on ne cède qu'avec regret, et on s'efforce, par des restrictions, de sauver quelques débris de la théorie que l'on est contraint d'abandonner. C'est avec cette disposition d'esprit qu'a été rédigé l'article du *Droit*.

La loi du 2 juillet déclare que dans toutes les circonstances où un emploi en immeubles est prescrit par une loi, par un jugement, ou par un acte de libéralité, cet emploi pourra avoir lieu en rentes; et elle ajoute ces mots : *à moins de clause contraire*. Quel sens faut-il leur attribuer?

Evidemment, ils signifient seulement que l'emploi pourra toujours avoir lieu en rentes, à moins que la loi, le jugement ou l'acte de libéralité prescrivant l'emploi ne contiennent une mention spéciale, précise et formelle prohibant l'emploi en rentes.

Cependant les dotatistes, qui ne voient qu'avec regret les modifications que les transformations de la fortune publique apportent au régime dotal, veulent essayer d'amoindrir l'effet de la loi en attribuant aux mots : *à moins de clause contraire*, un sens qui détruirait toute l'économie de la loi, et paralyserait les avantages qu'elle présente. Ils se préparent à soutenir que le remploi pourra bien avoir lieu indistinctement en immeubles ou en rentes lorsqu'il aura été stipulé qu'il devrait avoir lieu en immeubles; mais qu'il ne pourra pas se faire régulièrement en rentes lorsqu'il aura été stipulé qu'il devrait avoir lieu *en maisons, en biens de ville ou en biens ruraux*.

Ainsi, dans le cas où le contrat aurait spécialisé l'emploi, où il aurait énoncé que cet emploi aurait lieu en immeubles d'une espèce déterminée, où il ne se serait pas borné à parler d'*immeubles* sans rien plus ajouter, la loi du 2 juillet 1862 ne pourrait pas être appliquée! Toutes les clauses, contenant un synonyme du mot *immeubles*, seraient des clauses contraires à l'article 45 de cette loi!

Si tel était le sens et la portée de ces mots : *à moins de clause contraire*, la loi du 2 juillet 1862 serait, dès sa promulgation, une lettre morte. Fallait-il donc que la loi rapportât tous les termes du style notarial qui varient à l'infini suivant les provinces et les anciennes coutumes locales? Non; elle a adopté le langage le plus simple; elle a parlé de l'emploi en *immeubles*, et la simplicité de ses expressions indique leur généralité. Elle a voulu autoriser l'emploi en rentes dans tous les cas où il s'agissait de remplois en *immeubles*; et, par ce mot, elle a entendu comprendre toutes les clauses relatives soit à des biens de ville, soit à des biens ruraux; elle a désigné sous les mots de la langue française qui servent à nommer ce qui constitue des espèces au regard du genre *immeubles*.

Sans quoi, la loi n'aurait ni sens ni efficacité. L'emploi ne pourrait presque jamais s'opérer en rentes. Or, il faut admettre que le législateur n'a pas voulu porter une loi devant rester sans exécution. D'où la conséquence que la loi autorise le remploi en rentes dans tous les cas où ce remploi en rentes n'a pas été expressément prohibé.

Telle est l'interprétation que la loi recevra, nous n'en doutons pas, parce que c'est la seule qui soit conforme à son esprit, la seule qui permette de généraliser les bienfaits qu'elle est destinée à produire.

Ch. Devergy.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Avis aux rentiers.

Les propriétaires de rentes *au porteur* de l'ancien fonds 3 0/0 sont invités à déposer leurs inscriptions au bureau des transferts à la Bourse, pour les échanger contre des inscriptions du nouveau fonds 3 0/0 payables par trimestre.

Le bureau pour l'échange des titres est ouvert tous les jours, de 10 heures à 4 heure, excepté les dimanches et fêtes.

Les rentiers des départements pourront, pour cet échange, recourir à l'entremise officieuse du receveur général, qui transmettra leurs inscriptions aux directeurs des caisses centrales, suivant les formes prescrites.

Le trimestre échéant le 1er octobre prochain sera payé sur les nouveaux titres.

CHRONIQUE

CHEMIN DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE. — Les pièces relatives au projet présenté par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour la partie de l'embranchement de Montbrison comprise entre le point de raccordement de cet embranchement sur la ligne du Bourbonnais près la Fouillouse et Andrézieux, ont été déposées au ministère des travaux publics.

Le projet tel qu'il a été présenté par la Compagnie, dit le *Journal de Montbrison*, a été adopté par le conseil général des ponts et chaussées et a reçu l'approbation de S. Exc. M. le ministre.

Cette circonstance, dont M. le préfet a informé M. le maire de Montbrison, démontre que la Compagnie est disposée à commencer les travaux, ainsi qu'elle s'est engagée à le faire, dans la partie comprise entre le chemin du Bourbonnais et la Loire.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS. — Les journaux annoncent l'ouverture d'une petite section des chemins de fer algériens entre Alger et Blidah, d'une longueur de 50 kilomètres.

BANQUE D'ANGLETERRE. — Il y a eu samedi grand émoi dans la Cité, par suite de la découverte qu'on avait faite qu'une quantité de papier pour billets de la Banque d'Angleterre avait été soustraite des ateliers des fabricants, MM. Portal et Ce, à Lavorstoke, près de Whitechurch, Hampshire, et employée à la fabrication de faux billets.

La Banque a offert une récompense de 500 liv. st. (12,500 fr.) pour tout renseignement qui amènerait l'arrestation et la condamnation de toute personne, auteur ou complice de la soustraction du papier, et en outre une récompense de 1,000 liv. st. (25,000 fr.) pour tout renseignement qui ferait arrêter et condamner quiconque aurait trempé dans la fabrication de faux billets à l'aide de ce papier.

La Banque d'Angleterre a publié aussi un avis recommandant aux banquiers et commerçants d'examiner avec soin l'impression des billets, et, en tous cas, de prendre note des noms des personnes transmettant ces billets. (*Times.*)

CANAUX ITALIENS. — Le Sénat italien vient de voter la concession accordée à la Société anonyme des canaux d'irrigation italiens, avec garantie d'intérêt et du capital, à la majorité de cinquante voix contre douze.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 14 août 1862.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	107,005,269	60
Numéraire dans les succursales	27,967,120	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	427,070	67
Portefeuille de Paris, dont 66,633,492 fr. 05 c. provenant des succursales	266,468,197	57
Portefeuille des succursales, effets sur place	236,976,222	»
Avances sur lingots et monnaies	8,559,795	27
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	3,169,600	»
Avances sur effets publics français	103,255,500	»
Avances sur effets publics français dans les succursales	15,068,900	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	47,793,300	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	24,158,250	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	425,200	»
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales	353,200	»
Avances à l'État sur le traité du 30 juin 1848	60,000,000	»
Rentes de la réserve	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	28,963,150	26
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000	»
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	5,818,623	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	640,877	81
Divers	15,917,053	46
	1,324,523,748	17

PASSIF.

Capital de la Banque	91,250,000	»
Capital nouveau	91,250,000	»
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	2,316,503	57
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	782,429,125	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	4,216,129	97
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	5,613,310	»
Compte courant du Trésor, créditeur	109,108,371	40
Comptes courants de Paris	101,572,805	12
Comptes courants dans les succursales	38,523,743	»
Dividendes à payer	2,326,059	75
Arrérage des valeurs transférées ou déposées	2,502,488	10
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	3,707,500	48
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,405,319	53
Divers	2 039 229	11
	1,324,543,718	17

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,

Comte Ch. DE GERMINY.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Ce marché a été très-calme cette semaine ; les transactions ne se sont pas faites facilement, si ce n'est sur les actions des Petites-Voitures, qui sont tombées à 61 25; du reste, il n'est pas étonnant de voir de grands mouvements sur cette valeur, la spéculation étant très-active. Le dernier cours est 63 75.

Les Docks sont cotés 680, en hausse de 40 francs sur vendredi dernier.

La Compagnie transatlantique a fermé à 577 50.

Le Gaz de Marseille reste à 335.

Les actions des Messageries impériales sont toujours très-demandées à 697 50.

Les Omnibus de Paris sont cotés 795, sans affaires.

Les Omnibus de Londres, 40 francs.

Le Comptoir Bonnard, 43 75.

Les Ports de Marseille sont tenus à 456 25.

Les actions de la Compagnie immobilière de Paris, à 156 25.

La Caisse des chemins de fer ferme à 57 50.

La Compagnie des Eaux est cotée 336 25.

Les autres valeurs restent fermes, mais sans affaires.

N. DERIBEAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Les fonds publics ont éprouvé cette semaine d'assez fortes variations, le marché de lundi a été très-animé. Il y a eu hausse au début de la Bourse; les réalisations de bénéfices ont amené avant la clôture une légère dépression dans les cours. Les consolidés, qui avaient fermé à 93 1/8 samedi, sont même descendus à 92 7/8; ils sont remontés à 93 au comptant et à 93 1/8 à terme.

Il y a eu de nombreuses transactions. Les actions de la Banque ont varié entre 238 et 240, les actions de la compagnie des Indes entre 228 et 230, 5 0/0 indien, de 108 1/2 à 108 1/2. Les bons de l'échiquier ont baissé d'un shilling; ils ont fermé entre 17 et 20 shillings de prime.

Il s'est fait beaucoup d'affaires sur l'emprunt turc. Des bruits contradictoires ont poussé certains spéculateurs à la hausse, tandis que d'autres, moins coulants, inclinaient à la baisse; il en est résulté quelques fluctuations. Le résultat final a été une légère hausse. Les consolidés turcs se sont cotés à 31 1/2 et à 31 3/4. L'emprunt égyptien, qui s'était élevé de 11 1/2 à 12 1/2 de prime, a éprouvé une baisse de 1/2 0/0.

Vénézuela a baissé de 1/4 à 1/2 de prime. Le Pérou a été un peu moins lourd, de 1 à 3/4 au-dessous du pair. L'emprunt russe a varié entre 1/8 au-dessous et 1/8 au-dessus du pair. Les portugais sont tombés de 3/8 (de 2 1/4 à 1/2 au-dessus du pair). Les fonds espagnols ont haussé de 1/8.

Le 5 0/0 italien, au contraire, est descendu à 70, pour se relever à 70 1/2.

Le *Lincolnshire* et le *Orchell* ont apporté de Melbourne, l'un 48,687, l'autre 30,048 onces d'or, valeur totale 318,400 liv. st. Avec le 1/2 million attendu de Russie et quelques arrivages d'Amérique, appoint assez mince, on a pu maintenir le capital de la Banque et pourvoir aux nécessités du commerce avec le continent.

Le vol du papier destiné à la gravure des banknotes a causé une grande émotion; le commerce s'est vu en butte aux manœuvres d'une bande de faussaires; cependant le mal est arrêté; les précautions sont prises et on ne désespère pas d'arrêter les coupables. Quant aux billets mis en circulation, la Banque en a déjà payé un certain nombre, par erreur, car la banque d'Angleterre ne paie pas les billets faux. Tant pis pour qui s'y laisse tromper.

Les nouvelles commerciales de New-York sont à peu près nulles. Sur cette place, la prime de l'or dépend aujourd'hui uniquement du plus ou moins de demandes de change sur les différentes places de l'Europe.

Les Américains ont de moins en moins confiance dans le papier du gouvernement fédéral; ce discrédit précipitera le dénouement de la crise.

Les exportations de blé se sont élevées à 110,000 quarters par semaine; les exportations de saindoux prennent un très-grand développement. Il paraît que les agriculteurs trouvent de l'avantage à exporter; ils vendent bien et ils sont payés en numéraire. Du 1er janvier au 1er août de cette année, New-York a exporté 1,780,733 barrils de farine ; 1/5e de plus que dans la période correspondante de 1861, deux fois et demie autant qu'en 1860.

L'importance de ces exportations et le défaut de cultures dans différents districts fait craindre que les Etats du Nord n'aient vendu à l'étranger des provisions dont ils auront besoin plus tard, et que la disette ne vienne se joindre aux autres fléaux de la guerre.

En espèces métalliques, New-York a exporté cette année 7,300,000 fr., somme considérable qui dépasse de beaucoup les arrivages de Californie.

Les dernières nouvelles de l'Amérique du Centre et de l'Amérique du Sud sont dénuées d'intérêt. Dans le Nicaragua, la culture du coton ne s'est pas développée, malgré les demandes de l'Europe. On préfère la culture de l'indigo et celle de cacao. Au Chili, la saison a été très-défavorable. Le Pérou est très-calme depuis la fin des élections. Le congrès devait se réunir le 28 juillet, et les députés arrivaient à Lima. On attendait avec confiance le résultat de l'emprunt négocié à Londres.

L'or a été un peu plus cher (2/10es) à Londres qu'à Paris. La différence est plus grande encore entre notre place et celle de Hambourg. Elle a été cette semaine de 6 10es.

Le cours du change de New-York sur Londres, à 60 jours de vue, a varié entre 126 et 127 1/2, et la prime de l'or est restée à 1/8 7/8. A ce taux il y a profit à importer de l'or des Etats-Unis. Il faut donc s'attendre à voir l'or baisser un peu d'ici à quelque temps, et l'équilibre s'établir entre Londres, Paris et Hambourg.

La fin du marché de mardi a été très-ferme. Le temps est devenu plus favorable aux récoltes, et les nouvelles de l'agriculture ont été meilleures. A cette cause de hausse sont venus s'ajouter les arrivages d'or australien.

Les Consolidés sont montés de 93 1/8 à 93 1/4, puis à 93 3/8, à 93 1/2, et ils ont conservé ce cours, avec une attitude très-ferme.

Les fonds étrangers n'ont pas offert de variations remarquables ce jour-là. La Russie est montée de 1/4; les titres étaient demandés à 1/4 de prime. Le Pérou a perdu 1/8.

Le 5 0/0 italien se tient très-ferme; il a fait 70 5/8, et ne tardera probablement pas à hausser, dès que la révolte de Garibaldi sera comprimée.

On s'est occupé à la Bourse de Londres des chemins de fer napolitains. Le bruit a couru que M. Bastoggi avait traité avec un entrepreneur anglais pour l'exécution des travaux. Le traité laisserait à l'entrepreneur un bénéfice de 800,000 à 1,200,000 livres. On ajoutait que l'entrepreneur serait payé en obligations, qu'il accepterait à un taux avantageux. Ce bruit a fait une impression assez grande. On s'attend généralement à un démenti.

Les chemins de fer sont bien tenus cette semaine, le Midland gagne 3/4, le Great-Western 1/2, le Nord-Western et le South-Western 1/2, le Lancashire et le Yorkshire 1/4.

La hausse se serait soutenue sans les nouvelles d'Amérique, qui sont vraiment déplorables. On dirait que toute la population des États-Unis est en proie à des sentiments de fureur que rien ne peut éteindre, et on se demande si cette guerre finira autrement que par une extermination complète.

Cette impression pénible a pesé sur le marché de mercredi et a amené une légère réaction en baisse. Les consolidés, cotés d'abord à 93 3/8 et qui avaient fait 93 1/2, sont tombés à 93 1/4, au comptant comme à terme.

Cependant la persistance des bonnes nouvelles agricoles et la certitude à peu près acquise d'une récolte suffisante à la consommation, ont contribué à soutenir les cours. Les consolidés ont clôturé fermes à 93 3/8. Les autres valeurs ont suivi l'impulsion du 3 0/0. Les actions de la Banque, les actions de la Compagnie des Indes, le 5 0/0 indien n'ont pas varié. Les bons de l'échiquier sont remontés d'un shilling. Ils ont fait 21 shillings de prime.

L'argent abonde à la Banque; il est offert à 1 1/2 0/0. Cependant l'échéance actuelle est considérable et on ne prévoit pas que la Banque doive baisser prochainement le taux de son escompte.

Les transactions ont été nombreuses sur les fonds étrangers. D'importants achats en 6 0/0 consolidé ont fait monter les fonds ottomans de 34 1/4 à 36 1/2. Les réalisations ont ramené le cours à 35 1/2 , en hausse de 1 1/4.

Quant à l'emprunt de Vénézuela, on attend le rapport du consul anglais de Caracas et de l'agent que MM. Baring ont envoyé le 17 juillet à Vénézuela pour examiner si les revenus des douanes affectés en garantie par la république sont un gage suffisant. Le comité de la Banque a ajourné toute décision à l'égard de cet emprunt jusqu'à la réception des rapports. Cette résolution a fait descendre les titres à 1/2 au-dessous du pair.

Les Portugais ont monté de 1/4, l'Egyptien, de 1 0/0. La Russie est ferme, le Mexique monte de 1/8 à 29 1/4.

Le 5 0/0 italien gagne encore 3/8. On ne doute plus que le gouvernement ne réprime avec facilité la révolte de Garibaldi.

Les certificats espagnols sont lourds. La dernière cote a été de 9 3/8 à 5/8. Baisse de 1/8.

50,000 souverains ont été retirés de la Banque mercredi et envoyés à Constantinople pour solder les derniers achats de consolidés.

L'ensemble du marché a été satisfaisant cette semaine, eu égard aux circonstances critiques que nous traversons et à l'influence exercée par les nouvelles d'Amérique.

C. DEALTH.

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

Il y a une grande atonie dans les affaires, et la Bourse est sans animation. Nous sommes en plein dans les vacances financières, et la spéculation est endormie. Le comptant seul donne signe de vie, grâce à l'abondance du numéraire.

La rente belge à 1/2 varie de 99 60 à 99 70; le 2 1/2 est demandé à 58 50. Cette valeur est de plus en plus en faveur, parce qu'on sait que d'après les bases de sa constitution, elle ne sera pas soumise à une conversion.

Le dernier emprunt de la ville de Bruxelles donne lieu à beaucoup de transactions. Cette empressement du public s'explique par le prochain tirage, fixé au 1er septembre. Le premier numéro sortant gagne 50,000 francs.

Il y a, de plus, une série de lots de 10,000 à 200 francs. Les obligations de cet emprunt sont très-fermes à 97 50 et 98 %.

On cote les obligations d'Anvers à 103 50; Liége, 79 50. Sur tous les marchés on signale une grande stagnation.

G. Overbeck.

BULLETIN COMMERCIAL.

La position de la boulangerie ne s'améliore pas, la même difficulté de se procurer la marchandise existant toujours. Les prix, par conséquent, sont tenus fermement de 64 à 64 fr.; quelques bons fabricants tiennent 65 fr.

En présence des difficultés que rencontrent les boulangers à trouver de la marchandise disponible, on se demande s'il ne serait pas opportun de faire au moins la remise d'un septième de la réserve.

Blés. — Les prétentions de la culture s'élèvent en raison de la recherche de la marchandise; et chacun demandait une nouvelle hausse de 1 fr. à 1 fr. 50 sur les prix précédents.

Les affaires sont lentes à s'engager, car la meunerie ne prend toujours que le strict nécessaire, et elle résiste de son mieux aux prétentions des producteurs.

Néanmoins, les commissionnaires et acheteurs étrangers sur place ont d'abord payé les blés nouveaux de choix 37 fr. 50 à 38 fr.; les premières qualités de 36 fr. 50 à 37 fr.; les bonnes sortes de 35 fr. 50 à 36 fr.

On ne cite pas de lots au-dessous de ce dernier prix.

Seigles. — Les seigles continuent d'être demandés de 19 fr. 75 à 20 fr. 25 les 115 kil., rendus en gare du Nord.

Les offres ne sont pas très-abondantes, et le disponible est toujours d'un écoulement facile.

Orges. — Les orges demeurent sans variation de 16 fr. 50 à 17 fr. les 100 kil.

Les escourgeons trouveraient acheteurs à 16 fr., et vendeurs de 16 fr. 25 à 16 fr. 50.

Avoines. — Il n'est presque plus question d'avoines vieilles; elles se sont vendues par petits lots aux mêmes prix que la semaine dernière, de 28 fr. à 28 fr. 50 pour les bonnes qualités, et de 27 fr. à 27 fr. 50 pour les sortes ordinaires.

Les avoines nouvelles livrables dans un délai de quinze jours à un mois sont assez offertes au prix de 27 fr. pour les premières qualités, et de 26 fr. à 26 fr. 50 pour les autres sortes. Le tout par 150 kil.

Les avoines à livrer pour six et huit mois sont toujours offertes de 17 fr. 50 à 18 fr. les 100 kil.

Issues. — Issues de toutes sortes sans changement.

Son seul, 14 fr.; d° par petits lots, 14 fr. 50. — Recoupettes fines, 12 à 13 fr.; d° ordinaires, 12 fr. 50. — Remoulage ordinaire, 14 fr.; d° blanc, 14 fr. 50 à 15 fr. 50 : de d° extra, 15 fr. 50 à 16 fr. — Son seul à la mesure (les 325 litres), 11 fr.; d° par petits lots, 12 fr.

N. Destribats.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

27 août. — **Chemin de Montblanch à Reus.** — A midi, calle del Caballero de Gracia, 23, à Madrid.

28 août. — **Chemin Mainaut et Flandres.** — A midi, 8, rue du Parchemin, à Bruxelles.

10 septembre. — **Houillères et chemin d'Epinac.** — A 1 heure, 35, rue Lepelletier.

25 septembre. — **Société J.-F. Call et C°.** — A 1 heure, quai de Billy, 48.

27 septembre. — **Chemin Guillaume-Luxembourg.** — A 3 heures, 68, boulevard de Strasbourg.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er septembre. — **Société anonyme de la filature de lin d'Amiens.** — Paiement de 38 fr. par action sous déduction de 65 c., pour l'impôt, à titre de dividende pour 1861, au siége social, 20, rue des Petites-Écuries, à Paris.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

21 août au 15 septembre. — **Forges de Châtillon et Commentry.** — Emission de 12,500 actions nouvelles. (Voir l'avis publié aux annonces.)

TIRAGES.

1er septembre. — **Ville de Bruxelles.** — Tirage d'obligations de l'emprunt 1862.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est°	Du 6 au 12 août	1739	1.355.311 01	779 36	1706	1.423.142 03	835 37	» »	6.70	22.288 09	537 50
Orléans°	6 — 12 —	1475	1.397.419 15	947 41	1475	1.473.591 29	999 05	» »	5.16	28.219 58	1012 50
Paris-Lyon-Méditerranée°	6 — 12 —	1411	2.456.380 61	1.739 46	1411	2.311.875 33	1.638 46	6.16	» »	52 332 09	1097 50
Ouest°	6 — 12 —	1238	1.152.583 10	930 65	1213	1.226.074 55	1.011 50	» »	8. »	25.179 55	855 »
Nord°	6 — 12 —	1053	1.370.632 77	1.307 40	907	1.278.009 47	1.321 68	» »	1.08	38.719 07	1000 25
Midi°	6 — 12 —	798	625.456 11	783 77	798	581.413 43	728 30	7.57	» »	23 420 77	827 50
Lyon a Genève°	6 — 12 —	231	177.673 80	769 15	231	164.216 92	711 06	8.16	» »	16.833 42	350 »
Ardennes°	6 — 12 —	305	124.897 15	351 82	104	80.084 11	488 31	» »	27.95	12.232 74	420 »
Dauphiné°	6 — 12 —	182	84 527 41	464 43	139	68.464 30	492 54	» »	6.05	13.489 94	412 50
Graissessac a Béziers	6 — 12 —	52	16.829 05	323 65	52	12.143 60	233 53	38.58	» »	»	»
Bessèges a Alais°	6 — 12 —	33	33.928 50	1,028 13	33	25.954 40	786 49	30.72	» »	30.017 58	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit°.	6 — 12 —	1904	1.274.179 65	669 76	1507	1.207.867 11	640 95	» 28	» »	20.498 15	600 »
Autrichiens	6 — 12 —	1324	903.155 »	682 23	1324	1.004.227 50	758 58	» »	10.06	29.870 37	485 »
Madrid a Alicante et Tolède	6 — 12 —	482	356.337 32	739 30	482	283.711 98	599 »	23.42	» »	29.960 06	556 25
Saragosse et Madrid a Médinaceli	6 — 12 —	166	43.777 16	263 71	101	29.647 25	285 81	» »	7.50	»	»
a Alicante Alcazar a Ciudad	6 — 12 —	155	29.420 40	189 81	114	18.086 08	158 65	19.64	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	6 — 12 —	360	116.609 60	318 60	183	58.970 81	322 20	» »	1.10	9.982 50	302 50
Nord de l'Espagne	6 — 12 —	522	190.583 74	365 10	308	112.523 73	365 34	» »	» »	11.792 35	507 50
Union suisse	3 — 9 —	275	91.530 »	332 »	275	89.620 »	325 »	2.10	» »	» »	»
Central suisse	6 — 12 —	262	174.959 58	667 78	262	183.238 98	703 28	» »	5.30	15.318 32	470 »
Victor-Emmanuel	6 — 12 —	214	152.416 34	712 23	214	141 784 21	662 55	7.50	» »	20.157 31	380 »
Romains Bologne a Ancone	6 — 12 —	206	78.092 57	380 12	»	»	»	»	»	7.725 30	327 12
Romains Rome a Civita-Vecchia	6 — 12 —	73	23.272 45	305 99	»	»	»	»	»	8.064 04	»
Saragosse a Pampelune	6 — 12 —	179	40.737 87	227 60	»	»	»	»	»	7.777 72	337 50
Séville-Xérès-Cadix	23 — 29 juillet	160	95.909 23	599 43	160	94.898 92	593 11	1.02	» »	14.461 14	436 25
Ouest suisse	6 au 12 août	130	73.490 13	489 93	130	73.885 33	491 05	» »	» 43	12.040 45	147 50
Cordoue a Séville	23 — 29 juillet	131	41.949 55	320 22	131	47.953 28	366 05	» »	12.51	11.151 10	»
Guillaume-Luxembourg	30 juillet 5 août	120	29.758 73	247 92	52	12.592 09	242 16	2.40	»	0.985 92	280 »
Portugais	30 — 5 —	75	14 952 71	199 37	»	»	»	»	»	»	485 »

Prélèvement [illegible] l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud[illegible]

ENQUÊTE

Sur divers chemins projetés dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Gard et de l'Hérault.

PROJETS MIS A L'ENQUÊTE

PAR LA COMPAGNIE DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Août 1862.

I. — EXPOSÉ PRÉLIMINAIRE.

C'est à pareille époque de 1861, et au moment de la réunion des conseils généraux, que la Compagnie des chemins de fer du Midi a produit devant le public ses prétentions à la concession d'une ligne de Cette à Marseille par le littoral de la Méditerranée.

Rien assurément ne pouvait être plus inattendu. Entre Cette et Marseille la circulation des personnes et des marchandises avait paru, jusqu'à ce moment, suffisamment desservie, soit par le chemin de Tarascon à Cette, soit par la voie de mer. Il existe, notamment pour le trafic direct de Cette à Marseille, un service très-actif de bateaux à vapeur, qui en absorbe la plus grande partie, à des conditions avantageuses pour le commerce. Le peu de trafic qui emprunte la voie ferrée jouit également de prix modérés; et même, si la Compagnie du Midi avait consenti à s'y prêter, les prix par chemin de fer auraient été depuis longtemps sensiblement réduits au moyen de tarifs communs. Le tarif direct a, d'ailleurs, très-peu d'importance entre Cette et Marseille; il n'excède pas cent à cent vingt voyageurs par jour, et 124,000 tonnes de marchandises par an, dont un tiers par voie de fer et le reste par mer.

Il est vrai qu'au dire de la Compagnie des chemins de fer du Midi l'exécution de la ligne littorale ne peut manquer de transformer cet état de choses. Non-seulement le trafic local doit en retirer des développements inattendus, mais le transit international, particulièrement, ne saurait manquer d'abandonner ses anciens itinéraires au profit d'une nouvelle ligne de Bordeaux à Marseille. Tous les hommes pratiques savent à quoi s'en tenir sur la possibilité de semblables détournements; mais, en admettant que ces espérances reposent sur l'exécution de la ligne littorale, comment expliquer cette révélation soudaine d'une nécessité dont ni le pays, ni la Compagnie des chemins de fer du Midi elle-même, ne semblaient avoir eu conscience jusqu'à ce moment? Jusqu'à 1861, en effet, la Compagnie du Midi n'a cessé, dans ses nombreuses publications, de faire valoir les avantages inhérents à sa concession actuelle. Il lui suffisait amplement des ports de Cette et de Port-Vendres, pour attirer sur ses rails le trafic qui emprunte le détroit de Gibraltar. Elle démontrait, avec beaucoup de logique, qu'il importait par-dessus tout au transit international d'atteindre le port le plus prochain sur la Méditerranée. Or, prolonger jusqu'à Marseille le transit de l'Océan sur la Méditerranée, et réciproquement, c'est évidemment grever ce transit d'un allongement et d'une dépense très-considérables; c'est aller contre le but proposé.

Il faut donc chercher ailleurs le mobile qui poussait la Compagnie du Midi à prolonger sa propre ligne jusqu'à Marseille. Or, il n'y a pas à se méprendre sur le but qu'elle se propose: — fortifier et agrandir, aux dépens de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la situation privilégiée qu'elle a réussi à s'assurer par la double possession du chemin de fer et des canaux.

Suivant le point de vue auquel on se place, cette ambition de la Compagnie du Midi pourrait paraître naturelle, si elle ne devait pas s'exercer aux dépens d'intérêts plus essentiels, ou mieux justifiés.

Mais telle n'est pas la situation, bien s'en faut!

A ne parler que de ce qui nous concerne, nous avions assurément le droit de considérer comme un acte d'agression directe cet empiétement de la Compagnie du Midi sur une région desservie par notre réseau méridional.

Que la Compagnie du Midi n'ait pas reculé devant cet acte d'agression, sans précédent entre Compagnies, ce n'est pas là précisément ce qui nous étonne; mais au moins aurait-il fallu pouvoir s'autoriser de quelque prétexte plausible! Or, rien, dans la situation de la Compagnie du Midi, n'explique ni n'excuse ce besoin d'agrandissement aux dépens des réseaux auxquels elle confine.

La Compagnie du Midi a déjà su obtenir bien des avantages qui lui sont particuliers. Par une exception restée unique, il lui a été permis de s'emparer entièrement de la voie navigable qui double, d'un bout à l'autre, sa ligne principale.

Par une autre exception (que la Compagnie de l'Ouest a seule partagée), une subvention considérable lui a été accordée en 1858, afin d'alléger d'autant la charge des lignes de son nouveau réseau. A ces deux points de vue, sa condition est vraiment privilégiée. Mais, de plus, sa situation est prospère, son trafic florissant, ses recettes croissantes, ses dividendes considérables, ses actions recherchées. Il devrait y avoir, dans un tel ensemble de faits, de quoi satisfaire une ambition qui serait modérée.

La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée ne pouvait donc se montrer indifférente à l'empiétement dont elle se voyait si soudainement l'objet. Non-seulement le projet de chemin littoral s'établissait en plein dans le centre même de son réseau méridional, mais, chose encore plus grave, il était le symptôme d'un système général d'envahissement, qui, s'il venait à prévaloir une première fois, ne pourrait manquer de recevoir de nouvelles applications.

Le présent et l'avenir se trouvaient donc également menacés. On venait jeter l'inquiétude et le trouble dans les intérêts si considérables et si divers qui se groupent autour de notre Compagnie; tout nous faisait une loi de résister énergiquement.

Certes, nous admettons que l'on puisse nous demander le sacrifice de nos propres intérêts, lorsqu'il s'agit d'une de ces mesures que dictent et imposent, pour ainsi dire, de grandes considérations d'intérêt général..... Mais est-ce bien le cas?

Qu'est-ce donc en elle-même que cette ligne littorale, tant prônée, il est vrai, mais si peu sérieusement discutée jusqu'ici devant le public? — Inutile et défectueuse à la fois, son unique mérite est de répondre à un intérêt vague et mal défini d'abréviation.

Sans nier qu'en thèse générale la question d'abréviation ait son importance dans le choix d'un tracé, personne ne contestera que cet avantage ne saurait suffire, et qu'il est indispensable de le compléter par l'ensemble des conditions qui différencient une bonne ligne d'une mauvaise.

Le but que nous nous sommes proposé, dans l'étude des projets que nous soumettons aujourd'hui à l'enquête, a été de réunir et d'équilibrer, autant que possible, cet ensemble de conditions. Le travail que nous publions contient la description de ces projets, en les comparant d'ailleurs au projet de ligne littorale. Les conditions à discuter, les objections à combattre, les avantages à signaler, trouveront leur place dans ce travail. Mais il est toutefois un point préliminaire sur lequel nous croyons devoir nous expliquer avant d'aller plus loin.

Les projets que nous soumettons à l'enquête ne sauraient être sérieusement critiqués (nous le croyons du moins), au point de vue de l'avantage que les départements du Midi doivent en retirer. Mais on a voulu nous refuser le mérite de l'initiative. On nous a dit: — Vous n'arrivez qu'à la suite de la Compagnie concurrente, et, sans le projet de ligne littorale, le pays aurait pu attendre longtemps encore les améliorations que vous lui prodiguez aujourd'hui à pleines mains.

Que le projet de ligne littorale nous ait fourni l'occasion et l'à-propos; qu'il ait hâté, dans une certaine mesure, la présentation de projets mis depuis longtemps à l'étude, et dont quelques-uns avaient même déjà donné lieu à d'actives négociations, nous n'avons pas à nous en défendre; et l'objection, si elle se reproduit, aurait peu de portée. Nous ne pouvions méconnaître que la ligne directe, par cela seul qu'elle était proposée, devait susciter des espérances d'autant plus vives que la certitude du succès avait été plus hautement affichée. Dès lors, il était de notre devoir de donner satisfaction à ces espérances dans la mesure du possible et du raisonnable.

Il importait d'ailleurs de bien démontrer combien était superflue, au point de vue des intérêts généraux, cette intervention de la Compagnie du Midi sur le territoire desservi par notre réseau. — Personne n'a le droit d'accuser notre Compagnie d'éluder des obligations qui grandissent, elle le reconnaît, en proportion de sa prospérité, et pour lesquelles elle n'a nul besoin des excitations de la Compagnie du Midi.

Nous admettons donc, si on y tient, que la tentative de la Compagnie du Midi ait pu donner à nos projets un caractère d'opportunité et même d'urgence qui ne nous permettait pas d'en différer la production. Nous admettrons encore que le choc des contradictions ait pu jeter de nouvelles clartés sur des questions si compliquées, et qui touchaient à des intérêts souvent opposés. Cela importe bien peu au fond du débat. Nous n'en venons pas moins, en toute confiance, inviter le pays à manifester ses préférences, et à prononcer son option entre le projet de ligne littorale et l'ensemble de lignes que nous lui substituons.

Nous nous étions flattés, et cet aveu ne nous coûte point, d'éviter ce débat public, qui ne peut que prolonger une agitation regrettable et susciter de nouvelles récriminations. Personne n'ignore, en effet, que nos projets ont déjà subi une double épreuve, et que cette épreuve leur a été favorable. Le conseil général des ponts et chaussées et le comité supérieur des chemins de fer se sont, sur tous les points, prononcés en faveur de nos tracés. Le gouvernement, par des motifs d'un ordre supérieur à nos apprécia-

tions, n'a pas jugé que ce fût assez de cette instruction, renfermée jusqu'ici dans le domaine administratif; il veut que l'instruction se poursuive devant le pays lui-même. Nous acceptons avec pleine confiance les nouveaux juges qui nous sont assignés. Cette discussion publique ne saurait avoir d'autre résultat que de mettre en lumière, aux yeux de tous, les avantages qui doivent assurer aux projets que nous soumettons à l'enquête, une préférence raisonnée sur ceux de la Compagnie du Midi.

La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée soumet à l'enquête les projets suivants:

1° Ligne de jonction de Lunel à Arles;

2° Embranchement du Pas-des-Lanciers sur Bouc et Martigues;

3° Seconde ligne de Marseille à Aix, indépendante du souterrain de la Nerthe;

4° Établissement d'une gare spéciale de marchandises à la station de l'Estaque (territoire de Marseille), avec raccordement desservant les ports de Marseille;

5° Établissement d'une nouvelle gare à Marseille, desservant les quartiers méridionaux.

Nous nous proposons d'examiner ces divers projets, soit en eux-mêmes, soit par rapport à la ligne littorale proposée par la Compagnie du Midi.

Nous consacrerons ensuite une discussion spéciale à deux questions qui nous ont paru mériter un examen particulier, savoir :

Utilité prétendue d'une exploitation unique et indépendante entre Bordeaux et Marseille;

Question du monopole et de la concurrence.

Les questions relatives aux chemins de fer de l'Aveyron, du Gard et de l'Ardèche, feront également l'objet d'un exposé spécial.

Enfin, nous conclurons, en signalant, au point de vue des principes et des intérêts généraux, les dangers de l'agression tentée contre notre réseau par la Compagnie des chemins de fer du Midi.

I. — PROJETS MIS A L'ENQUÊTE.

§ 1er. — *Ligne de Lunel à Arles.*

Nos lignes actuelles de la rive droite du Rhône ont été tracées à l'origine, et successivement exécutées, de manière :

1° A relier entre elles les villes principales de l'Hérault et du Gard: Cette, Montpellier, Nimes, Lunel, Beaucaire, Alais et son bassin houiller, etc.;

2° A mettre ces contrées importantes en communication aussi directe que possible avec la grande ligne de Lyon à Marseille.

Au point de vue des relations du Languedoc avec le Nord et avec l'Est, la direction des lignes actuelles réunit les conditions essentielles; mais au point de vue de la direction sur Marseille, le tracé décrit un arc de cercle et fait un détour qui occasionne un certain prolongement de parcours. L'embranchement proposé par nous, de Lunel à Arles, corrige ce détour, et présente par rapport au parcours actuel une abréviation de 25 kilomètres.

Mais ce n'est pas là son unique avantage.

L'embranchement de Lunel à Arles traverse une région très-peuplée et les plus riches vignobles du Gard, et crée un accès direct sur le delta de la Camargue.

L'embranchement nécessite un viaduc sur le Rhône; mais ce viaduc, établi au point d'intersection entre la navigation fluviale et la navigation maritime, présente le grand avantage (et cet avantage lui est particulier) de ne contrarier ni l'une ni l'autre navigation.

Enfin, l'embranchement favorise les relations directes entre le bas Languedoc d'une part, et les villes d'Arles, d'Aix, et la vallée de la Durance de l'autre.

La longueur de l'embranchement de Lunel à Arles est de 42 kilomètres; la dépense est évaluée à 12 millions.

§ 2. — *Embranchement du Pas-des-Lanciers sur Bouc et Martigues.*

Cet embranchement a pour objet de rattacher à la ligne principale, et de rapprocher de Marseille, la petite ville de Martigues, le port de Bouc et les salins qui environnent ces localités. La longueur de l'embranchement est de 23 kilomètres, et la dépense de 4 millions et demi.

Nous avions offert, en outre, de prolonger cet embranchement, et de le rattacher à Saint-Gilles, à la ligne de Lunel à Arles. Dans ce cas, les tronçons réunis de Lunel à Saint-Gilles, de Saint-Gilles à Bouc, et de Bouc au Pas-des-Lanciers, auraient constitué une seconde ligne complète de Cette à Montpellier sur Marseille.

Mais le conseil général des ponts et chaussées et le comité consultatif des chemins de fer ont fait à ce projet une objection qui a paru capitale : la ligne de Saint-Gilles à Bouc aurait nécessité l'exécution d'un viaduc sur le bas Rhône, c'est-à-dire sur la partie du fleuve accessible à la navigation maritime. On a craint que la construction d'un viaduc, sur ce point, ne fût de nature à entraver la navigation du bas Rhône. Le département des travaux publics nous a paru s'associer à cette objection, dont il est impossible en effet de méconnaître la gravité. Nous n'avons pu dès lors que nous abstenir.

Mais nous devons faire remarquer, dès ce moment, que la même objection s'applique *à fortiori* au projet de ligne littoral dont le viaduc serait établi sur un point encore plus rapproché des embouchures du Rhône.

§ 3.—*Ligne de Marseille à Aix.—Variantes.*

La circulation entre la ville d'Aix et Marseille est actuellement desservie,—de Marseille à Rognac, par la ligne principale;—de Rognac à Aix, par un embranchement détaché de la ligne principale, et passant par Roquefavour et les Milles.

Cet embranchement dessert convenablement Aix et ses au delà, dans la direction vers l'ouest et vers le nord; mais la distance entre Aix et Marseille est, par cette ligne, de 53 kilomètres, tandis que la distance réelle et à vol d'oiseau n'est que de 30 kilomètres entre les deux villes. Le parcours se trouve donc considérablement allongé par l'embranchement. Aussi l'établissement d'une ligne directe a-t-il été bien souvent et bien vivement réclamé par la ville d'Aix.

D'une part, il est depuis longtemps question de desservir, par un embranchement spécial, le riche bassin de lignites de Fuveau. Cet embranchement se détacherait, à Aubagne, de la ligne de Marseille à Toulon; il se dirigerait, à partir d'Aubagne et par la vallée de l'Huveaune, sur Fuveau, et pourrait ensuite, sans de grandes difficultés, être continué par la vallée de l'Arc jusqu'à Aix; dans l'hypothèse de ce prolongement, l'embranchement de Fuveau deviendrait seconde ligne sur Aix.

Ces deux projets mettent en présence deux intérêts malheureusement bien difficiles à concilier :

1° Communications directes entre Marseille et Aix.

2° Communications du bassin houiller de Fuveau avec Marseille, Aix et Toulon.

La Compagnie de la Méditerranée ne s'est pas crue autorisée à faire un choix exclusif entre ces deux intérêts. Elle a étudié deux projets sur lesquels devra porter l'option des populations et du gouvernement, et que nous allons analyser sommairement.

1° *Ligne directe de Marseille à Aix.*

Le tracé se détache de la grande ligne de Marseille à 3 kilomètres de la gare, franchit, au moyen d'une rampe de 15 millièmes, la chaîne de l'Etoile, au col du Pin, et va se raccorder avec la ligne actuelle de Rognac à Aix, à la station *des Milles*.

La distance totale de Marseille à Aix, par cette direction, serait de 37 kilomètres, dont 9 construits et 28 à construire; la dépense est estimée 9 millions et demi.

Ce projet est susceptible d'une variante qui a été également étudiée par nous :

A partir du col du Pin, la variante, au lieu de se diriger sur *les Milles*, pour y emprunter l'embranchement de Rognac, s'infléchit vers l'est, touche *Gardanne*, et arrive à Aix par la vallée de l'Arc, en empruntant, dans cette partie du parcours, le même tracé que la ligne d'Aubagne à Aix par Fuveau.

La distance totale de Marseille à Aix par Gardanne est de 41 kilomètres, dont 38 à construire. — La dépense est de 14 millions.

Des deux tracés par *les Milles*, et par *Gardanne*, le premier est donc préférable comme longueur et comme dépense; mais le tracé par Gardanne se rapproche du bassin houiller de Fuveau, qu'il dessert d'ailleurs imparfaitement.

2° *Ligne de Marseille à Aix, par Aubagne et Fuveau.*

Ce tracé, ainsi que nous l'avons indiqué tout à l'heure, emprunte, au sortir de Marseille, la ligne de Toulon, et s'en détache à Aubagne, pour se diriger sur le bassin houiller de Fuveau, par la vallée de l'Huveaune. —En poursuivant sa marche vers le nord, cet embranchement rejoindrait Aix par la vallée de l'Arc. — Par ce moyen, les mines de Fuveau se trouveraient en communication immédiate : 1° avec Marseille, — 2° avec Toulon, — 3° avec Aix.

La dépense de l'embranchement est évaluée à 15 millions.

Au point de vue de l'intérêt minier, ce tracé dessert non-seulement la vallée de l'Huveaune et le bassin houiller de Fuveau, mais encore il rend possible l'exécution future d'un embranchement sur les mines de lignites de Tretz.

L'embranchement de Tretz pourrait être prolongé plus tard sur Maximin, et rejoindre, par la vallée de l'Argens, la ligne de Toulon à Nice.

Ce dernier avantage est, du reste, commun à l'embranchement de Fuveau et à la ligne directe de Marseille à Aix par Gardanne, qui pourrait également être rattachée à Tretz et à Saint-Maximin, et former ainsi une seconde ligne d'Aix sur Toulon et Nice, indépendante de Marseille.

Au point de vue des pentes, les tracés par le col du Pin et par Fuveau sont à peu près dans les mêmes conditions, et présentent tous des rampes longues et multipliées qui atteignent

jusqu'à 15 millièmes par mètre. Sous ce rapport, la ligne actuelle, pratiquement de niveau sur la presque totalité de son parcours, et dont les rampes n'atteignent 8 millièmes que dans le très-court trajet des Milles à Aix, se trouve dans de bien meilleures conditions.

Ce sont là tout autant de considérations d'une importance majeure, et entre lesquelles le choix devient difficile.

La Compagnie, nous le répétons, ne croit pas pouvoir se prononcer; mais elle se déclare prête à exécuter celui des tracés sur lequel portera le choix du gouvernement.

Après avoir examiné ces projets en eux-mêmes, et signalé les avantages et les inconvénients qui rendent l'option si difficile, il nous importe de faire ressortir le caractère qui leur est commun.

Quel que soit le tracé adopté, le chemin qui sera exécuté entre Marseille et Aix formera, dans la direction de Marseille sur le nord, une seconde tête de ligne *entièrement indépendante du souterrain de la Nerthe.*

De Marseille à Aix, la voie actuelle se trouvera doublée.

A partir d'Aix, et jusqu'à Avignon, elle sera triplée :

1° Par la ligne actuelle d'Aix, Rognac, Arles, Tarascon, Avignon;

2° Par Aix, Rognac, Miramas, Salon, Orgon, Avignon;

3° Par Aix, Perthuis et la vallée de la Durance.

Ces deux dernières communications sont concédées, et leur exécution est prochaine.

Il nous paraîtrait superflu d'insister longtemps sur les avantages de cette combinaison, sur laquelle nous aurons, du reste, l'occasion de revenir dans la suite de cet exposé.

§ 4. — *Gare de l'Estaque, et raccordement de cette gare avec les voies ferrées desservant les ports de Marseille.*

Le port de la Joliette, et les ports à la suite (bassins du Lazaret, d'Arenc, Napoléon et grand bassin impérial), actuellement en cours d'exécution ou dont l'exécution est décidée, s'étendent sur le littoral ouest du territoire de Marseille, et se rapprochent beaucoup de la station actuelle de l'Estaque, établie elle-même à très-peu de distance du rivage de la mer. Cette gare, qui est en ce moment une simple station de banlieue, peut aisément être agrandie, et il est également facile de la relier aux nouveaux ports au moyen d'un embranchement spécial dont les rails seraient mis en communication avec le système de voies ferrées établies sur les quais.

La gare de l'Estaque, ainsi agrandie et reliée aux nouveaux ports par un embranchement particulier, dégagera les gares actuelles de Saint-Charles et de la Joliette, et assurera au commerce, indépendamment de beaucoup d'autres facilités, une économie de parcours qui n'est pas sans importance (7 à 8 kilomètres).

Bien que la longueur de l'embranchement ne soit que de 7 kilomètres, la dépense du projet, à raison du prix élevé des terrains, est évaluée à 5 millions.

§ 5. — *Établissement d'une gare desservant les quartiers méridionaux de Marseille.*

La gare actuelle de Marseille, ainsi que son annexe de la Joliette, sont toutes deux situées au nord de la ville.

Il en sera de même de la gare projetée à l'Estaque, qui, comme la gare de la Joliette, sera d'ailleurs exclusivement affectée au service des marchandises. Ainsi, dans l'état actuel des choses, la partie méridionale de la ville, depuis longtemps préférée par la classe aisée, et où existent en grand nombre des établissements industriels et des entrepôts d'une grande importance, se trouve dans une situation d'infériorité pour l'usage du chemin de fer, qu'elle ne peut aborder que par des voies longues et dispendieuses. Il sera donc extrêmement avantageux, pour cette partie de la ville, de mettre à sa portée une nouvelle gare, se reliant elle-même à la gare principale par un embranchement particulier, lequel constituera ainsi une sorte de chemin de ceinture.

La Compagnie ne se dissimule pas que cette nouvelle gare, nécessairement établie sur des terrains d'une grande valeur, entraînera pour elle des sacrifices très-onéreux; mais elle ne reculera pas devant ces sacrifices, si la nécessité d'une gare méridionale doit ressortir de l'enquête à laquelle il va être procédé.

La désignation de l'emplacement touche à beaucoup d'intérêts locaux, et amènera certainement de nombreuses compétitions. La difficulté de faire un choix impose donc une très-grande réserve à la Compagnie, qui a dû se borner à étudier très-hâtivement d'ailleurs, plusieurs variantes, entre lesquelles la commission d'enquête est appelée à se prononcer.

Au point de vue du raccordement avec la ligne principale, l'embranchement, quel que soit l'emplacement adopté pour la gare méridionale, viendra, dans toutes les hypothèses, se souder à la ligne de Marseille à Toulon, et pourra devenir tête de la ligne d'Italie.

La longueur de l'embranchement variera entre 2,000 et 4,000 mètres.

La dépense de la gare et de l'embranchement pourra aussi varier entre 7 et 10 millions.

III. — COMPARAISON ENTRE LES PROJETS PRÉSENTÉS PAR LA COMPAGNIE DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE ET LA LIGNE LITTORALE PROPOSÉE PAR LA COMPAGNIE DU MIDI.

§ 1er. — *Abréviation.*

L'avantage capital invoqué en faveur de la ligne littorale de Cette à Marseille consiste dans une abréviation de 45 kilomètres sur le détour actuel par Montpellier, Nimes, Tarascon et Arles.

Mais, en présence des projets que la Compagnie de la Méditerranée soumet à l'enquête, ce ne sont point les lignes *existantes* qui doivent servir de point de comparaison avec la ligne littorale; la comparaison doit s'établir avec les lignes *nouvelles* dont la concession est demandée.

Or, au moyen de l'embranchement projeté de Lunel à Arles, la différence n'est plus que de 45 kilomètres; elle est réduite à 20 kilomètres, et même, au moyen de l'embranchement de l'Estaque, elle se réduit à 15 kilomètres pour le trafic maritime.

Pour un trafic aussi peu important que celui qui existe entre Cette et Marseille, cette différence de 15 kilomètres est insignifiante. On verra plus tard que nous offrons une réduction de tarif qui, au point de vue du prix des transports, établira une égalité absolue entre notre tracé et celui de la ligne littorale.

Ajoutons que l'abréviation résultant de la ligne directe n'existe que dans la direction de Cette sur Marseille. La direction de Cette sur le nord n'est en rien desservie par la ligne littorale, qui n'apporte, sous ce rapport, aucune modification à l'état des choses. Dans la direction sur l'est, tout l'avantage est pour l'embranchement de Lunel à Arles.

Dans la direction de Rodez sur Marseille, l'avantage est également pour l'embranchement de Lunel à Arles, qui, comparé à la ligne littorale, procure aux bassins houillers de l'Aveyron, ainsi qu'aux populations et aux industries des Cévennes, une abréviation de 45 kilomètres.

Mais l'abréviation est loin d'être la condition absolument déterminante dans le choix d'un tracé. — La dépense, la nature du sol, les obstacles à éviter, l'importance des territoires traversés, les industries à desservir ou à ménager, sont les considérations dominantes. — Or, il nous sera facile de démontrer, à ces divers points de vue, l'infériorité de la ligne directe.

§ 2. — *Dépense.*

La ligne directe de Cette à Marseille est évaluée par la Compagnie du Midi à 48 millions; mais nous avons établi devant le Conseil général des ponts et chaussées que cette dépense ne serait pas inférieure à 70 millions.

De notre côté, l'embranchement de Lunel à Arles est évalué 12 millions; celui du Pas-des-Lanciers à Bouc 5 millions : en tout 17 millions.

Dès lors, si les embranchements de Lunel à Arles et de Bouc au Pas-des-Lanciers sont adoptés de préférence à la ligne littorale, l'économie obtenue ne sera pas de moins de cinquante millions.

Nous sommes autorisés à ne pas faire entrer en ligne de compte dans cette comparaison :

1° La dépense de l'embranchement et de la gare de l'Estaque;

2° Celle de la gare méridionale de Marseille;

3° La ligne de Marseille à Aix.

Ces derniers projets répondent à des besoins et à des intérêts sur lesquels la ligne littorale de Cette à Marseille ne peut exercer aucune influence. La dépense qui leur est propre ne saurait donc fournir aucun élément de comparaison avec le projet de la Compagnie du Midi.

§ 3. — *Difficultés inhérentes à la nature du sol parcouru.*

Dans la plus grande partie de son parcours, la ligne littorale s'établit sur un terrain submersible par les crues du Rhône. Elle est coupée par de nombreux ponts tournants qui en rendraient l'exploitation difficile et dangereuse.

Pour franchir la chaîne de l'Estaque, elle est obligée de gravir des rampes de 10 millimètres.

Aucunes de ces critiques n'est applicable aux lignes proposées par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui s'établissent partout sur un fonds solide, et dont les rampes maxima n'excèdent pas 2 millimètres et demi.

§ 4. — *Obstacles apportés à la navigation du Rhône.*

On sait que la ligne littorale entraîne la construction sur le bas Rhône, et au plus près des embouchures, d'un grand viaduc, susceptible d'obstruer la navigation maritime.

Jusqu'à ce jour, le gouvernement n'a jamais, que nous sachions, autorisé l'établissement d'un ouvrage de ce genre sur un fleuve accessible à la navigation maritime.

Il nous paraîtrait superflu d'insister plus longuement sur un aussi grave inconvénient. Ainsi qu'on l'a vu plus haut, les dangers résultant

de l'existence d'un viaduc sur le bas Rhône sont la considération déterminante qui a fait écarter notre embranchement de Saint-Gilles à Bouc. Or l'avis exprimé à cet égard par le conseil général des ponts et chaussées et par le comité supérieur des chemins de fer ne s'appliquait pas seulement à l'embranchement de Saint-Gilles, il s'appliquait également au tracé de la ligne littorale.

Les objections nautiques tirées de l'existence du viaduc n'ont encore été l'objet jusqu'ici d'aucune réfutation de la part de la Compagnie du Midi. Si, comme cela nous paraît inévitable, les hommes pratiques et spéciaux sont consultés, leur opinion négative ne nous paraît pas douteuse.

§ 5. — *Territoires traversés — Localités. — Industries desservies.*

De Cette à Marseille, la ligne littorale ne rencontre que les deux villes d'Aigues-Mortes et de Martigues, et le petit port de Bouc; partout ailleurs la ligne s'établit dans un pays malsain, inhabité, inhabitable. A partir de Martigues, elle rencontre les rochers arides et déserts de la chaîne de l'Estaque; partout la solitude et les infertilités les plus absolues.

Aigues-Mortes, Bouc et Martigues sont donc les seules localités qui aient quelque chose à espérer de la ligne littorale.

Sous ce rapport encore, nos projets sont de tous points préférables :

L'embranchement de Lunel à Arles s'établit dans la partie peuplée, riche et industrieuse du département du Gard.

Aigues-Mortes, qui n'a aucun intérêt à se mettre en rapport direct avec Marseille, mais qui en a beaucoup à se rattacher au réseau de la Méditerranée dans la direction du nord, recevra pleine satisfaction au moyen d'un embranchement spécial sur Lunel. Cet embranchement allait nous être concédé, lorsque les négociations ont été suspendues par la présentation de la ligne littorale. Il s'agit donc aujourd'hui de décider ce qui convient le mieux à Aigues-Mortes, de la ligne littorale ou d'un embranchement sur Lunel. Nous croyons pouvoir affirmer que ses préférences sont pour l'embranchement.

Le port de Bouc et la petite ville de Martigues sont dans une situation analogue. L'importance de ces deux localités tient principalement aux salins et aux établissements industriels qui les avoisinent. Or ces industries ont le plus grand intérêt à se relier, par la voie la plus directe, avec le point le plus rapproché de notre ligne principale. Les produits de ces localités s'expédiant dans toutes les directions, l'embranchement du Pas-des-Lanciers est pour elle la meilleure solution.

Au point de leurs relations directes avec Marseille, Martigues et Bouc se trouvant, par l'embranchement du Pas-des-Lanciers, à une heure environ de Marseille, ne peuvent rien souhaiter de plus satisfaisant.

La ligne littorale les placerait à une distance égale de Marseille, mais les éloignerait de toutes les autres directions.

On a également beaucoup fait valoir, dans l'intérêt de la ligne littorale, les services qu'elle pourrait rendre à la Camargue. Mais, à ce point de vue encore, l'embranchement de Lunel à Arles ne peut manquer d'être préféré. La ligne littorale traverse la Camargue dans sa partie méridionale; or ce n'est pas par le midi, c'est par le nord du delta, que la Camargue peut et doit être abordée. L'assainissement et le défrichement de cette intéressante contrée ne peuvent être entrepris que de proche en proche, et en descendant du nord au sud. Ce qui importe à la Camargue, ce sont ses relations avec Arles et non avec les Saintes-Maries.

§6.—*Dégagement du souterrain de la Nerthe.*

Les défenseurs du projet de la ligne littorale ont fait valoir avec une grande insistance l'argument tiré de la nécessité de dégager le souterrain de la Nerthe. Ils disent : Un accident qu'il est permis de prévoir dans le souterrain de la Nerthe arrêterait le service de la Compagnie de la Méditerranée. — L'exploitation de cette Compagnie a déjà souffert d'un encombrement momentané. Cet encombrement se reproduira nécessairement. — Or, la ligne littorale pourvoit à ce double inconvénient, en ouvrant une seconde issue, indépendante, à la fois, du souterrain de la Nerthe et de la Compagnie de la Méditerranée.

Étrange correctif, on en conviendra, que celui qui consiste à diriger sur Cette, et par conséquent, sur l'Ouest, tout le trafic de la ligne de Marseille sur le Nord, et du Nord sur Marseille.

Nous nous sommes expliqués ailleurs sur l'éventualité d'un accident dans le souterrain de la Nerthe: — S'il s'agit d'un accident de train, l'interruption pourrait être de quelques heures; — S'il s'agit d'un éboulement, la nature du sol, éprouvée par une expérience de douze années, donne toute sécurité à cet égard.

Reste, il est vrai, un encombrement possible, résultant d'un embarras momentané de l'exploitation sur la ligne principale. On a fait grand bruit, à cet égard, de ce qui s'est passé en novembre 1861. A cette époque, la Compagnie a dû fermer pendant quelques jours un certain nombre de gares du Languedoc affectées aux expéditions de vins. Mais on n'a garde de faire remarquer que cette interruption avait eu pour unique cause la nécessité de favoriser les expéditions de blés. Il a fallu, dans cette circonstance, faire à quelques expéditions de vins une sorte de passe-droit momentané, très-suffisamment justifié d'ailleurs par un grand intérêt public. Notons qu'aucun expéditeur de vins n'en a reçu le moindre préjudice, puisque la gare de Bercy, sur laquelle se dirigeaient à peu près exclusivement les expéditions du Languedoc, restait encombrée de vins que les destinataires étaient hors d'état de faire enlever. Or, ce sont là assurément des circonstances anormales, et dont on ne saurait tirer aucune conséquence. Les mêmes résultats se reproduiront nécessairement *aussi bien avec deux lignes qu'avec une seule*, toutes les fois que l'encombrement résultera du défaut d'enlèvement *à la gare d'arrivée*.

On nous pardonnera cette digression rétrospective sur un fait sans signification sérieuse, mais dont les défenseurs de la Compagnie du Midi ont tant abusé dans la discussion. Hâtons-nous d'ajouter d'ailleurs que cette question a aujourd'hui perdu toute importance, puisque nous venons nous-mêmes proposer une seconde issue *indépendante du souterrain de la Nerthe*, sans insister davantage sur son utilité plus ou moins constatée.

Prenons donc les choses telles qu'on les présente, et tenons pour aussi sérieux qu'on veut bien le dire les dangers que l'on évoque. Les défenseurs de la ligne littorale n'y gagneront rien.

Que faut-il, en effet, pour dégager la Nerthe, et créer une ligne auxiliaire, en vue de l'encombrement éventuel de la ligne principale?

Il faut évidemment que cette ligne auxiliaire réunisse deux conditions : — 1° qu'elle soit dans les mêmes mains que la ligne principale; — 2° qu'elle soit établie dans la même direction que le courant principal du trafic.

Dès lors, si l'on se préoccupe d'une interruption ou d'un encombrement possible dans le service de la Compagnie de la Méditerranée, la première condition à remplir, c'est que cette Compagnie puisse librement, et suivant les besoins de son exploitation, diriger ses trains et son matériel sur l'une ou l'autre ligne.

Placer la voie principale et la voie auxiliaire dans les mains de deux Compagnies indépendantes l'une de l'autre, et desservant des trafics différents, serait au contraire le plus inconséquent et le plus inutile des expédients.

On ne saurait donc présenter sérieusement un détour sur Cette par une ligne transversale comme un moyen de dégager Marseille et la ligne principale. — Supposons la ligne littorale ouverte en novembre 1861, quelle aurait pu être son utilité au point de vue de l'encombrement des blés dirigés vers l'intérieur? — La seule, la vraie solution est donc dans l'établissement de l'une des deux lignes de Marseille à Aix. C'est là qu'est la déviation efficace, en cas d'accident dans le souterrain de la Nerthe, ou d'encombrement de la ligne principale.

La ligne auxiliaire, placée à l'est de la chaîne de la Nerthe a, en outre, ce grand avantage de favoriser une région riche, populeuse, industrielle, que les lignes actuelles ont forcément négligée. Jusqu'ici, par suite de la direction que la Compagnie du Midi a réussi à imprimer à l'agitation locale, on pourrait croire que la création d'une seconde ligne n'intéresse que les départements situés à l'ouest du Rhône. — Et cependant les départements du sud-est (Bouches-du-Rhône, Var, Vaucluse, Hautes et Basses-Alpes, etc.) ont dans cette question, au point de vue régional, des intérêts d'une bien autre importance. Il suffit pour s'en convaincre, de jeter les yeux sur une carte, et il nous paraîtrait superflu d'insister longuement sur ce point. Nous laissons à ces contrées le soin de manifester et de défendre leurs intérêts. Nous avons indiqué les côtés généraux de la question; il appartient au pays lui-même de compléter la démonstration.

§ 7. — *Abords de la ville de Marseille. — Création d'une gare méridionale.*

La Compagnie du Midi ne peut aborder le territoire de Marseille que par le nord-ouest. Après avoir péniblement franchi les masses rocheuses qui ferment de ce côté la banlieue de Marseille, sa ligne débouche dans un espace resserré entre notre propre chemin de fer et le rivage de la mer.

En arrivant à Marseille, le tracé de ligne littorale rencontre des terrains auxquels le voisinage des nouveaux ports donne une très-grande valeur.

Pour aborder Marseille, et y établir sa gare d'arrivée, la Compagnie du Midi aura donc à opter entre deux difficultés à peu près insolubles :

Si elle veut établir sa gare d'arrivée sur un point rapproché de la ville et des ports, elle ne pourra éviter d'emprunter des terrains extrêmement précieux, qu'il serait beaucoup plus sage de réserver pour les établissements que réclame le voisinage des ports, et dont l'aliénation cons-

tinerait un très-grand acte d'imprévoyance.

La Compagnie du Midi sera donc forcément amenée à construire sa gare à une distance considérable de la ville et des ports ; et même, dans cette situation reculée et incommode, elle aura grande peine à réunir les espaces nécessaires à un bon aménagement de gare.

Ce n'est pas tout, et admettons hypothétiquement que la Compagnie du Midi, à force de sacrifices, réussisse à vaincre cette première difficulté. Les intérêts de Marseille en seront-ils mieux servis? — Nullement. — Nous avons exposé les inconvénients que présentent les gares actuelles de Marseille au point de vue des intérêts et du service de la ville méridionale. Afin de remédier à cet état de choses, nous soumettons à l'enquête un projet de gare située au sud de la ville, et reliée à la ligne principale par un embranchement de ceinture. — Or, la Compagnie du Midi, forcément confinée dans la région du nord-ouest, n'a aucun moyen ni aucun motif d'aborder le sud de Marseille. — Quels voyageurs, quelles marchandises irait-elle chercher de ce côté? — Une gare située au sud n'a de raison d'être qu'à la condition de devenir tête de ligne dans la direction de Toulon et de Nice, et de servir d'auxiliaire et de dégagement à la gare principale de Saint-Charles. Il faut donc, de toute nécessité, que cette gare appartienne à la Compagnie de la Méditerranée ; — dans les mains de la Compagnie du Midi, elle serait une superfétation, un non-sens.

Ainsi, et à quelque point de vue que l'on se place, dépense, nature du sol, importance des localités desservies, obstacles vaincus ou évités, dégagement de la ligne principale, abords de Marseille, etc., le projet de ligne littorale ne saurait soutenir de comparaison avec l'ensemble des projets présentés par la Compagnie de la Méditerranée.

IV. — INUTILITÉ D'UNE EXPLOITATION INDÉPENDANTE ET UNIQUE ENTRE BORDEAUX ET MARSEILLE.

Il nous paraît impossible que la Compagnie du Midi se fasse illusion sur l'infériorité de ses projets au point de vue de l'utilité générale ou locale. Aussi invoque-t-elle des considérations d'un autre ordre, et sur lesquelles il nous reste à nous expliquer.

La Compagnie du Midi, nous dit-on, attache un extrême intérêt à se rendre indépendante de la Compagnie de la Méditerranée. Le trafic actuel entre Cette et Marseille est, il est vrai, sans importance, mais les choses changeront de face lorsque la Compagnie du Midi abordera directement et sur ses propres rails le port de Marseille ; — que la Compagnie du Midi soit mise en situation de supprimer les transbordements et les ruptures de charge à Cette ; — qu'elle devienne seule maîtresse des tarifs entre Bordeaux et Marseille, — et elle se fait fort de développer le trafic dans des proportions pour ainsi dire illimitées.

Tel est, fidèlement résumé, tout le système de la Compagnie du Midi.

Ainsi, on ne méconnaît pas, on ne saurait méconnaître que le trafic direct entre Cette et Marseille est aujourd'hui sans importance réelle.

Admettons qu'une ligne directe, — qu'une exploitation *indépendante* (c'est la formule adoptée) réussisse, en détruisant toute concurrence de terre et de mer, à absorber *tout le trafic*, aussi bien celui a appartenu jusqu'ici à la voie ferrée, que celui qui du cabotage ; — dans cette hypothèse extrême, le produit kilométrique atteindra, tout compte fait, 10,000 francs par kilomètre! — Assurément nous voilà bien loin des pompeuses espérances dont on se flatte.

Aussi la Compagnie du Midi rejette-t-elle avec dédain ces mesquines réalités, pour se livrer à des calculs plus flatteurs. Non-seulement elle parviendra à développer le trafic local, mais elle compte surtout sur le transit international! L'Italie, l'Espagne, l'Angleterre, les régions d'outre-mer, deviendront les tributaires de sa ligne de Bordeaux à Marseille, et le moins qu'elle puisse espérer sur la ligne littorale, c'est un produit kilométrique de 41,000 fr. (1).

Nous croyons que le bon sens public n'a pas attendu jusqu'à ce moment pour faire justice de ces exagérations, et il ne nous paraît pas nécessaire d'insister beaucoup à cet égard. — Il ne serait pas moins inutile d'aborder ici la fameuse théorie des trois grands ports de Bordeaux, Marseille et Barcelone. Car, à vrai dire, et à serrer la question de près, il importe fort peu que ces magnifiques calculs reposent sur des données plus ou moins sérieuses, et ce n'est pas là qu'est le siége de la question.

Aussi, pour peu qu'on y tienne, accepterons-nous comme parfaitement assurés les magnifiques résultats dont on se flatte. Cela fait, la thèse de la Compagnie du Midi n'aura rien gagné encore, et il restera à démontrer que ces résultats sont inconciliables avec la conservation des deux réseaux indépendants.

Où est la preuve, en effet, qu'il soit nécessaire de nous déposséder, au profit de la Compagnie du Midi, de la ligne de Cette à Marseille? Dans quel but? Dans quel intérêt?

On nous répond : La Compagnie du Midi, *quand elle sera seule maîtresse de l'exploitation*, aura à sa disposition deux grands moyens sans lesquels il lui serait impossible de développer, comme elle s'en flatte, le trafic de Bordeaux à Marseille. Il faut qu'elle soit en mesure de supprimer tout transbordement, toute rupture de charge à Cette. Il faut qu'elle reste seule maîtresse de ses tarifs, et que sa liberté à cet égard ne soit pas gênée par l'intervention d'un intérêt étranger.

Supprimer tout transbordement et toute rupture de charge à Cette! — Mais rien n'est plus facile, et il n'est pas nécessaire, pour réaliser cette amélioration, de construire une nouvelle ligne entre Cette et Marseille, ni de dépenser 70 millions. Nous l'avons offert, et nous l'offrons encore : — Dès que la Compagnie du Midi aura posé sa seconde voie, nous sommes prêts à établir le nombre nécessaire de trains de voyageurs, à la vitesse réglée par la Compagnie du Midi sur sa propre ligne, sans transbordement ni interruption à Cette, ni ailleurs. — Nous admettrons également, dès que son matériel, ainsi qu'elle l'annonce, aura été convenablement modifié, le parcours réciproque des wagons d'une extrémité à l'autre des deux lignes, sans rupture de charge à Cette, ni ailleurs. — Or, rien n'est plus facile que de régler de semblables dispositions, et les choses ne se passent pas autrement à tous les points de soudure des divers réseaux, non-seulement de chemin français à chemin français, mais encore de chemin français à chemin étranger.

Restent les tarifs.

La Compagnie du Midi ne veut souffrir aucune gêne en fait de tarifs. *Elle entend pouvoir les manier à son gré entre Bordeaux et Marseille sans intervention d'un intérêt étranger.*

Nous ne voulons pas examiner ici jusqu'à quel point une telle prétention peut paraître excessive ; cela importerait peu à notre démonstration.

Mais ce qui nous importe davantage, c'est de savoir dans quel but et dans quel intérêt la Compagnie du Midi entend exercer cette souveraineté.

Il nous est impossible d'admettre que la Compagnie du Midi puisse vouloir autre chose qu'établir, entre Bordeaux et Marseille, et non-seulement sur le parcours entier, mais sur toutes les fractions du parcours, des tarifs *modérés et équitablement répartis*. C'est là qu'est l'intérêt public, le seul intérêt avouable!

Mais, cette fois encore, il est parfaitement inutile, pour atteindre ce résultat, de créer une *exploitation indépendante* ; et puisqu'il s'agit d'une économie à obtenir sur les tarifs, la dépense préalable d'un chemin de fer de 70 millions nous paraît un fâcheux point de départ. Car, enfin, ce capital, il faudra sans doute le rémunérer? Et comment le rémunérer sans élever les tarifs!

La Compagnie du Midi peut arriver au même but à de bien moindres frais, au moyen de *tarifs communs*. — Or, nous sommes prêts à accepter un tarif commun pour tout le trafic dirigé de la ligne du Midi sur Marseille, et réciproquement, en laissant à la Compagnie du Midi le soin *exclusif* de régler ce tarif commun. De plus, nous nous soumettons à réduire *dès à présent*, à 160 kilomètres (longueur du tracé littoral), la distance tarifée entre Cette et Marseille. — Telle est la déclaration que nous avons déjà faite à plusieurs reprises, et que nous renouvelons encore. Le but de la Compagnie du Midi est donc atteint ; et la voilà maîtresse, non-seulement de *ses* tarifs, mais encore des *nôtres*. Que lui faut-il de plus?

La Compagnie du Midi n'a pas répondu, et ne répondra pas à ces offres, qui couperaient court à toute difficulté, s'il s'agissait réellement et sincèrement d'un grand intérêt public à satisfaire. Mais ce n'est pas là ce qui préoccupe la Compagnie du Midi, elle a une arrière-pensée, et c'est une pensée de monopole. Ce qui nous reste à dire ne laissera aucun doute à cet égard.

(1) NOTA. — Nous avons vérifié ces calculs et démontré leur exagération dans un travail spécial auquel nous empruntons seulement quelques données :

1° La ligne directe transportera, dit-on, en moyenne, 600,000 tonnes par kilomètres! C'est atteindre du premier coup le tonnage kilométrique de l'ancien réseau de Paris-Lyon-Méditerranée qui ne s'élève pas au-dessus de 600,000 tonnes!

2° Les seuls transports de bestiaux s'élèveront, sur les 160 kilomètres de la ligne directe, à un total de 781,000 francs. C'est à très-peu près la somme obtenue sur les 1400 kilomètres de l'ancien réseau de Paris-Lyon-Méditerranée!

3° Le trafic maritime entre Marseille et Barcelone est de 27,000 tonnes ; non-seulement la Compagnie du Midi se les approprie, mais elle en porte arbitrairement le chiffre à 150,000 tonnes, et s'en attribue 50,000!

4° La Compagnie du Midi crée également, de son autorité privée, un mouvement de 230,000 tonnes de sel entre Cette et Marseille, qu'elle attribue à sa ligne directe. Or, personne n'ignore que les produits des salins du Midi ne se dirigent pas sur Marseille, mais sur l'intérieur. Le sel remonte le Rhône, et est resté l'aliment le plus important de la navigation fluviale. La ligne directe n'a à peu près rien à attendre de ce côté.

5° Les Mines de Graissessac fourniront à la ligne littorale 150,000 tonnes de houille en roche! C'est une assez jolie proportion sur les 172,000 tonnes de houille qui se consomment à Marseille!

A qui pense-t-on faire illusion par de semblables calculs? Assurément ce ne peut être aux commissions d'enquête.

V. — DU MONOPOLE ET DE LA CONCURRENCE.

Les défenseurs officiels et officieux de la Compagnie du Midi ont, les premiers, imprudemment jeté dans la discussion ce gros mot de monopole. Si la Compagnie du Midi tient à devenir maîtresse d'une ligne continue entre Bordeaux et Marseille, c'est, a-t-on dit, afin de s'affranchir elle-même et d'affranchir les populations méridionales du monopole que la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée exerce sur elles.

Telle est l'accusation qu'on s'est plu à lancer contre nous, dans l'espoir, sans doute, de la voir accueillir par le public sans discernement ni examen.

Et d'abord, en thèse générale, quelle est la valeur de ce reproche de monopole adressé à un chemin de fer? — Veut-on parler du monopole qui s'exerce par rapport aux anciens procédés de transport : au roulage, aux messageries, aux maîtres de poste, etc., etc.? — Imputer à grief à un chemin de fer de s'être substitué aux anciennes entreprises, ou, pour rester dans la vérité des faits, de les avoir transformées, autant vaudrait lui reprocher d'exister! — Evidemment ce n'est pas de ce monopole qu'il s'agit.

Mais le monopole s'exerce, dira-t-on, lorsque, dans une direction donnée, un chemin de fer n'a à compter avec aucune concurrence. Or cette concurrence peut exister de deux manières : 1° lorsque deux ou un plus grand nombre de voies ferrées suivent la même direction; 2° lorsqu'il existe parallèlement à la voie de fer une ou plusieurs voies navigable : telles que fleuves et rivières, canaux, et enfin la mer. Hors ces deux cas, le trafic n'étant pas disputé par une concurrence, il y a monopole.

Le système de la concurrence des chemins de fer les uns par les autres, a eu ses partisans; il a même failli prévaloir. Mais, en 1857, on a reculé devant cette périlleuse expérience, et c'est le système des réseaux qui a prévalu.

C'est à cette époque, en effet, que les deux grandes lignes de Paris à Lyon, l'une par le Bourbonnais, l'autre par la Bourgogne, ont été concédées à notre Compagnie.

Il en a été de même pour chacun des quatre autres grands réseaux : l'Est, le Nord, l'Orléans, l'Ouest possèdent tous, en effet, des lignes plus ou moins parallèles, plus ou moins contiguës, et qui, dans des mains différentes, auraient pu se faire concurrence, et favoriser ce que, dans la langue des chemins de fer, on nomme les détournements. Le gouvernement ne l'a pas voulu. Ayant à opter entre le système de la concurrence et celui des réseaux, il s'est prononcé pour ce dernier système. En agissant ainsi, il a répondu à une pensée vraiment politique : il a voulu fortifier la situation et le crédit des Compagnies, et, par là, les mettre en situation de se charger des lignes improductives, et d'achever le réseau français.

Est-ce à dire qu'en se prononçant ainsi pour le système des réseaux, le gouvernement ait entendu mettre le commerce et le public à la merci des Compagnies? En aucune manière. Non-seulement les cahiers des charges y ont pourvu, mais la surveillance administrative s'exerce dans des conditions de sévérité et de vigilance qu'aucune concurrence ne saurait assurément suppléer.

Mais, quand il s'agit des canaux et des voies navigables, le système du gouvernement se modifie du tout au tout, et sa politique consiste à encourager la concurrence que la navigation intérieure peut faire aux chemins de fer : rachat de canaux; abaissement ou suppression des péages; amélioration des rivières et des fleuves, etc. Toutes les mesures de l'administration tendent à un but unique : réduire le prix des transports par eau à leur plus extrême limite, et, par ce procédé, réagir sur les tarifs des chemins de fer, et en forcer l'abaissement au profit du public.

Nous n'avons pas à apprécier ici cette double tendance de l'administration en matière de transports. Si elle blesse nos intérêts dans une certaine mesure, elle se justifie par des considérations que nous savons respecter. Il nous suffit de la constater, et d'en déduire les conséquences que nos lecteurs ont déjà pressenties.

Au point de vue de la concurrence des voies navigables, aucune Compagnie n'a plus à lutter que la nôtre :

Entre Marseille et Lyon, Lyon et Châlon, Laroche et Paris, notre ligne rencontre les voies concurrentes du Rhône, de la Saône, de l'Yonne et de la Seine.

Entre Châlon et Laroche, Dijon et Belfort, Paris et Nevers, Nevers et Roanne, nous rencontrons également les canaux appartenant à l'Etat, et dont le péage est aujourd'hui presque nul.

Mais nulle part cette concurrence de la navigation ne s'exerce dans des conditions plus défavorables pour nous qu'entre Cette et Marseille; c'est là que nous rencontrons un cabotage extrêmement actif, et contre lequel nous n'essayons même pas de lutter. Les bateaux à vapeur y transportent la marchandise au prix de 6 francs la tonne, et les bateaux à voile à un prix encore inférieur. Or ce prix correspond, pour les 200 kilomètres de notre parcours actuel entre Cette et Marseille, à 0,03 centimes par kilomètre. — Singulier monopole assurément, et qui justifie hautement, on en conviendra, l'intervention libératrice de la Compagnie du Midi.

Quelle est, au contraire, la situation de la Compagnie du Midi, par rapport aux voies navigables? — Sa ligne principale de Bordeaux à Cette s'établit, il est vrai, dans toute sa longueur, parallèlement à une magnifique et excellente ligne de canaux, et, loin d'avoir à redouter leur concurrence, elle s'en sert au contraire pour relever, ou tout au moins pour maintenir les tarifs de la voie ferrée.

Nous trouvons dans un document qui nous est communiqué la comparaison suivante entre les tarifs actuellement appliqués tant sur le canal que sur le chemin de fer. Ces tarifs étant ceux des marchandises les plus usuelles, telles que blés, bois de teinture, cafés, garances, savons, sels de soude, vins et alcools, il nous est permis de les prendre pour types :

Cette à	Par canal.	Par chemin de fer.
Béziers.....	5 »	5 10
Narbonne	8 25	7 »
Carcassonne..	11 »	10 40
Castelnaudary.	14 »	13 35
Toulouse.....	17 »	17 »
Montauban...	19 87	19 55
Moissac.....	20 17	20 »
Agen.....	23 49	22 »
Bordeaux.....	27 07	27 et 20 pour le transit.

Ainsi, sur tous les points, et dans toutes les directions, le tarif du canal est sensiblement plus élevé que celui du chemin de fer.

Supposons au contraire les canaux du Midi dans les mains de l'Etat, comme tous les canaux français, et comparons le péage de la Compagnie aux péages de l'Etat. Voici quel sera le résultat de cette comparaison :

	Canaux de l'Etat.	Canal latéral à la Garonne.	Canal du Midi.
1re classe.....	2 c.	3 1/2 c.	5 à 6 c.
2e classe.	1	3 1/2	5 —
Par exception :			
Sel marin.....	1	2 1/2	4 —
3e classe.....	1/2	3 1/2	5 —
Par exception :			
Charbon de bois	1/2	2 1/2	3 —
4e classe.....	1/4	2 1/2 à 3 1/2	2 à 5

Appliquée au parcours total de 439 kilomètres, la différence sera :

	Tarif des Canaux de la Cie du Midi.	Tarif des Canaux de l'Etat.	Différence.
1re classe.	19 04	8 78	10 26
2e classe.	19 04	4 39	14 65
3e classe.	19 04	2 20	16 84
4e classe.	9 75 à 19 04	1 10	8 65 à 17 94

Nous sommes donc autorisés à affirmer qu'entre les mains de la Compagnie du Midi, les tarifs des chemins de fer et des canaux sont combinés de manière à diriger *forcément* les transports sur les chemins de fer.

La voie navigable y est complétement sacrifiée à la voie ferrée. Aussi les canaux sont-ils à peu près abandonnés, et ne conservent d'autres transports que ceux dont le chemin de fer veut bien leur faire la concession, par pur respect humain, et afin de leur laisser une apparence de circulation et d'activité.

Si nous avons suivi jusqu'au bout cette comparaison entre la situation de la Compagnie du Midi et la nôtre, au point de vue de la concurrence des voies navigables, ce n'est pas pour la vaine satisfaction de mettre le langage de la Compagnie du Midi en contradiction avec ses actes, et de faire ressortir jusqu'à quel point est déplacée la prétention qu'elle affiche de poursuivre l'*affranchissement* des tarifs.—Si même il s'agissait uniquement des intérêts du public, nous ne nous croirions peut-être pas le droit de prendre en mains et pour ainsi dire d'office, une cause qui doit trouver ailleurs ses avocats naturels et mieux autorisés.

Mais on ne saurait nous refuser le droit d'intervenir, en notre nom personnel, et pour la défense de nos intérêts propres. — Or la réunion dans les mains de la Compagnie du Midi du chemin de fer et de la voie navigable, et la surélévation des tarifs sur les canaux qui en est la conséquence, nous atteignent et nous lèsent dans nos intérêts les plus immédiats. — Dans l'impossibilité où nous sommes de tout dire et de tout relever (ce qui excéderait les bornes que nous devons nous assigner), on nous permettra du moins un exemple :

Lorsque, arrivées au point de bifurcation du chemin de fer et des canaux, nos réexpéditions se trouvent en présence d'un prix surélevé sur les canaux et d'un prix moindre sur le chemin de fer, aucun choix, aucun débat de prix ou de conditions ne nous est possible, et les réexpéditions sont forcément dirigées sur la voie ferrée.

Mais, au contraire, lorsque les réexpéditions du chemin du Midi arrivent à Cette, qu'y trouvent-elles? — A gauche, notre chemin de fer et ses tarifs, forcément, obligatoirement immobiles; — à droite, la navigation et ses frets si facilement réductibles, si élastiques, si libres. La Compagnie du Midi peut donc faire ses con-

ditions, et verser du côté de la navigation tout le trafic dont elle veut nous priver : — et c'est ainsi, en effet, qu'elle nous enlève la presque totalité du trafic en destination de son réseau sur Marseille, nos lignes ne recueillant que ce que la concurrence ne pourrait en aucun cas leur enlever. Car, nous devons le dire, et c'est un fait notoire à Cette et à Marseille, toutes les préférences *actuelles* de la Compagnie du Midi sont pour la navigation, qu'elle subventionne et favorise par tous les moyens et sous toutes les formes ! — C'est son droit, et ce n'est pas là ce dont nous nous plaignons ; — mais la lésion, mais le dommage, résultent pour nous du défaut de réciprocité, et cette réciprocité n'existera que lorsque l'Etat sera rentré en possession des canaux.

Nous avons cité cet exemple tiré des réexpéditions, non comme le plus saillant, mais parce qu'il nous a paru plus aisément saisissable pour nos lecteurs. — Nous pourrions citer encore bien d'autres faits, et montrer sous combien de formes diverses et dommageables la réunion dans les mains de la Compagnie du Midi du chemin de fer et des canaux, est devenue pour notre trafic méridional une cause d'impuissance ou d'infériorité.

Mais il faut se borner.

Nous n'avions pas cru jusqu'ici qu'il fût à propos de porter devant le public ces discussions, qui le touchent peu, et dont il ne comprend pas toujours l'influence sur ses propres intérêts. Mais, en présence de cette inqualifiable accusation de monopole, qu'on n'a pas craint de porter contre nous, le silence ne nous est plus permis, et nos réclamations, pour avoir été longtemps contenues, n'en seront ni moins légitimes, ni moins écoutées.

Maintenant qu'arrivera-t-il, si, à la double possession de la ligne de fer et des canaux entre Bordeaux et Cette, la Compagnie du Midi réussit à ajouter la ligne de Cette à Marseille ? Le résultat de cette combinaison ne saurait être douteux, et la Compagnie du Midi absorbera bientôt, et sans de grands efforts, tout le trafic actuel du cabotage entre Cette et Marseille ; et voici comment :

Une fois maîtresse d'une ligne continue de Bordeaux à Marseille, il suffit à la Compagnie du Midi, pour détruire toute concurrence de mer, d'établir entre Bordeaux et Cette d'une part, Bordeaux et Marseille de l'autre, soit un prix unique, soit des prix très-peu différents. Dès que l'écart entre les deux prix deviendra inférieur aux frets de la navigation, et ne laissera à cette dernière qu'une marge insuffisante, il est évident que le cabotage ne pourra plus lutter, et que le commerce perdra toute option entre le chemin de fer et la mer. — La concession d'une ligne continue de Bordeaux à Marseille entre les mains de la Compagnie du Midi deviendra donc une arme nouvelle contre toute concurrence de terre et d'eau, ajoutée à toutes celles que possède déjà cette Compagnie ; et nous sommes, quant à nous, très-convaincus que le décret qui lui accordera cette concession frappera à mort la marine de Cette.

Et nous ne disons pas seulement le cabotage de Cette, mais sa marine tout entière. En effet, toute la prospérité actuelle du port de Cette est basée sur un avantage de situation. Ce qui lui donne son importance, même à côté de Marseille, c'est de mieux servir un certain nombre de nos départements méridionaux, et de procurer à toute une région de la France une économie de transports sur les voies intérieures. Que cette économie disparaisse, que notamment, il en coûte le même prix de Bordeaux à Marseille et de Bordeaux à Cette, dans ce cas, la considération d'économie s'évanouit, et l'attraction de Marseille, de ses grands établissements maritimes, de ses facilités de réexpédition, de ses capitaux, etc., s'exerce alors d'une manière irrésistible?

Le jour qui verra le nivellement des prix de transport entre Bordeaux-Cette et Bordeaux-Marseille, verra donc aussi la ruine de la marine de Cette. — Est-ce là ce qu'on veut? — Et qu'en pense la ville de Cette?

Mais, dit-on, s'il y a abaissement de prix entre Cette et Marseille, le commerce en profitera. — C'est encore une erreur.— La différence consentie sur le parcours entier sera forcément compensée par des relèvements sur les parcours intermédiaires. Oublie-t-on que la Compagnie du Midi aura à rémunérer une dépense supplémentaire de 70 millions ! Il y aura donc économie peut-être pour certains intérêts en petit nombre, mais aggravation pour tous les autres. Qu'on tienne pour avéré que le public, pris dans son ensemble, a beaucoup à perdre et n'a rien à gagner dans la concession de la ligne littorale. Aucun homme pratique ne s'y trompera, et jamais plus dangereux privilége n'aura été placé dans les mains d'une Compagnie de chemin de fer.

Il nous reste à dire, maintenant, par quelle savante combinaison la Compagnie du Midi a pu se flatter un moment de fortifier encore cette situation. Nous en trouverons l'occasion dans le chapitre suivant, consacré à la question des chemins de fer de l'Aveyron et de l'Hérault.

VI. — CHEMINS DE FER DE L'AVEYRON ET DE L'HÉRAULT.

Les lignes de l'Aveyron et de l'Hérault ont, jusqu'à ces derniers temps, occupé un rôle considérable dans la discussion soulevée par la Compagnie du Midi ; et bien qu'elles aient aujourd'hui reçu une sorte de solution provisoire, nous ne pouvons éviter de faire connaître pourquoi et comment elles se sont trouvées mêlées au débat.

Les lignes de l'Aveyron ont une importance qui leur est propre ; mais, de plus, elles peuvent exercer une influence considérable sur la situation respective des Compagnies du Midi et de la Méditerranée.

En effet, nous venons de voir dans le chapitre précédent comment la Compagnie du Midi, maîtresse d'une ligne de fer de Bordeaux à Cette, également maîtresse des voies navigables parallèles à sa voie ferrée, ne pouvait manquer, si elle s'assurait une ligne continue de Bordeaux à Marseille, de constituer à son profit une situation à l'abri de toute concurrence. — Cependant, il faut le dire, malgré toute la force de cette situation, la Compagnie du Midi aurait eu encore un côté vulnérable.

Si l'on jette un coup d'œil sur la carte, on constate aisément que le réseau d'Orléans peut sans difficulté se réunir à notre réseau par une ligne de jonction de Rodez à Lunel par Milhau, et que cette jonction, une fois opérée, constituerait une seconde ligne de Bordeaux sur Marseille. Cette Compagnie, qui a ses raisons pour redouter les représailles, avait donc un intérêt plus ou moins prochain à s'interposer, s'il était possible, entre les deux Compagnies d'Orléans et de la Méditerranée, afin de se prémunir contre toute éventualité d'entente entre ces deux Compagnies. Il fallait trouver un moyen d'établir entre elles une barrière infranchissable; et ce moyen, la question des chemins de fer de l'Aveyron l'offrait avec un singulier à-propos.

Le réseau de l'Aveyron, tel qu'il a été étudié par le gouvernement, se compose : 1° d'un tronc commun de Rodez à Milhau ; 2° de deux lignes ou branches, se dirigeant, la première, de Milhau sur Montpellier, par le Vigan et Lunel ; la seconde, également de Milhau sur Montpellier, mais en touchant à Sainte-Affrique, et en empruntant, sur une partie de son parcours, l'embranchement de Lodève et Clermont-sur-Agde.

Personne, jusqu'à ces derniers temps, n'avait considéré comme possible la concession simultanée de ces deux lignes, qui étaient, par suite, devenues l'objet d'ardentes compétitions entre les populations intéressées.

Les préférences d'une partie du département de l'Hérault et du département du Gard tout entier se prononçaient pour le tracé par Lunel, et la Compagnie de la Méditerranée était vivement sollicitée d'accepter cette concession.

Une autre partie de l'Hérault, et particulièrement Montpellier, se déclarait, au contraire, pour le tracé par Sainte-Affrique et Clermont.

Dans l'Aveyron, les tendances se partageaient. Cependant, la grande majorité des intérêts inclinait vers la ligne de Lunel.

La lutte entre ces deux tracés avait pris, surtout dans ces derniers temps, le caractère d'une agitation passionnée.

Dans cette lutte, le rôle de la Compagnie du Midi était tout indiqué. Elle se prononçait pour la ligne de Milhau à Montpellier par Sainte-Affrique et Clermont, et se déclarait prête à exécuter, non-seulement cette ligne, mais encore le tronc commun de Rodez à Milhau.

En poursuivant cette concession, la Compagnie du Midi avait un double but :

1° L'exécution de la ligne de Rodez à Montpellier par Milhau, Sainte-Affrique et Clermont, excluait ou neutralisait la concession du tracé concurrent par Lunel, le seul par lequel la Compagnie de la Méditerranée et celle d'Orléans puissent se rejoindre ;

2° En prenant fait et cause pour le premier de ces tracés, et en se chargeant de l'exécuter, la Compagnie du Midi se créait des adhérents pour son projet de ligne littorale. — Elle avait grand soin, en effet, de mêler les deux questions, se déclarant prête à se charger de la ligne de Rodez à Milhau, mais en tant qu'elle deviendrait concessionnaire de la ligne littorale. —Pas de ligne littorale, pas de ligne de Rodez ! — C'était, de la part de la Compagnie du Midi, à la fois une promesse et une menace !

De là tout le secret des préférences de certaines parties de l'Aveyron et de l'Hérault pour les projets de la Compagnie du Midi ; — la ligne littorale ayant enrôlé sous sa bannière tous les partisans de la ligne de Rodez à Montpellier par Sainte-Affrique et Clermont (1).

Telle était la situation il y a quelques semaines ; mais aujourd'hui l'état des choses s'est modifié. Le gouvernement se montre disposé à

(1) Notons en passant que, pour mieux intéresser la ville de Montpellier à la cause de la ligne littorale, la Compagnie du Midi lui offrait, à titre d'appoint, un petit embranchement spécial. Montpellier, reliée à la ligne littorale par cet embranchement, aurait joui, aussi bien que Cette, du raccourci de 45 kilomètres ! — Mais ici encore notre ligne de Lunel à Arles donne pleine satisfaction au trafic direct de Montpellier sur Marseille, lequel se réduit d'ailleurs à une quarantaine de voyageurs par jour, et 15 à 16,000 tonnes par an !

concéder, non plus une seule des deux lignes de Milhau à Montpellier, mais toutes les deux à la fois. — S'il est donné suite à cette solution, tout le monde obtiendra satisfaction. L'Aveyron, l'Hérault, le Gard, n'auront plus d'intérêt séparé dans la question.

Toutefois, un point important reste à régler: — A qui les concessions seront-elles données?

La solution qui nous paraît la plus rationnelle, et que nous croyons avoir prévalu dans les conseils du gouvernement, serait celle-ci :

Le tronc commun de Rodez à Milhau serait concédé à la ligne d'Orléans, comme dépendance de son réseau central.

La ligne de Milhau à Montpellier, par Lunel, serait réunie à notre réseau de la rive droite du Rhône.

La seconde ligne, c'est-à-dire celle de Milhau à Montpellier par Sainte-Affrique et Clermont, qui traverse la région la plus rapprochée du réseau du Midi, serait rattachée à ce dernier réseau.

Mais la Compagnie du Midi ne s'est pas encore expliquée en ce qui la concerne. — Et il faut bien reconnaître que, si nous devenons concessionnaires de la ligne de Lunel, la Compagnie du Midi n'a plus le même intérêt à se charger de l'autre ligne. — Son intérêt est un intérêt d'exclusion. — Et si, comme nous l'espérons, elle échoue également du côté de la ligne littorale, il peut se faire que la Compagnie du Midi s'autorise de ce rejet pour refuser la concession de la ligne de Milhau à Montpellier par Sainte-Affrique.

Or, nous tenons à rassurer les populations intéressées contre cette défection possible, et nous nous déclarons prêts à nous charger de la ligne dont il s'agit, au refus de la Compagnie du Midi, et aux conditions offertes à cette Compagnie.

Ainsi, et en aucun cas, les intérêts qui se rattachent à la ligne de Milhau à Montpellier, par Sainte-Affrique, ne sont exposés à aucune déception.

A plus forte raison, sommes-nous prêts à accepter la concession de la ligne de Milhau et Lunel, et à donner par là pleine satisfaction au département du Gard, ainsi qu'aux populations de l'Hérault limitrophes du Gard.

Nos préférences sont, du reste, depuis longtemps acquises à cette ligne, — qui traverse les vallées les plus peuplées et les plus industrieuses des Cévennes, — dessert plusieurs villes d'une véritable importance, telles que le Vigan, Ganges, Saint-Hippolyte, Sauve, Quissac, Sommières, etc., — et enfin abrége de 35 kilomètres le trajet de Rodez sur Nimes, et de 48 kilomètres sur Marseille.

LIGNE DE L'ARDÈCHE.

La ligne de Rodez, — Milhau, — Lunel, présente, à un autre point de vue, un intérêt spécial :

La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée est en négociation avec le gouvernement pour la concession d'une ligne qui, partant d'Alais, se dirigerait sur la vallée du Rhône, par le col de Saint-Jean-le-Centenier et la vallée de l'Ardèche, et irait rejoindre, près du Pouzin, l'embranchement de Livron à Privas. Or, si cette concession se réalise, il suffira d'un embranchement fort court pour réunir la ligne de Milhau à Lunel à celle de Nimes à Alais. Ce raccordement facile et peu coûteux créerait, entre le Languedoc et Lyon, une seconde communication, présentant sur la ligne actuelle une abréviation très-considérable et un dégagement des plus utiles.

Pour le Languedoc tout entier, et pour le département du Gard plus particulièrement, cette nouvelle communication, dans la direction de la vallée du Rhône et du Nord, serait d'une importance capitale. La nouvelle ligne desservirait en outre les parties jusqu'ici négligées du bassin d'Alais, et la vallée de l'Ardèche.

A tous ces points de vue, la ligne de l'Ardèche nous paraît devoir figurer au premier rang des futures concessions.

Si nous groupons dans leur ensemble les projets et les engagements divers, successivement proposés par nous dans le cours de cet exposé, nous pouvons les résumer ainsi :

VII. — RÉSUMÉ.

§ 1er. — *Lignes et gares soumises à l'enquête, et destinées à suppléer la ligne littorale, en améliorant et en complétant notre réseau méridional.*

Ligne de Lunel à Arles;

Embranchement du Pas-des-Lanciers à Martigues et à Bouc;

Ligne de Marseille à Aix, soit directe par le col du Pin, soit par Aubagne et Fuveau;

Gare de marchandises à l'Estaque, avec raccordement sur les ports de Marseille;

Gare au sud de Marseille, avec embranchement servant de tête de ligne sur Toulon et sur Nice.

La Compagnie de la Méditerranée offre d'exécuter ces diverses lignes et gares sans subvention.

§ 2. — *Lignes de l'Hérault et de l'Aveyron.*

La Compagnie offre d'exécuter, également sans subvention, la ligne de Lunel au Vigan, et moyennant la subvention offerte par le gouvernement, le prolongement de la même ligne du Vigan sur Milhau.

La Compagnie se déclare prête à entrer en négociation pour la concession d'une ligne d'Alais sur l'embranchement de Livron à Privas, par la vallée de l'Ardèche, avec un embranchement de jonction dans la direction de Lunel sur Alais.

Dans le cas où la Compagnie des chemins de fer du Midi renoncerait à se charger de la ligne de Milhau à Montpellier par Sainte-Affrique et Clermont, la Compagnie offre d'exécuter cette ligne aux conditions proposées par le gouvernement.

§ 3. — *Propositions ayant pour objet d'améliorer l'exploitation entre Bordeaux, Marseille et la ligne.*

Dans le but d'améliorer, *dès à présent* et sans attendre la concession des nouvelles lignes, les conditions de l'exploitation entre Bordeaux et Marseille, nous nous engageons à accepter, pour le trafic entre le réseau du Midi et Marseille (voyageurs et marchandises), les tarifs communs réglés par la Compagnie du Midi *exclusivement*, ainsi que les délais et conditions qu'elle aura stipulés pour elle-même.

Nous nous soumettons, de plus, à réduire à 160 kilomètres (longueur du tracé par le littoral) la distance tarifée entre Cette et Marseille.

Enfin, et pour le moment où la Compagnie du Midi aura posé sa seconde voie, nous nous déclarons prêts à établir des trains de voyageurs, à la vitesse qui sera réglée par la Compagnie du Midi sur sa propre ligne, sans transbordement ni interruption d'aucune sorte.

Nous admettons également le parcours réciproque des wagons d'une extrémité à l'autre des deux lignes, sans rupture de charge à Cette ni ailleurs.

VIII. — CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

A juger de semblables questions d'un point de vue imprévoyant et superficiel, on pourrait croire que le pays a quelque chose à gagner à cette rivalité de deux Compagnies, luttant d'efforts et de millions pour se disputer un tracé. Ce serait une grande et bien regrettable méprise.

On ne suppose pas sans doute que les forces financières du pays, et encore moins celles des Compagnies, soient illimitées, et personne n'ignore que le gouvernement mesure chaque année, suivant la situation générale et l'état des finances, l'importance et l'application des sommes susceptibles d'être employées en travaux neufs. En admettant que le budget des travaux exécutés par les Compagnies soit annuellement de 250 à 300 millions, c'est tout ce que comportent les ressources de l'épargne et les forces ouvrières disponibles. A ce compte, quinze années sont encore nécessaires pour pourvoir aux 4 milliards que nécessite l'achèvement des lignes classées. Mais si, au lieu de consacrer chaque année ces 200 à 300 millions à l'extension rationnelle du réseau, on en distrait une partie pour doubler, plus ou moins utilement, les lignes existantes, ce prélèvement ne pourra s'opérer qu'au détriment des lignes du deuxième et du troisième réseau, qui attendent avec une si légitime impatience leur rang d'exécution. Ce sera, non-seulement un grand dommage, mais aussi une grande injustice pour les populations ainsi oubliées dans leur isolement actuel.

Le pays seul, en définitive, ferait donc les frais de ces luttes de concurrence. Et, à ce point de vue, il nous est permis de dire qu'il n'existe pas en France une région quelconque, attendant, sollicitant, espérant une ligne de chemin de fer, qui puisse se considérer comme étant sans intérêt dans les questions que nous discutons. Aussi, lorsque nous voyons la Compagnie du Midi faire si grand bruit de son prétendu désintéressement, et déclarer qu'elle exécutera la ligne directe *sans subvention*, — nous lui répondons, d'abord qu'elle équivoque, et qu'à raison du jeu des garanties d'intérêt, le nouveau chemin coûtera fort cher au Trésor, — mais encore nous affirmons que ce désintéressement, fût-il sincère, ne s'exercerait qu'aux dépens de l'épargne nationale.

Les 70 millions enfouis dans les déserts que traverse la ligne littorale seraient donc forcément prélevés sur les 2 à 300 millions annuels nécessaires à l'achèvement du réseau français. Et, déjà, il nous sera permis de le déclarer ici, il a suffi que la question fût posée, et que la solution pût paraître douteuse, pour suspendre des concessions de lignes d'un intérêt bien supérieur à la ligne littorale, et qui restent ainsi forcément subordonnées au résultat de la lutte actuellement engagée avec la Compagnie du Midi.

Mais ce n'est pas tout, et, dans un débat de cette nature, les intérêts ne sont pas seuls engagés, et il y a aussi les principes. A ce point de vue, l'agression de la Compagnie du Midi nous apparaît comme un alarmant et dange-

neux symptôme fait pour inquiéter quiconque, en France, possède un titre de chemin de fer.

Assurément le système de l'intégrité des réseaux n'a rien d'absolu, et comporte les dérogations que peut exiger un grand intérêt public constaté; mais personne ne saurait méconnaître que cette intégrité reste la garantie principale du crédit des Compagnies, le gage sur lequel repose l'accomplissement de leur immense tâche.

Or, trouve-t-on dans les projets de la Compagnie du Midi ce caractère de nécessité ou seulement d'utilité incontestée, qui justifie ou autorise les exceptions? Nous espérons que notre démonstration à cet égard ne laissera de doute à aucun esprit impartial et de bonne foi.

COMPAGNIE IMPÉRIALE DES VOITURES DE PARIS.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 12 août 1862.

RAPPORT DE M. DUCOUX, DIRECTEUR-GÉRANT.

Messieurs,

Nous étions tous impatients de voir ouvrir les portes de cette assemblée, qui, d'après nos statuts, aurait dû être réunie dans le mois de mars. Les motifs de cet ajournement vous sont trop connus pour que j'aie besoin de les rappeler. Il s'agissait, vous le savez, d'obtenir une solution quelconque des débats dans lesquels notre Compagnie est engagée depuis trois ans. Cette solution, vous la connaissez; dans un instant nous allons en examiner le caractère et la valeur; mais avant de regarder dans notre avenir, voyons les derniers comptes de notre passé.

EXPLOITATION.

Pendant l'exercice 1861, il a roulé 900,959 voitures. Comparativement à 1860, c'est un excédant de 19,341. Les recettes brutes de ces voitures, défalcation faite du salaire des cochers, ont produit 13,641,114 fr. 04 c. En ajoutant à ces recettes brutes les recettes accessoires dont on trouve la décomposition dans le tableau 3, et qui ont atteint le chiffre de 1,011,910 fr. 40 c., on obtient pour les recettes de l'exercice 1861 le chiffre total de 14,653,014 fr. 44 c., soit une augmentation sur l'exercice précédent de 674,614 fr. 70 c. Cet excédant s'explique tout à la fois par le plus grand nombre des voitures qui ont circulé, par l'amélioration de la moyenne des recettes journalières et de quelques recettes accessoires. Ainsi, le produit des fumiers qui, en 1860, avait été de 272,135 fr. 04 c., est, pour 1861, de 281,547 fr. 59 c. Cette augmentation est proportionnelle à celle de l'effectif de notre cavalerie.

Par malheur, nos dépenses générales ont plus grossi encore que nos recettes. Elles ont atteint le chiffre de 13,938 426 fr. 32 c. et réduit nos bénéfices à 714,588 fr. 12 c. Cette infériorité relative des bénéfices de l'exercice 1861, malgré la supériorité des recettes sur 1860, est due exclusivement à la cherté excessive des fourrages. Il en sera parlé tout à l'heure.

CAVALERIE.

L'effectif général de la cavalerie, qui était de 8,368 chevaux au 31 décembre 1860, est de 8,476 au 31 décembre 1861. L'augmentation s'applique aux petits chevaux, et s'explique par la transformation successive de l'attelage de nos voitures à quatre places. Aujourd'hui, toutes les voitures de place de cette contenance sont traînées par deux petits chevaux, et, si l'on considère que chaque gros cheval a dû être remplacé par deux petits, on trouve que l'effectif n'a pas varié sensiblement au point de vue du nombre des équipages. La substitution de deux petits chevaux, à un seul gros, pour les voitures à quatre places, constitue une très-grande amélioration. La Compagnie, pour mieux servir le public, n'a pas hésité à s'imposer un surcroît de frais d'achat, de nourriture, de ferrure et de harnachement pour ses chevaux. Ces sacrifices trouvent leur compensation dans la supériorité de résistance et de durée que présentent les nouveaux équipages. Malgré l'insuffisance de ses bénéfices pour rémunérer son capital social, la Compagnie impériale a voulu se montrer digne de la bienveillance que le gouvernement et la ville lui témoignent, et prouver à la population parisienne que ses intentions, d'accord avec ses intérêts bien compris, la portent à perfectionner une industrie qui a été si longtemps réfractaire à tout progrès. Si la Compagnie n'a pas fait davantage, c'est que, depuis son origine, on l'a laissée se débattre dans des conditions d'existence désastreuses, et que jusqu'à ces derniers jours elle ne trouvait aucune protection contre des concurrents affranchis de toute redevance comme de tout respect des règlements municipaux.

FOURRAGES.

Le chapitre des fourrages est un des plus intéressants de notre industrie. La moindre variation qui survient dans les prix exerce sur les résultats de notre exploitation, en plus ou en moins, une influence presque décisive. Par une fatalité déplorable, la rareté des récoltes a été, depuis la fondation de la Compagnie, la condition normale de la culture, et les prix de 1861 ont atteint une élévation inconnue depuis bien longtemps. La moyenne de la dépense, par voiture et par jour, qui, en 1851, était de 3 fr. 73 c. pour la place, ainsi que le constatent les livres de l'ancienne Compagnie générale, n'a cessé de progresser depuis cette époque, et a plus que doublé dans cette période décennale, puisqu'en 1861, elle s'est élevée à 7 fr. 07 c. L'excédant comparatif des dépenses sur l'année 1860, que nous considérions comme exceptionnellement calamiteuse, a été de 897,005 fr. 45 c. pour l'exploitation proprement dite, et de 1,025,519 fr. 25 c., en y comprenant les services spéciaux. Il convient de faire observer que, par suite de l'annexion de la banlieue, et, conséquemment, du plus long parcours des voitures, les nécessités du travail ont imposé à la Compagnie l'obligation d'augmenter la force numérique de ses attelages. Les coupés à deux places et les victorias emploient près de trois chevaux, les voitures à quatre places et à deux chevaux, quatre chevaux, 4.8. Par cette simple énumération, on voit combien les tarifs sont encore inférieurement proportionnels, avec cet excédant obligatoire de dépenses. N'est-il pas étrange, qu'au milieu de la progression incessante de tous les objets de consommation, le prix des voitures soit aujourd'hui moins élevé qu'avant 1830, époque à laquelle on payait 1 fr. 50 c. une course de fiacre qui ne dépassait pas l'ancien mur de l'octroi? Sans doute, le goût des voitures est plus répandu; mais, si on tient compte de l'usure plus considérable des chevaux, du matériel, de l'excédant du prix des fourrages, des marchandises, des loyers, des salaires, on n'aura pas de peine à comprendre pourquoi, malgré une supériorité dans les recettes brutes, l'industrie des voitures qui travaillent dans Paris à l'heure et à la course, est une des moins florissantes de la capitale.

ATELIERS.

Entretien du matériel, approvisionnements.

Vous n'avez certainement pas oublié les explications que mon précédent rapport contenait sur cette partie importante de notre service. Sans les répéter cette année, je crois devoir y ajouter des renseignements intéressants à plus d'un titre, et qui compléteront, à cet égard, les informations qu'il vous importe de recueillir.

Les inventaires des voitures ont été dressés selon les bases que vous avez adoptées dans la dernière assemblée générale. 160 voitures neuves ont été construites pendant l'exercice; le prix moyen de revient a été de 1,080 fr. 81 c. Celles que la Compagnie a fait fabriquer par l'industrie privée, lors de sa fondation, et qui étaient plus que médiocres, revenaient à 2,500 francs; celles de l'entrepreneur, à 2,012 francs. Une différence aussi énorme est la meilleure démonstration de la supériorité de notre organisation actuelle. Vous n'avez pas oublié qu'indépendamment de cette réduction considérable dans le prix de revient, la Compagnie est parvenue à réaliser une réduction de 90 kilogrammes environ dans le poids moyen de ses nouvelles voitures, sans que leur solidité en soit atteinte. Nous substituons dans nos constructions nouvelles le velours au drap, pour une partie des garnitures intérieures; c'est un excédant de dépense de 40 francs par voiture qui nous semble largement compensé par l'usage.

1,019 voitures ont reçu de grandes réparations évaluées au chiffre de 485,375 francs; 192 voitures ont été cassées. Les chiffres ci-dessus sont indépendants, bien entendu, des 174 voitures dont la construction, commencée en 1861, ne figure à l'actif de cet exercice que pour une valeur proportionnelle au degré de fabrication.

La Compagnie a dépensé en fers, de plus qu'en 1860, 21,614 fr. 83 c. Cette différence tient à plusieurs causes. Nous avons plus de marchandises en magasin, et un plus grand nombre de voitures neuves ont été mises en fabrication; le prix des fers a un peu haussé, et enfin nous avons commencé à n'employer pour nos essieux que les fers de Styrie, d'un prix plus élevé, mais d'une qualité incomparablement supérieure aux fers indigènes. Avec un poids moindre, ils offrent toutes les garanties désirables contre les chances de rupture.

La dépense totale des ateliers a été de 2,315,270 fr. 88 c. qui, appliqués aux 892,738 journées de place et de remise et de voitures ayant roulé, fait ressortir la dépense journalière d'entretien et de renouvellement à 2 fr. 59 c. En ajoutant les dépenses accessoires de lavage, cirage et éclairage que l'ancien traité mettait à la charge des entrepreneurs, et qui sont de 45 c. par voiture, on obtient le chiffre total de 3 fr. 04 c.

COMPTEUR.

Vous connaissez les termes du programme relatif à un compteur, que la Compagnie a publié, à la date du 12 mai 1861, dans le *Moniteur* et les principaux journaux de Paris. Le concours a été nombreux, et sera, je l'espère, décisif. La commission spéciale de MM. les ingénieurs-mécaniciens, chargée de l'examen des appareils, a reçu 148 instruments ou dessins. Indépendamment de cette série de concurrents, plusieurs centaines d'autres inventeurs sont venus exposer divers systèmes de contrôle qui, spécieux de forme, ne présentaient, en réalité, aucune espèce de garantie. Le compteur, tel que la Compagnie l'a demandé, est le seul qui soit apte à rendre des services incontestables, et tous les essais tentés en dehors du programme publié n'ont de plus en plus convaincu de sa supériorité relative.

La commission vient de déposer son rapport. Après avoir examiné toutes les communications qui lui ont été faites, MM. les ingénieurs ont cru devoir commencer par l'élimination des appareils qui ne leur ont pas paru rentrer dans les conditions du programme.

Après cette première élimination, ils ont concentré leur attention sur un certain nombre de projets, et, enfin, en ont jugé quelques-uns dignes d'être appliqués à des voitures pour être soumis à une expérience contradictoire et définitive. L'expérimentation se poursuit en ce moment, et déjà la pratique a nécessité plusieurs modifications que ne paraissaient pas soupçonner les inventeurs. Il est probable qu'aucun des instruments, pris exclusivement, ne réunira toutes les conditions exigées; mais il ne paraît pas impossible à la commission de composer, par des emprunts partiels, un tout qui soit satisfaisant. Vous n'avez pas oublié que ce compteur est tout à la fois kilométrique et horaire; — il marque le travail, sous les yeux du voyageur, et où s'arrête l'aiguille se trouve l'indication de la somme à payer. Le cocher n'aura plus d'intérêt à ralentir ou à précipiter sa marche; les contestations à propos de distance, comme cela se pratique à Londres, seront impossibles; celles à propos du temps seront prévenues par le cadran horaire du compteur, qui remplacera les montres du voyageur et du cocher. Le mouvement des roues fait marcher l'appareil, c'est vous dire que si le cocher parvient quelquefois à dénaturer son travail, il ne pourra, dans aucun cas, dissimuler l'espace qu'il aura franchi ni le temps et la vitesse qu'il aura mis à le parcourir. Avec un pareil contrôle, nous serons bien près de la vérité.

La solution demande encore du temps, car la Compagnie a nettement déclaré dans son programme qu'elle ne décernait le prix proposé qu'après une épreuve satisfaisante de six mois de roulement consécutif, et sur l'avis conforme de la préfecture de police, au point de vue de la sûreté générale, de la commission de MM. les ingénieurs, au point de vue de la solidité de l'appareil, et de la Compagnie, au point de vue du contrôle de ses recettes et du travail de ses chevaux.

IMMEUBLES.

En examinant le tableau consacré à nos immeubles, vous remarquerez une augmentation de 489,852 fr. 81 c. sur le précédent exercice. Elle provient, pour la somme de 320,273 fr. 85 c., de l'acquisition du dépôt Pigalle dont la Compagnie n'était que locataire; et, pour 163,578 fr. 96 c., de diverses constructions qui ont donné une plus-value à nos établissements. La Compagnie ne pouvait se dispenser d'acheter le dépôt Pigalle sans renoncer au droit d'option énoncé dans son bail. Le terme fatal était arrivé. Cet immeuble offre une plus-value considérable qu'il eût été impardonnable d'abandonner.

L'évaluation de nos immeubles, terrains et constructions, figure au bilan pour le chiffre de 9,556,015 fr. 77 c. Ce chiffre, vous le savez, n'est que la reproduction exacte des déboursés de la Compagnie. La plupart de nos terrains ont doublé, quelques-uns ont quadruplé de valeur depuis l'époque de leur achat. Notre immeuble de Bellefond, compris dans le prolongement décrété de la rue Maubeuge, ne tardera probablement pas à être exproprié. Le vaste terrain de Charonne, dont je vous annonçais l'année dernière la récente acquisition, nous offre toutes les ressources nécessaires pour nos besoins futurs. En attendant, la Compagnie utilise ce terrain pour ses chevaux éclopés, convalescents et suspects. L'immensité de l'espace et l'existence de plusieurs clôtures antérieures ont permis d'y établir, sans grands frais, des infirmeries et des promenoirs isolés, adaptés aux principales divisions des maladies de nos chevaux. La Compagnie a pu ainsi suspendre l'envoi de ses chevaux à l'île Saint-Denis, et regagner à peu près l'intérêt du prix de cette acquisition.

BILAN.

Vous retrouvez, dans le bilan de 1861, l'ordre et l'énonciation des divers articles qui constituaient celui de l'exercice précédent. Profondément pénétrés de l'importance, je dirai même de la délicatesse du devoir qu'ils avaient à remplir, votre Conseil de surveillance et la gérance, assistés de notre Conseil judiciaire, ont analysé, avec un scrupule minutieux, tous les éléments constitutifs de votre avoir social. La Compagnie traverse, en effet, une période qui exige un redoublement de soins et d'efforts de la part de vos mandataires. Nous n'avons amélioré l'état des choses qu'en étant toujours véridiques; notre franchise a été notre plus grande habileté, et c'est en restant sur ce terrain que, dans ses rapports futurs avec l'autorité supérieure, notre Compagnie pourra loyalement demander et sûrement obtenir le juste complément de son organisation définitive.

Les termes du bilan qui vous est soumis ont été produits dans les plus hautes régions de l'État et devant la commission municipale. Il a pu y avoir divergence sur un seul point, celui des écussons de remise. Mais, tout en admettant la mobilité de cette valeur industrielle, il a été constamment reconnu que la réalité de notre actif était supérieure au chiffre de notre bilan. Le prix conventionnel des écussons de remise, quelque réduit qu'il puisse être, ne saurait balancer la plus-value de nos terrains, que nous inscrivons pour leur prix d'achat. La conversion de ces écussons en numéros de place tranche, du reste, la question dans le sens le plus favorable aux intérêts de la Compagnie, et enfin, pour compléter l'appréciation, il suffit de faire observer que le conseil municipal, dans sa rédaction du nouveau traité, fixe notre actif actuel à 40 millions, et vient ainsi justifier, de la manière la plus explicite, la vérité du bilan que nous avons l'honneur de vous présenter.

Il résulte de nos écritures, tenues en conformité de l'article 33 des statuts, et des inventaires dressés au 31 décembre 1861, après balance des valeurs actives et passives de notre Société, que l'exercice 1861 a produit en bénéfices nets la somme de 714,388 fr. 12 c.

Conformément aux prescriptions des statuts (article 34), nous avons à prélever d'abord la dotation annuelle de l'amortissement, et celle du fonds de réserve. Ces deux prélèvements réduisent le chiffre des bénéfices à 545,094 fr. 91 c. En y ajoutant le solde de l'exercice 1860, réglé, après vérification, à 233,438 fr. 94 c., on obtient, pour bénéfices disponibles, la somme de 778,533 fr. 85 c.

L'article 36 des statuts attribue à la gérance et au Conseil de surveillance un prélèvement de 5 0/0 sur le montant des bénéfices nets à distribuer. Les bénéficiaires de cette disposition ont pensé que l'article 34 ne devait pas être interprété dans sa lettre actuelle, et que l'attribution dont il s'agit ne devait, dans tous les cas, avoir lieu qu'après une distribution de 5 0/0 d'intérêts au capital d'émission.

Les 400,000 actions qui constituent notre fonds social sont réparties de la manière suivante :

22,288 actions n'ont pas été émises et sont dans les caisses de la Compagnie; 1,200 actions ont été amorties l'année dernière, conformément aux prescriptions de l'article 30 des statuts. Restent donc 376,512 actions ayant droit aux dividendes.

La distribution des bénéfices que nous allons vous proposer est moins importante au point de vue de sa quotité que par rapport à la signification qu'elle présente. Il s'agissait, avant tout, de reconstituer le capital et d'arriver à une époque de rémunération régulière. L'an dernier, nous vous disions que ce but était atteint, et que dorénavant les bénéfices seraient, de droit rigoureux, distribués au capital souscrit, conformément à nos prescriptions statutaires; cette promesse reçoit son exécution.

La somme des bénéfices ci-dessus indiqués permettrait de distribuer 2 fr. 06 c. par action. Nous avons l'honneur de proposer à l'assemblée de réduire cette distribution à 1 fr. 60 c., sous déduction de l'impôt pour les titres au porteur. Elle acceptera cette réduction, nous en sommes persuadés, heureuse qu'elle sera d'entrer dans une ère nouvelle, et jalouse qu'elle devra être de laisser à la disposition de la Compagnie, en vue de ses services, un fonds disponible, qu'elle retrouvera, du reste, dans les comptes de l'exercice suivant.

NOUVEAU TRAITÉ.

Nous voici arrivés, Messieurs, à l'examen de la nouvelle convention votée par le conseil municipal de la ville de Paris, dans sa séance du 18 juillet dernier. Par une résolution votée à l'unanimité dans l'assemblée précédente, vous avez conféré à la gérance, assistée de M. Malpas-Duché, les pouvoirs les plus illimités, à l'effet de négocier avec la ville, en exprimant toutefois le vœu que dans la réglementation à intervenir il ne fût porté aucune atteinte au droit de stationnement sur la voie publique, exclusivement réservé aux voitures de place.

Ce vœu n'ayant pas été complétement réalisé par la décision du conseil municipal, vos mandataires n'ont pas cru devoir user de vos pouvoirs, et vous seuls, messieurs, allez prendre, à cet égard, la décision qui vous conviendra. Le texte de ce traité vous a été distribué depuis plusieurs jours; vous en avez étudié les termes et le caractère. Je n'aurai donc, avant la discussion qui va s'ouvrir, que de courtes observations à vous présenter.

Pour apprécier sainement ce traité, suivant nous, il convient de l'examiner sous deux aspects : 1° par rapport à la convention de 1855; 2° pour ce qu'il vaut en lui-même.

La convention de 1855 stipule, dans son article 1er, une concession de cinq cents voitures de place, aux clauses et conditions énoncées dans une série de treize articles.

Le dernier paragraphe de l'article 2 indique la pensée d'arriver, autant que possible, *à la fusion de toutes les entreprises faisant à Paris le service à l'heure et à la course;* mais, tout en obligeant la Compagnie à racheter, sur première réquisition, les numéros et le matériel de ces voitures, la convention ne garantit explicitement aucun droit à nos fondateurs, qui se sont ainsi abandonnés à la merci de l'autorité préfectorale. Comme si ce n'était pas assez de cet abandon, M. le préfet de police, auteur de la convention, explique plus tard, par une lettre officielle insérée au *Moniteur* du 30 octobre 1855, que le *traité n'a eu qu'un but : celui de sauvegarder l'intérêt des loueurs en leur offrant le moyen de liquider leur position, soit par la vente, soit par la fusion, s'ils n'aimaient mieux continuer l'exploitation de leurs entreprises.*

La Compagnie n'aurait été, dans ce cas, qu'une entreprise de liquidation au profit des loueurs, dans le but d'une fusion volontaire. Quant à ses intérêts propres, et à la stabilité de son avenir, voici ce que porte l'article 9 :

« Si les sieurs Bourlon et consorts, pour une cause quelconque, venaient à cesser leur exploitation ou étaient hors d'état de la continuer, M. le préfet de police pourrait, *par un simple arrêté*, les déclarer déchus du bénéfice du présent traité.

» Dans ce cas, les cinq cents numéros qui leur sont concédés, ensemble ceux qu'ils auront rachetés ou adjoints par voie de fusion, leur seraient retirés, et l'administration pourvoirait au service par tel moyen qu'elle jugerait convenable.

» A cet effet, elle prendrait immédiatement possession provisoire des voitures, des chevaux, des approvisionnements et de tout le matériel d'exploitation, ainsi que des écuries, magasins et autres locaux dépendant de cette exploitation. »

Les articles 10 et 11 complètent le tableau :

« Article 10. Dans le cas où, à l'occasion du service dont ils sont chargés, les sieurs Bourlon et consorts donneraient lieu à des plaintes reconnues fondées par le préfet de police, la déchéance prévue par l'article précédent pourrait également être prononcée si, après avoir été mis en demeure par l'autorité administrative, ils ne faisaient pas immédiatement cesser le mauvais service qui aurait motivé ces plaintes.

« .....

» Art. 11. En cas de retraite de ladite concession, dans les cas prévus par le présent traité, les sieurs Bourlon et consorts s'engagent solidairement à céder, soit à la ville, soit à de nouveaux concessionnaires, tout leur matériel d'exploitation, à dire d'experts, *et sans autre indemnité.* »

Enfin l'article 12 énonce que le présent traité ne porte aucune atteinte au droit de créer de nouveaux numéros, suivant les besoins de la cité.

Voilà, Messieurs, quelle a été jusqu'à présent notre charte constitutionnelle. Nulle autre ne fut plus sujette à interprétations; et, certes, l'autorité municipale, si elle ne s'était rappelé ses traditions et son devoir de protection qui constitue l'équité dans le pouvoir, aurait eu beau jeu pour compléter la ruine des quatorze mille petits actionnaires qui ont constitué le capital de notre Compagnie.

L'année dernière, vous vous le rappelez, je terminai mon rapport par la lecture de quelques paragraphes d'une lettre officielle qui, pour toute concession, nous offrait la conversion de 718 écussons de remise en numéros de place. Tout privilége nous était formellement contesté, et la question de l'augmentation de tarif était ajournée.

Voilà, Messieurs, ce que nous étions de par la convention de 1855. Voyons ce que le nouveau traité nous apporte. Je suis d'autant plus à mon aise pour vous en parler, que ce traité est loin de reproduire les propositions que j'avais faites au nom de la Compagnie, et qui avaient trouvé crédit près de la haute commission nommée par l'Empereur.

Un mot d'abord sur la forme de ce document. Ceux qui ont l'habitude de ces sortes de négociations savent que lorsqu'on traite avec les grands pouvoirs de l'État, notamment de ce qui concerne un service public, les conventions ressemblent plutôt à un cahier de charges qu'à un traité véritable. L'autorité n'abdique jamais son droit d'interprétation et de coercition; c'est donc plutôt à l'esprit qu'à la lettre qu'il convient d'appliquer notre examen.

Que devait demander la Compagnie ? deux choses fondamentales :

1° La possibilité de réaliser la fusion déposée en germe dans la convention de 1855; 2° l'amélioration des tarifs.

Pour réaliser la fusion, il n'y avait qu'un moyen : c'était de constituer en faveur de la Compagnie un privilége exclusif de stationnement sur la voie publique, dans les limites de la loi et du respect de la propriété d'autrui. Ce principe a été appliqué déjà, par la ville de Paris, aux Compagnies des omnibus, du gaz et des eaux; il formait la base du projet présenté par la Compagnie impériale des voitures, et agréé par une commission municipale qui siégea en 1860 et 1861. Le projet soumis aux délibérations du conseil municipal par M. le préfet de la Seine avait consacré ce même principe. Le conseil municipal a cru devoir modifier le travail de sa commission et le projet de M. le préfet. Par l'article 1er du traité qu'il a consenti, il accorde, il est vrai, sans réserve le privilége de stationnement permanent aux voitures de place; mais dans l'article 15, il l'infirme en laissant à M. le préfet, qui ne le demandait pas, la faculté d'accorder aux voitures de remise une autorisation de stationnement exceptionnel contre lequel la Compagnie (votre vote de l'année dernière en fait foi) n'a cessé de protester. Sans doute, cette faculté est entre les mains d'une autorité sympathique à notre Compagnie, puisqu'elle a consenti à s'associer avec elle; sans doute aussi la triple obligation imposée à ce stationnement restreint le rendrait impossible pour le plus grand nombre des industriels qui voudraient en user; mais nonobstant ces considérations, cette clause nous paraît regrettable comme principe, et nous ajoutons qu'au point de vue pratique, la mesure serait inexécutable, car elle occasionnerait des encombrements dangereux pour la circulation, et, par suite de la multiplicité des catégories de voitures, rendrait illusoire l'intervention des agents de la police.

Le conseil municipal a eu, sans contredit, la ferme intention d'améliorer la situation de la Compagnie, et si l'expérience démontrait qu'il s'est trompé, nous n'avons aucune raison de douter de son empressement à réparer le préjudice involontaire qu'il nous aurait causé.

Quant aux tarifs, la Compagnie avait demandé plus qu'il ne lui est accordé. Ses prétentions avaient été favorablement accueillies par la commission ministérielle. Protecteur naturel des intérêts de la population, M. le préfet crut devoir revenir aux tarifs proposés par la commission municipale de 1860, sauf à les modifier avant ou après une expérience quinquennale, s'ils étaient reconnus insuffisants.

Le tarif, tel qu'il est formulé, devrait produire un excédant de recette d'un million environ. Cependant le conseil municipal y a introduit une inconnue qui peut modifier ces prévisions. Je veux parler de la course de 15 minutes. Le conseil a pensé que cette disposition serait agréable au public et procurerait à la Compagnie un travail qui lui fait défaut dans beaucoup de cas. La pratique nous aura bientôt appris si, à côté de cet avantage, il ne surgira pas quelques-uns de ces mécomptes que notre essai de 1857 nous a révélés, et que nous avons cru devoir signaler d'avance à qui de droit. Évidemment il serait rationnel de ne pas avoir un prix uniforme pour des courses inégales; mais ce principe ne peut recevoir d'application profitable à tous les intérêts qu'à la condition d'être contrôlée par un moyen indépendant de la volonté du cocher. C'est l'idée que nous cherchons à réaliser par le compteur. Cette clause est, du reste, un simple détail de tarif dont les résultats seront promptement appréciables, et si une révision était nécessaire, elle nous serait d'autant mieux accordée qu'en réalité les courses au quart d'heure seront exclusivement à l'usage des voyageurs aisés, les nécessiteux ne se donnant pas, en effet, le luxe d'une voiture pour un si court trajet.

Je borne à ces deux articles ma critique. Tout incomplet qu'il paraisse dans ses autres dénonciations, le traité constitue pour la Compagnie une situation incomparablement préférable à celle que nous faisait la convention de 1855. Vous aurez remarqué les conditions suivantes :

1° Privilége absolu, pendant cinquante ans, pour l'exploitation et le stationnement permanent des voitures de place; 2° reconnaissance de notre capital d'émission et du droit pour ce capital de toucher un intérêt de 5 0/0 avant tout autre prélèvement sur les bénéfices;

3° association avec la ville dans des limites qui assurent à la Compagnie la protection de la haute partie contractante ; 4° suppression du privilége accordé au bois de Boulogne, amélioration et révision périodique des tarifs; 5° limitation du nombre des voitures que la ville peut nous demander à partir de 1866.

Certains articles semblent, à ne consulter que leur texte, exposer la Compagnie à une augmentation de roulement exagéré quant aux besoins de la cité, et impossible quant aux moyens d'exécution. Pour en apprécier la portée pratique, il suffit de réfléchir à la situation respective des deux parties. La Compagnie, depuis sa fondation, a trouvé de la tolérance dans l'autorité municipale pour les voitures qu'elle ne faisait pas circuler, bien qu'elle en eût contracté l'obligation ; cette tolérance lui ferait-elle défaut à présent qu'elle devient, par un traité de participation, l'un des quatre grands exécuteurs des services municipaux ? Nos intérêts matériels n'ont pas, quant à présent, à en souffrir ; car, en augmentant progressivement nos voitures de place jusqu'au 1er janvier 1868, nous nous affranchissons dans la même proportion, de l'obligation de faire circuler nos énormes de remise, qui ont toujours payé, sans avoir roulé. L'abonnement de 1,200,000 francs jusqu'à cette époque, est de 27,000 francs inférieur à ce que nous payons aujourd'hui. Et puis, ce qu'il était difficile, impossible même d'écrire dans le traité, votre sagacité, Messieurs, vous l'aura fait découvrir, c'est que, par l'intelligente exécution de notre traité, la Compagnie est logiquement destinée à réaliser cette fusion dont parle la convention de 1855. L'obligation pour la Compagnie, énoncée à l'article 5, de remplacer, quel qu'en soit le nombre, les voitures de remise qui cesseraient de circuler, a pu vous paraître dangereuse au premier abord, et nous aurions voulu en voir adoucir les termes ; mais, ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le dire déjà, l'autorité ne renonce pas à ses prérogatives. Notre obligation était la conséquence forcée du principe de la fusion des voitures. La ville ne pouvait se montrer prête à faire exécuter ses règlements sur la maraude et autres, qu'autant que la Compagnie promettrait de ne pas laisser sans satisfaction les besoins du public. Il ne suffisait pas de supprimer les voitures, il s'agissait aussi de les remplacer. Or, les besoins de la cité étant supérieurs à ceux de la Compagnie, celle-ci, pour obtenir un privilége, devait nécessairement s'engager à ne pas laisser en souffrance les besoins de la circulation, et ni le gouvernement ni la ville n'auraient pu, raisonnablement, nous reconnaître un droit, si, de notre côté, nous n'avions accepté un devoir.

En terminant cette exposition que l'importance du sujet m'a forcé d'étendre plus que je ne le voulais, permettez-moi, Messieurs, d'arrêter votre attention sur la situation qui serait faite à la Compagnie en cas de rupture des négociations. La ville pourrait, ainsi qu'elle nous a menacés l'année dernière, être tentée de concéder à des tiers, sans votre concours ou sur votre refus, peu importe, un nombre de numéros de voitures, limité par son bon plaisir. Les nouveaux concessionnaires se ruineraient, sans aucun doute, mais nous n'en serions pas plus riches pour cela. Nous avons entamé un procès relatif à l'exonération d'une redevance qui, suivant nous, n'avait été consentie que *transitoirement*. Nous avons l'espérance de triompher, mais nous pourrions échouer; et dans tous les cas, gain ou perte, ne nous exposerions-nous pas à l'indifférence, pour ne pas dire à l'hostilité du pouvoir, dont le concours bienveillant nous est indispensable ?

J'ai sérieusement réfléchi, Messieurs, à l'avis que je devais vous donner, et aux conséquences qu'il pouvait avoir. Après avoir lutté opiniâtrément, comme je l'ai fait depuis cinq années, pour la défense d'une cause qui me paraissaisait méconnue et de droits que je considérais comme injustement sacrifiés, je me suis demandé si la nouvelle convention m'apportait une satisfaction suffisante, et surtout si elle constituait bien réellement pour la Compagnie une base solide sur laquelle elle pût d'abord opérer sa transformation sociale, et puis acquérir par une bonne gestion le crédit et la prospérité qui sont le couronnement de toute entreprise industrielle. Mes hésitations ont dû cesser après les conférences que vos mandataires ont eu l'honneur d'avoir avec les députaires de l'autorité spécialement chargés de surveiller l'exécution du traité.

Par tous ces motifs dont je n'ai fait qu'esquisser rapidement les principaux aspects, je vous conseille, en vue des intérêts qui nous sont communs, d'approuver le projet de traité qui vous est soumis, suivant les termes de la résolution qui s'y rattache et dont vous allez entendre la lecture.

Après ce rapport, accueilli très-favorablement par l'assemblée, M. le président lit le compte rendu du Conseil de surveillance, qui confirme dans tous ses détails le rapport de la gérance.

L'assemblée vote ensuite à l'unanimité les résolutions suivantes :

Première résolution.

L'assemblée générale,

Vu l'article 31 des statuts, après avoir entendu le rapport de M. le directeur-gérant et celui du Conseil de surveillance, approuve les termes desdits rapports ainsi que les comptes arrêtés au 31 décembre 1861 ;

Fixe à 1 fr. 40 c. par action, sous déduction de l'impôt, le dividende pour l'exercice 1861. Le paiement aura lieu, à la caisse de la Compagnie, avenue de Ségur, 2, à partir du 15 septembre prochain.

Deuxième résolution.

L'assemblée générale,

Donne acte à M. le directeur-gérant de la communication du projet du nouveau traité entre la ville de Paris et la Compagnie, distribué depuis plusieurs jours à MM. les actionnaires. Elle exprime son regret profond de trouver dans l'article 15 de ce traité une atteinte au droit exclusif de stationnement sur la voie publique réservé par les traditions municipales aux voitures de place. Elle déclare, en outre, voir avec inquiétude la clause de la course au quart d'heure.

Cependant, persuadée que dans le cas où l'expérience justifierait ses appréhensions, la Compagnie trouverait dans la bienveillante équité de M. le préfet et du conseil municipal l'assistance que l'autorité ne refuse jamais aux entreprises chargées d'un grand service public, l'assemblée accepte ledit traité et confère à M. le directeur-gérant les pouvoirs les plus étendus, à l'effet d'en assurer l'exécution et d'en poursuivre, au besoin, les modifications reconnues nécessaires.

Troisième résolution.

L'assemblée générale,

En conséquence de son acceptation du nouveau traité, décide que le capital social sera augmenté progressivement pendant la durée de la Société, et suivant les besoins du service, jusqu'à ce qu'il ait atteint le chiffre de cinquante millions. Elle confère à cet effet, à M. le directeur-gérant, tous pouvoirs nécessaires pour procéder à cette augmentation, au fur et à mesure de l'extension des services, par telle voie et tels moyens qu'il jugera les plus profitables aux intérêts de la Compagnie, sans qu'une émission d'actions nouvelles puisse, toutefois, avoir lieu au-dessous du pair. Elle lui continue également les autorisations qu'elle a données à la gérance dans les réunions précédentes, à l'effet de contracter, dans les limites des besoins de la Compagnie, tous emprunts hypothécaires et autres.

M. le directeur-gérant, dans ces deux cas d'augmentation de capital ou d'emprunt, prendra l'avis du conseil de surveillance.

Quatrième résolution.

L'assemblée générale,

Vu les articles 29 et 30 des statuts, et en conformité des articles du nouveau traité, décide qu'à partir du 1er janvier 1863, les modifications suivantes seront introduites dans l'acte de société reçu par Me Dufour, notaire à Paris, les 13, 17 et 24 avril 1855.

Les articles 34, 35 et 36 seront abrogés et remplacés par ceux ci-après :

Art. 34. Sur le montant des bénéfices nets annuels réalisés et reconnus par l'assemblée générale il sera prélevé :

1° 5 0/0 du capital social à titre d'intérêt des actions.

2° 10 0/0 des bénéfices pour la formation d'un fonds de réserve destiné à faire face aux dépenses extraordinaires ou imprévues.

3° La somme nécessaire pour l'amortissement intégral du capital social, ledit amortissement calculé avec l'intérêt à 5 0/0 sur la durée de la concession.

4° La somme nécessaire pour distribuer aux actionnaires un dividende de 3 0/0, déduction faite de la part attribuée à la gérance et au conseil de surveillance par les articles 11 et 20.

La somme de bénéfices restant après ces prélèvements, sera partagée par moitié entre la ville de Paris et la Compagnie.

Dans le cas où les prélèvements destinés au paiement de l'intérêt, et à la formation du fonds de réserve et à celui d'amortissement, n'auraient pu être faits pendant une ou plusieurs années, l'arriéré en sera complété sur les bénéfices des années suivantes avant toute distribution de dividende.

Il ne sera jamais fait rappel des 3 0/0 de dividende qui n'auraient pu être distribués.

Art. 35. Lorsque le fonds de réserve aura atteint le chiffre de 2 millions, tout prélèvement à son profit cessera; il reprendra son cours si le fonds de réserve descend au-dessous de ce chiffre. Quand il s'élèvera au-dessus de 500,000 francs, si, lors du règlement des comptes d'une année, il y avait insuffisance des bénéfices pour payer l'intérêt des actions, l'assemblée générale des actionnaires pourra autoriser l'emprunt au fonds de réserve de la somme excédant 500,000 francs, jusqu'à concurrence de celle nécessaire pour compléter le paiement des intérêts.

Art. 36. L'amortissement des actions sera fait au pair, au moyen d'un tirage au sort, auquel il sera procédé chaque année par le Conseil de surveillance, en présence de la gérance, dans le mois qui suivra l'arrêté pris par l'assemblée des comptes de l'exercice précédent. Le remboursement des titres désignés par le sort sera effectué deux mois après le tirage, sans intérêt, à partir du 1er janvier précédent.

Les titres remboursés seront annulés et remplacés dans les mains de leurs propriétaires, par des actions de jouissance qui n'auront aucun droit à l'intérêt de 5 0/0, mais qui prendront part au dividende de 3 0/0, ainsi qu'au partage des bénéfices avec la ville, soit pendant la durée de la société, soit lors de sa liquidation.

Les propriétaires et porteurs d'actions de jouissance auront dans les assemblées générales les mêmes droits que les propriétaires et porteurs d'actions de capital.

Cinquième résolution.

L'assemblée générale,

Vu le préambule et l'article 44 des statuts, et persévérant dans ses précédentes délibérations, exprime le vœu que la forme anonyme soit le plus promptement possible accordée à la Compagnie. Dans le but de poursuivre cette transformation et pour en faciliter la concession, elle confère à M. le directeur-gérant, en les étendant si besoin est, tous les pouvoirs énoncés dans l'article 44 des statuts, et qui avaient été conférés précédemment soit à MM. Caillard, Bourlon et autres, soit aux divers gérants qui ont administré la Compagnie depuis le 1er août 1857. Ces pouvoirs lui permettent, notamment, d'arrêter, de concert avec le gouvernement, la composition du premier conseil d'administration de la Société anonyme qui sera dispensé, exceptionnellement, de l'élection, pendant la première période statutaire de son mandat.

Sixième résolution.

L'assemblée générale,

Conformément à l'article 19 des statuts, nomme pour trois années membres du Conseil de surveillance :

MM. Duquesnelle,
Duché aîné,
Et Sauvagnot.

SOCIÉTÉ ANONYME
DES
PORTS DE MARSEILLE.

RAPPORT
PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

dans l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 29 avril 1862.

Observations générales.

Messieurs,

Votre dernière assemblée générale a placé à la tête de l'administration de votre Société le nouveau Conseil qui, après dix mois d'exercice, se présente aujourd'hui devant vous, pour vous rendre compte de ses travaux et vous communiquer ses impressions.

Notre première préoccupation, et nous pouvons le dire, notre plus grande, fut de rechercher les moyens de rétablir notre crédit, considérablement ébranlé à la suite des événements malheureux que nous venions de traverser.

Aucune transaction sérieuse n'était plus possible; tout le monde effrayé s'éloignait de nous ; il fallait, avant tout, rendre la confiance : beaucoup d'ordre, d'économie, d'exactitude et de régularité dans nos services financiers pouvaient seuls, avec le temps, effacer les traces du passé.

Il s'agissait de prouver que notre situation n'était pas telle que la malveillance se plaisait à le répandre: nous avons atteint, nous croyons pouvoir le dire, le but que nous nous proposions, et malgré le peu de mois qui nous séparent des moments d'épreuves que nous avons eu à supporter, la Société jouit maintenant d'une réputation qu'elle n'aurait jamais dû perdre. Aussi, avez-vous pu constater, Messieurs, la progression toujours croissante et soutenue de vos valeurs, progression lente et sérieuse qui ne peut être le résultat de spéculations de Bourse, mais bien le signe certain de la confiance publique dans l'avenir de notre entreprise.

Traité passé entre la Société et M. Hardon.

En présence des difficultés sans nombre qui entra-

vaient la marche de notre opération, nous avons reçu de vous, Messieurs, le mandat de passer avec M. Hardon un traité sur des bases par vous approuvées, et contenues dans une lettre adressée par M. Hardon à la Société, dont communication vous a été donnée à la dernière assemblée générale, et qui a provoqué de votre part le vote de la résolution suivante :

« L'assemblée déclare approuver de la manière la plus absolue les bases indiquées par M. Hardon dans sa lettre du 27 juin 1861, qui vient d'être lue à l'assemblée, pour un traité à passer avec la Société. En conséquence, elle donne au Conseil tous les pouvoirs nécessaires pour réaliser ce traité dans le plus bref délai possible, entendant pour la réalisation de ce traité conférer au Conseil les pouvoirs les plus étendus. »

Pour nous conformer à vos intentions, nous réalisions ce traité dès le 8 juillet dernier : le résultat produit par cet acte fut d'abord d'éloigner de l'esprit de quelques personnes l'espoir de profiter de la situation précaire dans laquelle nous nous trouvions alors pour l'exploiter à leur profit, et tirer le meilleur parti possible de la fausse position qui nous avait été faite ; on avait rêvé de s'emparer de votre affaire au bénéfice exclusif d'autres intérêts, en sacrifiant complétement les vôtres ; toutes prétentions se sont trouvées ainsi écartées.

Après la lecture de ce rapport, nous vous donnerons communication du texte même du traité passé avec M. Hardon.

Emprunt fait au Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie.

Vous aviez donné votre approbation à un traité à passer avec le Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie, relativement à une ouverture de crédit de 800,000 francs ; la Société se trouvait dans la nécessité, pour réaliser cet emprunt, de donner au Sous-Comptoir une hypothèque et une délégation. Bien que vous nous ayez autorisés à accorder ces garanties, nous avons pensé qu'il était de l'intérêt de la Société de n'user du droit qui nous avait été conféré par vous qu'à la dernière extrémité ; nous avons pu gagner le mois de décembre 1861, en faisant face à tous nos services financiers, sans avoir recours à un emprunt ; à cette époque, un de vos administrateurs a bien voulu mettre à notre disposition une somme importante ; mais pour régulariser notre situation vis-à-vis de lui, nous nous sommes adressés au Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie, qui, grâce à la garantie donnée par le même administrateur, nous a ouvert un crédit de 600,000 francs, sans que nous soyons tenus de fournir l'hypothèque et la délégation primitivement imposées.

Par suite de cette garantie, les conditions ont été pour la Société bien moins onéreuses.

Approbation des comptes.

Nous avons à soumettre à votre approbation les comptes de 1861, ainsi que notre situation financière ; nous vous demanderons de voter sur ce point, en réservant, comme l'année dernière, les questions qui se rattachent aux répétitions et réclamations à exercer sur le compte remis par la Caisse générale des chemins de fer, ce compte n'ayant pu encore être définitivement réglé.

La question relative à la répétition à exercer contre neuf fondateurs de la Société en commandite et la Caisse générale des chemins de fer, devra être aussi réservée ; cette affaire est pendante devant la justice, elle est suivie par deux de vos administrateurs, souscripteurs primitifs, le Conseil d'administration s'étant réservé d'intervenir en temps et lieu, au mieux de vos intérêts et pour le compte de la Société.

Nous allons tout à l'heure examiner avec vous les comptes et l'état de situation de votre Société, arrêtés au 31 décembre 1861.

Instances en radiation de l'hypothèque de l'enregistrement.

Après avoir inutilement réclamé du gérant de l'ancienne Société la radiation d'une hypothèque de 1,127,000 francs que l'administration de l'enregistrement avait fait prendre sur tous nos biens, nous avons dû introduire une instance pour exiger cette radiation, conformément à l'article 8 des statuts et à la déclaration formulée par le gérant dans l'état de situation de la Société, arrêté au 30 juin 1859 et fourni par lui au gouvernement,

Cette affaire suit son cours devant les tribunaux.

Situation de la ville de Marseille vis-à-vis de la Société.

La ville de Marseille, ainsi qu'il résulte de son traité de janvier 1856, avait pris l'engagement de livrer tous les terrains dans un délai de cinq ans, expiré le 11 mai dernier ; cependant, à cette époque, nous n'avions reçu que 128,901m,40, représentant une somme de 6,445,0[illegible] francs, et nous avions déjà versé à cette date dans la caisse municipale, sous forme d'avances et de cautionnement, une somme de 8,553,376 fr. 73 c. en plus de la somme précitée.

Si la ville avait pu tenir ses engagements, la Société aurait été à même de livrer à la Compagnie des Docks 41,250 mètres environ, ne représentant qu'une somme approximative de 5,362,000 fr., car cette vente a été faite dans de déplorables conditions au point de vue de nos intérêts.

En recevant cette somme, nous aurions eu, il est vrai, à verser à la ville un solde que le maire de Marseille évaluait, au mois de novembre dernier, à 2,600,000 francs ; il serait donc resté dans notre caisse, ce paiement fait, une somme de 2,762,000 francs entièrement disponible. La Société serait, en outre, entrée ce jour-là en possession de 275,000 mètres de terrain, dont 107,500 formant la garantie des porteurs d'obligations, et 167,500 mètres libres de toute hypothèque.

Sans les retards apportés dans les livraisons, notre situation, vous le voyez, aurait été relativement très-satisfaisante. Que s'est-il passé, au contraire ? Ayant versé toutes nos avances dans la caisse municipale, nous étions dans la nécessité d'avoir recours à un emprunt pour faire face à nos engagements, bien qu'ayant un bénéfice acquis et justifié de plus de 2 millions, ainsi qu'il est établi dans la situation que vous avez sous les yeux, arrêtée au 31 décembre dernier.

Mais avant d'entrer dans la voie des emprunts, nous avons cru devoir mettre la ville en demeure d'exécuter son contrat, et déjà une pétition avait été, conformément à la loi, adressée par nous à l'administrateur du département des Bouches-du-Rhône, à l'effet d'obtenir l'autorisation d'attaquer la ville de Marseille en réparation du préjudice qu'elle nous causait.

La municipalité a compris alors qu'il n'était pas juste que nous ayons à souffrir seuls d'un retard dont nous n'étions pas responsables ; aussi a-t-elle accueilli, pour concilier tous les intérêts, la demande que nous lui avons adressée, de nous rendre, sur le cautionnement par nous fourni, une somme de 2 millions, qui a été mise à notre disposition. De notre côté, nous avons consenti à accepter 91,231m,50 de terrains ; la ville a cessé contre nous des poursuites commencées pour nous forcer de prendre livraison au fur et à mesure de la mise en état, et il a été convenu qu'à l'avenir nous ne aurions tenus de recevoir que les parcelles qui seraient à notre convenance, et ce, jusqu'à l'époque de l'entière et dernière livraison.

Grâce à ces concessions mutuelles, nous avons pu éviter d'entrer dans la voie toujours regrettable de nouveaux procès, et nous avons l'espoir que dans l'avenir nous conserverons toujours de bonnes relations avec la municipalité.

Livraison de l'îlot 40 à la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille.

L'îlot n° 40, représentant une surface de 10,091m,62, fait partie de la livraison de 91,231m,50 dont nous venons de parler. La Compagnie des Docks avait fait quelques difficultés pour le recevoir, prétendant que la mise en état ne serait complétée que par l'achèvement de la voie publique des quais qui fait face à cet îlot ; mais par suite des accords intervenus entre la ville de Marseille et notre Société, la Compagnie des Docks a pris l'engagement de recevoir cette portion de terrain dès le 1er juillet prochain. Le paiement sera fait en obligations de ladite Société. Une convention particulière a été signée à cet effet entre la ville, la Compagnie des Docks et votre Société, prenant réciproquement l'engagement de renoncer aux instances judiciaires entamées de part et d'autre.

Amortissement d'obligations de la Société.

Le 1er mars dernier, il a été procédé à un premier tirage de vos obligations ; 460 numéros ont été extraits de la roue, et il a été facultatif aux porteurs des titres sortis de se faire rembourser à partir du 1er avril dernier, le remboursement n'étant effectivement exigible que le 1er juillet prochain. Les porteurs ont été prévenus qu'en cas d'anticipation de remboursement de leurs titres, il ne leur serait tenu compte que d'un trimestre d'intérêts. Les fonds nécessaires à ce remboursement avaient été préalablement déposés par nous dans la caisse municipale.

Emploi des fonds de garantie.

Lors de l'émission de vos obligations, la Société avait pris, vous le savez, l'engagement de consacrer 3 millions à prélever sur ce capital obligations, en constructions destinées à augmenter la garantie des porteurs.

Sur ces 3 millions, 1,922 125 fr. 35 c. ont déjà reçu une affectation : vingt et une maisons sont terminées, quinze nouvelles sont en cours d'exécution, et nous nous occupons, en ce moment, de faire préparer les plans et devis nécessaires pour l'emploi du solde de ce compte, s'élevant à la somme de 1,077,875 fr. 65 c. Si cette somme n'a pas encore été employée, c'est que la Société était en négociation avec la ville de Marseille pour des constructions ouvrières, négociations qui n'ont pu aboutir.

Garantie hypothécaire à donner à une Société de crédit pour faciliter de nouvelles constructions.

Loin de notre pensée, Messieurs, de vous engager à entrer dans la voie de constructions nouvelles pour le compte de la Société : cette manière de procéder ne doit être que l'exception; cependant, il est indispensable, pour pouvoir se défaire avantageusement des grandes surfaces de terrains que vous possédez, de développer autant que possible le mouvement des constructions nouvelles à créer dans nos divers quartiers; nous avons pensé que le meilleur moyen d'arriver à ce résultat, serait de provoquer simultanément la vente et la construction de nos terrains.

Pour arriver à ce but, le système adopté et suivi par le Sous-Comptoir des entrepreneurs nous a paru tout à la fois le plus sûr et le plus conforme à vos intérêts; aussi venons-nous vous demander de nous autoriser à donner au Sous-Comptoir des entrepreneurs, ou à tout autre banquier ou institution de crédit, une hypothèque pour garantir l'ouverture d'un crédit qui ne pourra dépasser 800,000 fr., destiné à des avances à faire à des entrepreneurs acquéreurs de nos terrains, et désignés par le Conseil d'administration, pour constructions sur les terrains vendus.

Chaque entrepreneur contractera directement avec l'institution de crédit ou le banquier, sous la simple garantie de votre Société.

Vous savez que les avances ne sont jamais faites qu'après une dépense première importante, constatée, d'environ moitié de la construction.

Ilots réservés.

Au mois de novembre 1861, le maire de Marseille nous informait qu'il pensait pouvoir nous livrer environ 352,000 mètres de terrain : nous avons lieu d'espérer que nous aurons à recevoir une plus grande surface ; en effet, la ville de Marseille, dans son traité de janvier 1856, nous a vendu tous les terrains conquis et à conquérir, sauf : 1° ceux destinés aux voies et places publiques ; 2° ceux affectés à l'établissement d'un dock et d'une gare maritime; 3° enfin, ceux réservés à divers services publics.

Cette dernière réserve représente les îlots portant les nos 15, 13, 20 et 28, qui couvrent une superficie de 60,258m,98. Les administrations de la guerre et des finances ayant renoncé à placer sur ces terrains les établissements auxquels ils avaient été affectés, les îlots doivent naturellement faire retour à la Société.

La ville est rentrée en possession de 29,826 mètres, soit les îlots 15 et 16 attribués primitivement au ministère de la guerre; elle aura, suivant son contrat, à nous en faire livraison dans un moment donné.

Situation financière.

Vous avez sous les yeux, Messieurs, un extrait de votre situation financière, que, conformément à nos statuts, nous avons adressé au gouvernement à la fin de l'année 1861. Nous venons le soumettre à votre approbation.

A cette époque, nous avions versé dans la caisse municipale :

1° Pour prix de terrains livrés, ci,	6,295,073 »
2° Pour terrains à livrer,	8,703,376 73
Total des sommes versées,	14,998,449 73
Il nous restait donc à verser pour paiements complémentaires de surfaces annoncées,	2,508,572 »
Ce qui fait pour prix de 351,039m,99 un total de,	17,507,021 73
Sur les 3 millions de garantie déposés pour notre compte dans les caisses du Trésor par la ville de Marseille, il restait au 31 décembre,	1,983,691 12
le reste ayant été dépensé en constructions et fournitures de matériaux.	
Le prix de revient de sept maisons monumentales s'élève à,	1,771,633 11
La somme dépensée sur le fonds de garantie s'élevait à,	950,278 88
Deux hangars loués aux messageries et un où se trouve notre scierie mécanique, sont estimés environ,	65,000 »

Les terrains provenant d'échange estimés sans plus-value,	122,150 »
Il nous est dû pour l'échange une soulte de	22,137 »
Nous avions au 31 décembre chez notre banquier (Société de Crédit industriel et commercial).	386,012 70
Il nous reste dû par divers le prix de 46,706m,81, soit	5,968,734 90
Les frais de création à amortir se composent :	
1° Versé à l'enregistrement,	100,617 »
2° Transcription hypothécaire,	283,786 80
Notre mobilier et matériel industriel estimés	28,928 35
Nos approvisionnements de chantier pour une valeur de	131,492 14
Les dépenses pour amélioration d'immeubles,	29,082 35
Les débiteurs divers,	228,203 57
Nous avions en caisse,	33,478 55
Notre compte courant à régler avec la caisse des Chemins de fer,	307,909 21
La plus-value attribuée à nos immeubles, savoir : 10 fr. 80 environ par mètre sur nos terrains,	2,926,949 85
2° Sur 7,154 mètres de terrains couverts de constructions,	1,430,880 »
Le total de notre actif s'élève donc à,	34,371,850 08
Votre passif se compose de votre capital, actions et obligations,	25,000,000 »
Du solde présumé au 31 décembre dernier, à verser à la ville pour prix de terrains,	2,598,572 »
Du prix de revient de 77,709m,83 des terrains vendus,	3,885,491 50
D'acceptations pour fournitures des chantiers,	63,790 31
De l'emprunt fait par la Société de	400,000 »
Des retenues faites à divers entrepreneurs,	249,583 82
L'excédant de l'actif est donc de	2,174,401 45
Total égal.	34,371,850 08

(*La suite au prochain numéro.*)

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics :

Vu l'avant-projet présenté par les ingénieurs du Nord pour la rectification du canal de la Deule et de la route impériale n° 42 de Lille à Boulogne, dans la traverse de Lille, et notamment le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 3 août 1861 ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur ce projet, en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834 ;

Vu le procès-verbal de la commission en date du .. janvier 1862 ;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Lille du 28 décembre 1861 ;

Vu la délibération du conseil municipal de Lille, en date du 17 février 1862 ;

Vu l'avis du préfet, en date du 29 janvier 1862 ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées des 14 mars, 14 novembre 1861 et 24 février 1862, ce dernier portant « que l'Etat doit supporter les frais de rectification du canal et de la route, lesquels sont évalués à 630,000 francs, dont 540,000 francs pour le canal et 90,000 francs pour la route, ainsi que la dépense des barrages dont le génie militaire pourrait demander l'exécution sur le canal, barrages estimés à la somme de 50,000 francs, et qu'il convient de laisser les indemnités de terrains, ainsi que les travaux militaires autres que les barrages précités, le tout pouvant s'élever à 193,000 francs, au compte de la ville ; »

Vu la délibération de la commission mixte des travaux publics, du 3 mars 1862, donnant approuvée par nos ministres de la guerre, de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, chacun en ce qui le concerne, et portant qu'il y a lieu d'autoriser l'entreprise dont il s'agit, sous réserve de certains ouvrages à exécuter dans l'intérêt de la défense ;

Vu la délibération, en date du 29 mars 1862, par laquelle le conseil municipal de Lille prend l'engagement de supporter toutes les dépenses laissées à sa charge ;

Vu la lettre de notre ministre de l'intérieur, en date du 31 mars 1862 ;

Vu le décret du 1er décembre 1861 ;

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 19 juin 1862 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Il sera procédé, dans la traversée de la ville de Lille, à la rectification :

1° Du canal de la Deule, entre le pont de Ramponeau et la limite inférieure de la nouvelle enceinte fortifiée, conformément à la direction générale exprimée par une teinte bleue sur le plan ci-dessus visé, qui demeurera annexé au présent décret ;

2° De la route impériale n° 42 de Lille à Boulogne, dans la traverse de Lille, suivant la direction générale exprimée par les teintes rosea et bistres sur le plan précité.

Art. 2. — La dépense des travaux relatifs au canal et à la partie de la route teintée en bistre, ainsi qu'aux barrages à établir sur le canal dans l'intérêt de la défense militaire, ladite dépense évaluée à 680,000 francs, sera imputée sur les fonds de la 2e section du budget du ministère des travaux publics, savoir : 590,000 francs sur le chapitre 37 (Navigation), et 90,000 francs sur le chapitre 32 (Rectification des routes impériales).

La dépense relative à l'acquisition des terrains à occuper pour la rectification tant du canal que de la route, ainsi que les travaux militaires autres que les barrages ci-dessus mentionnés, sera supportée par la ville de Lille.

Art. 3. — L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces rectifications, en se conformant aux dispositions des titres 2 et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 4. — Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont reçu aucun commencement d'exécution dans un délai de cinq ans, à partir de sa promulgation.

Art. 5. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Vichy, le 3 août 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu l'avant-projet du chemin de fer de Rouen à Amiens par la vallée de Darnétal, notamment en ce qui concerne la partie comprise entre Rouen et le lieu dit *le Grand-Parc ;*

Vu les pièces de l'enquête ouverte dans le département de la Seine-Inférieure, et spécialement le procès-verbal de la commission d'enquête, en date des 3, 4, 5, 6, 21 et 25 octobre 1859 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 24 mai 1860 ;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte en date du 25 décembre 1852 ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer du Grand-Parc à Rouen par la vallée de Darnétal.

Art. 2. — Il sera pourvu ultérieurement aux voies et moyens d'exécution dans les formes et conditions déterminées par l'article 4 du sénatus-consulte du 25 décembre 1852.

Art. 3. — Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 11 août 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 14 juin 1861, portant déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer d'embranchement de Dieuze sur la ligne de Paris à Strasbourg ;

Vu la loi du 2 juillet 1861 relative à l'exécution de différentes lignes de chemin de fer, et notamment l'article 1er de ladite loi, lequel est ainsi conçu :

« Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est autorisé à s'engager, au nom de l'État, à allouer une subvention de deux millions de francs en vue de l'exécution d'un chemin de fer d'embranchement de Dieuze à la ligne de Paris à Strasbourg, près Rechicourt ; »

Vu la convention provisoire passée le 16 août 1862, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Société des anciennes salines domaniales de l'Est, pour l'exécution du chemin de fer d'embranchement de Dieuze à la ligne de Paris à Strasbourg ;

Vu le certificat en date du 12 août 1862, constatant le versement à la Caisse des dépôts et consignations d'une somme de 100,000 francs à titre de cautionnement ;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4)

Notre conseil d'Etat entendu ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — La convention provisoire passée le 16 août 1862 entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Société des anciennes salines domaniales de l'Est, pour l'exécution d'un chemin de fer d'embranchement de Dieuze à un point de la ligne de Paris à Strasbourg à déterminer d'Avricourt à Rechicourt, est et demeure approuvée.

En conséquence, les conditions stipulées, tant dans ladite convention que dans le cahier des charges qui y est annexé, recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2. — Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

Fait au palais des Tuileries, le 16 août 1862.

NAPOLÉON.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 26 juin 1857 qui a constitué le réseau du Nord, la convention y annexée du 21 du même mois, et notamment l'article 2 de ladite convention, portant :

« Un décret rendu en conseil d'État statuera, les deux Compagnies entendues (du Nord et de l'Ouest), sur le tracé définitif du chemin de fer de Rouen à Amiens, et sur ses points de raccordement avec la ligne de Rouen au Havre ou à Dieppe ; »

Vu les lois et décret du 11 juin 1859, relatifs au chemin de fer de l'Ouest, ensemble la convention y annexée des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, et notamment le paragraphe 4 de l'article 2 de ladite convention ;

Vu les avant-projets présentés par la Compagnie du Nord pour l'établissement du chemin de fer de Rouen à Amiens, ensemble l'avant-projet rédigé par M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées Beautieu ;

Vu les pièces des enquêtes ouvertes dans les départements de la Seine-Inférieure, de l'Oise et de la Somme, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des (Seine-Inférieure) 3, 4, 5, 6, 21 et 25 octobre 1859 ; (Oise) 27 septembre, 14 et 20 octobre 1859 ; (Somme) 24 septembre, 15 et 24 octobre 1859 ;

Vu les observations, en date des 24 janvier et 8 avril 1860, du conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 24 mai 1860;

Vu le sénatus-consulte en date du 25 décembre 1852 (article 4);

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er.— Le chemin de fer de Rouen à Amiens, dans la section comprise entre le Grand-Parc et Amiens, passera par ou près le Grand-Parc, Serqueux, Formerie, Poix, et rejoindra la ligne d'Amiens à Boulogne, à deux kilomètres environ de la première de ces villes, en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure.

Art. 2.— Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 16 août 1862.

NAPOLÉON.

NOMINATIONS.

Par décret impérial en date du 16 août 1862, rendu sur la proposition du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, ont été promus ou nommés dans l'ordre impérial de la Légion d'honneur :

Au grade de commandeur :

MM.

Brosset, président de la chambre de commerce de Lyon : officier depuis 1849.

Lebreton, inspecteur général de 1re classe des ponts et chaussées : officier depuis 1857.

Petletier, conseiller d'Etat, secrétaire général du ministère des finances.

Barbier, conseiller d'Etat, directeur général des douanes et des contributions indirectes.

Au grade d'officier :

MM.

Jabineau, chef de division au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics : chevalier depuis 1845.

Delorme, chef de division au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics : chevalier depuis 1849.

Le marquis d'Havrincourt, agriculteur dans le département du Pas-de-Calais.

Isabelle, architecte des écoles d'arts et métiers et des établissements thermaux de l'Etat : chevalier depuis 1845.

Maillebiau, ingénieur en chef de 1re classe des ponts et chaussées : chevalier depuis 1844.

Nadault de Buffon, ingénieur en chef de 1re classe des ponts et chaussées : chevalier depuis 1841.

Régy, ingénieur en chef de 1re classe des ponts et chaussées : chevalier depuis 1855.

Fricot, ingénieur en chef de 2e classe des ponts et chaussées : chevalier depuis 1854.

De Hennezel, ingénieur en chef de 1re classe des mines : chevalier depuis 1857.

Touret, inspecteur général des chemins de fer : chevalier depuis 1850.

Grandet, conseiller maître à la cour des comptes.

Bailly, inspecteur général des finances.

Jeannet, chef de division à la caisse des dépôts et consignations.

Descours, syndic des agents de change de Lyon.

Le baron Doyen, sous-gouverneur de la Banque de France.

Bouquet d'Espagny, receveur général de la Loire.

De Pritelly, receveur particulier, percepteur à Paris.

Au grade de chevalier :

MM.

Giannetti, chef de bureau au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics : 24 ans de services.

Heuzé, professeur à l'Ecole impériale d'agriculture de Grignon.

Boutlors, auteur de divers ouvrages relatifs à l'agriculture.

Lavocat, professeur à l'Ecole vétérinaire de Toulouse.

Tisserand, professeur à l'Ecole vétérinaire de Lyon.

Dupeyrat, directeur de la ferme-école de Beyrie (Landes).

Prom, président du comice agricole de Créon (Gironde).

Trochu (Armand), président du comice agricole de Belle-Ile-en-Mer (Morbihan).

Pomme, administrateur de la Société impériale zoologique d'acclimatation.

Houdaille, agriculteur dans le département de l'Yonne.

Lizard, agriculteur dans le département de la Loire-Inférieure.

Trousseau fils, agriculteur dans le département d'Indre-et-Loire.

Benedetti, agriculteur dans le département de la Corse.

Marguerite, chimiste à Paris.

Le docteur Gervais (de Caen), directeur de l'Ecole supérieure du commerce : services rendus à l'enseignement commercial.

De Bouchaud, président de la chambre de commerce de Saint-Etienne.

Lefèvre (Emile), président de la chambre de commerce de Valenciennes.

France, président de la chambre de commerce de Besançon.

Ramel, président de la chambre de commerce de Toulouse.

Giraud, président du tribunal de commerce d'Annonay (Ardèche).

Poulet-Salandria, président du tribunal de commerce de Villefranche (Rhône).

Legros, président du tribunal de commerce de Dieppe.

Bapst, juge au tribunal de commerce de la Seine.

Vulfran-Mollet, membre de la chambre de commerce d'Amiens.

Descat-Leleux, président du conseil des prud'hommes de Lille.

Faure (Auguste), président du conseil des prud'hommes de Saint-Etienne.

Thunot, président de l'un des conseils des prud'hommes de Paris.

Franque, syndic des courtiers de commerce du Havre.

Cezard, armateur à Nancy.

Le Hir, auteur d'écrits sur les sociétés commerciales.

Houzelot, médecin des épidémies de l'arrondissement de Meaux (Seine-et-Marne).

Aguilhon, médecin des épidémies de l'arrondissement de Riom (Puy-de-Dôme).

Pressat, médecin des épidémies de l'arrondissement de Nice (Alpes-Maritimes).

Jacquot, médecin des épidémies de l'arrondissement de Saint-Dié (Vosges).

Guillaume, membre du conseil d'hygiène de Sarreguemines (Moselle).

Guillonzo, médecin sanitaire à Saint-Nazaire.

Blatin, membre du conseil d'hygiène et de salubrité de l'un des arrondissements municipaux de Paris.

Thore, membre et secrétaire du conseil d'hygiène de l'arrondissement de Sceaux.

Le Bret, médecin inspecteur des eaux thermales de Barèges (Hautes-Pyrénées).

Arthur Callou, gérant de la Société fermière des thermes de Vichy.

Vergès, ingénieur en chef de 2e classe des ponts et chaussées : 32 ans de services.

Boris, ingénieur en chef de 2e classe des ponts et chaussées : 29 ans de services.

Dumoulin, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 24 ans de services.

Dubuisson, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 24 ans de services.

Brianchon, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 23 ans de services.

Lemaire, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 25 ans de services.

Quaisin, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 22 ans de services.

Doutres, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 22 ans de services.

Dilschneider, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 23 ans de services.

Rougeul, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 23 ans de services.

Billard, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 22 ans de services.

Sugot, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : 22 ans de services.

Jollois, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.

Guillemain, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.

Holleaux, ingénieur ordinaire de 1re classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.

Bontoux, ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées : 21 ans de services.

Schellini, ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.

Bertrand, ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.

Celler, ingénieur ordinaire de 2e classe des ponts et chaussées : services exceptionnels.

Trautmann, ingénieur ordinaire de 1re classe des mines : services exceptionnels.

De Marsilly, ingénieur ordinaire de 1re classe des mines : services exceptionnels.

Calier (Jean), conducteur principal des ponts et chaussées : 42 ans de services.

Blondin, conducteur principal des ponts et chaussées : 41 ans de services.

De Puligny, président du conseil d'administration du chemin de fer de Lyon à la Croix-Rousse.

Marcuard, administrateur du chemin de fer de l'Est.

De Nazon, chef du mouvement sur la ligne du chemin de fer du Nord.

Mathias (Ferdinand), chef de traction sur la ligne du Nord.

Philippon, chef du mouvement sur la ligne de Lyon à la Méditerranée.

Goussard, ingénieur en chef de la traction sur la ligne de l'Est.

Gayrard, chef de l'exploitation du chemin de fer de ceinture.

Michelant, ingénieur en chef de la traction au chemin de fer d'Orléans.

Petit, chef du service commercial au chemin de fer du Midi.

Delpech, ingénieur des ateliers au chemin de fer de Paris à Lyon.

Beauvisage, chef de bureau à la Caisse des dépôts et consignations, auteur d'écrits sur la Caisse des retraites pour la vieillesse.

Goussard, conseiller référend. à la Cour des comptes.

Dubois de l'Estang, conseiller référendaire à la cour des comptes.

Damainville, conseiller référend. à la Cour des comptes.

Guide, Collin Laperrière, inspecteurs des finances.

Lorcet, Tournus, chefs de bureau au ministère des finances.

Morel, Moreau de Jonnès, sous-chefs au ministère des finances.

De Maupeou, receveur général du Jura.

Humann, receveur général de la Nièvre.

Tourangin, receveur général de l'Orne.

Levylier, payeur du Trésor public dans Seine-et-Oise.

De Pins, payeur dans l'Oise.

De Tarade, payeur particulier détaché à l'expédition du Mexique.

Asselin de Villequier, Lavocat, receveurs particuliers, percepteurs à Paris.

Cabaret, receveur particulier à Avesnes.

Plahay, receveur particulier à Château-Salins.

De Montaignac, receveur particulier à Dunkerque.

Salvador, receveur particulier au Vigan.

Conneau, receveur particulier à Lunéville.

Delaunay, directeur des contributions directes de la Somme.

Guillot, directeur des contributions directes du Rhône.

Pyveteau-Fleury, directeur des contributions directes d'Ille-et-Vilaine.

De Lumas, directeur des douanes à Metz.

Pérard, directeur des douanes et des contributions indirectes à Saint-Brieuc.

Dragon de Gomiécourt, directeur des douanes et des contributions indirectes à Tarbes.

Châtelain, capitaine des brigades de douane de Paris.

Villiard, lieutenant des douanes à la Vignolle.

Fardet, patron des douanes à Vannes.

Chevalier, chef de bureau à la direction générale des douanes et des contributions indirectes.

Vlaminck, directeur des contributions indirectes de Maine-et-Loire.

Bordet, directeur des contributions indirectes de la Somme.

Ballard, directeur des contributions indirectes des Alpes-Maritimes.

Morillot, chef de bureau à la direction générale de l'enregistrement et des domaines.

Taillardat, directeur de l'enregistrement et des domaines de l'Aube.

Le Bouteiller, directeur de l'enregistrement et des domaines de la Loire-Inférieure.

Bauny de Recy, directeur de l'enregistrement et des domaines de l'Orne.

Lorentz, chef de bureau à la direction générale des forêts.

Bigeon de Coursy, conservateur des forêts à Chaumont.

Authaulme de Nouville, conservateur des forêts à Louhans-Sautnier.

Sorin, inspecteur des postes du Gard.

Ferrier, commissaire du gouvernement près les compagnies concessionnaires du service postal de la Méditerranée, à Marseille.

Vernon de Saint-Bruno, directeur des postes à Paris.

Richaud, inspecteur près la direction générale des tabacs.

Buisson, directeur des tabacs à Bordeaux.

Zambeaux, directeur de la culture et des magasins de tabac à Metz.

De Faure, chef des bureaux de la commission des monnaies.

Le baron Daru, caissier général à la Caisse des dépôts et consignations.

Soleil, caissier principal de la Banque de France.

Gubert, jurisconsulte.

Poulain d'Andecy, secrétaire du conseil d'administration du Crédit foncier de France.

Moreau, syndic des agents de change de Paris.

Boulan, avoué agréé du Trésor de Bordeaux.

De Planard, secrétaire de la commission chargée de l'exécution de la loi relative aux biens séquestrés des anciens émigrés.

Quesné, avocat du Trésor à Rouen.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Denière.

Audiences des 28 juillet et 11 août.

FUSION DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER ROMAINS ET DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE ROME A FRASCATI. — APPEL DE FONDS. — RÉSISTANCE DE L'UN DES ACTIONNAIRES.

La société des chemins de fer romains, en en exécution d'une délibération de l'assemblée générale des actionnaires, fait en ce moment un appel de fonds de 100 fr. par action.

M. Roger Trappes, primitivement actionnaire de la société du chemin de fer de Rome à Frascati, et qui est entré dans la société des chemins de fer romains par suite d'un traité de fusion de ces deux compagnies, du 16 septembre 1859, a assigné la société des chemins de fer Romains devant le Tribunal de commerce, pour voir dire qu'il serait dispensé du versement de 100 fr. par action demandé, attendu que les actions qu'il possédait dans la société de Rome à Frascati étant libérées à 400 fr., devaient être à l'abri de tout appel de fonds ultérieur.

Il réclamait en outre l'intérêt de trois années de ses action, à raison de 25 fr. par an et par action.

De son côté, la Compagnie des chemins de fer romains se portait reconventionnellement demanderesse en paiement d'une somme de 3,000 francs pour paiement du dernier cinquième des actions souscrites par M. Trappes.

Le Tribunal, après avoir entendu M. Hemerdinger, avocat de M. Trappes, et Me Dufaure, avocat de la société des chemins de fer romains, a rendu le jugement suivant.

« Vu la connexité, joint les causes, et statuant sur le tout par un seul et même jugement ;

» Sur la demande principale :

» Sur le premier chef tendant au non-versement de 100 francs appelés sur les actions souscrites par le demandeur :

» Attendu que le 16 septembre 1859 un traité de fusion est intervenu entre la Compagnie des chemins de fer romains et la Compagnie des chemins de fer de Rome à Frascati ;

» Attendu qu'en représentation des 300,000 francs de produit garantis à cette Société, il lui a été attribué 12,000 actions des chemins de fer romains entièrement libérés, productives de 25 francs d'intérêts, pour, lesdites actions, n'être réparties individuellement entre les ayants droit qu'après la mise en exploitation de la totalité de la ligne de Rome à Ceprano ;

» Attendu que chacun de ces ayants droit, considéré comme définitivement possesseur du nombre des actions des chemins de fer romains lui devant être ultérieurement réparties, a été appelé à concourir à la délibération du 18 mai 1861 de ladite Société, et à la répartition des 85,000 actions émises en exécution de cette délibération ;

» Attendu que par la délibération susvisée il a été réglé que chaque actionnaire de la Société des chemins de fer romains aurait le droit, dans un délai fixé par le Conseil d'administration, de prendre sur les 85,000 actions restituées par la liquidation Mirès et Cie un nombre proportionnel aux actions dont il serait porteur, et ce moyennant la somme de 200 francs, payable comptant pour chaque action, avec jouissance du 1er avril précédent ;

» Attendu qu'en portant cette délibération par la voie de la publicité à la connaissance des intéressés, le Conseil d'administration a annoncé que les porteurs d'actions de Frascati jouiraient des mêmes droits à concurrence des actions de la Société des chemins de fer romains qui leur étaient attribuées, soit trois actions des chemins de fer romains pour huit actions de Frascati ; qu'il a été en même temps déclaré que les 85,000 actions émises étaient dans les mêmes conditions que celles en circulation, donnant aux porteurs les mêmes droits et les mêmes avantages ;

» Attendu que Trappes, actionnaire du chemin de fer de Frascati fusionné, est intervenu personnellement dans l'assemblée du 18 mai 1861, et s'est porté souscripteur dans les 85,000 actions émises ; qu'il prétend que les actions des chemins de fer romains, précédemment mises en circulation, ayant été déclarées, par diverses délibérations successives des assemblées générales entièrement libérées à 400 francs, les actions par lui souscrites doivent être dispensées, comme jouissant des mêmes droits et avantages, du versement complémentaire de 100 francs par action qui lui est réclamé ;

» Attendu que Trappes, prenant part à la délibération du 18 mai 1861 et à la souscription des 85,000 actions émises par la Société des chemins de fer romains, a agi en qualité d'actionnaire de ladite Société ;

» Attendu qu'ayant agi en cette qualité le demandeur ne saurait être fondé à se prévaloir, pour être dispensé du versement de 100 francs représentant le dernier cinquième exigible, des délibérations par lui invoquées; que ces délibérations, quels que soient leurs termes, n'ont pu, en effet, avoir pour conséquence de relever les actionnaires des obligations statutaires leur incombant au point de vue de la constitution du capital social ;

» Attendu qu'en faisant appel, pour la constitution de ce capital, réclamé impérieusement par les besoins de la Société, d'une somme de 100 francs par chacune des actions des chemins de fer romains anciennement ou nouvellement émises, et en exceptant de cet appel les 12,000 actions attribuées au chemin de fer de Frascati, le Conseil d'administration a respecté, d'une part, à l'égard de Trappes, actionnaire de Frascati, les conditions du contrat de fusion intervenu le 16 septembre 1859, et fait, d'autre part, une application régulière des prescriptions des statuts de la Compagnie des chemins de fer romains, qui font la loi de Trappes, devenu actionnaire de ladite Compagnie ; que ce dernier ne saurait donc être fondé à prétendre être dispensé du versement dont s'agit ;

» Sur le deuxième chef, paiement de 75 francs :

» Attendu que les actions dont Trappes est porteur n'étant réellement libérées qu'à concurrence de 400 francs, ces actions ne sauraient donner droit à un intérêt de 25 francs, afférent statutairement à un capital de 500 francs ; qu'il n'y a donc pas lieu d'accueillir ce chef de demande ;

» Sur la demande subsidiaire en résolution :

» Attendu que Trappes a souscrit les actions dont s'agit comme actionnaire des chemins de fer romains ; que sa souscription est régulière ; que sa demande en résolution doit donc être repoussée ;

» Sur la demande en dommages-intérêts :

» Attendu qu'il n'y a lieu d'y faire droit ;

» Sur la demande reconventionnelle :

» Attendu qu'il ressort de ce qui vient d'être dit à l'occasion de la demande principale, que les chemins de fer romains réclament à bon droit le dernier cinquième exigible des actions souscrites par le défendeur, soit 3,000 francs ;

» Par ces motifs,

» Déclare Trappes mal fondé dans ses fins et conclusions, l'en déboute ;

» Le condamne par toutes les voies de droit et par corps à payer à la Compagnie des chemins de fer romains la somme de 3,000 francs, avec intérêts, ainsi que la loi ;

» Vu la solvabilité de la Compagnie, ordonne l'exécution provisoire sans caution ;

» Condamne Trappes aux dépens. »

Mines, dommages à la surface, travaux intérieurs, indemnité simple et non indemnité au double.

Les dispositions de loi qui imposent aux concessionnaires des mines l'obligation de payer au propriétaire de la surface sur le terrain duquel, en vertu de la servitude dont cette surface a été nécessairement grevée, ils établissent leurs travaux, le double de ce qu'aurait produit net le terrain endommagé, et qui même, dans certains cas, autorisent le propriétaire de la surface à exiger des concessionnaires l'acquisition au double de leur valeur des terrains à l'usage de l'exploitation, n'ont en vue que le cas de dommage provenant de l'occupation du sol par suite des travaux extérieurs des mines.

Elles ne s'appliquent pas au règlement des indemnités dues au propriétaire de la surface pour les dommages qui résultent accidentellement des travaux intérieurs d'exploitation : dans ce dernier cas, il n'y a lieu qu'à une simple réparation du dommage, conformément au droit commun.

Telle est l'interprétation définitive que la Cour de cassation, statuant en chambres réunies, sous la présidence de M. Nicias Gaillard, dans les audiences solennelles des 22 et 23 juillet, sur cette grave question, vient, sur les conclusions de M. l'avocat général de Raynal, de donner à l'application, si controversée, des articles 43 et 44 de la loi du 21 avril 1810.

Le rapport a été présenté par M. le conseiller Meynard de Franc ; Me Pouguet a combattu la doctrine énoncée ci-dessus qui a été soutenue par Me Clément.

Ainsi se trouve résolue, *in terminis*, comme elle l'est en Belgique, comme elle l'a été tout d'abord en France pendant quarante ans, dans un sens libéral et non moins conforme au principe d'égalité qui doit déterminer les rapports de la surface et du tréfonds qu'à l'esprit de notre époque, une question, d'un intérêt considérable pour la propriété minière, sur laquelle se sont produites, au sein des tribunaux et des cours, les décisions judiciaires les plus contradictoires, et, parmi les auteurs, les opinions les plus opposées.

La Cour souveraine, avec cette haute indépendance qui la caractérise, n'a pas hésité à revenir sur une jurisprudence qu'avaient précédemment consacrée trois arrêts de la chambre des requêtes des 23 avril 1850, — 22 décembre 1852, — 2 décembre 1857, deux arrêts de la chambre civile du 17 juillet 1860, et un plus récent arrêt de la chambre des requêtes du 15 mai 1861 (1).

Les conclusions de M. l'avocat général de Raynal jetant une vive lumière sur ce point de droit si débattu, nous croyons utile de faire précéder de ces conclusions l'arrêt rendu par les chambres réunies, et que nous reproduisons plus bas.

Edouard Dalloz, *député*.

M. de Raynal a pris la parole en ces termes :

Monsieur le président, Messieurs,

C'est toujours un fait considérable, dans l'ordre des choses judiciaires, que ces graves controverses qui s'élèvent, sur les points les plus difficiles de la législation, entre les cours impériales, soutenant avec indépendance des convictions réfléchies, et la Cour de cassation, toujours prête à écouter les contradictions sérieuses et sincères, à rouvrir ses délibérations, à revenir sur ses pas, si on lui démontre qu'elle s'est trompée. Lorsque la Cour se réunit tout entière pour mettre un terme à de longs débats, elle ne se considère jamais comme enchaînée par de premières décisions; elle en fait table rase; elle s'oublie elle-même pour ne rechercher que la vérité légale, et elle n'a jamais cru amoindrir son autorité en rectifiant ses doctrines.

Aussi, Messieurs, ceux qui sont appelés à porter la parole devant vous en de telles occasions, le peuvent faire dans la pleine liberté de leur raison. S'il leur arrive de se séparer de vous, leur respectueux dissentiment n'est jamais à vos yeux de la témérité ou de l'audace, et alors même qu'un examen approfondi me porterait à combattre vos arrêts de 1852, de 1857 et de 1860, je ne redouterais pas un pareil reproche. Je n'éprouve qu'un vif et sincère regret, que vous partagez tous : c'est que la question que je dois traiter devant vous, si importante pour une grande industrie nationale, si importante aussi pour la propriété non moins respectable de la surface, ne soit pas éclairée par la raison supérieure, animée par la parole incisive et pénétrante du savant et illustre magistrat qui vient vous prouver si souvent qu'il y a des natures privilégiées et des esprits d'élite pour lesquels l'âge n'a pas de rigueurs ; c'est aussi que la Cour soit privée de la présence et des lumières du grand jurisconsulte qui préside d'ordinaire à ses solennelles délibérations.

Les faits se peuvent rappeler en peu de mots. M. Pras est propriétaire d'une maison d'habitation et de dépendances dans le périmètre de la concession de la Compagnie de la Loire. Des extractions souterraines de houille

---

(1) Dans une note longuement motivée qui accompagne l'arrêt de la Cour de Grenoble du 20 mars 1861 (Dalloz, *Rec. périod.*, 1861, 2, 185), nous nous étions prononcé de la manière la plus nette pour la doctrine qui vient de prévaloir devant la Cour de cassation : on trouvera un Commentaire approfondi des articles 43 et 44 de la loi de 1810 dans le travail que nous publions en ce moment sous le titre suivant : DE LA PROPRIÉTÉ DES MINES *et de son organisation légale* EN FRANCE ET EN BELGIQUE, *étude suivie de recherches sur la richesse minérale et la législation minière des principales nations étrangères*, par M. Edouard Dalloz, avocat, député et président du conseil général du Jura, avec la collaboration de *M. Aml. Gouffès*, docteur en droit, juge à Morlaix.

ont produit, dans le sol de la superficie, un ébranlement d'où il est résulté de graves désordres et des menaces de ruine dans les bâtiments de M. Pras. De là, de sa part, une action en indemnité contre la Compagnie.

Les experts nommés par le tribunal de Saint-Etienne ont estimé les dommages soufferts à 56,000 fr. environ, dont 20,000 fr. à peu près pour dépréciation de valeur; la valeur totale de la partie de la propriété atteinte, à 86,000 fr.; le produit annuel, à 5,100 fr. Ils ont pensé que les mouvements du sol continuant encore, les réparations devaient être nécessairement différées; si on double tous ces chiffres, ce sera donc 110,000 fr. à payer à M. Pras pour les dommages, ou 172,000 fr. pour la valeur de l'immeuble, et 8,200 fr. pour le produit, et la prétention principale qu'il a soumise aux tribunaux a été de contraindre la Compagnie à acquérir l'immeuble au double du prix déterminé par les experts.

La Cour sait, et il est inutile de lui retire les décisions intervenues, que les deux arrêts de Lyon et de Grenoble ont repoussé le système de doublement des indemnités, de l'acquisition forcée, et en ce cas du doublement de prix; que ce système a été consacré, au contraire, par l'arrêt intermédiaire de la chambre civile du 17 juillet 1860, comme il l'avait été par des arrêts précédents.

La question se dégage donc très-nettement : les dispositions des articles 43 et 44 de la loi du 21 avril 1810 sont-elles des dispositions générales, absolues, destinées à régler tous les cas où des dommages sont causés à des immeubles par les travaux des mines, quels que soient ces travaux? Ne s'appliquent-elles, au contraire, qu'à l'occupation superficielle du sol, dans le cas où les concessionnaires sont autorisés à s'en emparer?

Tel est le difficile problème que nous avons à résoudre, et la Cour a encore présents à l'esprit les arguments présentés très-clairement et très-complétement, dans la double discussion qu'elle a entendue. Je ne crois donc pas nécessaire de les rappeler, et j'aborde immédiatement l'examen de la loi du 21 avril 1810, dont vous êtes appelés à fixer enfin le sens et la portée d'une manière définitive.

J'écarte même, dès le début, et je crois nécessaire d'écarter toutes les considérations économiques ou sociales qu'on vous a présentées, soit dans l'intérêt d'une grande industrie, si nécessaire à la prospérité publique et si menacée, vous a-t-on dit, par bien des causes, soit au nom de la propriété de la surface qu'il faut énergiquement protéger contre des abus sans limites; ces considérations ne sont pas de nature à nous toucher. Nous n'avons pas à rendre de services aux mines ou à la surface; ce n'est pas une interprétation de faveur ou de circonstance que nous devons consacrer. Nous ne sommes ni des économistes, ni des législateurs; nous cherchons le sens vrai de la loi de 1810; nous devons nous renfermer dans cette étude où se circonscrit et se précise notre tâche; et peut-être nous sera-t-il possible de vous démontrer que cette loi, sainement entendue, a été plus sage et plus prévoyante qu'on ne pense; qu'elle a voulu faire une conciliation difficile, et qu'elle est parvenue à l'accomplir.

Le principe de la loi de 1810 se distingue profondément des législations antérieures. Sous l'ancienne monarchie, les mines étaient de droit régalien, c'est-à-dire que la royauté les concédait arbitrairement, sans tenir compte des droits de la surface, à des spéculateurs ou à des favoris. La loi de 1791, préparée par les derniers discours qu'ait prononcés Mirabeau, fut incontestablement une réaction au profit de la surface : elle plaçait les mines à la disposition de la nation, qui pouvait les concéder temporairement, pour cinquante ans au plus, de préférence au propriétaire du sol, toutefois sans aucune redevance à son profit, s'il se trouvait dans l'impossibilité de demander la concession ou de la faire valoir. Mais la loi de 1791 fut impuissante : cette préférence pour la surface, et surtout la durée trop courte des concessions opposèrent d'insurmontables obstacles à l'exploitation sur une vaste échelle des richesses minérales.

Ce fut alors que le génie lumineux qui présidait aux destinées de la France, et voulait féconder toutes les sources de la prospérité publique, qui, d'ailleurs, pour l'accomplissement de ses grands projets, avait besoin de fer et de houille, posa le programme de la loi de 1810. Il prenait pour base l'art. 552 du Code Napoléon : il voulait tout à la fois assurer les droits de la surface, et constituer des exploitations minérales d'une grande vitalité et d'une grande indépendance; il chargea donc son conseil d'État de préparer une loi qui séparerait définitivement les deux propriétés du dessus et du dessous, ferait la part de la propriété du dessus au moyen d'une redevance proportionnelle sur les produits, et dégagerait de toutes ses entraves la richesse enfouie dans le sol. Telle fut la combinaison qui, après une discussion longue et confuse, finit enfin par prévaloir.

La loi de 1810 a donc établi deux propriétés profondément distinctes, mais égales, mais absolues, perpétuelles, transmissibles, investies, en un mot, au même titre, de tous les caractères qui, dans notre droit, constituent la propriété.

Toutefois, il fallait régler leurs relations.

La mine est enclavée par la surface. On n'y peut pénétrer qu'en traversant la surface : c'est sur la surface que doivent s'ouvrir les puits qui y descendent, qu'on établit les machines, qu'on dépose les matières extraites, qu'on pratique les chemins pour les ouvriers, pour le transport des produits. Sous ce rapport, mais sous ce rapport seulement, la surface est fatalement et par la force des choses soumise à une sorte de servitude envers la mine; cela est de tous les temps. La loi de 1810 devait reconnaître, organiser et limiter cette servitude.

C'est ce qu'ont fait notamment les art. 10 et 11, qu'il faut rappeler, parce qu'ils sont le point de départ nécessaire de notre discussion. L'art. 10 est ainsi conçu : « Nul ne peut faire des recherches pour découvrir des mines, enfoncer des sondes ou tarières sur un terrain qui ne lui appartient pas, que du consentement du propriétaire de la surface, ou avec l'autorisation du gouvernement, donnée après avoir consulté l'administration des mines, à la charge d'une préalable indemnité envers le propriétaire, ou après qu'il aura été entendu. » D'où résulte cette première conséquence que pour les travaux de recherches, même avant la concession, avec l'autorisation du gouvernement, et moyennant une préalable indemnité, les explorateurs pourront toujours occuper et percer la surface. C'est une première exception à sa liberté.

L'article 11, plus important encore, s'exprime en ces termes : « Nulle permission de recherches ni concession de mines ne pourra, sans le consentement formel du propriétaire de la surface, donner le droit de faire des sondes, ou d'ouvrir des puits ou galeries, ni celui d'établir des machines ou magasins dans les enclos murés, cours et jardins, ni dans les terrains attenant aux habitations ou clôtures murées, dans la distance de 100 mètres desdites clôtures ou habitations. »

On conçoit facilement les motifs d'une telle limitation : le respect du domicile le commandait.

Mais de cette limitation même, par un invincible argument *a contrario*, résulte la reconnaissance du droit de l'explorateur ou du concessionnaire : il pourra, sans le consentement du propriétaire, faire des sondes, ouvrir des puits ou galeries, établir des machines et des magasins sur tous les points de la surface qui seront libres d'habitations ou d'enclos murés. Il pourra déposséder le propriétaire, envahir la propriété, la percer, la couvrir de constructions, y déposer les matières extraites; et par une conséquence nécessaire, y pratiquer des chemins, sans que le propriétaire puisse s'y opposer, sans que la surface puisse réclamer : prérogative exorbitante sans doute, dure servitude qui se justifie cependant, puisqu'elles sont l'inévitable résultat de la nature des choses.

Quant aux travaux souterrains, quant aux galeries pour arracher du sein de la terre les richesses qu'elle enferme, la limitation de l'article 11 disparaît dans l'article 16 : on peut les continuer même sous les bâtiments et les enclos murés : « Il doit aussi (l'explorateur ou le concessionnaire), le cas arrivant de travaux à faire sous des maisons ou lieux d'habitation, sous d'autres exploitations ou dans leur voisinage immédiat, donner caution de payer toute indemnité en cas d'accident : les demandes ou oppositions des intéressés seront en ce cas portées devant les tribunaux et cours. »

L'exploitation, en effet, n'est pas libre d'interrompre ce voyage souterrain qu'elle poursuit à la recherche de la mine : elle est dominée par la direction ou l'allure des gisements; elle doit cheminer avec eux, elle doit les épuiser; c'est une obligation absolue qui lui est imposée non-seulement par la force des choses, mais par la loi même de la concession. Mais l'article 15 arme le propriétaire du sol du droit de se prémunir, en exigeant une caution, contre les dangers que peut courir son habitation, et les articles 47 et 50 chargent expressément les autorités administratives de veiller et de pourvoir à la sûreté des édifices.

Ajoutons seulement, sauf à y revenir, qu'on a tiré contre la thèse du pourvoi un argument de ces mots de l'article 15 : *toute indemnité*, qui semblent, dit-on, par la généralité de l'expression, se rapporter aux indemnités du droit commun, d'autant plus qu'il est reconnu qu'une indemnité placée sur la même ligne, celle qui sera due à une exploitation voisine, ne pourra jamais être que l'indemnité simple : je recommande cette observation à l'attention de la Cour, tout en m'empressant de déclarer que, si elle restait isolée, elle semblerait insuffisante pour conduire à une solution certaine.

Nous arrivons ainsi, Messieurs, au véritable siége de la difficulté, aux articles 43 et 44 de la loi de 1810, qui établissent, au profit de la surface, si les travaux sont passagers, une indemnité double du produit net, et s'ils durent plus d'une année ou endommagent le terrain d'une manière permanente, le droit, pour le propriétaire du sol, d'en exiger l'acquisition, à un prix double de la valeur avant l'exploitation de la mine, prix qui devra être déterminé selon le mode prescrit par la loi de 1807, sur le desséchement des marais.

Nous devons commencer par dire à la Cour que si les articles que nous venons de rappeler ont eu pour but d'organiser les réparations d'un fait préjudiciable à autrui, dans le sens des articles 1382 et 1383 du Code Napoléon; s'ils règlent des dommages intérêts, dans le sens légal du mot; si ces dommages-intérêts doivent, sauf la règle du doublement, être mesurés à l'étendue des préjudices soufferts; si, en un mot, ils constituent une sorte de pénalité proportionnée au grief, la jurisprudence consacrée par les arrêts de 1852, de 1857, de 1860 est pleinement justifiée; il est impossible de ne pas reconnaître que si, pour avoir usé du droit qui leur est accordé par les articles 10 et 11 de la loi, les concessionnaires doivent être punis par des dommages-intérêts doubles du préjudice souffert, ils devront subir le même sort lorsqu'ils auront commis un quasi-délit, lorsqu'ils auront agi en dehors de leur droit; il est impossible même de contester que, dans ce dernier cas, un argument *à fortiori* d'une grande force condamnera leur prétention de ne réparer qu'au simple le préjudice qu'ils auront causé; sous ce rapport donc, la théorie qui a jusqu'à présent prévalu devant la Cour semblerait la plus logique tout à la fois et la plus équitable; et tant qu'on restera dans l'hypothèse de dommages-intérêts, même doublés, il sera bien difficile de n'en pas reconnaître la justesse.

Mais est-ce bien là le sens véritable des articles 43 et 44? N'ont-ils pas voulu faire autre chose que régler la réparation du préjudice souffert? N'ont-ils pas eu soin de laisser de côté, d'écarter même cette mesure du préjudice qui est la base de tous les dommages-intérêts? Ne sont-ils pas étrangers à toute idée de pénalité réparatrice? Ne se sont-ils pas bornés enfin à organiser, à réglementer l'exercice de la servitude d'occupation, exorbitante, nous le répétons, mais nécessaire, créée en faveur de la mine dans ses relations avec la surface?

C'est dans cet examen que se trouvera, nous en sommes convaincu, la seule solution du problème qui puisse être satisfaisante pour l'esprit.

Or, si nous consultons d'abord les précédents historiques, nous trouvons, dans les documents de notre ancienne législation minérale, une disposition en faveur de la surface, mais uniquement lorsqu'elle sera envahie par des travaux extérieurs. Nous nous bornerons à citer les lettres patentes accordées par Henri II, en 1552, au sieur Roberval, qui lui conférent « le droit de prendre les lieux qu'il verrait convenables, terres, héritages et ruisseaux, pour construire, bâtir et édifier toutes usines, moulins, fourneaux, fonderies, affineries et maisonnages nécessaires, tant pour eux que pour mettre en œuvre, retirer et accommoder les choses provenant desdites usines et minières, que aussi prendre la terre pour faire chemins..., en payant toutefois préalablement la superficie des terres raisonnablement, selon que le cas le requerra... » — Nous épargnons à la Cour la lecture de beaucoup d'autres documents semblables; ils sont réunis dans une savante publication de M. l'ingénieur des mines Lamé-Fleury. Ils ont tous la même portée et les mêmes limites; c'est toujours de l'occupation superficielle et des travaux extérieurs qu'il s'agit.

Toutefois, le doublement de l'indemnité, étranger à notre législation, existait déjà depuis longtemps dans des contrées voisines où l'exploitation des mines avait reçu de plus grands développements. On vous a cité un texte de 1487, du *la Paix de Liege*, qui constate l'ancienneté de cette règle; on y lit ce qui suit : « L'usage est que tous ouvriers puissent prendre aisements raisonnables sur l'héritage d'autrui pour faire bures (puits), paires (magasins), voies pour charrier, et autres ouvrages nécessaires aux ouvrages afférents, parmi double dommage rendant, par l'estimation de gens à cognoissants... » — La Cour le voit, il s'agit toujours de l'occupation de la surface, des travaux extérieurs, de l'exercice du droit inhérent à la propriété des mines, et sans lequel leur exploitation resterait impossible.

Nous rencontrons enfin la loi de 1791. Mirabeau, empruntant au moins l'esprit de l'usage attesté par *la Paix de Liége*, proposait de donner au propriétaire de la superficie occupée 6 0/0 de la valeur du fonds. Ce ne fut pas tout à fait cette solution qui prévalut. Il faut lire les articles 21 et 22 de la loi :

« L'indemnité dont il vient d'être parlé, dit l'article 21, ainsi que celle mentionnée dans l'article 1er du présent décret, s'entend seulement (mais il y a donc dès lors une limitation? il y a d'autres indemnités possibles qui ne seront pas soumises à la même règle?) s'entend seulement des dégâts et non-jouissances occasionnés dans les propriétés par l'exploitation des mines, tant à raison des chemins que des lavoirs, fuite des eaux et tous autres établissements, de quelque nature qu'ils soient, dépendant de l'exploitation. »

« Cette indemnité, dit à son tour l'article 22, aura pour base le double de la valeur intrinsèque de la surface du sol qui sera l'objet desdits dégâts et non-jouis-

sances. L'estimation sera faite degré à gré à dire d'experts, si mieux n'aiment les propriétaires recevoir en entier le prix de leur propriété dans le cas où elle n'excéderait pas dix arpents, mesure de Paris. »

Il nous paraît impossible, Messieurs, à cette simple lecture, d'accueillir l'interprétation du pourvoi ; de ne pas reconnaître, contrairement à ce qu'il affirme, que c'est là un texte évidemment limitatif : qu'il ne comprend que les dégâts et non-jouissances qui résultent de la création de chemins, de canaux pour la fuite des eaux, ou d'établissements dépendant de l'exploitation, ce qui assurément ne peut vouloir dire l'exploitation elle-même ; car ces établissements ne sauraient se confondre avec l'exploitation ; ils s'en distinguent profondément ; les travaux des galeries souterraines ne sont pas des établissements ; c'est l'extraction même des matières minérales qu'il s'agit de mettre au jour et de livrer à l'industrie. Il faut remarquer, du reste, que si le propriétaire de la surface veut aliéner sa propriété, elle ne lui sera payée qu'au simple, aux termes de l'article 22.

Tel était l'état des choses quand furent rédigés les articles 43 et 44 de la loi de 1810. Voyons d'abord les expressions qu'ils emploient.

Le § 1er de l'article 43 dit : « Les propriétaires des mines seront tenus de payer les indemnités dues au propriétaire de la surface sur le terrain duquel ils établiront leurs travaux. »

Nous ne voulons pas exagérer l'importance de ces derniers mots : cependant, est-ce que, dès le début, le législateur ne détermine pas la condition à laquelle il accorde une indemnité? Est-ce qu'il n'indique pas clairement qu'il faut que les travaux soient établis sur la surface, et non poursuivis dans le sein de la terre? On a fait bon marché, toutefois, de ces expressions, et on a dit que c'était là, par une méthode analogue de celle employée dans la loi de 1791, une disposition générale, applicable à tous les dommages comme à toutes les indemnités. Mais on n'a pas remarqué jusqu'ici que les mots qui terminent le paragraphe n'existaient pas dans les premières rédactions de la loi ; qu'ils n'ont été ajoutés qu'à la troisième rédaction. Les expressions limitatives que nous signalons ne sont donc pas une sorte d'inadvertance du législateur : c'est une addition réfléchie, introduite après coup, et qui ne peut s'expliquer que par l'intention de restreindre et de mieux préciser la portée de la loi.

Mais poursuivons la lecture des articles que nous devons interpréter : la lumière en jaillit de toutes parts.

L'article 43 continue : « Si les travaux entrepris par les explorateurs ou par les propriétaires ne sont que passagers, et si le sol où ils ont été faits peut être mis en culture au bout d'un an, comme il l'était auparavant, l'indemnité sera réglée au double de ce qu'aurait produit net le terrain endommagé. »

Il s'agit donc de travaux passagers, par conséquent de travaux superficiels, car les travaux qui arrachent le minerai du sein de la terre sont assurément des travaux définitifs. Qu'à la longue les galeries finissent par se combler, qu'importe? L'intérieur du sol n'en a pas moins subi une profonde et permanente modification.

Il s'agit de champs en culture ; cela est tout simple, s'il n'est question que de l'occupation de la surface, puisque l'article 11 protége de toute atteinte, sous ce rapport, les enclos murés, cours et jardins, les terrains attenant aux habitations ou clôtures murées. Cela est inexplicable, si l'on veut parler des travaux permis par l'article 11 sous les maisons mêmes ou lieux d'habitation, qui devraient être, à un degré bien plus éminent, l'objet de la préoccupation et de la protection du législateur.

Remarquez enfin, Messieurs, et ceci nous semble décisif, qu'il n'est pas question d'une indemnité double du dommage éprouvé. Il s'agit, chose bien différente, d'une indemnité réglée au double du produit net, ce qui ne constitue, après tout, qu'une indemnité simple. Elle se proportionne si peu au dommage qu'elle pourra très-souvent lui être inférieure, et rester insuffisante pour le réparer. Que l'on suppose, par exemple, une vaste culture à laquelle on enlèvera un terrain qui lui est indispensable, ou une propriété formant un grand ensemble, qu'on mutilera, qu'on déshonorera par des chemins, des puits, des installations de machines et de hautes cheminées, des constructions, des dépôts de matières, même provisoires : n'est-il pas évident que le préjudice causé dépassera de beaucoup le chiffre de l'indemnité, réglée au double du produit net, et qu'en certains cas, cette indemnité, la seule pourtant qu'établisse la loi de 1810, pourra sembler dérisoire; que le droit commun, les articles 1382 et 1383 du Code Napoléon pourront devenir aux yeux des propriétaires de la surface de beaucoup préférables à la réparation spéciale qui leur est assurée par la loi de 1810, et que, si tel est le sens de cette loi, ils en viendront peut-être à revendiquer l'application de ce droit commun qu'ils repoussent aujourd'hui avec tant d'énergie?

L'art. 44 n'est pas moins clair : « Lorsque l'occupation des terrains pour la recherche ou les travaux des mines prive les propriétaires du sol de la jouissance du revenu au-delà du temps d'une année, ou lorsque les terrains ne sont plus propres à la culture, on peut exiger des propriétaires des mines l'acquisition des terrains à l'usage de l'exploitation. Si le propriétaire de la surface le requiert, les pièces de terre trop endommagées ou dégradées sur une trop grande partie de leur surface devront être achetées en totalité par le propriétaire de la mine. — L'évaluation du prix sera faite, quant au mode, suivant les règles établies par la loi du 16 septembre 1807 sur le desséchement des marais, etc., titre 11; mais le terrain à acquérir sera toujours estimé au double de la valeur qu'il avait avant l'exploitation de la mine. »

Là encore, Messieurs, nous rencontrons une série d'expressions qui semblent incompatibles avec le système du pourvoi, et qui s'harmonisent avec les inductions que nous a fournies déjà l'interprétation de l'article 43.

Ces mots d'abord : « l'occupation des terrains, » comment ne pas les appliquer exclusivement, si l'on consulte la signification naturelle et légale des termes, à cette sorte de prise de possession, *d'emprise*, qui s'opère par l'établissement des travaux superficiels? — Mais on a dit : Des dommages plus graves encore, souvent irréparables, ceux qui résultent des travaux souterrains, entraînent la dépossession du propriétaire; ils doivent donc motiver, par identité, l'application de la règle : c'est là, nous le croyons, résoudre la question par la question, et se décider par analogie, en une matière où l'analogie est interdite, puisqu'il s'agit d'une loi spéciale et exceptionnelle.

Ce n'est pas tout. De quoi s'occupe le législateur? Toujours en présence de l'immunité accordée aux bâtiments, il ne parle que de terrains, de terrains qui ne sont plus propres à la culture, de pièces de terres endommagées. — Mais, a-t-on dit encore : En droit, les bâtiments sont un accessoire du sol ; si le législateur n'a parlé que du sol, c'est qu'il regardait sans doute les bâtiments comme suffisamment protégés par l'art. 11. — On ne remarque pas, d'une part, ce qu'il y aurait d'étrange à ce que la préoccupation du législateur se fût portée uniquement, en apparence au moins, sur la propriété rurale, moins importante et d'une moins grande valeur, en laissant de côté une propriété plus précieuse, pour laquelle sa protection était plus nécessaire, les habitations de l'homme; et, d'autre part, qu'il savait bien, puisqu'il l'avait formellement déclaré dans l'article 15, que les habitations mêmes, si elles étaient soustraites à l'occupation superficielle, ne pouvaient arrêter l'exploitation souterraine et se trouvaient exposées à en souffrir.

L'article parle encore des terrains à l'usage de l'exploitation. Or, on comprend bien qu'un dépôt de matières, un chemin, un canal pour la fuite des eaux, un puits, soient à l'usage de l'exploitation; mais, nous l'avons déjà dit, les travaux souterrains, c'est l'exploitation même. Il faut toujours supposer que la loi parle un langage correct : quoi de moins correct que de dire que les galeries creusées à l'intérieur du sol et peut-être abandonnées, si les matières qu'elles renferment sont épuisées, sont à l'usage de l'exploitation? Ajoutons que ces mots, comme les mots qui terminent le premier paragraphe de l'article 43, n'ont été adoptés qu'à la troisième ou quatrième rédaction, et qu'on les a adoptés précisément pour remplacer des expressions beaucoup plus générales et plus vagues, « les terrains dont ces derniers (les propriétaires de la mine) auront besoin. »

Enfin, comme l'indemnité au double du produit net de l'article 43, nous rencontrons ici, non pas une réparation du préjudice et du véritables dommages-intérêts, mais un prix, un véritable prix de vente, un prix qui sera le double du terrain, valeur avant l'exploitation, un prix qui devra être déterminé suivant des formalités protectrices des intérêts des concessionnaires, le mode prescrit par la loi de 1807.

« Or, n'est-on pas porté à penser que cette estimation au double, qui reste indépendante du dommage causé par le fractionnement de la propriété, indépendante surtout de la valeur des matières minérales enfouies dans le sol, a eu pour objet d'indemniser le propriétaire de la surface du double tort qu'on lui causait en lui enlevant d'abord la surface même, en le privant ensuite de la redevance proportionnelle que lui auraient due les concessionnaires de la mine, aux termes des articles 6 et 42 de la loi, et qui constitue l'une des grandes et heureuses innovations de cette loi?

Nous croyons donc pouvoir l'affirmer, après cette scrupuleuse étude des textes, l'idée de dommages-intérêts, de préjudice causé par un quasi-délit, qui doit être réparé et servir de mesure à la réparation, est absente des articles 43 et 44. On n'y trouve pas davantage la pensée de travaux intérieurs, de protection accordée aux bâtiments dont la sûreté est menacée. Qu'y reste-t-il donc? Une seule chose : l'organisation transactionnelle, la réglementation à forfait, comme l'avait dit la Cour de Dijon dans des arrêts de 1834 et de 1836, du droit extraordinaire, mais inévitable, accordé à la mine, d'envahir la surface ; de la servitude légale d'enclave, déjà prévue, pour une autre hypothèse, par l'article 682 du Code Napoléon, avec cette différence considérable toutefois, et qui vient encore justifier l'indemnité au double et l'acquisition forcée, que ce ne seront pas les tribunaux qui seront appelés à fixer l'occupation à l'endroit le moins dommageable, comme les y autorise l'article 682 ; que le propriétaire de la mine, sous le contrôle de l'administration, sera libre de s'établir partout où la commanderont les nécessités de son exploitation, sans avoir à consulter les intérêts ou les convenances de la surface.

Tous les abus d'un autre genre que la mine pourra commettre resteront-ils sans répression, tous les préjudices que subira la surface sans dédommagement? Non, assurément. Mais le droit commun y suffira : les articles 1382 et 1383 du Code Napoléon, où se trouve formulée une règle d'éternelle justice, l'article 1149, s'y appliqueront, avec la latitude protectrice qu'ils accordent aux tribunaux pour la large et complète réparation due aux intérêts lésés. On reconnaîtra certainement, et c'est ce qu'ont proclamé plusieurs de vos arrêts, dont la doctrine doit être fortement maintenue, que les propriétaires des mines exploitent librement, mais à leurs risques et périls ; que leur première obligation est de soutenir à tout prix le toit de la mine, et de veiller à la sûreté des habitations de la surface. Que si ce toit s'ébranle ou s'écroule, si ces habitations sont menacées ou ruinées, la faute sera présumée de plein droit, sans qu'il soit besoin d'autre vérification. A cette condition, nous ne comprenons pas comment la surface pourrait élever de légitimes réclamations.

Ainsi se trouvera rétabli l'empire du droit commun qui ne peut se rétrécir que dans les cas expressément prévus. Ainsi se trouvera consacrée une distinction profondément équitable entre l'hypothèse où le propriétaire de la mine exerce une servitude légale, sort de chez lui, envahit la propriété d'autrui, et se soumet par là même aux réparations spéciales qu'a établies la loi où il puise son titre, et l'hypothèse toute différente où il se concentre dans son domaine, où il se borne à l'exploiter, comme il en a le droit et le devoir, mais où, par un fait quelconque, dans l'exploitation même de sa chose, il porte un préjudice à autrui : hypothèse qui n'avait pas besoin d'être prévue, puisqu'elle était si naturellement soumise aux règles générales établies pour la réparation de tous les dommages.

La loi de 1810, en effet, n'a jamais eu la prétention de se suffire à elle-même et de renfermer dans son enceinte la solution de toutes les difficultés. La pensée de l'Empereur était d'en faire comme le développement et l'appendice de l'article 552 du Code Napoléon : le rapport de M. de Girardin exprime la même idée, et l'on vous a déjà cité ces paroles significatives de M. Regnaud de Saint-Jean-d'Angély, dans l'exposé des motifs : « La loi sur les mines renvoyant au droit commun pour toutes les règles des intérêts particuliers, on est débarrassé pour sa rédaction de toutes les difficultés que présentaient les exceptions multipliées... » Rien de plus simple donc et de plus logique que de recourir à la loi générale dans tous les cas que la loi spéciale n'aura pas expressément réglés. Et cela est si vrai que, dans le sein même de la loi de 1810, on aperçoit plusieurs hypothèses où l'application de l'article 1382 est inévitable; car elle prévoit d'autres dommages que ceux qui peuvent être causés par la mine à la surface : d'abord tous ceux que les exploitations voisines peuvent se causer entre elles; tous ceux que la surface elle-même peut causer à la mine : et il peut y avoir là des préjudices considérables, des envahissements d'eau, par exemple, résultant, dans l'intérieur de la mine, de travaux imprudents pratiqués à la surface. Ce n'est pas tout : des propriétés mobilières peuvent être gravement atteintes par suite des travaux superficiels ou souterrains; des animaux précieux peuvent périr; la vie de l'homme même peut être frappée ou compromise : appliquera-t-on à tous ces dommages la théorie du double? Pourquoi le législateur aurait-il voulu accorder à l'intérêt immobilier la protection spéciale d'une indemnité doublée, cette prétendue indemnité qui n'existe pas dans la loi, et qui, si elle existait, surtout avec le caractère de généralité qu'on lui donne, serait dans notre droit la plus étrange des anomalies, et l'aurait-il refusée à la propriété mobilière, à la sûreté des animaux, à la vie de l'homme enfin?

Nous n'avons plus, pour tout épuiser, qu'à vous dire quelques mots de la discussion de la loi de 1810. Nous serons sobre à ce sujet, parce que cette discussion a été longue et confuse, et que l'analyse que nous en a conservée M. Locré, très-précieuse assurément, nous paraît cependant bien incomplète. Nous voulons dire seulement, en ce qui concerne les observations de M. Vincent Marniola, si souvent invoquées, qu'à supposer qu'elles s'appliquassent à l'hypothèse qui nous occupe, ce qui est douteux, elles n'ont obtenu aucune satisfaction. Mais les documents vraiment officiels s'accordent pour limiter les articles 43 et 44 à l'occupation de la surface.

Dès le début, à la séance du 21 octobre 1808, l'Empereur jette en quelques mots les bases de la loi ; il dit qu'on donnera d'abord au propriétaire de la surface, à titre de redevance, une part des produits : « On lui donnera ensuite, ajoute-t-il, une indemnité pour la partie des fonds que l'exploitation lui enlève. » Mais les travaux souterrains n'enlèvent rien ; ils peuvent seulement ébranler et endommager.

La commission du Corps législatif demande et obtient la suppression d'une disposition qui obligeait les concessionnaires à payer toujours 25 ares de terrain, « lorsqu'ils n'ont besoin, dit-elle, que de quelques perches, soit pour ouvrir un chemin, soit pour creuser une fuite d'eau. » Et elle ajoute : « Dans les expropriations forcées pour cause d'utilité publique, on ne paye que le terrain nécessaire et au prix ordinaire. L'exploitation des mines tient, en quelque sorte, à l'utilité publique. D'ailleurs, les mines, devenant des propriétés foncières, sont placées, comme les autres, sous l'égide du Code civil, et l'article 682 de ce Code parle seulement d'une indemnité proportionnée au dommage. »

M. Regnaud de Saint-Jean-d'Angély à son tour ne parle que « des indemnités à ceux dont on est obligé de prendre la propriété pour creuser des puits, faire les extractions, déposer les matières. »

Le rapport de M. Stanislas de Girardin est, s'il se peut, encore plus concluant. Il revient à l'idée d'enclave et déclare qu'au premier aperçu, il semble suffisant d'appliquer aux mines l'article 682 du Code. Mais on a pensé que le passage pour la culture des terres étant une servitude réciproque, tandis qu'il n'y a pas de réciprocité dans l'exploitation des mines, il convenait de doubler l'indemnité et même le prix du terrain en cas d'achat.

Observation exacte, comme on l'a fait remarquer, si on borne le sens des articles 43 et 44 au règlement d'une servitude légale; car, dans les relations de tous les propriétaires entre eux, la réciprocité existe en effet, ou peut se produire, tandis que, pour l'occupation des terrains, elle n'existe pas de la surface à la mine; mais qui cesserait de l'être, si on l'appliquait à tous les dommages causés par la mine à la surface, puisqu'il est évident que la surface peut faire autant de mal et causer autant de préjudice à la mine, par des travaux imprudents, qu'elle en peut subir elle-même : il y aurait donc en ce cas une véritable réciprocité. — Et M. de Girardin ajoute que « l'intérêt de l'agriculture et le respect dû à la plus ancienne comme à la plus précieuse des propriétés exigeaient que les exploitants fussent contraints pour leur propre intérêt d'y causer le moins de dommages possible, » c'est-à-dire apparemment de limiter autant qu'ils le pourraient leur occupation de la surface ; ce qui peut en effet dépendre de leur volonté, tandis que les travaux souterrains, impérieusement dominés par la direction et la nature des gisements, échappent à toute contrainte et ne peuvent être restreints et dirigés, limités ou interrompus au gré des concessionnaires.

(La suite prochainement.)

Nous croyons devoir satisfaire aux désirs de plusieurs de nos abonnés en reproduisant l'avis suivant des liquidateurs de la Caisse générale des actionnaires.

CAISSE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES.

Liquidation.

Plusieurs actionnaires de la Société nous ont adressé des questions de toute nature touchant la liquidation de la Caisse générale des actionnaires.

Nous allons répondre autant qu'il est en nous à leur légitime impatience, en leur faisant connaître les faits qui peuvent les intéresser et la ligne de conduite que nous entendons suivre.

On sait que la dissolution de la Société a été prononcée par arrêt du 18 mars dernier, et que MM. Vaudaux et Mauger en ont été nommés les liquidateurs. Procédant en cette qualité, ces derniers ont immédiatement repris les diverses instances pendantes devant la Cour, afin d'être autorisés à faire opérer les versements réclamés sur les actions; cette ressource, qui leur paraissait très-utile pour faciliter la liquidation, avait pour but d'ailleurs de mettre tous les actionnaires sur le pied de l'égalité, plus de 12,000 actions ayant été déjà libérées, soit à l'amiable, soit en vertu de jugements non susceptibles d'appel ou passés en force de chose jugée.

Malgré les motifs qui pouvaient militer en faveur du système des liquidateurs, la Cour d'appel, par divers arrêts rendus le 19 juillet dernier, a décidé que l'appel du deuxième versement ne devait pas être exigé des actionnaires en cause et qui avaient résisté.

Voici l'un des considérants sur lesquels s'appuie l'arrêt précité :

« Considérant que le contrat ne pouvait être modifié que par le consentement réciproque des parties; que l'assemblée générale des actionnaires, représentant l'ensemble des intéressés, n'avait pas le pouvoir d'effacer la condition à laquelle le dernier versement était subordonné, et d'aggraver la situation personnelle de chaque associé ; qu'ainsi, la résolution de l'assemblée générale des actionnaires du 1er décembre 1857, ne peut lier les appelants qui ne l'ont *acceptée ni explicitement ni implicitement.* »

Comme on le voit, sauf la ressource du pourvoi en cassation contre ces décisions, les liquidateurs sont obligés de continuer leur mission privés du concours du deuxième versement. Ils ne peuvent se dissimuler que ce contingent, qui leur fait défaut, ne soit la cause d'une liquidation plus laborieuse et beaucoup plus désavantageuse pour les actionnaires qui se sont libérés.

En effet, le passif de la Société se compose d'abord de créanciers réels, ensuite d'actionnaires ayant des titres libérés, et enfin d'actionnaires n'ayant versé que moitié.

Si la liquidation avait obtenu que ces derniers fissent la libération intégrale de leurs actions, il y avait dans cette ressource somme suffisante, et au delà, pour payer tous les créanciers de la Société, ce qui eût permis de conserver aux actionnaires tout l'actif social, qui se compose, comme on sait, de divers immeubles et de diverses valeurs de portefeuille représentant un capital de plusieurs millions. Cet actif, réalisé dans des conditions normales et avec opportunité, eu distribué aux actionnaires en valeurs de liquidation, eût produit près de 80 0/0; tandis que, forcés brusquement de l'aliéner, pour faire face aux exigences du passif, les liquidateurs ne pourront en tirer qu'un parti bien amoindri, ne laissant qu'une faible marge au capital-actionnaire.

C'est ici le cas de faire connaître comment devra se répartir entre les actionnaires l'actif net qui pourra rester, les dettes sociales une fois payées.

Pour cette solution, il ne faut avoir recours qu'aux plus simples éléments d'équité : les actionnaires qui se sont conformés *explicitement ou implicitement* à l'appel des fonds, doivent reprendre, si il y a actif suffisant, le montant de leur deuxième versement, à l'exclusion de tous autres n'ayant fait que le premier versement. Puis, si l'actif n'est pas épuisé par ce prélèvement, le surplus sera réparti au marc le franc entre tous les titres souscrits qui sont, comme on sait, de 25,000 en chiffres ronds.

Telle est la communication que, en présence des dernières décisions de la Cour, nous avions hâte de faire aux intéressés, afin de les fixer sur leurs droits respectifs tels qu'ils sont sanctionnés implicitement par les décisions de la justice.

Nous ne pouvions leur faire cette communication avant d'avoir connaissance officielle des termes de ces arrêts.

Et maintenant, combien de temps durera la liquidation ? Quel dividende reviendra aux actionnaires? Ce sont là des questions qu'il n'est pas possible de résoudre.

L'arrêt du 18 mars accorde deux ans pour mener à fin la liquidation. Nous pensons que ce délai est plus que suffisant. Et quant au dividende, comment le fixer, même approximativement, avant d'avoir fait la vente de l'actif, et avant de connaître les forces d'un passif qui peut être modifié selon le résultat de procès encore pendants devant la justice?

Il est une chose, toutefois, que nous pouvons affirmer aux sociétaires, c'est que nous avons l'intention ferme d'en finir au plus vite, tout en soignant leurs intérêts avec la plus vive sollicitude.

Les liquidateurs judiciaires,
VAUDAUX et MAUGER.

BANQUE D'ANGLETERRE

Situation au 13 août 1862.

Département de l'émission.

PASSIF.

	liv. sterl.
Billets émis	31,571,165

ACTIF.

Dette du gouvernement	11,015,100
Autres valeurs	3,035,900
Espèces et lingots d'or	16,021,165
Espèces en argent	»
	31,571,165

Département de la Banque.

PASSIF.

Capital des propriétaires	14,553,000
Reliquat	3,350,071
Dépôts publics (y compris échiquier, commissaires de la dette nationale, comptes de dividende)	6,838,536
Autres dépôts	16,591,851
Billets à sept jours et autres	853,532
	40,194,903

ACTIF.

Valeurs du gouvernement (y compris annuité amortie)	16,986,097
Autres valeurs	13,856,235
Billets	9,503,970
Espèces d'or et d'argent	857,601
	40,194,003

Le 14 août 1862.

M. MARSHALL, 1er *caissier.*

Ce bilan, comparé avec celui de la semaine précédente, présente les variations suivantes :

	Augm.	Dim.
Encaisse	»	178,092
Circulation active	»	519,325
Dépôts publics	681,183	»
Dépôts particuliers	»	638,195
Avances sur valeurs du gouvernement	»	»
Portefeuille	»	232,915
Réserve en bank-notes	305,180	»

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE DIEUZE A LA LIGNE DE PARIS A STRASBOURG.

Le mercredi 3 septembre 1862, à une heure de l'après-midi, il sera, par le Conseil d'administration de la Société anonyme des anciennes salines domaniales de l'Est, concessionnaire du chemin de fer de Dieuze à la ligne de Paris à Strasbourg, siégeant rue Bergère, n° 25, à Paris, procédé à l'adjudication publique des travaux d'établissement proprement dit, de la ligne entre Dieuze et la ligne de Paris à Strasbourg, sur la longueur totale de 22 kilomètres.

La dépense de ces travaux consistant en terrassements, ouvrages d'art et bâtiments des stations, est évaluée à environ 1,500,000 fr.

Le cautionnement à fournir par l'adjudicataire est fixé à 50,000 francs.

L'adjudication est faite sur séries de prix, et portera sur le rabais à consentir par l'entrepreneur.

Pour être admis à concourir à l'adjudication, l'entrepreneur devra justifier :

1° D'une promesse *valable* de cautionnement;

2° De sa capacité notoire pour l'exécution de ces ouvrages ;

3° Et de la possession actuellement disponible du matériel nécessaire aux travaux.

S'adresser, pour consulter le bordereau des prix, le cahier des charges et les pièces du projet, au siége de l'administration, rue Bergère, n° 25, tous les jours non fériés, de 9 heures à 5 heures.

L'un des administrateurs délégués,

CH. BURTON.

CHEMIN DE FER DE BESSÉGES A ALAIS

MM. les porteurs de titres de la Compagnie sont prévenus que le Conseil général de la Banque de France a décidé, dans sa séance du 21 août courant, que les actions et obligations du chemin de fer de Bességes à Alais sont admises en garantie d'avances, *mais à Paris seulement.*

Le secrétaire de la Compagnie,
DE COLOMBIER.

CHEMIN DE FER DE LYON (CROIX-ROUSSE) A SATHONAY.

On lit dans le *Moniteur :*

« L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Lyon à Sathonay a eu lieu le 31 juillet, sous la présidence de M. le comte du Hamel, député.

« Le rapport a constaté que la ligne était déjà très-avancée, en effet, la voie est ouverte depuis le camp de Sathonay jusqu'aux abords de la Croix-Rousse, et les rails sont posés sur la majeure partie de ce parcours. A la Croix-Rousse les expropriations ont lieu en ce moment, et les travaux de tous genres sont poussés avec une activité telle que la ligne pourra être ouverte le 1er mars prochain.

« Il a été annoncé que le prolongement de ce railway à travers la Bresse jusqu'à Bourg, et de là jusqu'à Strasbourg par la ligne qui coupe le Jura, aujourd'hui presque terminée, était désormais un fait acquis.

« Le rapport a constaté l'immense développement que ce chemin doit donner aux habitudes de villégiature, déjà très-prononcées parmi toutes les classes de la population lyonnaise, qui s'élève, comme on le sait, à près de 400,000 habitants; aussi peut-on espérer pour le chemin de Sathonay une position à peu près semblable à celle que le chemin de Saint-Germain a faite à ses actionnaires et aux Parisiens.

« L'assemblée générale a approuvé les comptes de 1861-1862, a décidé l'émission prochaine de 1,500,000 fr. d'obligations, qui seront réservées de préférence aux actionnaires, et autorisé la vente successive des terrains de la Compagnie, évalués à ce jour à 521,000 francs, et dont le produit devra être affecté à l'amortissement d'une partie des obligations.

« Toutes ces résolutions ont été votées à l'unanimité. »

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

Le détenteur des actions nos 5,917, 5,918, 21,845, 21,859, 39 965, 39,666 et 39,968, correspondant aux titres nos 1,692, 1,693, 5,167, 9,331, 9,337, 9,338 et 9,393, s'est adressé au siége de la Compagnie pour qu'il lui soit délivré de nouveaux titres, ceux qu'il possédait se trouvant adirés.

Le Conseil d'administration en informe le public, et prie ceux qui auraient des droits à faire valoir sur lesdits titres, à adresser leur réclamation chez MM. AD. MARCUARD ET Ce, banquiers, 18, rue Bergère, à Paris, et ce dans le délai de trente jours, à partir de la date ci-dessous indiquée. Passé ce délai, les nouveaux titres seront délivrés si aucune réclamation ne s'est produite.

Barcelone, le 12 août 1862.

L'administrateur gérant,
JOAQUIN ARIMON.

EMPRUNT DES VILLES DE ROUBAIX ET DE TOURCOING (NORD).

Emprunt de 1860.

Remboursement partiel. — 5e tirage au sort du 1er août 1862.

57 obligations remboursables au 1er novembre 1862.

Numéros sortis.	Importance des primes.	Numéros sortis.	Importance des primes.
38,526	25,000 fr.	2,017	100 fr.
6,815	10,000	13,876	100
19,634	1,000	16,946	100
22,446	1,000	17,481	100
25,362	1,000	18,363	100
47,300	1,000	18,388	100
57,309	1,000	18,632	100
881	500	18,822	100
4,072	500	18,834	100
35,806	500	19,015	100
36,159	500	19,047	100
36,576	500	20,857	100
39,913	500	28,996	100
41,298	500	31,451	100
45,108	500	32,190	100
49,529	500	33,034	100
50,521	500	34,172	100
4,815	200	35,530	100
6,754	200	36,156	100
11,636	200	38,763	100
15,746	200	40,872	100
15,889	200	41,857	100
28,271	200	43,718	100
33,540	200	44,435	100
46,934	200	45,176	100
50 213	200	54,176	100
56,379	200	55,311	100
7	100	57,124	100
532	100		

Ces obligations sont remboursables à la caisse municipale de Roubaix, et chez MM. Simon Enden et Ce, 19, rue Drouot, à Paris.

Numéros des obligations sorties aux tirages précédents et qui n'ont pas encore été présentées au remboursement :

Nos 4079, 16303, 18753,	remboursables par fr.	500
1e073,	—	200
12028, 12637, 14373, 14800, 15455, 18747, 20317, 27424,	—	100

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

AVIS NOUVEAU.

Ceux de nos abonnés qui auraient déjà reçu l'Atlas, à titre de prime, auront la faculté de réclamer pour leur réabonnement actuel, au lieu et place de cet atlas, et en sus de la première prime, la chance de lots correspondant à DEUX OBLIGATIONS FONCIÈRES DE 100 FRANCS *pour l'un des quatre tirages de l'année.*

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1738 kilomètres.
1861. — 1709 —

15e année — 33me semaine.

Du 6 au 12 août 1862.

206.316 Voyageurs	523 711 80
Bagages, Marchandises, etc.	831.599 21
Total	1.355.311 01
Recettes antérieures	38.291.311 23
Total général	39.646.622 24
32e semaine de 1862	1 355.311 01
Semaine correspondante de 1861.	1.425.142 93
Différence	69.831 92
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	39 646 612 24
— — 1861.	40.579.719 40
Différence	933.097 16

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	18.498.376 94
Du 1er janvier au 31 mai 1861	18.666.970 63
Différence en faveur de 1861.	168.593 69

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	7.874.294 07
Du 1er janvier au 31 mai 1861.	8.064.808 58
Différence en faveur de 1861.	190.514 31
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 6 au 12 août 1862.

134.597 Voyageurs	595.182 58
Bagages, Marchandises, etc.	812.236 57
Total	1.397 419 15
Semaine correspondante de 1861.	1.473.591 29
Différence	76.172 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	38.735.158 19
— — 1861.	42.422.633 82
Différence	3.687.475 63

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 682 kil. — 1862... 682 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1862... 682 kil. — 1861... 682 kil.

23.115 Voyageurs	67 410 65
Bagages, Marchandises, etc.	111.485 23
Total	178.895 88
Semaine correspondante de 1861	117.416 36
Différence	61.479 52
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.505.270 51
— — 1861.	3.430.990 90
Différence	2 074.379 52

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 6 au 12 août 1862.

196.906 Voyageurs	810.276 60
Bagages et marchandises	1.644.104 01
Total	2.454.380 61
Semaine correspondante de 1861.	2 311.875 33
Différence	142 505 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	74.063 910 68
— — 1861.	68.686.643 54
Différence	5.377.267 14

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée ; 331 kilomètres
1861. — 331 —

26.842 Voyageurs	94.273 60
Bagages, Marchandises, etc.	83.400 2»
Total	177 673 80
Période correspondante de 1861.	164.256 92
Différence	13.416 88
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.032.548 10
— — 1861.	4.111.368 15
Différence	78.820 05

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Nevers par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 798 kilomètres.
1861. — 537 —

61.615 Voyageurs	224.210 75
Bagages et Marchandises	392.628 79
Total	616 839 54
Semaine correspondante de 1861.	430.036 02
Différence	186.803 52
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	17.098 933 29
— — 1861.	11.991.063 64
Différence	5.107.869 67

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1238 kilomètres.
1861. — 1212

Du 6 au 12 août 1862.

390.578 Voyageurs	667.423 55
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	81.352 25
— — Pet. vitesse	403.727 30
Total	1.152.503 10
Semaine correspondante de 1861.	1.226.974 55
Différence	74.411 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	30 659.407 60
— — 1861.	31.266.790 85
Différence	607 363 25

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 30 juin 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

6 mois 1862, 900 kilomètres	21.976.689 80
— 1861, 900 —	22.432.931 61
Différence	456.241 81

RÉSEAU MIXTE.

6 mois 1862, 295 kilomètres	2.000.373 71
— 1861, 295 —	2.000.616 29
Différence. » —	8.757 32

NOUVEAU RÉSEAU.

6 mois 1862 18 kilomètres	70.053 04
— 1861 18 —	66 036 48
Différence	3 416 56
Différence totale : » kilom.	444.067 93

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 6 au 12 août 1862.

190.442 Voyageurs	607.560 14
Bagages, Marchandises, etc.	769.132 63
Total	1 376 692 77
Semaine correspondante de 1861.	1.278.009 47
Différence	94.623 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	38 067 295 33
— — 1861.	36.774.621 43
Différence	1.292.673 90

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 100 kilomètres

10.525 Voyageurs	29.940 20
Bagages, Marchandises, etc.	23 923 58
Total de la semaine	53 874 78
Semaine correspondante de 1861.	5 815 56
Différence	48.057 22
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.483 890 04
— 1861.	133.736 89
Différence	1.350 153 15

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 6 au 12 août 1862.

57.468 Voyageurs	250.201 92
Bagages, Marchandises, etc.	395.254 22
Total	645.456 14
Canaux	35.131 75
Totaux réunis	680.587 89
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	581.413 48
{ Canaux	33.604 97
Total	615.018 45
Différence	65.569 44

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	20.225.408 99
— — 1861.	17.744.380 70
Différence	2.481.028 29

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 213 kilomètres
Juillet 1862.

54.724 Voyageurs	155.813 73
Bagages, Marchandises, etc.	66.813 17
Total	222.626 90
Mois correspondant de 1861.	100.897 14
Différence	121.729 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	870.076 71
— — 1861.	403.965 13
Différence	466.111 58

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 226 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 6 au 12 août 1862.

22.754 Voyageurs	42.637 03
Bagages, Marchandises, etc.	82.260 10
Total	124 897 13
Semaine correspondante de 1861.	80.084 11
Différence	44.813 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.073 781 48
— — 1861.	2.284.923 29
Différence	788 858 19

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 6 au 12 août 1862.

Voyageurs	2.507 90
Bagages, Marchandises, etc.	31.420 60
Total	33.928 50
Semaine correspondante de 1861.	25.954 40
Différence	7 974 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	990.500 05
— — 1861.	911.891 65
Différence	78.708 30

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 162 kilomètres.
1861. — 130 —

Du 6 au 12 août 1862.

16.066 Voyageurs	41.799 35
Bagages, Marchandises, etc.	39.728 06
Total	84.527 41
Semaine correspondante de 1861.	68.464 30
Différence	16.063 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.080.218 40
— — 1861.	1.855.262 86
Différence	224.955 54

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 500 mètres.
Du 12 au 18 août 1862.

46.294 voyageurs	6 741 10
Produit total depuis le 3 juin.	56.926 74

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉ[NITIEN] ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomè[tres]
1861. — 1616 —

Du 6 au 12 août 1862.

109.123 Voyageurs	371
Bagages, Marchandises, etc.	703
Transports militaires	25
Total	1.1[illegible]
Semaine correspondante de 1861.	1.067
Différence	1[illegible]

RÉSEAU LOMBARD.
Déduction faite de l'impôt du dixième, en depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée ; 308 kilomè[tres]
1861. — 251 —

49.251 Voyageurs	9[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	6[illegible]
Transports militaires	1[illegible]
Total	17[illegible]
Semaine correspondante de 1861.	12[illegible]
Différence	5[illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la se[maine]

1862. Longueur exploitée : 1924 kilomè[tres]
1861. — 1867 —

En 1862	1 274
En 1861	1.207
Différence	66

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er ja[nvier]

En 1862	39 803
En 1861	34 612
Différence	5 190

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 1[illegible] kilomè[tres]
1861. — 147 —

21.990 Voyageurs	43
Bagages, Marchandises, etc.	36
Transports militaires	15
Total	95
Semaine correspondante de 1861.	71
Différence	24
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.623
— — 1861.	2 167.
Différence	456

MADRID A SARAGOSSE ET A ALIC[ANTE]

Du 6 au 12 août 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 4[illegible] kilomè[tres]
1861. — [illegible] —

10.410 Voyageurs	9[illegible]
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	[illegible]
— (Petite vit.).	248
Total de la semaine	356

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée ; 165 kilomètres.
1861. — 104 —

9.967 Voyageurs.	29 918 90	43
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.460 98	
Marchandises. (Petite vitesse)	13.907 22	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PENAS.

1862. Longueur exploitée : 135 kilomètres.

2.780 Voyageurs	14.267 65	29.
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	800 38	
Marchandises. (Petite vitesse)	15.112 43	

Total des trois lignes réunies.	429.
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	11.253.
Total général des recet. en 1862.	11.002
— — 1861.	11.343
Différence	349

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

[1862.] Longueur exploitée : 1334 kilomètres.
[1861.] — 1324 —

Du 6 au 12 aout 1862.

...ètres pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

... Voyageurs	308.045 —
... quintaux Marchandises.	595.110 —
Total	903 155 —
...correspondante de 1861.	1.074 227 50
Différence	171.072 50
...tot. dep. le 1er janv. 1862.	27.163.753 50
— — 1861.	29.882.175 —
Différence	2.718.422 50

NORD DE L'ESPAGNE

... Longueur exploitée : 512 kilomètres.
... — 308 —

Du 6 au 12 aout 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

...geurs	75 925 16
...andises	75.628 78
Total	151.553 94
...t annuel par kilomètre	16 820 —
Ligne de l'Escurial	
...geurs	30 320 15
...andises	8.709 65
Total	39 029 80
...t annuel par kilomètre	40.703 —
Total de la semaine	190 583 74
...ine correspondante de 1861	112.523 72
Différence	78 060 02
...tes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.481 879 —
— — 1861.	3.484.145 83
Différence	997.733 17

VICTOR-EMMANUEL

... Longueur exploitée : 214 kilomètres.
... — 214 —

Du 6 au 12 aout 1862.

... Voyageurs	77.193 75
... marchandises, etc.	39.131 85
... diverses	2 309 50
... afférente à la Compagnie ...tor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, ..., Biella, Casale et entre... du mont Cenis	33.701 21
Total	152.416 34
...ine correspondante de 1861.	141.784 51
Différence	10 631 83
...tes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4 316 645 98
— — 1861.	4.127.690 63
Différence	188.955 35

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 1194 kilomètres

Du 14 mai au 26 juin 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	1 375.077 08
Marchandises	1.160.929 12
Total	2.536.006 20
Recettes antérieures en 1862	7.462.578 54

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 266 kilomètres.

Du 6 au 12 août 1862.

13.250 Voyageurs	54 334 54
Marchand., cargaison, équipages	62.275 15
Total	116.609 69
Semaine correspondante de 1861	58.970 81
Différence	57.638 88
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	3.653.851 37

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 10 au 16 août 1862

40.100 Voyageurs	59 180 —
Bagages, Marchandises, etc.	32.560 —
Total	91.740 —
Semaine correspondante de 1861.	87.300 —
Différence	4.440 —
Recettes tot. dep. le 20 déc. 1861.	2 271 510 —
— — 1860.	2.187.936 —
Différence	83.574 —

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée: 72 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 6 au 12 aout 1862.

Voyageurs	11 672 05
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.438 75
— — (pet. vit.)	6.161 65
Total	22.272 45

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 206 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	50.700 31
Bagages, marchandises (gr. vit.)	6.802 54
— — (pet. vit.)	21.489 72
Total	78.992 57
Total pour les deux sections.	101.265 02

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	698.637 45
Section de Bologne	1.590.458 41
Total	2.289.095 86

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 282 kilomètres.
1861. — 282 —

Du 6 au 12 août 1862.

46.924 Voyageurs	108 465 30
Bagages, Marchandises, etc.	66.494 28
Total	174.959 58
Semaine correspondante de 1861.	184.258 98
Différence	9.299 40
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.012 410 70
— — 1861.	3.918.548 64
Différence	93.862 06

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 23 au 29 juillet 1862.

30e semaine	30.133 75
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	41 949 55
Semaine correspondante de 1861.	47.953 20
Différence	6.003 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.664.981 90
— — 1861.	1.312.297 50
Différence	352.684 40

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 6 au 12 aout 1862.

30.062 Voyageurs	48.433 80
3.243 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	25.056 32
Total	73 490 12
Semaine correspondante de 1861.	73.805 32
Différence	315 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.790.400 03
— — 1861.	1.585.555 51
Différence	204.853 52

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 170 kilomètres.

Du 6 au 12 aout 1862.

Voyageurs	22.063 76
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	2 062 42
Marchandises (petite vitesse)	16.611 69
Total	40.737 87

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 29 juillet au 4 août 1862.

Voyageurs	9.641 83
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	618 —
— (Petite vit.).	4.692 88
Total	14.952 71

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 190 kilomètres.

Du 23 au 29 juillet 1862.

13.686 Voyag., Bagag. et March.	95.909 22
Semaine correspondante de 1861.	94 898 91
Différence	1.010 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.298 012 34
— — 1861.	2.127.568 89
Différence	170.443 45
Différence kilométrique	1.01 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 129 kilomètres.
1861. — 96 —

Du 30 juillet au 5 août 1862.

6.089 Voyageurs	7.984 56
Bagages, articles de messagerie.	598 52
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	21 167 65
Total de la semaine	29 750 73
Recettes antérieures	868.975 36
Total	898 726 09
Recettes de la semaine en 1862.	29 750 73
Période correspondante de 1861.	12.592 09
Différence	17.158 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	898 726 09
— — 1861.	353.959 69
Différence	544.766 40

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES)

Recettes du juillet 1861	41.805 03
— — 1862	41.360 84
En plus en 1861	444 19

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de juin 1862	1.032.849 97
Id. id. 1861	863.130 22
Différence, 18.95 0/0, soit	169.719 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	10.363 929 84
— — 1861.	9.170 191 59
Différence, 13.02 0/0, soit	1.193.738 25

OMNIBUS DE PARIS

Du 13 au 19 août 1862.

		Par journée d'omnibus en Paris	Banlieue
Recettes	351.008 55	88 18	55 80
Semaine correspondante de 1861	341.304 —	90 06	60 64
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	10.426.921 75	92 20	46 25
Période correspondante de 1861	9.731.425 50	90 96	48 11
Différence	695.496 25	1 24	1 86

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

...e conseil d'administration de la ...été R. G. D. des chemins de fer ...laume-Luxembourg a l'honneur ...former MM. les actionnaires que ...emblée générale ordinaire, qui ... avoir lieu le 30 mai dernier, ...e de l'accomplissement des pres... des statuts, est fixée au ...embre prochain, à 3 heures, ... au siége de la succursale, ...ard de Strasbourg, 68, à Paris. ... les actionnaires sont en même ...s convoqués, pour le même jour ... même lieu, en assemblée gé... extraordinaire.

...me assemblée générale ex...inaire, MM. les actionnaires ... à délibérer sur les objets ...:

...atification d'une convention ..., le 27 juin 1862, avec le mi... des travaux publics de Belgique, ayant pour objet la concession d'un chemin de fer partant de la frontière du grand-duché de Luxembourg et devant se raccorder au chemin de fer de Pépinster à Spa;

2° Ratification d'une convention intervenue avec la Compagnie du Luxembourg belge, au sujet de la susdite concession ;

3° Ratification d'une convention intervenue avec la Compagnie belge du chemin de fer de Pépinster à Spa, au sujet de l'exploitation de ce chemin ;

4° Pouvoirs à donner au conseil pour modifier, s'il y a lieu, les statuts, eu égard à la nouvelle situation de la Société ;

5° Pouvoirs à donner au conseil pour conclure tous arrangements relatifs à l'exploitation, tant avec la Compagnie française des chemins de fer de l'Est qu'avec la grande Compagnie du Luxembourg belge ;

6° Autorisation à donner au conseil pour réaliser, au mieux des intérêts de la Société, le capital nécessaire à l'exécution de la ligne à construire sur le territoire belge.

MM. les actionnaires, propriétaires d'au moins vingt actions, qui voudront assister à cette assemblée générale ordinaire et extraordinaire, devront, conformément à l'art. 33 des statuts, déposer leurs actions, soit à Luxembourg, au siége de la Société, soit à Paris, à la succursale ci-dessus indiquée, du 26 août courant au 13 septembre prochain, de midi à 3 heures.

Les cartes d'admission, précédemment délivrées pour l'assemblée du 30 mai dernier, serviront pour la réunion du 27 septembre.

Les titres déposés seront restitués, à partir du 28 septembre prochain, contre la remise des récépissés délivrés au moment des dépôts.

Aux termes des statuts, nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même actionnaire. — Des modèles de pouvoir seront délivrés dans les bureaux de la Société.

N. B. — MM. les actionnaires résidant en Belgique sont autorisés à faire le dépôt de leurs actions à Bruxelles, chez MM. Bischoffsheim et de Hirsch, qui leur en remettront un reçu, contre lequel la carte d'admission à l'assemblée générale pourra leur être délivrée à la succursale de Paris.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

MM. les actionnaires sont invités à se réunir en assemblée générale extraordinaire, le vendredi 19 septembre 1862, à 1 heure de relevée, au siége de la Société, 35, rue Le Peletier, à l'effet de délibérer :

1° Sur un projet de modification aux statuts ;

2° Sur une proposition d'aliénation d'immeubles.

Au nom du conseil d'administration.

Le secrétaire général,
H. Gislain.

COMPAGNIE ANONYME DES FORGES

DE CHATILLON ET COMMENTRY

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que, conformément à la décision prise par l'assemblée générale dans sa séance du 16 août, et qui sera soumise à l'approbation du gouvernement, les 25,000 actions de la Société anonyme sont remplacées par 12,500 actions, et qu'il est créé 12,500 actions nouvelles au prix de 500 francs.

Ces actions nouvelles sont exclusivement réservées aux porteurs des actions anciennes, à raison d'une action nouvelle pour une action ancienne formée par la réunion de deux actions de la Société anonyme.

Les souscriptions seront reçues à partir de ce jour ; la clôture aura lieu le 15 septembre prochain.

On souscrit :

A Paris, rue du Conservatoire, 11;

A Sainte-Colombe, près Châtillon-sur-Seine ;

A Lyon, chez MM. Vᵉ Morin, Pons et Morin, banquiers ;

A Lyon, chez MM. P. Gallines et Cᵉ, banquiers ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Cᵉ, banquiers.

Pour être admis à souscrire, tout actionnaire devra produire ses titres (actions au porteur, certificats d'inscription nominative ou certificats de dépôt).

Les anciens titres seront frappés d'une estampille constatant que le droit à la souscription est épuisé.

Le prix devra être payé :

250 francs le 15 septembre prochain,

250 francs le 15 octobre suivant.

Les actionnaires qui déposeront, au moment de la souscription, deux actions de la commandite pour une action souscrite, jouiront d'un délai de deux ans et demi pour se libérer; ils paieront l'intérêt de retard à raison de 6 0/0. Ceux qui se libéreraient avant les termes fixés jouiront d'une bonification de 6 0/0 par anticipation de paiement.

Les actionnaires qui auraient droit, en sus d'un nombre déterminé d'actions, à une fraction d'action, seront admis à souscrire cette fraction.

La Compagnie facilitera ensuite entre les porteurs la réunion des fractions en un seul titre.

La jouissance des actions nouvelles partira du 1ᵉʳ janvier 1863.

A partir du 15 septembre 1862, date de la souscription, les actions non souscrites pourront être vendues par la Compagnie et à son profit au cours minimum de 500 francs.

VILLE DE BRUXELLES

Emprunt de 25 millions de francs de 1862, en obligations de 100 francs 3 0/0.

Premier tirage semestriel, le 1ᵉʳ septembre prochain.

Le 1ᵉʳ numéro sortant gagnera : 50,000 francs.

Le 2ᵉ numéro sortant gagnera : 10,000 francs.

Le 3ᵉ numéro sortant gagnera : 5,000 francs.

Plus quatre-vingts gains variés : De 1,000 à 200 francs.

Il sera en outre remboursé, au pair de 100 francs, le nombre d'obligations déterminé par le tableau d'amortissement.

Les obligations se négocient à la Bourse de Paris.

VILLE DE BRUXELLES

Emprunt de 25 millions de francs de 1862.

Le collége des bourgmestre et échevins a l'honneur d'informer MM. les souscripteurs que le dernier versement de 25 francs par obligation devra être effectué du 15 au 25 août courant, et que les versements seront reçus à Paris, chez MM. :

Hentsch-Lutscher et Cᵉ, rue Saint-Georges, 23 ;

Ad. Marcuard et Cᵉ, rue Bergère, 18 ;

Mussard-Audéoud et Cᵉ, rue de Provence, 34.

Les certificats provisoires seront échangés, après libération, contre les obligations définitives, chez MM. Ad. Marcuard et Cᵉ, rue Bergère, 18.

Les obligations définitives portent seules les numéros qui participent au tirage du 1ᵉʳ septembre prochain. En conséquence, pour avoir droit audit tirage, MM. les porteurs sont invités à retirer leurs titres avant le 31 courant.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition de Juillet du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les mins de fer de l'Europe : — *Livrets spéciaux* des réseaux du N de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans Midi, et de Paris à Lyon et Méditerranée. — L'*Indicateur des mins de fer* paraît tous les di ches. — Les *Guides-Indicateurs Ill* des Réseaux du Nord, de l'E l'Ouest, d'Orléans et du Midi, Paris à Lyon et à la Méditerra — Ces publications se trouvent les principales Gares des Chemi fer, chez les principaux Librair à Paris, chez MM. Napoléon et Cᵉ, propriétaires éditeurs, Bergère, 20.

SOUS-COMPTOIR D CHEMINS DE FE

Le Sous-Comptoir des chemi fer, 14, rue Bergère, fait des av sur dépôt d'actions et obligatio porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent ex article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions

80 0/0 de la valeur des obligat

CHEMINS DE FER DE L'OUEST (GARE ST-LAZARE)

SERVICES DE **PARIS A LONDRES** PAR DIEPPE ET NEWHAVEN

Départ tous les jours (le dimanche excepté)

1° Service de jour en 11 heures 1/2

PAR TRAINS SPÉCIAUX A HEURES VARIABLES (1ʳᵉ ET 2ᵉ CLASSE)

2ᵉ Service de nuit

(1ʳᵉ, 2ᵉ ET 3ᵉ CLASSE)

Voyage simple :			Aller et Retour :		
1ʳᵉ classe 35 fr.	2ᵉ classe 25 fr.	3ᵉ classe 18 fr. 75	1ʳᵉ classe 62 fr. 50	2ᵉ classe 45 fr.	3ᵉ classe 33 fr. 75
BILLETS VALABLES PENDANT SEPT JOURS.			BILLETS VALABLES PENDANT UN MOIS.		

AGENCES : 7, rue de la Paix; — 2, place du Palais-Royal.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.

Départements.

Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 56

ABONNEMENT

Paris.

Trois mois 1
Six mois..... 2
Un an 4

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauc Paul Féval, Vᵉ Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 exemplaires. — offre en prime à ses abonnés les CLASSIQUES FRANÇAIS *et le* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par vol c'est-à-dire avec un rabais de 30 0/0.*

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demand

e mode d'abonnement le plus simpl[e] [l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LAURIEU, administrateur, rue Coq-Hér[on]

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 16 Comptant	Samedi 16 Terme	Lundi 18 Comptant	Lundi 18 Terme	Mardi 19 Comptant	Mardi 19 Terme	Mercredi 20 Comptant	Mercredi 20 Terme	Jeudi 21 Comptant	Jeudi 21 Terme	Vendredi 22 Comptant	Vendredi 22 Terme
181.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3110 —	—	3100 —	—	3175 —	—	3150 —	—	3177 50	—	3150 —	—
80.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	637 50	—	645 —	—	637 50	—	632 25	—	635 —	—	636 25	—
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1240 —	1240 —	1250 —	1237 50	1240 —	1235 —	1240 —	1240 —	1242 50	1230 —	1230 —	1225 —
					id. nouvelles	1160 —	—	1190 —	1160 —	1165 —	—	1165 —	1160 —	—	1145 —	—	1145 —
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	487 50	—	487 50	—	487 50	—	487 50	—	486 25	—	487 50	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	490 —	—	490 —	—	—	—	490 —	—	—	—	—	—
400.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—
	100	Id.	3 »	Id.	— Id., 3 0/0	92 50	—	—	—	91 25	—	92 50	—	92 50	—	—	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1015 —	—	1015 —	—	—	—	1015 —	—	—	—	—	—
25.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales (30 fr. payés)	430 —	—	420 —	—	425 —	—	425 —	—	421 75	—	—	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	85 —	—	88 25	—	85 —	—	85 —	—	86 25	—	—	—
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	635 —	632 50	—	631 25	635 —	635 —	635 —	—	630 —	—	630 —	—
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	847 50	850 —	851 50	852 50	855 —	853 75	851 25	851 75	845 —	847 50	843 75	848 25
»	»	»	»	»	Crédit agricole	637 50	—	637 50	—	633 75	—	627 50	—	625 —	—	—	—
					id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	530 —	528 75	530 —	530 —	531 25	531 25	528 75	531 25	530 —	525 —	522 50	527 50
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	51 25	—	73 75	—	56 75	—	65 —	—	57 50	—	55 —	—
50.000	100	Id.	4 50	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	133 75	—	133 75	—	135 »	—	133 75	—	135 —	—	133 75	—
60.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	533 75	—	—	—	—	—	—	—	535 —	730 25	—	—
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	515 —	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Amortissement ou remboursement	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Dernier dividende
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	—	[illegible]	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	[illegible]	[illegible]	500	»	mars septembre	»
A	— de la Guadeloupe	—	[illegible]	500	»	mars septembre	»
A	— de la Guyane	—	[illegible]	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	—	[illegible]	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	41 75	200.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lécuyer	[illegible]	21.000	500	»	....	35 »
C	Caisse Béchet	400 —	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
C	Caisse de l'Industrie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	672 —	6.000	[illegible]	»	juin décembre	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	765 —	34.000	500	»	janvier juillet	47 —
A	— act. de jouissance	290 —	»	»	»	juillet	22 —
A	Omnibus de Lyon	70 —	[illegible]	100	10	....	néant.
A	Omnibus de Londres	42 50	[illegible]	100	»	....	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	63 75	[illegible]	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	697 50	[illegible]	500	»	janvier juillet	60 —
	— (actions nouvelles)	—	[illegible]	500	[illegible]	....	[illegible]
A	Compagnie générale transatlantique	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	292 50	[illegible]	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	[illegible]	»	»	»	....	»
C	Armand Touache et Cie, navigation mar.	670 —	[illegible]	[illegible]	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	740 —	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	460 —	»	500	225	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1200 —	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	27.[illegible]	1.000	»	avril octobre	51 —
A	— act. de jouissance	140 —	27.[illegible]	»	»	juillet	11 50
A	Arles à Bouc	580 —	[illegible]	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	Trois canaux	—	19.[illegible]	1.000	»	avril octobre	[illegible]
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	11.[illegible]	1.000	»	juin décembre	50 —
A	Sambre française canalisée	1200 —	6.000	1.000	»	janvier juillet	60 —
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	157 —	240.000	100	»	janvier juillet	10 —
A	Ports de Marseille	[illegible]	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	417 —	31.[illegible]	[illegible]	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	[illegible]	25.[illegible]	[illegible]	150	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	[illegible]	40.000	500	[illegible]	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	415 —	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1230 —	110.000	1,110.000	»	mai novembre	70 —
A	— actions nouvelles	1305 —	»	»	»	....	»
A	Union des Gaz	103 50	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et usines de Portes)	335 —	30.000	1.500	»	avril octobre	[illegible]
C	Nord (Batignolles)	—	6.[illegible]	500	»	juin décembre	25 —
C	Versailles	—	1.[illegible]	500	»	mars septembre	25 —
C	Boulogne, Sèvres, etc.	—	[illegible]	1.000	»	1er juin	[illegible]
A	Lyon	1725 —	7.[illegible]	1.[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1100 —	2.[illegible]	1,[illegible]	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	—	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 —	6.000	500	»	janvier juillet	33 »
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	735 —	14.000	500	»	octobre avril.	75 —
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	698 75	30.000	1,[illegible]	»	....	37 —
A	Decazeville (Aveyron)	2100 —	2.[illegible]	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	480 —	15.[illegible]	1,[illegible]	»	juin décembre	15 —
C	Creusot (Saône-et-Loire)	860 —	18.000	500	»	juin décembre	40 —
C	Basse-Indre	—	5.000	500	»	avril octobre	20 —
C	Commentry et Commentry	215 —	50.000	500	»	mars septembre	15 »
A	Horme	577 50	[illegible]	1,[illegible]	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	—	[illegible]	1.000	»	....	30 —
C	Fourchambault	330 —	50.000	1.[illegible]	»	avril octobre	24 —
C	Marine et chemins de fer	845 25	24.000	1,[illegible]	»	mai novembre	[illegible]
C	Côte-d'Or	—	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	—	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	810 —	16.000	1,[illegible]	»	....	60 —
C	[illegible]	293 —	»	250	»	....	23 —
C	Pont-l'Évêque	245 —	»	500	»	....	»
A	Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	575 —	40.000	500	»	avril octobre	45 —
A	Providence (Belgique)	1900 —	5.000	1.000	»	septembre	80 —
A	Phénix-métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1860 —	2.[illegible]	1.250	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	735 —	3[illegible]	500	»	....	32 —
A	Grand'Combe	[illegible]	24.000	1.250	»	janvier juillet	60 —
A	Loire	[illegible] 25	[illegible]	1.000	»	avril octobre.	12 —
A	Montrambert	160 —	80.000	1.000	»	avril octobre	9 —
A	Saint-Étienne	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	275 50	[illegible]	1.[illegible]	»	avril octobre	10 —
A	Commentry	[illegible]	25.000	1,[illegible]	»	mai novembre	20 —
A	Ahun	117 —	1.[illegible]	1.000	»	septembre	néant.
A	Charente	—	3.[illegible]	1.000	»	....	20 —
A	Layon-et-Loire	40 —	1.[illegible]	1.[illegible]	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	437 50	»	500	»	....	20 —
A	Quoregnon	170 —	6.[illegible]	250	»	....	10 —
A	Charbonnages belges	425 —	30.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Presto	250 —	3.000	500	»	....	»
[illegible]	Centre-du-Flénu	280 —	3.[illegible]	1.000	»	mai	20 —
C	Montrelais .... (cuivre)	15 —	90.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ..... id.	225 —	[illegible]	1.000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	[illegible]	1.000	»	....	néant.
C	Santander .... zinc	—	[illegible]	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	250 —	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 —	3.[illegible]	1.000	»	janvier juillet.	60 —
A	Stolberg privilégiée id.	—	60.000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiée, id.	—	60.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie .... id.	300 —	5.[illegible]	1.000	»	janvier juillet	20 —
A	Silésie .... id.	160 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
C	Maberly (Amiens filature)	[illegible]	8.000	500	»	septembre	45 —
C	Colins .... id.	500 —	15.000	500	»	janvier juillet	25 —
A	Société Lainière ..... id.	—	1.[illegible]	500	»	....	»
	Pont-Rémy .... id.	[illegible]	5.000	1,[illegible]	»	15 avril.	31 —
C	Siècle .... journal	—	2.[illegible]	1,[illegible]	»	....	175 —
C	Journaux réunis . id.	—	6.[illegible]	500	»	janvier juillet	45 —
	Droit .... id.	5100 —	100	2.[illegible]	»	....	»
C	Saint-Gobain, ... glaces	12000 —	3.[illegible]	1,[illegible]	»	....	750 —
A	Montluçon ...... id.	110 —	24.000	500	»	....	néant.
A	Oignies (Belgique) .. id.	410 —	[illegible]	500	»	septembre	31 —
	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	120 —	4.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	—	24.000	500	»	....	20 —
C	Caoutchouc souple	—	20.000	100	»	31 mars	20 —
A	Cheliot et Ce	24 25	[illegible]	100	»	....	néant.
C	Compagnie générale des Eaux	335 —	[illegible]	250	»	....	15 —
»	Deux cirques (E. Dejean et Ce)	214 —	» 750	250	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	....	»
	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Taux d'émission	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêt annuel
	Compagnie immobilière de Paris	295 —	»	»	»	....	»
100	Ce impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	50	....	5 —
300	Ports de Marseille	[illegible]	20.000	500	15	janvier juillet	30 —
300	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	100	avril octobre.	30 —
»	Loire, anciennes	1105 —	4.528	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	962 50	11.685	1.250	75	février août	50 —
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 —	6.000	1.250	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1020 —	18.000	1.250	50	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages)	[illegible] 25	6.500	500	90	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	475 —	13.000	500	10	janvier juillet	25 —
300	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.080	600	50	janvier juillet	30 —
270	Compagnie générale des Eaux	[illegible] 25	20.000	500	90	avril octobre	15 —
280	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 —
[illegible]	Horme, anciennes	478 25	2.400	312 50	30	30 juin déc.	25 —
[illegible]	— nouvelles	270 25	7.000	350	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	410 —	8.800	450	11	janvier juillet	20 —
»	Rue impériale de Lyon	525 —	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
410	Gaz de Paris	490 —	13.500	500	45	janvier juillet	25 —
220	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	295 —	40.600	500	»	janvier juillet	15 —
»	Docks du Havre	300 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	475 —	17.000	500	»	janvier juillet	25 —
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 —	16.000	250	50	janvier juillet	15 —

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 16 au 22 août

Longueur concédée	Longueur exploitée	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 16 Compt.	Samedi 16 Terme	Lundi 18 Compt.	Lundi 18 Terme	Mardi 19 Compt.	Mardi 19 Terme	Mercredi 20 Compt.	Mercredi 20 Terme	Jeudi 21 Compt.	Jeudi 21 Terme	Vendredi 22 Compt.	Vendredi 22 Terme
	2137	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1273 »	—	—	—	1271 25	—	1270 25	—	1272 50	—	1272 50	—
	»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1020 »	1017 50	1020 »	1018 75	1020 »	1018 75	1022 50	1021 50	1018 75	1016 75	1017 50	1017 50
	»	[illegible]					Id. actions nouvelles	705 »	707 50	702 50	70[illegible] 50	705 »	707 50	705 »	707 50	702 50	706 25	705 »	705 »
	»	[illegible]	»	»	95 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1134	[illegible]	400	»	96 fr. — pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1012 50	1011 25	1010 »	1010 »	1011 25	1011 25	1010 »	1011 25	1010 »	1010 »	1010 »	1000 »
	»	41.[illegible]	400	300	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	»	41.087	400	»	41 fr. — pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	970 »	—	—	—	975 »	—	975 »	—	—	—	—	—
	1700	500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	536 25	538 75	540 »	537 50	541 25	540 »	542 50	541 25	546 25	545 »	545 »	542 50
	»	»	»	»	24 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	300 »	—	—	—	—	—	—	—	405 75	—
	2000	800.000	500	»	75 fr. — pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1107 50	1105 »	1101 25	1106 »	1105 »	1106 »	1103 75	1105 »	1105 »	1103 75	1102 50	1100 »
	[illegible]	[illegible]	500	»	55 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	557 50	—	560 »	557 50	560 »	557 50	560 »	557 50	557 50	560 »	557 50	556 75
	231	[illegible]	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	—	—	350 »	—	350 »	—	—	—	350 »	—	—	—
	[illegible]	36.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	—	—	415 »	415 »	—	—	415 »	415 »	—	—	—	—
	[illegible]	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	430 »	—	—	—	430 »	418 75	430 »	—	430 »	—	430 »	—
	»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	430 »	—	430 »	—
	[illegible]	12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	»	»	500	»	»	»	Algériens	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	[illegible]	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	362 50	—	362 50	—	361 50	—	360 »	365 »	—	366 75	363 75	360 »
	»	»	»	»	» » 0/0		Lyon-Croix-Rousse	—	—	—	—	400 »	—	—	—	400 »	—	470 »	—
	[illegible]	400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	465 »	465 »	452 50	461 25	465 »	[illegible]	466 »	465 »	462 50	460 »	461 25	[illegible]
	[illegible]	750.000	500	50	42 fr. — pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	603 75	602 50	606 25	605 »	606 75	607 50	610 »	606 75	605 »	606 »	612 75	[illegible]
	150	80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	145 »	—	145 »	—	145 »	—	—	—	145 »	—	145 »	—
	[illegible]	73.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	—	—	—	—	—	—	—	—	472 50	—	—	—
	170	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	345 »	—	342 50	—	345 »	—	343 »	—	—	—	340 »	—
	711	240.000	500	30	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	565 »	563 75	562 50	563 50	565 »	563 75	565 »	563 75	565 »	563 75	566 25	566 25
	»						Id. libérées	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	[illegible]	91.000	535	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	[illegible] 75	305 »	300 »	305 »	305 »	305 »	[illegible]	[illegible]	314 »	312 50	317 50	311 »
	[illegible]	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	518 25	508 75	510 »	508 75	508 75	508 25	505 75	506 75	505 »	507 50	505 »	[illegible]
	131	26.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	[illegible]	47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	435 »	—	435 »	—	440 »	435 »	—	—	440 »	—	—	—
	»	»	»	»			Monblanch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	»	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	446 »	446 25	445 »	—	445 »	446 25	446 25	446 »	446 25	446 »	446 25	446 25
	370	170.400	500	»	5 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	330 »	331 25	330 »	330 »	331 25	333 75	331 50	330 75	330 »	330 »	327 50	327 50
	»	»	»	»			Id. trentenaires	440 »	—	410 »	—	440 »	—	430 75	—	440 »	—	451 »	—
	[illegible]	30.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	277 50	—	290 »	—	270 »	—	278 75	—	290 »	—	291 »	—
	»	»	»	»			Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	73	»	500	»		janvier, juillet	Portugais	443 75	445 »	440 75	445 »	440 25	—	445 »	—	440 »	445 »	447 50	446 25
	»		—	»			Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	16	18	19	20	21	22
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	—	—	—	—	1000 »	—
1843—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	—	1035 »	—	—	—	—
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	— 5 0/0	1010 »	—	1000 »	—	1000 »	—
1847—1849	38.750	»	»	novembre	1.250	50 —	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	1000 »	—	—	—	1000 »	—
1848	15.000	»	»	février	1.250	50 —	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1853	80.000	»	»	septembre	1.250	50 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1100 »	—	1105 »	—	1090 »	1100 »
1852—1854	34.536	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	1000 »	—	1010 »	1000 »	—	1000 »
1853—1856	300.000	»	»	mai	650	25 —	juin, décembre	Est, 5 0/0	500 »	495 75	500 »	500 »	494 75	500 »
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 —	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	24.000	»	»	mai	625	25 —	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	120.000	»	»	mars	625	25 —	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	522 50	521 50	522 [illegible]	521 25	—	522 50
1854	100.016	»	»	décembre	625	25 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	—	502 50	—	—	—	505 »
1845	5.000	»	»	décembre	1.250	60 —	janvier, juillet	Rouen au Havre, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 —	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	153.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	303 75	301 25	302 50	301 25	301 25	302 50
1855	61.843	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	—	—	302 50	305 25	—	—
1855	265.900	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	312 50	312 50	312 50	311 25	311 25	312 50
1852—1860	1.400.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	306 25	306 25	307 50	307 50	307 50	307 50
1854—1860	600.000	»	»	mai	500	15 —	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	310 »	310 »	307 50	308 75	310 50	308 25
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	300 »	300 »	301 25	302 50	—	301 25
1857—1860	137.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	— (nouvelles)	—	298 75	298 75	298 75	298 75	298 75
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	313 »	314 75	315 »	—	313 75	315 »
1856—1864	1.350.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	307 50	306 25	306 25	305 »	305 »	305 »
1860—1866	410.700	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	302 50	302 50	302 50	302 50	302 »	300 »
1854	22.010	»	»	décembre	500	15 —	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	—	300 »	299 75	298 75	298 75	298 »
1857—1860	800.000	»	»	mai	500	15 —	juin, décembre	Est, 3 0/0	300 »	299 75	301 25	301 25	300 »	298 75
1858	150.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	301 25	301 25	301 25	301 75	301 25	301 »
1859	144.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	301 25	301 25	301 25	301 »	302 50	301 »
1854—1856	1.200.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	305 »	303 »	303 75	303 75	306 »	306 »
1856—1861	618.375	»	»	»	500	15 —	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	276 25	276 25	277 50	277 50	277 50	277 50
1857—1860	700.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	265 »	[illegible]	265 »	265 »	[illegible]	266 »
1858	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien	237 25	236 25	236 25	233 75	[illegible]	233 75
1860	»	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	—	215 »	216 25	210 25	214 25	—
1858—1860	100.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	261 75	265 »	261 75	265 »	265 »	263 75
1858	34.576	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	—	—	253 »	—	253 »	—
1859	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	255 »	253 75	253 [illegible]	253 75	—	250 »
1861	»	»	»	»	500	15 —	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	253 »	—	251 75	255 »	250 75	—
1859—1860	300.000	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	255 »	253 75	255 »	255 »	255 »	248 »
1860	62.500	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	—	229 »	230 »	223 75	222 50	222 »
»	»	»	»	»	»	— —	avril, octobre	Montblanch à Reus	232 50	235 »	—	235 »	230 50	235 »
1858—1861	22.000	»	»	octobre	500	15 —	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Chemins portugais	242 50	242 50	243 75	243 75	243 75	243 »
1856	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendue	Graissessac à Béziers 3 0/0	—	—	—	—	—	—

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 16 Comptant	Samedi 16 Terme	Lundi 18 Comptant	Lundi 18 Terme	Mardi 19 Comptant	Mardi 19 Terme	Mercredi 20 Comptant	Mercredi 20 Terme	Jeudi 21 Comptant	Jeudi 21 Terme	Vendredi 22 Comptant	Vendredi 22 Terme
RENTES 3 0/0, jouissance juillet 1862	68 85	68 90	68 85	68 95	68 85	68 85	68 85	68 85	68 80	68 80	68 80	68 75
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	98 —	98 —	98 —	—	98 10	98 —	97 50	—	98 30	—	98 10	—
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
RENTES 4 0/0 id. id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	453 75	—	453 75	—	455 —	—	455 —	—	455 —	—	455 —	—
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1105 —	—	1105 —	—	1100 —	—	—	—	1100 10	—	1100 —	—
Id. id. id. 1855, jouissance mars 1862	462 50	—	463 —	—	463 75	—	463 75	—	462 50	—	461 25	—
Id. id. id. 1860, id.	460 —	—	—	—	460 —	—	—	—	457 50	—	457 50	—
Département de la Seine, id. 1857, jouissance janvier 1862	225 —	—	226 25	—	225 —	—	225 —	—	225 —	—	226 25	—
Ville de Marseille, obligations 3 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Lille	98 75	—	100 —	—	98 75	—	97 50	—	98 75	—	97 50	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	38 75	—	40 —	—	40 —	—	—	—	38 75	—	—	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	93 3/8	—	93 1/8	—	93 3/8	—	93 3/8	—	93 3/8	—	93 3/8	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	—	—	77 s/e	—	—	—	77 s/e	—	76 1/8	—	—	—
Id. 3 0/0 1860 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 30	70 90	70 90	70 90	70 95	—	71 —	—	70 50	—	70 —	70 10
Id. 3 0/0, id.	44 —	—	44 —	—	44 —	—	—	—	44 —	—	42 —	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 05	70 80	70 80	70 95	71 15	71 20	70 85	70 80	70 80	70 50	70 90	70 90
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	73 3/8	—	74 3/8	—	73 s/e	—	73 s/e	—	73 s/e	—	73 s/e	—
Emprunt russe	98 1/2	—	—	—	98 3/8	—	98 1/4	—	98 1/4	—	—	—
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	44 1/4	—	44 1/2	44 3/8	44 3/8	—	44 3/8	—	44 1/4	—	44 s/e	—
Id. 3 0/0 intérieur	47 7/8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48 s/e	—
Id. 3 0/0 extérieure 1841	—	—	50 3/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. 3 0/0 id. 1852-56	50 7/8	—	50 3/4	—	50 1/2	—	50 7/8	—	50 1/2	—	—	—
Id. passive extérieure (sans intérêt)	—	—	18 1/4	—	—	—	—	—	—	—	18 1/4	—
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	—	—	100 1/4	—	—	—	—	—	—	—	100 1/2	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	317 50	—	321 25	—	318 75	—	321 25	—	320 —	—	318 75	—

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, 20, RUE BERGÈRE.

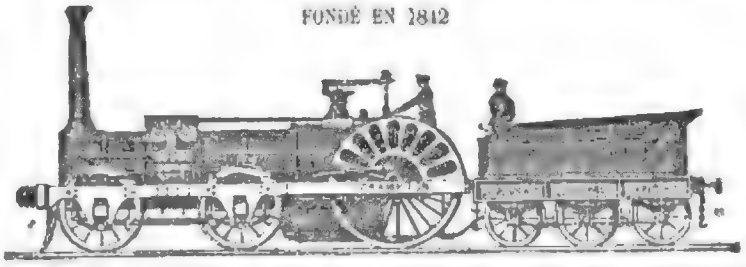
Le [illegible], A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1147. — 21e ANNÉE. — N° 35. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 30 AOUT 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	12 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	15 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Au Bulletin	1 fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que tous ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts pour quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans ces conditions. Pour ces sortes de communications s'adresser directement à l'administration du journal qui traite de gré à gré.

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Le tirage du quatrième trimestre, à **200,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5e de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui la demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

AVIS NOUVEAU.

Ceux de nos abonnés qui auraient déjà reçu l'Atlas, à titre de prime, auront la faculté de réclamer pour leur réabonnement actuel, au lieu et place de cet atlas, et en sus de la première prime, la chance de lots correspondant à DEUX OBLIGATIONS FONCIÈRES DE 100 FRANCS *pour l'un des quatre tirages de l'année.*

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

AVIS AUX ABONNÉS

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 août 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 673. — Les réformes commerciales, 675. — Le Crédit foncier de France et la spéculation, 676. — La ville de Marseille et ses sociétés industrielles, 677. — Sous-comptoir du commerce et de l'industrie, 676. — Prêts sur titres, mobilisation des valeurs, 678. — Chronique, 679. — Banque d'Angleterre, bilan, 680. — Revue scientifique, 680. — Marché industriel, 680. — Correspondance de Bruxelles, 680. — Bulletin commercial, 681. — Avis aux actionnaires, 681. — Bulletin des recettes de la semaine, 681. — Nominations, 681. — Jurisprudence, 682. — Société des Ports de Marseille, rapport, 683. — Chemin de Bességos à Alais, avis de la Compagnie, 683. Recettes des chemins de fer, 684. — Annonces, 685. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 687 Cours des actions et obligations industrielles, 687. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 688.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Comme nous l'avions prévu dans notre dernier bulletin, la Bourse a fortement subi le contre-coup de l'incident Garibaldi.

Mercredi, à la nouvelle que Garibaldi avait quitté Catane et était débarqué dans les Calabres, il y a eu une véritable panique, le 3 0/0 français a été coté 67 80, le 5 0/0 italien est descendu à 68 francs; toutes les autres valeurs ont subi l'impression du moment. Il était à craindre qu'il ne se poursuivît jusqu'à la liquidation, ce qui eût été très-dangereux.

Heureusement, jeudi, on est parvenu à enrayer le mouvement, et sans reprendre sérieusement, néanmoins on a maintenu les cours. Il faut espérer que cette tenue se continuera pendant la liquidation.

Du reste les nouvelles sont meilleures, sans être encore complétement rassurantes.

Le gouvernement italien montre de l'énergie. Toutes les sympathies lui sont acquises, il se défend contre l'anarchie, et protége l'Italie contre des entraînements et un véritable fanatisme qui la perdraient.

Les événements prennent eux-mêmes une meilleure physionomie. Ainsi Garibaldi n'a pas trouvé tout le concours qu'il espérait, l'armée reste fidèle au roi Victor-Emmanuel, et dans les quelques escarmouches engagées elle a fait son devoir. Garibaldi pourrait donc bien être obligé à se réfugier dans les montagnes et à faire une guerre de partisans. Mais s'il en était ainsi, il faudrait espérer que ce rôle lui répugnerait bientôt.

Les autres questions politiques inquiètent peu, l'argent est toujours abondant, le comptant fonctionne merveilleusement, la situation nous semble donc conseiller une grande prudence; mais bien loin de se laisser décourager, on doit reprendre confiance.

Le 3 0/0 est à 68 15 en liquidation. L'écart des primes fin prochain n'est pas tendu, et donne lieu à un grand courant d'affaires. Beaucoup achètent dans l'espoir de gagner le coupon à détacher en octobre prochain. Le prix du report est peu élevé. Nous croyons que ce fonds reprendrait si on n'était pas en présence d'une liquidation qui nous paraît devoir être assez pénible.

Le 4 1/2 0/0, aux approches de son coupon, reste très-ferme; nous le retrouvons aujourd'hui à 97.

Les obligations trentenaires ont subi aujourd'hui une forte dépréciation; elles sont tombées à 475 fr.; le marché étant peu étendu, la moindre offre suffit pour les affecter, de même qu'une demande de quelque importance les enlèverait immédiatement.

Les actions de la Banque de France ont été un peu affectées par la baisse; elles sont aujourd'hui à 3,140.

Les actions du Crédit foncier ont été très-faibles pendant toute la semaine; cela se conçoit facilement aux approches de la liquidation. Les actions estampillées sont à 1,180 »» et les actions nouvelles à 1,090.

Le Crédit agricole a été très-rarement coté, sans affaires; son dernier cours est de 625.

Les actions du Crédit industriel ont très-peu subi l'influence de la baisse; elles ont réagi de 5 fr. à 530 ».

Le Sous-Comptoir du commerce fait 527 50.

Le Comptoir d'escompte reste à 625 fr.

Les actions du Crédit mobilier ont été ramenées à 815 fr. par le mouvement de baisse; aujourd'hui elles ferment à 830 », mieux tenues. Cette valeur et toutes celles qui en dépendent subissent toujours très-vivement les mouvements de la spéculation, soit en hausse, soit en baisse.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs a faibli à 127 50.

Les actions d'Orléans ont eu une remarquable tenue au milieu de la panique, et nous n'en sommes nullement surpris. La spéculation à la baisse a dit son dernier mot sur cette valeur, et elle est l'objet d'achats très-sérieux. Nous ne serions pas étonnés de la voir gagner rapidement le coupon de 30 francs à détacher en octobre. Le bulletin des recettes hebdomadaires présente, cette semaine, une légère augmentation de recettes sur la semaine correspondante de 1860; nous approchons en effet de l'époque à laquelle les diminutions de recettes doivent cesser. Les actions anciennes ont fermé aujourd'hui à 1,015, et les actions nouvelles, à 758 75. Nous nous étonnons que l'écart reste aussi grand entre les deux natures d'actions, et bien entendu il devra tendre à diminuer dans les proportions que nous avons signalées, aussitôt que le nombre d'actions encore flottantes aura disparu.

Les recettes du chemin de Lyon continuent à augmenter; cette semaine, l'accroissement de trafic ne compte pas moins de 195,000 francs, et cela malgré le mauvais temps et le peu de vivacité commerciale. Que sera-ce donc quand l'activité du commerce prendra tout son essor? Il ne faut pas méconnaître également les augmentations du nouveau réseau. Ces actions sont à 1,097 50. Le 1er novembre, il y aura à détacher un coupon de 20 francs.

Les actions du Nord sont très-fermes à 997 50.

Les actions de l'Est sont à 542 50, et les actions de l'Ouest à 553 75, sans grandes affaires.

Les actions du Midi ont fortement réagi à 815 francs.

Le Genève est toujours très-faible à 342 50.

Le Dauphiné est assez ferme à 410 fr.

L'emprunt italien a eu le sort que nous avions prévu; nous disions dans notre dernier bulletin qu'il fallait être rude coureur d'aventures pour spéculer sur cette valeur; les mouvements auxquels elle est en proie depuis quelques jours, justifient parfaitement notre opinion. Cet emprunt a fait vendredi dernier 70 20, mercredi 68 fr., aujourd'hui il ferme à 68 75. On ne saurait être plus impressionnable, et, sans contredit, nous ne sommes pas au terme des violentes oscillations. Aussi nous ne saurions trop recommander la prudence à tous. Il y a sur ce fonds beaucoup à gagner mais autant à perdre.

Les fonds espagnols sans grandes affaires.

Les actions des chemins autrichiens, en présence des diminutions de recettes qui persistent, sont très-faibles; le cours de ce jour est de 468 75.

Les actions des chemins lombards ont naturellement baissé en présence des incidents italiens; mais elles reprendront aussi vivement. Aujourd'hui, à la clôture, on les demandait à 591 25.

Le roi Victor-Emmanuel vient de signer le décret de concession à la Compagnie Bastoggi, c'est-à-dire qu'il vient de la mettre en présence de ses véritables embarras. — A qui s'adressera-t-elle pour trouver tous les fonds nécessaires? Notre question est probablement mal posée, nous eussions pu dire, qui trouvera-t-elle?

Les chemins romains ont faibli à 315»»; c'est la conséquence de la baisse des fonds italiens. La situation de cette Compagnie devient du reste de jour en jour meilleure. Au moment où nous écrivons, la grande ligne de Rome à Naples doit être complétement inaugurée, à moins de difficultés imprévues résultant des événements politiques.

Le Nord de l'Espagne a été affecté; il finit à 495.

Le Barcelone faible à 302 50 sans affaires.

Les Portugais bien tenus à 401 25; les nouvelles des travaux sont toujours excellentes.

Il y a eu jusqu'à présent peu de reports; cependant ceux que nous pouvons signaler à la Bourse de ce jour, sont ceux-ci :

3 0/0	de 0,25 à 0,22 1/2
Crédit mobilier	3 75
Est	pair
Midi	de 0,50 à 1 »
Emprunt italien	de 0,25 à 0,27 1/2
Lombards	2 50
Saragosse	2 50
Barcelone	0,25 (déport)

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	24.98 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	24.44 0/0
Besiège à Alais	24.13 0/0
Guillaume-Luxembourg	22.06 0/0
Ouest suisse	11.53 0/0
Midi	10.30 0/0
Central Suisse	10.20 0/0
Victor-Emmanuel	9.81 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	8.65 0/0
Grand-Central à Béziers	8.13 0/0
Lyon-Genève	7.72 0/0
Union-Suisse	6.»» 0/0
Séville-Xérès-Cadix	5.11 0/0
Dauphiné	4.78 0/0
Orléans	1.28 0/0
Ouest	0.35 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Nord	2.46 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	3.54 0/0
Cordoue à Séville	4.13 0/0
Est	4.33 0/0
Nord de l'Espagne	6.33 0/0
Autrichiens	6.99 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	7.39 0/0
Barcelone-Saragosse	11.81 0/0
Ardennes	27.37 0/0

A. de Biraque d'Apremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	22 août	29 août	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 75	68 15	» »	» 60
Rente à 1/2 0/0	98 »	97 »	» »	1 »
Banque de France	3180 »	3140 »	» »	40 »
Consolidés	93 2/8	93 3/8	» »	» 1/8
Crédit foncier	1225 »	1180 »	» »	45 »
Crédit agricole	» »	625 »	» »	» »
Crédit industriel	630 »	630 »	» »	» »
Crédit mobilier	860 25	830 »	» »	30 25
Comptoir d'Escompte	636 25	625 »	» »	11 25
Orléans	1017 50	1015 »	» »	2 50
Nord	1010 »	997 50	» »	12 50
Nord (act. sorties)	» »	960 »	» »	» »
Est	542 50	542 50	5 »	» »
Paris-Méditerranée	1100 »	1097 50	» »	2 50
Midi	830 »	815 »	» »	15 »
Ouest	558 75	553 75	» »	5 »
Genève	» »	» »	» »	» »
Dauphiné	415 »	410 »	» »	5 »
Ardennes ancien	420 »	420 »	» »	» »
Ardennes nouveau	420 »	415 »	» »	5 »
Ch. Autrichiens	482 50	468 75	» »	13 75
Victor-Emmanuel	360 »	355 »	» »	5 »
Russes	405 »	405 »	» »	» »
Romains	327 50	315 »	» »	12 50
Sud-Autr.-Lombard	603 75	591 25	» »	12 50
Saragosse Pampelune	350 »	337 50	» »	2 50
Saragosse-Alicante	566 25	553 75	» »	12 50
Saragosse-Barcelone	310 »	302 50	» »	7 50
Nord-Espagne	505 »	495 »	» »	10 »
Séville-Xérès-Cadix	» »	432 50	» »	» »

LES RÉFORMES COMMERCIALES.

Il se produit depuis quelque temps un mouvement très-marqué d'opinion en faveur des réformes commerciales rendues chaque jour plus urgentes par l'effet même de l'immense développement qu'ont reçu les forces productives de la France depuis le commencement du siècle aux deux tiers écoulé. Une série d'études, publiées récemment dans quelques organes accrédités de la presse périodique, ont trouvé dans le public un accueil qui prouve que la question est assez mûre pour que les pouvoirs publics y mettent la main sans perdre de temps.

Ce n'est pas seulement, qu'on le remarque bien, des libertés nécessaires aux transactions financières qu'il s'agit ici, mais bien des réformes radicales indispensables au large développement des échanges, comme à la sécurité et à l'indépendante initiative des hommes qui se livrent au commerce et à l'industrie.

La révolution de 1789 a délivré le commerce d'une foule d'entraves et de lisières qui le retenaient dans une véritable enfance; mais elle a laissé quelque chose à faire; et le Code de commerce, promulgué il y a cinquante-cinq ans, appelle, sous beaucoup de rapports, une révision qui le mette en harmonie avec le progrès des idées et des faits, en un mot avec l'état économique du pays.

Les réformes à accomplir peuvent se diviser en deux classes : celles qui touchent à l'exercice même du négoce, c'est-à-dire aux obligations que la loi impose aux négociants, et aux conséquences qui résultent pour eux de leur rôle particulier dans la société; et celles qui touchent aux objets mêmes du négoce et aux conditions de l'échange. A la première classe appartiennent la loi sur les associations commerciales, la loi sur les faillites, la contrainte par corps, etc.; à la seconde, tout ce qui a trait à la liberté des transactions, par exemple le taux de l'intérêt, les intermédiaires obligatoires, etc.

En ce qui concerne les associations commerciales, on a touché une fois au Code de commerce, il y a six ans, mais ce n'était pas pour en élargir les dispositions, au contraire ; les articles relatifs aux sociétés en commandite par actions ont été remaniés de telle sorte que, dans la pratique, ces sortes de sociétés, en tant qu'elles s'appliquaient à de vastes agglomérations de capitaux, ont à peu près disparu. Pour remédier à cet inconvénient, d'abord mis, aujourd'hui reconnu par tout le monde, il a été présenté, pendant la dernière session, un projet qui créait une nouvelle catégorie de sociétés, les sociétés à responsabilité limitée ; mais ces sociétés, environnées dès leur création d'obstacles aussi nombreux que ceux qui ont arrêté l'essor des sociétés en commandite par actions, ne deviendront une création utile qu'à la condition d'un remaniement complet du projet dans le sens de la loi anglaise.

On sait que la première indication des sociétés à responsabilité limitée et des services qu'elles rendraient à l'industrie se trouvait dans un discours de rentrée prononcé l'année dernière par un avocat général à la Cour de cassation. Cette année, c'est un discours de M. Denière, président réélu du tribunal de commerce de la Seine, qui a signalé, avec une autorité toute particulière, l'urgence d'une révision de la loi des faillites, dont la sévérité dépasse de beaucoup ce qui est nécessaire à la sécurité des transactions commerciales, et dont les formalités multipliées sont, en définitive, aussi nuisibles aux créanciers qu'aux faillis.

Quant à la contrainte par corps, sur laquelle beaucoup de bons esprits sont divisés, ce n'est pas une question qui intéresse sérieusement le commerce, car, l'expérience l'a prouvé, et c'est là l'une des plus fortes objections qu'on puisse diriger contre ce dernier vestige de la loi des Douze-Tables, les négociants proprement dits sont, de toutes les classes de citoyens, celle qui échappe le plus généralement à la contrainte par corps. Nous avouons, quant à nous, ne bien comprendre la contrainte par corps qu'en matière de dommages-intérêts, parce que, sans elle, beaucoup de condamnations de ce genre demeureraient illusoires. En tout cas, et en attendant que la conscience publique, complétement éclairée, ait banni de nos codes cette dernière rigueur contre le débiteur insolvable, il semble qu'on pourrait, sans abroger la loi, la ramener aux justes convenances des exigences commerciales et de l'humanité, en rendant la contrainte par corps facultative, et en laissant aux juges consulaires le soin de la prononcer ou non, selon les circonstances de fait et de droit particulières à chaque cause. Ajoutons qu'un des meilleurs effets d'une disposition de ce genre serait de faire disparaître l'usure proprement dite, dont l'existence est intimement liée au système de la contrainte par corps obligatoirement attachée à certaines formes d'engagement commercial.

Après ce rapide exposé des réformes qu'il conviendrait, sinon d'édicter immédiatement, du moins d'étudier au point de vue de la profession commerciale et du statut personnel des négociants, nous n'aborderons pas aujourd'hui deux questions qui se rapportent, non plus au négociant en lui-même, mais à son mode d'action sur les affaires, les capitaux et les marchandises, à savoir : la question des intermédiaires, et la question du loyer de l'argent.

Bien que l'expérience de l'Angleterre prouve que l'existence d'intermédiaires officiels n'est rien moins qu'indispensable aux transactions commerciales, il faut convenir que la liberté de celles-ci est beaucoup moins impliquée dans la question qu'on ne se l'imaginerait au premier coup d'œil. En effet, s'il n'est pas permis en France à toute personne d'exercer l'office des courtiers, du moins personne n'est obligé d'employer leur ministère ; de sorte que c'est la profession de courtier qui seule n'est pas libre. D'autre part, en Angleterre, où il n'y a pas de privilége, les corporations officielles sont remplacées par des corporations d'origine privée, qui ne sont ni plus tolérantes ni plus abordables ; de telle sorte qu'en définitive, la liberté n'y gagne rien.

Reste la question du taux de l'intérêt. Nous n'hésitons pas à déclarer qu'il y a lieu d'abroger complétement la législation de 1807, et de suivre à cet égard l'exemple de l'Angleterre, du Piémont, de la Belgique, etc. Mais c'est un sujet assez grave et qui se lie trop étroitement à toutes les parties de notre édifice économique et financier pour que nous l'abordions d'une façon trop sommaire. Nous y reviendrons prochainement, en lui donnant le développement qu'il comporte.

Auguste Vitu.

LE CRÉDIT FONCIER DE FRANCE ET LA SPÉCULATION.

Nos lecteurs savent que nous les avons toujours prémunis contre le danger d'une hausse exagérée sur les actions du Crédit foncier de France. L'événement n'a pas tardé à nous donner raison.

Dans nos articles des 2, 9 et 16 août, nous établissions, chiffres en main, que le prix de 1,250 francs et les prix encore supérieurs que l'on faisait prévoir pourraient bien dépasser de beaucoup la valeur actuelle des actions du Crédit foncier; et c'est précisément parce que nous avons la pleine conscience du rôle de premier ordre que remplit cette institution dans notre système financier, que nous regrettions de voir ses titres livrés aux hasards d'une hausse exagérée qui devait en amener le déclassement.

La justesse de nos remarques, contestée par deux journaux financiers, ne saurait plus cependant être niée. Elle ressort suffisamment de la comparaison suivante des cours des diverses valeurs au 7 et au 28 août :

	7 août.	28 août.	Baisse.
3 0/0,	69 »	68 05	» 95
Crédit foncier,	1,250 »	1,170 »	80 »
Crédit mobilier,	853 75	825 »	28 75
Orléans,	1,017 50	1,015 »	2 50
Nord,	1,011 25	1,000 »	11 25
P. L. Méditerr.,	1,110 »	1,091 25	18 75
Midi,	830 »	811 25	18 75

On voit que la baisse des actions du Crédit foncier a été sans aucune proportion raisonnable

avec la baisse des autres valeurs, puisqu'elle représente, du 28 au 7 août, un affaiblissement de 6.40 0/0, tandis que la rente n'a baissé que de 1 et 1/3 0/0, et le Crédit mobilier de 3 0/0 environ.

Le cours naturel des choses expliquerait un résultat diamétralement opposé; on concevrait, en effet, que les grosses fluctuations fussent réservées aux valeurs de crédit, tandis que les valeurs foncières resteraient à peu près immobiles.

Il n'en faut pas davantage pour donner à penser que la panique de la Bourse a surpris en flagrant délit, sur les actions du Crédit foncier, un assez grand nombre d'acheteurs sans argent, qui ont été obligés de s'exécuter à l'heure même. Le phénomène se serait sans doute produit, abstraction faite de tout événement politique; mais la baisse subite de ces derniers jours ne leur a même pas permis de battre en retraite en bon ordre.

Nous n'en triomphons pas; car nous considérons ce genre d'incidents comme très-regrettable pour les valeurs qui en sont victimes; et ce que nous désirons avant tout, pour le Crédit foncier, c'est que ses actions conservent leur clientèle sérieuse et se contentent d'une amélioration lente et progressive, exactement proportionnée au développement des opérations effectuées par cette grande institution.

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

LA VILLE DE MARSEILLE ET SES SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES.

Un traité très-important pour la ville de Marseille vient d'être signé avec M. Emile Pereire.

Les bases sur lesquelles repose la convention intervenue entre la ville de Marseille et M. Pereire, sont celles que l'administration avait elle-même arrêtées dès l'origine, et qui lui ont servi, en quelque sorte, de programme dans toutes ses négociations. Voici, si nous sommes bien renseignés, en quoi elles consistent :

Cession de tous les terrains expropriés qui restent en dehors des alignements de la rue Impériale, des rues adjacentes, moyennant le prix de 300 francs le mètre carré.

Exécution à forfait des travaux de nivellement et de mise en état des nouvelles voies publiques, comprenant en outre les murs de soutenement, les escaliers, les égouts, les conduites des eaux et du gaz, etc. Tous ces ouvrages doivent être achevés dans un délai de dix-huit mois, à partir du jour de l'approbation du traité.

Construction des maisons placées en façade sur la rue Impériale, avec des hauteurs uniformes, et les cordons, les corniches et toitures établis suivant les lignes horizontales, île par île; et ce, dans un délai de deux ans après la mise en état des voies.

Versement, le jour même de l'approbation du traité, d'une somme de 2 millions, servant de cautionnement. Paiement du surplus à des époques échelonnées jusqu'au 10 février 1864.

Réserve, en faveur de la ville, des déblais provenant de l'exécution des travaux de nivellement, lesquels devront être transportés, aux frais de M. Emile Pereire, dans l'anse d'Arenc et dans le bassin des Docks.

Telles sont les dispositions fondamentales de ce traité.

On comprend facilement les conséquences avantageuses, pour la ville, qui devront résulter. Une magnifique artère va être ouverte et construite, qui conduira en droite ligne aux nouveaux ports, et facilitera leur accès et, par conséquent, rendra immédiate leur mise en valeur.

Trois grandes sociétés industrielles devront surtout en profiter :

Les Ports de Marseille,
Les Docks de Marseille,
Les Gaz de Marseille.

Il suffit de quelques mots pour justifier des proportions dans lesquelles ces sociétés gagneront à l'utile traité que vient de conclure la ville de Marseille.

1° SOCIÉTÉ DES PORTS.

Le passif de cette société se constitue ainsi :

Le capital se compose de 30,000 actions de 500 fr., soit.....Fr.	15,000,000	»
En obligations, de.....	10,000,000	
Solde à la ville de Marseille.	2,598,572	
Vente ou échange à divers de terrains acquis de la ville..	3,884,491	
Divers, environ.....	720,000	
Fr....	32,203,063	»

L'actif peut ainsi s'établir :

Dépôt pour garantie des obligations.....Fr.	1,984,691
Six maisons quai de la Joliette, et une boulevard des Dames..	1,774,635
Vingt et une maisons, quartier de la Joliette.....	950,278
Hangars.....	65,000
Banquiers.....	386,012
Vente à divers.....	5,968,734
Espèces et débiteurs, environ.....	250,000
267,673 mètres de terrains que nous évaluons à 200 francs — nous allons donner tout à l'heure notre base d'appréciation — soit, d'après notre estimation.....	55,334,600
	64,733,950
Soit comme plus value sur le passif.....	32,470,887

qui constitueront le bénéfice de l'opération, sauf le temps nécessaire pour la réaliser.

Seulement, pour arriver à ce résultat, il nous a fallu estimer à 200 fr. la valeur du mètre de terrain qui n'a coûté à la Société que 60 francs environ.

Cette plus-value est-elle admissible?

Nous croyons qu'elle est modérée — et justifiée par le traité passé par M. Emile Pereire pour la rue Impériale. Cet habile banquier prend à 300 francs le mètre de terrain bordant la rue Impériale et en outre se soumet à d'autres charges qui se résolvent par des déboursés.

Evidemment il compte revendre avec bénéfices, et quand il achète 300 francs, il ne peut consentir à revendre à moins de 400 francs, plus les intérêts des sommes engagées jusqu'à la revente.

Or, la rue Impériale débouche aux Ports de Marseille, juste au commencement des docks, — les terrains de la Joliette en forment le véritable prolongement. — C'est donc être dans la vérité que de les estimer à 200 francs.

Lors même qu'on voudrait descendre au-dessous de ce qui nous semble la vérité, et n'évaluer qu'à 150 francs le mètre de terrain, le bénéfice serait encore de 19,087,237 francs.

Ce résultat n'a rien, qui puisse surprendre. La conséquence du nouveau traité est donc la démonstration immédiate de la valeur des terrains des Ports de Marseille, et la certitude de leur réalisation prochaine.

2° DOCKS DE MARSEILLE.

Nous avons apprécié récemment cette entreprise comme docks, entrepôts, magasins généraux, etc.; nous croyons à cet égard que nous sommes restés au-dessous de la réalité, et que de beaux produits rémunèreront largement les capitaux engagés.

La rue Impériale, en débouchant précisément à la naissance des docks, apportera un concours de facilités de communications qui contribuera à rendre l'entreprise prospère. Les terrains eux-mêmes occupés par les docks, et qui comprennent 176,000 mètres, auront acquis une grande plus-value.

Mais, en dehors de ces concessions primitives, et qui suffiraient seules à faire prévoir un magnifique avenir pour l'entreprise, il ne faut pas oublier :

1° Que la Compagnie des Docks a acheté des Ports de Marseille :

33,236 mètres, à...	100 fr.
38,372 — à...	130 fr.

71,608 au total; lesquels terrains seront ou réalisés par des ventes ultérieures, ou utilisés au développement de l'entreprise.

Ces terrains sont admirablement placés, et on peut évaluer, d'après les évaluations que nous faisions pour les autres terrains des Ports, qu'ils bénéficient d'une plus-value de 100 francs, soit plus de..... 7 millions
sur un capital nominal de..... 20 millions

En outre, la Compagnie est propriétaire de beaux terrains au cap Pinède et au Prado, qui, s'ils ne profitent pas immédiatement de la même plus-value, néanmoins sont appelés également à augmenter leur valeur.

3° GAZ DE MARSEILLE.

On sait quel accroissement l'extension de l'octroi de Paris et la translation du mur d'enceinte aux fortifications a apporté à la consommation du gaz dans Paris Le même résultat va se produire pour Marseille.

La rue Impériale sera rapidement construite, le quartier de la Joliette ne tardera pas à suivre, les Docks eux-mêmes contribueront à apporter un grand mouvement de ce côté.

C'est donc une clientèle toute nouvelle qui surgira pour la Compagnie du gaz.

Nous reviendrons, du reste, prochainement sur cette intéressante entreprise.

En résumé, la construction de la rue Impériale donnera un large essor à la ville de Marseille, et contribuera à développer toutes les grandes entreprises qui ont pris racine sur son sol.

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

L'origine des Sous-Comptoirs remonte aux décrets des 24 mars et 23 août 1848. Leur mission, déterminée par les termes mêmes de ces décrets, consiste à *procurer l'escompte des effets de commerce, moyennant sûretés données par voie de nantissement de marchandises, titres et autres valeurs*. Leur institution était le complément reconnu nécessaire des Comptoirs d'escompte, qui n'admettent que les effets à deux signatures, et dont l'accès direct se trouvait ainsi interdit à *tous les détenteurs d'un actif frappé d'immobilisation entre leurs mains.*

Leur capital n'est donc qu'un capital de garantie, une assurance qui couvre la sûreté de leurs opérations, la discussion de la valeur du gage, la régularité des mesures de conservation et de liquidation.

Leur base et leur instrument est le contrat de nantissement; des exceptions fiscales et légales lui ont assuré l'économie dans les frais et la rapidité dans l'exécution, et l'ont ainsi, à leur profit, fait passer du droit civil dans la pratique commerciale.

Leur formule est un billet à ordre, créé par l'emprunteur, appuyé sur un gage dont la valeur est soigneusement contrôlée, escompté par le Sous-Comptoir, et négocié par lui à un autre établissement de crédit soumis également à la surveillance de l'État.

Le Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie, le dernier en date, puise sa raison d'être et ses éléments de succès dans la généralité de ses attributions; il est le sous-comptoir de toutes les industries, de tous les produits, de toutes les valeurs qui n'ont pas de sous-comptoir spécial. Il repose sur le même principe que le magasin général et le warrant, mais sa formule est plus générale, et le nantissement s'adapte à d'autres convenances, à d'autres situations, il répond à d'autres besoins; ces deux formes ne s'excluent pas, elles se complètent.

L'article 8 des nouveaux statuts étend, à toutes les branches du commerce, les facilités de crédit qui étaient jusque-là réservées à une catégorie spéciale de marchandises. Par une disposition plus large encore, il ouvre les mêmes facilités aux valeurs mobilières qui représentent aujourd'hui les grandes industries de toute nature, et complète les services que la Banque de France et le Sous-Comptoir des chemins de fer assurent déjà à certaines valeurs privilégiées.

Le capital de garantie est de 20 millions, représentés par 40,000 actions de 500 francs chacune.

125 francs seulement ont été versés sur chaque action.

Le cercle des opérations s'est étendu de Paris au Havre, Nantes, Marseille, Dunkerque, Reims, Saint-Quentin et Bordeaux.

En outre, des agents correspondants existent dans divers départements.

Pendant les dix-sept premiers mois, dont les quatre premiers presque nuls, les avances sur valeurs ont été de 198,267,000 francs.

Le compte de profits et pertes, jusqu'au 31 décembre 1861, s'est soldé à.. 523,063 44

Il a été mis à la réserve le quart des bénéfices excédant 4 0/0...	83,015 86	
A l'amortissement du compte de liquidation de l'ancien Sous-Comptoir.....	90,057 33	
Dividende de 8 fr. 75 par action, à raison de 125 francs par action.....	350,000 »	
Reporté au compte du présent exercice...	8,990 25	
Total égal..... Fr.		523,063 44

Comme on devait s'y attendre, les opérations du Sous-Comptoir se sont développées. D'après le bilan au 30 juin, le compte des profits et pertes s'élevait déjà à..... 377,954 »

Si on en retranche pour réserve et amortissement.... Fr. 140,000 »

il restera ..... Fr. 237,954 »

à partager entre 40,000 actions, soit, par action, 5 fr. 90 pour le premier semestre.

En admettant pour le deuxième semestre, on obtiendrait pour l'année un revenu de 11 fr. 80, plus la réserve.

On voit qu'aux cours actuels les actions du Sous-Comptoir présentent un intérêt avantageux.

Louis Reco.

PRÊTS SUR TITRES. — MOBILISATION DES VALEURS.

Un ancien banquier de Paris, M. Hippolyte Destrem, vient de publier une brochure qui appelle l'attention sur l'un des problèmes de la situation économique contemporaine. Non content de soulever la question, l'auteur de la brochure a entrepris de la résoudre. Nous allons résumer la solution qu'il propose.

Les besoins du crédit en France s'étendent, selon M. Destrem, à quatre ordres de faits spéciaux et distincts. Les uns concernent la propriété foncière et l'agriculture. Les autres ont pour objet le service commercial, c'est-à-dire les besoins des industriels et des négociants, qui désirent mobiliser la valeur de leurs produits courants et de leurs marchandises, en attendant la vente qui est près d'en être effectuée. Un troisième ordre concerne les grandes entreprises d'utilité publique, et la fondation des compagnies destinées à les exécuter. Ces trois ordres de faits ont été pourvus, par l'initiative du gouvernement, réunie à l'initiative des capitaux privés, de trois instruments puissants : le Crédit foncier, pour les besoins de la production agricole, et de l'industrie des bâtiments; la Banque de France et la vaste série des établissements anonymes ou privés qui en dépendent, pour les besoins du crédit commercial; la société du Crédit mobilier, qui devrait l'appliquer surtout à la création des compagnies appelées à soumissionner les grandes œuvres d'utilité générale.

Ces trois institutions suffisent elles à l'ensemble des besoins du crédit, tels qu'ils résultent de la situation économique à notre époque? L'auteur de la brochure ne le pense pas; et il signale comme une quatrième fonction du crédit national, les avances sur rentes et titres d'emprunts des divers gouvernements; sur actions et obligations des compagnies industrielles tant anonymes qu'en commandite; enfin sur créances et droits incorporels divers, autres que les warrants, qui rentrent par leur nature dans la catégorie du service commercial ordinaire. Pour répondre, comme ils le demandent, à tous les besoins spéciaux qui se rattachent à ce quatrième ordre de faits, il n'existe, d'après l'auteur, aucune institution.

Suivant lui, ce n'est pas en effet la Banque de France, et ce ne sont pas les établissements fonctionnant à son image et sous sa dépendance, qui peuvent répondre aux véritables nécessités des porteurs des titres que nous venons d'énumérer. Organisés en vue du service commercial pur et simple, ces établissements financiers tirent leurs ressources des émissions de billets de banque, *engagement à vue*, moyen de réalisation suffisant aux besoins du service commercial, lesquels se liquident en un temps extrêmement court, mais qui lui paraît insuffisant pour les besoins du Crédit immobilier et agricole, lesquels s'étendent à de très-longues périodes. Le terme des avances que fait la Banque est de trois mois pour le papier de commerce, et cela suffit aux commerçants; le Crédit foncier, pour satisfaire aux besoins en vue desquels il a été institué, doit étendre ses prêts jusqu'à cinquante ans de date. Aussi la Banque peut-elle marcher en émettant des billets à vue; tandis que le Crédit foncier doit avoir recours à des émissions d'obligations, dont l'échéance est proportionnée à la longueur de ses avances et du remboursement qui doit lui en être fait.

Toujours suivant l'auteur de la brochure, les porteurs de valeurs mobilières, sans avoir besoin d'un crédit aussi long que les possesseurs d'immeubles et les cultivateurs du sol, ne peuvent cependant se trouver satisfaits avec le crédit limité à un petit nombre de valeurs, et toujours extrêmement précaire, que leur offrent la Banque de France et les établissements d'escompte anonymes ou particuliers. Pour qu'une société industrielle ait atteint le degré de prospérité qui peut lui être dévolu par la nature de ses opérations; pour que les emprunts d'État arrivent à être régulièrement et solidement classés; pour que des créances solides arrivent à échéance, il faut souvent une période de deux ou trois ans, et même davantage. Jusque-là, le porteur de titres est sans cesse exposé, s'il a besoin d'argent, à être obligé de vendre sa chose au-dessous de sa valeur véritable, au-dessous du prix que l'avenir lui réserve. Une avance à deux mois n'est pas faite pour le mettre à l'abri de ce danger, pas plus qu'un prêt hypothécaire remboursable en quatre ans, par exemple, n'assurerait la sécurité de l'agriculteur, dont les soins n'obtiendraient qu'en vingt ou trente ans l'amélioration du sol donné en hypothèque à son prêteur.

Partant de cette donnée, M. Destrem cherche à démontrer la nécessité d'un établissement spécial pour rendre à la classe si nombreuse des porteurs de titres mobiliers le service qu'ils ne peuvent attendre des institutions existantes, absorbées par des besoins d'une autre nature, et organisées en vue de faits d'un caractère essentiellement différents.

L'institution, dont les bases sont exposées dans la brochure dont nous rendons compte, reposerait sur un capital de 20 millions de francs, qui serait porté par la suite à 40 millions. A

mesure qu'elle ferait des avances, elle aurait la faculté d'augmenter ses ressources par la création d'obligations, dont l'échéance pourrait s'étendre de deux à douze ans de date. Ces obligations auraient pour gage, en sus du capital propre de la Compagnie, la valeur des nantissements, toujours calculée de manière à présenter un excédant considérable sur le montant des avances. Cette disposition, jointe au devoir imposé à la Société par les statuts de publier tous les quinze jours au *Moniteur* et d'afficher dans ses bureaux, d'une part, l'état général des obligations en cours, selon leurs échéances diverses; d'autre part, l'état général de ses nantissements, avec spécialisation par catégories de valeurs reçues, donnerait peut-être une sécurité suffisante aux porteurs d'obligations, qui seraient mis à même de suivre pas à pas la situation de la Société, et la valeur de son actif. Le capital social formerait en outre, à leur profit, une garantie supplémentaire.

Telle est en substance l'idée développée par M. Destrem. Nous n'examinerons pas les détails qui l'accompagnent, et en particulier le projet des statuts destinés à la mettre en œuvre, cela demanderait un plus long article et l'exposition de nos vues personnelles sur la matière. Nous avons cru, dès aujourd'hui, intéressant pour nos lecteurs de leur exposer les théories de M. Destrem; bien entendu nous n'examinons pas si elles sont praticables ou d'une exécution facile. Il y a là une question qui mérite examen : c'est seulement ce que nous avons voulu indiquer.

LOUIS RICO.

CHRONIQUE

CHEMIN DE TOULON AUX ARCS. — Le personnel au complet pour le service du chemin de fer de Toulon aux Arcs (Quatre-Chemins), est arrivé depuis quelques jours. Il va être réparti sur toute la ligne qui commencera à fonctionner le 1er septembre. Tout le matériel est prêt sous gare, et le jour où sifflera la première locomotive, entraînant voyageurs et marchandises, est attendu avec la plus vive impatience.

CHEMINS ITALIENS. — Une nouvelle section du réseau de l'Italie centrale a été livrée à la circulation le 18 de ce mois. C'est la section de Bologne à Vergato, d'une longueur de 38 kilomètres.

PERCEMENT DU MONT CENIS. — On écrit de Chambéry que le percement du mont Cenis, par le système de l'air comprimé, marche à souhait.

En six minutes on fait des trous de 60 centimètres de profondeur; actuellement, du côté de l'Italie où les machines sont encore employées, le tunnel s'avance par jour de 1m,60 à 2m,20. Il a déjà atteint une longueur de 1,200 mètres. L'air, à cette profondeur, est encore pur. Du côté de la Savoie, le tunnel a atteint déjà une longueur de 720 mètres.

TÉLÉGRAPHIE. — L'avis suivant a été affiché dans le bureau télégraphique de la place de la Bourse :

« Le service privé pour les provinces du midi » de l'Italie et pour la Sicile est suspendu jus- » qu'à nouvel ordre. »

TRÉSOR PUBLIC. — Une circulaire ministérielle, adressée à MM. les receveurs généraux, décide que, à partir du 1er septembre prochain, et jusqu'à nouvel avis, ces comptables ne recevront et ne transmettront au Trésor les ordres d'achat ou de vente de rente, pour le compte des habitants des départements, qu'autant que les parties acquiesceront à ce que l'exécution de ces ordres soit confiée au syndic des agents de change agissant pour la Compagnie entière.

En conséquence, les bordereaux comme les procurations devront porter cette mention :

« Le syndic des agents de change de Paris ou son adjoint en exercice. »

BANQUE DE FRANCE. — Un décret impérial vient d'autoriser la Banque de France à créer une succursale à Nice.

REVENUS INDIRECTS. — Les revenus indirects présentent une progression constante.

Le mois de juillet a produit une recette supérieure de plus de 5 millions à celle du mois correspondant de l'année dernière.

Les sept premiers mois de l'année ont donné 302,016,000 francs contre 280,408,000 francs en 1861; différence en faveur de 1862, 22 millions 498,000 francs.

PRÊTS SUR MARCHANDISES. — Par suite de l'établissement des chemins de fer et des docks, les grands ports de mer doivent devenir plus que jamais les entrepôts généraux de la marchandise que la navigation y ramène. Cette tendance ne peut être favorisée que par le concours de grands capitaux mis à la disposition du commerce. Déjà au Havre et à Nantes, les prêts sur marchandise ont pris un grand développement. Il ne peut pas en être autrement à Marseille, et le commerce apprendra avec satisfaction l'établissement, dans ce port, d'une agence du Crédit agricole, puissante Compagnie dont la direction est confiée à MM. les gouverneurs et sous-gouverneurs du Crédit foncier, et qui vient de donner mandat à une des plus honorables maisons de la place de Marseille d'escompter en son nom les warrants, et de faire des avances sur nantissement de marchandises.

FL. GRIMAUD.

BANQUE D'ANGLETERRE

Situation au 20 août 1862.

Département de l'émission.

PASSIF.

	liv. sterl.
Billets émis	31,695,850

ACTIF.

Dette du gouvernement	11,015,100
Autres valeurs	3,634,000
Espèces et lingots d'or	16,846,850
Espèces en argent	»
	31,695,850

Département de la Banque.

PASSIF.

Capital des propriétaires	14,553,000
Reliquat	3,303,693
Dépôts publics (y compris échiquier, commissaires de la dette nationale, comptes de dividende)	7,150,232
Autres dépôts	14,568,807
Billets à sept jours et autres	844,885
	40,460,637

ACTIF.

Valeurs du gouvernement (y compris annuité amortie)	10,036,007
Autres valeurs	19,176,606
Billets	9,428,180
Espèces d'or et d'argent	828,754
	40,469,637

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les nouvelles d'Italie, qui ont si fort impressionné les acheteurs de la spéculation, n'ont eu qu'une faible puissance sur les détenteurs de valeurs industrielles; en effet, le marché n'est guère plus animé que la semaine dernière, et les valeurs n'ont pas éprouvé de grands changements dans les cours.

Les actions des Petites-Voitures ont repris un peu cette semaine. Le cours de 66 fr. a été atteint; mais ce prix n'a pas été de longue durée, car nous les retrouvons à 64 50 dernier cours.

Les Ports de Marseille sont toujours très-recherchés. L'article qu'on a lu plus haut explique la situation de cette valeur. Après avoir été cotées 600 ces actions restent à 535, soit 120 fr. de hausse sur vendredi dernier.

Les Docks de Marseille sont bien tenus à 680.

La Compagnie immobilière de Paris ferme à 181 25 avec une hausse de 36 25.

Nous coterons les autres valeurs ainsi :

Les Omnibus de Paris sont toujours très-faibles à 700; Omnibus de Londres, 40 » »; Comptoir Bonnard 42 50; Caisse des chemins de fer, 56 25; Compagnie des Eaux, 335; Gaz de Marseille, 335; Union des Gaz, 97 50; Télégraphe Méditerranéen 25; le Simplon 125.

BILLARDON.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Les nouvelles d'Amérique et plus encore celles d'Italie ont exercé une influence dépressive sur les cours de cette semaine. Les fonds ont été généralement lourds. Cependant les bonnes nouvelles qui sont arrivées au sujet des récoltes, ont soutenu le crédit et fait contre-poids aux mauvaises nouvelles politiques.

Les dernières nouvelles de New-York portent que l'opinion publique était très-émue des résultats de la bataille de Culpeper. Les affrétements avaient été presque nuls, excepté pour les céréales et les salaisons. New-York a expédié, dans la dernière semaine, 160,000 quarters blé ou farine, et environ 5,100,000 lb. lard, porc, fromage, beurre et autres provisions. Les récoltes sont généralement bonnes, mais la rareté des ouvriers, la cherté de la main-d'œuvre et l'élévation du fret réduisent de beaucoup les bénéfices, même avec des prix qui devraient être rémunérateurs.

Les nouvelles d'Italie ont causé une grande émotion vendredi et samedi dernier. Lundi l'inquiétude est devenue moindre et, quoique les fonds anglais soient demeurés lourds, il y a eu une légère tendance à la hausse. Le 3 0/0, qui était demeuré samedi à 93 1/8 1/16, sont montés à 93 1/4 et 93 3/8; mais ils sont descendus mardi à 93 1/4; le lendemain ils sont encore tombés à 93 3/8.

La Bourse de Paris a exercé une influence très-grande sur le marché anglais. On attendait avec anxiété les dépêches de Paris. Les nouvelles étant à la baisse, les consolidés, qui étaient déjà lourds mercredi, sont définitivement restés à 93 1/8. Les actions de la Banque ont fait 238 et 240 fr.; le 3 0/0 réduit et le nouveau 3 0/0, 93 et 93 1/8; les actions de la Compagnie des Indes, de 227 à 230 fr.; le 5 0/0 indien, de 108 3/8 à 108 7/8; les bons de l'Échiquier ont fait de 18 à 21 sh. de prime.

Les demandes d'escompte à la Banque ont beaucoup varié. Peu actives mardi, où le bon papier à courte échéance s'escomptait à 1 7/8 0/0, elles sont devenues beaucoup plus nombreuses mercredi. Le taux de l'escompte s'est élevé à 2 0/0. Le mouvement de l'escompte s'est presque complétement arrêté jeudi.

Quant aux fonds étrangers, la spéculation a été très-faible, excepté sur les consolidés turcs. Le cours de cette valeur a éprouvé de nombreuses fluctuations causées par les dépêches fréquentes de Constantinople.

Quant au 5 0/0 italien, il a décliné avec rapidité, surtout quand on apprit que les provinces napolitaines étaient mises en état de siége. Il est demeuré, mercredi soir, au cours de 67 3/8, en baisse de 1 1/2 0/0 sur la cote de la veille. Depuis le 1er du mois, le 5 0/0 italien a baissé de 4 1/2 0/0. Les consolidés turcs se sont maintenus entre 32 3/4 et 33.

Le Venezuela a fait de 1/2 à 3/4 de prime; le Péruvien est tombé de 1/4 à 3/4 au-dessous du pair; l'emprunt russe demeure à 1/2 de prime; les certificats espagnols sont tombés de 1/8 à 0 1/4 et 0 1/2.

Le total de l'or pris à la Banque depuis la dernière semaine a été de 254,000 liv. st. 150,000 ou 200,000 souverains ont été envoyés en Turquie pendant la même période.

Les affaires sur les cotons ont été fort animées ces jours derniers au marché de Liverpool.

DEALTH,

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

Les affaires sont nulles, et n'ayant rien d'important à signaler, nous nous bornerons à constater seulement les cours des principales valeurs.

Le 4 1/2 est toujours demandé à 99 75; le 2 1/2 à 58 90.

Le dernier emprunt de la Ville est très-recherché. Cette valeur, non-seulement offre les garanties les plus sérieuses, mais encore donne aux porteurs l'avantage d'être remboursés avec primes dont la plus élevée est de 20,000 francs.

La Banque nationale détache un coupon de 25 fr. dans quelques jours; le cours est 1,930.

Les actions de chemins de fer n'ont pas éprouvé de grandes variations, si ce n'est sur les Anvers-Rotterdam, qui sont demandées à 191.

Les actions de Luxembourg sont tenues à 360. La nouvelle concession de la ligne de l'Ourthe va demander de nouvelles mesures financières, sur lesquelles, sous peu, les actionnaires auront à délibérer.

Cours des obligations : Flandre-Occidentale, 313; Anvers-Rotterdam, 297; Centre, 263; Chimay, 200; Hainaut Flandres, 257.

Pas de changement sur les actions industrielles : Couillet, 577 50; Vieille-Montagne, 272.

G. Overmee.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES.—En farine de consommation, la rareté du disponible est toujours grande. La meunerie fait peu d'offres et tient fermement ses prix de 60 à 64 fr. le sac de 157 kil. Affaires difficiles.

Les déclarations à la Caisse de service indiquent les prix extrêmes de fr. 60 à 65 50 le sac de 157 kil.

Septembre, fait à 61 50, puis 61 75, a des vendeurs à 62 fr.

Les quatre derniers mois ont été bien demandés dès le matin à 61 fr.; on a payé 61 25. On tient 61 50 à l'heure à laquelle nous écrivons.

Novembre et décembre ont été traités à 60 50 et 60 75; on a même, dit-on, fait 61.

Les quatre premiers mois ont obtenu 60 25 et 60 50.

Blés. — Les offres de la culture étaient aujourd'hui plus nombreuses que celles de la semaine dernière. Parmi les échantillons présentés, il en est quelques-uns dont la qualité et le poids diffèrent sensiblement de ceux vendus jusqu'ici; néanmoins les qualités de choix ne manquent pas, et l'on a payé de 37 50 à 38 fr. ce qu'il y avait de plus beau.

Les premières qualités ont valu de 36 fr. 50 à 37 fr. les 120 kil., comme la semaine dernière, et les sortes courantes 35 50 à 36 fr.

Seigles. — La demande du seigle disponible s'est encore ranimée aujourd'hui et l'on paie les 115 kil. 20 à 20 fr. 50 en gare.

On ne cite pas d'affaires à livrer.

Orges. — Les orges vieilles sont toujours assez demandées de 16 à 17 fr. les 100 kil., suivant mérite.

Les nouvelles sont très-rares encore et se tiennent de 17 50 à 18 fr. les 100 kil.

Les escourgeons valent 16 fr. 50.

Avoines. — Les quelques petits échantillons d'avoines vieilles qui se présentent au marché se placent faiblement pour les premières qualités de 28 50 à 29 fr., et les autres sortes de 27 50 à 28 fr. les 150 kilogrammes réglés.

Les avoines nouvelles sont très-offertes de 27 50 à 28 fr. pour le disponible et en premières qualités. Les avoines légères valent 26 50 à 27 fr. les 150 kilog. réglés.

Les avoines à livrer en 6 et 8 mois ont vendeurs, pour d'assez fortes quantités, de fr. 17 50 à 17 75 les 100 kilogrammes.

Issues. — Issues de toute sorte sans changement.

Son seul fr. 14 » à » »; d° par petits lots 14 50 à ». — Recoupettes 8nes 12 » à 13 »; d° ordinaires 12 50 à » ». — Remoulage ordinaire 15 » à » »; d° blanc 14 50 à 15 50; d° d° extra 15 50 à 16 ». — Son seul à la mesure (les 325 litres) 11 » à »; d° par petits lots 12.

HUILES. — Huile de colza disponible en tonnes, les 100 kilog., 117 »; d° tout fût disponible 115 50; d° épurée en tonnes 125 »; lin en fûts 112 50; d° en tonnes 114 »; œillette commune »; bon goût » à ».

(Écho de l'Agriculture.)

MÉTAUX. — Les affaires n'ont aucune importance, c'est, du reste, la morte-saison habituelle. On signale des offres mais pas de demandes, c'est à la suite de ces

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est°	Du 13 au 19 août	1730	1.547.887 03	832 60	1703	1.494.757 »	870 31	» »	4 33	23.120 69	540 »
Orléans°	13 — 19 —	1575	1.452.514 58	985 71	1475	1.433.977 23	972 19	1.25	» »	27.214 29	1018 75
Paris-Lyon-Méditerranée°	13 — 19 —	1411	2.451.254 62	1.737 23	1411	2.255.921 62	1.598 81	8.65	» »	54.089 34	1105 »
Ouest°	13 — 19 —	1238	1.382.821 65	1.117 »	1213	1.350.327 40	1.113 20	» 35	» »	20.296 55	537 50
Nord°	13 — 19 —	1053	1.461.794 18	1.388 21	967	1.376.251 38	1.423 21	» »	2.40	40.197 28	1011 25
Midi°	13 — 19 —	798	635.512 79	796 39	798	575.694 45	721 42	10.30	» »	24.217 16	835 »
Lyon a Genève°	13 — 19 —	231	175.803 48	761 05	231	163.193 79	706 47	7.72	» »	17.600 47	350 »
Ardennes°	13 — 19 —	355	127.073 06	357 95	164	80.827 60	492 85	» »	27.37	12.406 69	420 »
Dauphiné°	13 — 19 —	182	104 214 18	572 60	139	75.958 14	546 40	4.73	» »	14.062 54	412 50
Graissessac a Béziers	13 — 19 —	52	13.358 20	256 88	52	12.353 90	237 57	8.13	» »	»	»
Bessége a Alais°	13 — 19 —	33	28.140 60	852 74	33	22.663 25	686 95	24.13	» »	30.370 32	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit°.	13 — 19 —	1961	1.269.122 37	646 13	1567	1.250.243 34	809 97	» »	3 54	21.051 34	607 50
Appenzell	13 — 19 —	1324	1.004.235 »	758 59	1324	1.078.635 »	814 70	» »	6.90	21.628 96	482 50
Ligne d'Alicante et Tolède	13 — 19 —	482	328.527 65	681 38	482	263.911 86	547 53	24.44	» »	21.611 44	363 75
Madrid a Médinacelli	13 — 19 —	166	48.760 41	293 73	104	32.985 13	317 15	» »	7.39	»	»
Alicante a Ciudad	13 — 19 —	135	20.856 85	192 56	114	17.563 53	154 06	24.98	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	13 — 19 —	366	118.510 63	323 30	183	61.610 29	366 66	» »	11.81	10.305 89	305 »
Nord de l'Espagne	13 — 19 —	522	178.355 15	341 68	358	130.580 68	361 75	» »	6 33	12.134 03	508 75
Union suisse	17 — 23 —	275	89.540 »	325 »	275	84.616 »	307 »	6 »	» »	» »	»
Central suisse	13 — 19 —	262	197.196 79	752 66	262	178.999 97	683 20	10.20	» »	16.070 98	» » »
Victor-Emmanuel	13 — 19 —	214	150.192 88	701 84	214	136 732 20	638 96	9.81	» »	20.850 15	362 50
Romains Bologne a Ancone	13 — 19 —	203	58.806 93	290 »	»	»	»	»	»	8.018 30	333 75
Romains Rome a Civita-Vecchia	13 — 19 —	73	16.661 75	228 25	»	»	»	»	»	8.292 28	»
Saragosse a Pampelune	13 — 19 —	179	45.043 38	251 63	»	»	»	»	»	8.029 35	345 »
Séville-Xérès-Cadix	30 juillet 5 —	160	82 374 »	514 »	160	78.271 92	489 »	5.11	» »	14.075 14	440 »
Ouest suisse	13 au 19 —	150	78.172 27	521 15	150	70.089 96	467 27	11.53	» »	13.561 59	145 »
Cordoue a Séville	30 juillet 5 —	131	47.840 15	365 36	131	49.918 25	381 05	» »	4.13	11.516 45	»
Guillaume-Luxembourg	6 au 12 —	120	33.730 52	281 09	52	11.974 37	230 28	22.06	»	10.167 05	280 »
Portugal	6 — 12 —	75	13.730 05	183 07	»	»	»	»	»	»	407 50

Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimard°

offres qu'on a signalé une baisse sur tous les métaux, le cuivre excepté.

Cuivre	anglais,	232.50	
	du Chili,	220	221.25
	des Lacs,	260	262.50
	Minerai de Corocoro,	227.50	
Étain	Banca,	295	
	anglais,	280	
	des Détroits,	295	
Plomb	brut de France,	51	
	d'Espagne,	43	
Zinc	brut de Silésie,	48	48.50

BOIS. — Bas-Rhin : Schlestadt 9 octobre, Strasbourg 15, Saverne 21, Wissembourg 24 octobre.

Haut-Rhin : Colmar 18 octobre, Mulhouse 25 id.

(*Ancre de Saint-Dizier.*)

BILLARDON.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

19 septembre. — **Houillères et chemin d'Epinac.** — A 1 heure, 35, rue Lepelletier.

25 septembre. — **Société J.-F. Cail et Ce.** — A 1 heure, quai de Billy, 45.

27 septembre. — **Chemin Guillaume-Luxembourg.** — A 3 heures, 68, boulevard de Strasbourg.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er septembre. — **Société anonyme de la filature de lin d'Amiens.** — Paiemen. de 38 fr. par action sous déduction de 65 c., pour l'impôt, à titre de dividende pour 1861, au siége social, 26, rue des Petites Écuries, à Paris.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

21 août au 15 septembre. — **Forges de Châtillon et Commentry.** — Emission de 12,500 actions nouvelles.

APPELS DE FONDS.

1er au 10 septembre. — **Crédit mobilier espagnol.** — Versement de 50 francs par action.

TIRAGES.

1er septembre. — **Ville de Bruxelles.** — Tirage d'obligations de l'emprunt 1862.

REMBOURSEMENTS.

1er septembre. — **Chemins autrichiens.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 18 juillet.

1er septembre. — **Ville de Paris** (emprunts 1855-1860.) — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er août.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

Décret impérial qui détermine le point du chemin de fer de Toulon à Nice duquel partira l'embranchement sur Draguignan.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 3 août 1859, déclarant d'utilité publique l'exécution du chemin de fer de Toulon à la frontière d'Italie, avec embranchement sur Draguignan, et notamment l'article 2 dudit décret, lequel porte que l'embranchement sur Draguignan partira d'un point de la ligne principale à déterminer par décret rendu en conseil d'État ;

Vu le projet présenté par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sous la date du 1er février dernier, pour l'établissement de l'embranchement de Draguignan ;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef du service du contrôle, en date du 29 mars 1862, et l'avis du préfet du Var, du 5 avril suivant ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 1er mai 1862 ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte, en 1857, sur l'avant-projet du chemin de fer de Toulon à la frontière d'Italie, et notamment la délibération de la commission d'enquête, du 2 mai 1857 ;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — L'embranchement de Draguignan se détachera de la ligne de Toulon à Nice près de la station des Arcs.

Art. 3. — Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Clermont-Ferrand, le 10 juillet 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

Décret impérial qui détermine le tracé du chemin de fer de Napoléon-Vendée à la ligne d'Angers à Niort.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 14 juin 1861, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Napoléon-Vendée à la ligne d'Angers à Niort, et notamment l'article 1er dudit décret, portant que le point de jonction de ce chemin sur la ligne d'Angers à Niort sera ultérieurement déterminé par un décret rendu en conseil d'État ;

Vu les avant-projets dudit chemin, préparés suivant trois directions différentes, savoir : par Bressuire, Vouvant et Cholet ;

Vu les registres de l'enquête ouverte antérieurement dans les départements de la Vendée et des Deux-Sèvres, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 16, 18 et 19 mars, 8, 9 et 18 avril 1861 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 20 mai 1862 ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, du 10 mai 1862 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4) ;

Notre conseil d'État entendu ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Le chemin de fer de Napoléon-Vendée à la ligne d'Angers à Niort se dirigera sur Bressuire, en passant par ou près la Chaize-le-Vicomte, Bournezeau, Chantonnay, la Meilleray, et se reliera à ladite ligne d'Angers à Niort au point qui sera déterminé par l'administration, à ou près Bressuire.

Art. 2. — Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Clermont-Ferrand, le 10 juillet 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

Décret impérial qui autorise la Société des Mines de Lens à établir un embranchement destiné à relier sa fosse n° 4, dite d'Eleu, *au réseau des voies ferrées concédé par le décret du 9 mai 1860.*

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics :

Vu notre décret du 9 mai 1860, portant concession à la Société des mines de Lens de divers embranchements destinés à relier lesdites mines au chemin de fer des houillères du Pas-de-Calais et au canal de la haute Deule, et le cahier des charges y annexé ;

Vu la demande et l'avant-projet présentés par ladite Société pour l'établissement d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la fosse n° 4, dite *d'Eleu*, aux voies ferrées autorisées par le décret susvisé ;

Vu le dossier de l'enquête ouverte sur cet avant-projet dans le département du Pas-de-Calais, et notamment les procès-verbaux de la commission d'enquête, en date des 8 octobre et 8 décembre 1859 ;

Vu l'adhésion donnée, le 31 octobre 1859, à l'exécution des travaux par le colonel-directeur des fortifications, conformément à l'article 18 du décret du 16 août 1853 ;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef des mines de l'arrondissement de Valenciennes, en date du 17 mars 1862 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 24 avril suivant ;

Vu le certificat constatant le versement à la Caisse des dépôts et consignations d'une somme de deux mille deux cents francs (2,200 francs), à titre de cautionnement ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4) ;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — La Société des mines de Lens est autorisée à établir, à ses frais, risques et périls, un embranchement destiné à relier sa fosse n° 4, dite *d'Eleu*, au réseau de voies ferrées dont l'établissement a été autorisé par notre décret du 9 mai 1860.

Art. 2. — Les dispositions de l'article 2 du décret précité du 9 mai 1860, et les clauses et conditions du cahier des charges annexé à ce décret seront applicables à l'embranchement énoncé à l'article 1er ci-dessus, avec cette modification, toutefois, que la Société est autorisée à porter le maximum d'inclinaison des pentes à quarante millimètres par mètre.

Art. 3. — Ledit embranchement partira de la fosse dite *d'Eleu*, et viendra se raccorder au chemin de Lens à la Deule près de la fosse n° 1er.

Art. 4. — Les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux devront être accomplies dans un délai de dix-huit mois, à partir de la date du présent décret.

Art. 5. — La somme à verser par la Société à titre de cautionnement, en conformité de l'article 67 du cahier des charges susmentionné, est fixée à deux mille deux cents francs (2,200^f^).

Art. 6. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Clermont-Ferrand, le 10 juillet 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. ROUHER.

Décret impérial qui rend exécutoire en Algérie la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer.

Vu la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer ;

Considérant que les motifs qui ont fait adopter la loi susvisée pour la métropole rendent son application également nécessaire en Algérie ;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de la guerre, et d'après la proposition du gouverneur général de l'Algérie,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — La loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, est rendue exécutoire en Algérie. A cet effet, elle y sera promulguée et publiée à la suite du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Art. 2. — Notre ministre secrétaire d'État au département de la guerre et le gouverneur général de l'Algérie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Vichy, le 14 juillet 1862.

Signé : NAPOLÉON.

Par l'Empereur,

Le maréchal de France, ministre secrétaire d'État au département de la guerre,

Signé : RANDON.

NOMINATIONS.

Le *Moniteur* publie divers décrets nommant dans la Légion d'honneur :

Officiers, MM. Dallos, député ; Reynard, Lefranc, ingénieurs en chef des ponts-et-chaussées ;

Chevaliers, M. Mutrecq-Maréchal, ingénieur des ponts-et-chaussées.

REVUE SCIENTIFIQUE.

Nous reproduisons l'article suivant, extrait de la *Presse scientifique*, et qui est de nature à intéresser nos lecteurs :

TROIS NOUVEAUX TYPES DE LOCOMOTIVES.

Machines à quatre cylindres du chemin de fer du Nord.

On sait combien sont variés aujourd'hui les types des locomotives employées sur les diverses lignes de fer dont se composent les réseaux des deux mondes. Pour ne parler que des machines qui remorquent les trains circulant sur les six grandes lignes françaises, on trouve entre la Crampton à voyageurs et l'Engerth modifiée à marchandises, un grand nombre d'autres types qui se distinguent les uns des autres par des dispositions essentielles et par des qualités spéciales correspondantes. Les progrès réalisés depuis une douzaine d'années sont considérables, et l'on pouvait croire que de longtemps on ne verrait introduire que des modifications de détail.

Cependant, certaines difficultés restaient à vaincre, qui ont dû souvent préoccuper les ingénieurs constructeurs des machines. Par exemple, les types Crampton, dont l'usage paraît si bien approprié au service de la grande vitesse et au remorquage des trains express, présentent cet inconvénient que l'adhérence est insuffisante dans le cas où les trains sont un peu chargés, ou bien, lorsque les brouillards, la gelée, la neige rendent les rails glissants : alors les roues patinent, et la locomotive perd sa qualité exceptionnelle de marcheuse à grande vitesse. Les mêmes inconvénients se présentent dès que les rampes à franchir dépassent l'inclinaison de 0.005, ce qui est, comme on sait, de plus en plus fréquent dans les nouvelles lignes.

Quant aux locomotives à marchandises, elles ont acquis peu à peu, grâce à l'utilisation du poids du tender pour l'adhérence, à leur grande surface de chauffe et à leurs quatre paires de roues accouplées, une remarquable puissance ; mais leur poids énorme est toujours un obstacle dans les fortes rampes ; enfin, elles sont d'un entretien coûteux et d'un prix d'établissement considérable.

C'est à surmonter ces difficultés par la création de nouveaux types que se sont attachés deux ingénieurs distingués de la Compagnie du chemin de fer du Nord, MM. Jules Petiet et Nozo.

Les trois nouvelles locomotives dont ils ont envoyé un modèle en nature à l'Exposition de Londres, sont :

1° Une locomotive à voyageurs, grande vitesse, à quatre cylindres et à deux paires de roues motrices indépendantes. La Compagnie du Nord fait construire huit machines sur ce type.

2° Une locomotives à fortes rampes, à quatre paires de roues couplées, et dont on doit construire vingt exemplaires.

3° Enfin une locomotive à marchandises, à quatre cylindres et à six paires de roues couplées, divisées en deux groupes indépendants correspondant à chaque couple de cylindres : dix machines de ce type sont sur le chantier.

Pour faire comprendre d'une façon sommaire de quelle façon les habiles ingénieurs sont arrivés à résoudre les problèmes dont nous avons parlé plus haut, rappelons quelques principes.

La puissance d'une machine dépend presque entièrement de la quantité de vapeur qu'elle peut fournir, en un temps donné, par conséquent de l'activité et des dimensions du foyer, et de la grandeur de la surface de chauffe.

La nécessité d'une adhérence suffisante exige qu'on utilise la plus grande partie possible du poids total de la machine ; cette condition est liée principalement au mode de répartition de ce poids sur les essieux et à la disposition du mécanisme. D'ailleurs, contrairement à un préjugé trop répandu, il importe de réduire autant que possible le poids de la machine, de façon que le rapport de ce poids à la puissance soit minimum.

« Le but théorique vers lequel on doit tendre, dit M. Petiet dans sa notice, c'est d'obtenir une forte production de vapeur et un grand effort de traction avec un poids de moteur, approvisionnement compris, aussi restreint que possible. »

Ce qui a jusqu'ici limité les dimensions des foyers de locomotive, c'est la nécessité où se trouvaient réduits les constructeurs de les loger entre les longerons ou entre les roues. Les trois types nouveaux ont leurs foyers placés au-dessus des longerons et des roues, ce qui a permis de leur donner une largeur considérable, supérieure à celle des plus larges foyers d'Engerth ; l'accroissement de cette dimension, — 1m,77 et 1m,80, — permet d'accroître ainsi le nombre des tubes du corps cylindrique ; de sorte que la surface de chauffe est tout entière augmentée dans une notable proportion. La surface de grille se trouve aussi de la sorte fort augmentée, et il devient possible de brûler des combustibles de qualité inférieure, grâce au supplément de tirage qui en est la conséquence. La surface de grille de la locomotive à voyageurs à quatre cylindres est le double de celles des locomotives Crampton, ou Engerth mixtes. Celle de la locomotive à marchandises à quatre cylindres dépasse de 70 0/0 celle de l'Engerth à huit roues couplées, et est quatre fois aussi grande que la surface de grille des petites locomotives à marchandises. Nous avons dit que le nombre des tubes est plus considérable ; leur longueur est restreinte à 3m,50, mais la surface de chauffe totale, tant du foyer que des tubes, n'est pas moins considérable : 166 mètres carrés dans la locomotive à voyageurs et dans celle à fortes rampes, 213 mètres carrés dans la locomotive à marchandises à quatre cylindres.

Comme les tubes remplissent presque tout le corps cylindrique, le réservoir de vapeur a été placé au-dessus dans un second corps tubulaire, traversé et entouré par la fumée sortant de la chaudière principale. Ce réservoir se trouve ainsi être un sécheur, « qui a pour but, c'est M. Petiet qui parle, de permettre de diminuer sans inconvénient le volume réservé à la vapeur, et qui a pour résultat d'enlever à cette vapeur la plus grande partie de l'eau qu'elle entraîne presque toujours avec elle. »

Enfin, si l'on compare, élément essentiel, le poids de la chaudière, comprenant l'enveloppe, les supports, les appareils de sûreté, le régulateur, les tuyaux de prise de vapeur et d'introduction aux cylindres, les pompes d'alimentation, le sécheur, la grille, la cheminée, l'eau et le combustible, avec la surface de chauffe, on trouve que le poids n'est que de 97 kilogrammes par mètre carré, au lieu de 130 dans l'Engerth et la Crampton. Même proportion, pour les locomotives à marchandises.

Donnons quelques détails sur les dispositions particulières, pour chacun des trois types qui figurent à l'Exposition de Londres.

Locomotive à voyageurs. — Elle est à quatre cylindres, deux à l'avant, deux à l'arrière. La raison de ce doublement du mécanisme moteur est toute d'expérience : on sait, comme nous l'avons dit plus haut, que c'est par défaut d'adhérence que pèchent les Crampton ; de là, nécessité de deux mêmes moteurs. D'autre part, l'accouplement des roues motrices, comme dans les machines mixtes, offre des inconvénients graves, tels que l'usure inégale des bandages, la rupture des bielles dans les vitesses extrêmes, etc. L'adoption de quatre cylindres remédie à cette double difficulté : les essieux moteurs restent indépendants, et l'adhérence est aussi considérable que dans les systèmes mixtes.

Trois paires de roues de petit diamètre supportent la partie intermédiaire de la machine.

Sous la chaudière est logée une soute à eau d'une capacité de 5,000 litres. A l'arrière, une soute à charbon peut contenir 2,000 kilogrammes.

Une disposition favorable au nettoyage et à la surveillance, c'est que tout le mécanisme de distribution, de propulsion, les boîtes à graisse, sont à l'extérieur. Cette disposition est commune aux trois types. Il en est de même de la forme de la cheminée, qui se rabat horizontalement de l'avant à l'arrière, se coude et se relève à son extrémité, de manière que la fumée et les autres produits de la combustion puissent être lancés verticalement. Cette position de la cheminée était nécessitée par la hauteur de la chaudière, foyer et corps cylindrique.

Enfin, le poids total de la machine à voyageurs à quatre cylindres, y compris l'approvisionnement complet ne dépasse guère 48 tonnes, et la Crampton pèse 46 tonnes et demie. La supériorité est considérable pour la nouvelle machine, puisque, rapporté au mètre carré de chauffe, le poids est de 289 kilogrammes pour cette dernière, tandis qu'il est de 486 kilogrammes pour la Crampton.

« En résumé, disent les inventeurs, les locomotives à quatre cylindres remorqueront à la même vitesse et sur les mêmes rampes des trains plus lourds ; elles pourront monter sur des rampes plus fortes le même train à une plus grande vitesse. »

Locomotives fortes-rampes. — Deux cylindres, mais, comme dans les Engerth, huit roues couplées. Le type est construit de manière à fonctionner, au besoin, sur des rampes de 5 centimètres ou sur les embranchements d'usine. Leur foyer offrira cette particularité que le ciel de la boîte à feu intérieure sera incliné du même angle $\left(0{,}05 = \frac{1}{20}\right)$ de l'avant vers l'arrière, de manière que sur les pentes, la surface immergée soit parallèle au plan d'eau. En outre, un niveau d'eau spécial est placé sur le côté du corps cylindrique dans la ligne d'intersection des plans d'eau qui s'établissent au passage des paliers sur pentes et rampes de $\frac{1}{20}$.

Locomotives à quatre cylindres, à marchandises. — Quatre cylindres placés comme dans le premier type, six paires de roues couplées formant deux systèmes d'essieux groupés par trois, une surface totale de chauffe de 214 mètres carrés — l'Engerth à marchandises n'a que 196 mètres. — Un poids total de 56,000 kilogrammes, un jeu de 3 centimètres des essieux extrêmes dans les boîtes, lequel, avec une double articulation pour les bielles d'accouplement et un profil particulier pour les boudins des roues du milieu, permettra la circulation dans les courbes de 200 mètres, tels sont les principaux éléments remarquables de ce type, qui paraît devoir dépasser en puissance les plus fortes machines actuellement employées.

L'approvisionnement complet est de 10,200 kilogrammes, ainsi répartis : soutes à eau sous la chaudière et à l'arrière, 8,000 kilogrammes ; soute à charbon, 2,200 kilogrammes.

Nous laissons de côté, dans cette discussion rapide, cent détails qui tous ont leur importance ; nous avons essayé seulement d'esquisser les traits principaux, ceux qui distinguent, à première vue et à premier examen, les trois types de MM. Petiet et Nozo, de ceux qui fonctionnent sur toutes nos lignes. Ajoutons qu'il y a, dans tous, suppression du tender, comme véhicule séparé du moteur ; et cela se conçoit, toute la pensée des inventeurs ayant convergé vers ce but à atteindre : une adhérence aussi forte que possible, avec un poids total réduit à son minimum.

Il nous reste à connaître quels seront les résultats donnés par l'expérience, et l'on sait qu'ils ne sont pas de ceux qu'il faut s'empresser de

proclamer ; mille éléments variables influent sur le succès comme sur la non-réussite, et les habiles et expérimentés ingénieurs qui ont combiné leur savoir à produire ces nouveaux moteurs savent mieux que personne à quelles délicates constatations ils auront à se livrer pour juger de l'exactitude de leurs prévisions, basées déjà — nous en sommes certain — sur des données expérimentales antérieures ; l'usage quotidien, incessant, révèle à chaque instant de légères modifications de détails, souvent particulières à telle machine, à tels parcours habituel, et que le même type ne nécessite pas dans d'autres circonstances.)

D'autres données curieuses seront d'ailleurs connues plus tard, les prix de revient, les frais d'entretien, de réparation, la consommation, etc. Nous espérons qu'elles viendront toutes confirmer la supériorité des nouveaux types dus aux ingénieurs de la Compagnie du Nord.

ANDRÉE GUILLEMIN.

(*Presse scientifique.*)

JURISPRUDENCE.

Mines, dommages à la surface, travaux intérieurs, indemnité simple et non indemnité au double.

Les dispositions de loi qui imposent aux concessionnaires des mines l'obligation de payer au propriétaire de la surface sur le terrain duquel, en vertu de la servitude dont cette surface a été nécessairement grevée, ils établissent leurs travaux, le double de ce qu'aurait produit net le terrain endommagé, et qui même, dans certains cas, autorisent le propriétaire de la surface à exiger des concessionnaires l'acquisition au double de leur valeur des terrains à l'usage de l'exploitation, n'ont en vue que le cas de dommage provenant de l'occupation du sol par suite des travaux extérieurs des mines.

Elles ne s'appliquent pas au règlement des indemnités dues au propriétaire de la surface pour les dommages qui résultent accidentellement des travaux intérieurs d'exploitation : dans ce dernier cas, il n'y a lieu qu'à une simple réparation du dommage, conformément au droit commun.

(SUITE. — Voir notre numéro du 23 août.)

« Au reste, dit encore M. de Girardin, cette disposition, un peu rigoureuse peut-être, est adoucie par l'application des règles établies dans la loi du 15 septembre 1807. » — Qu'aurait-il pensé, s'il avait pu prévoir que cette disposition rigoureuse et exceptionnelle, on voulait l'étendre, sans distinction, à tous les dommages subis par la propriété de la surface?

Il nous semble, Messieurs, que notre démonstration s'est ainsi complétée et reçoit un irrésistible caractère d'évidence. Quoi de plus raisonnable, en effet, et de plus conforme à l'esprit équitable de notre législation, comme aux règles d'interprétation, quand la loi générale se trouve en concours avec la loi spéciale, que cette distinction entre le fait autorisé et le quasi-délit, entre l'exercice d'une servitude légale et l'acte préjudiciable accompli sans droit? Quoi de plus juste, même envers la surface, et comment peut-elle venir ici se plaindre de n'être pas assez protégée, quand elle reçoit une redevance perpétuelle, en proportion souvent notable avec les produits extraits du sol sans efforts et sans avances de sa part, quand les occupations temporaires lui sont payées au double du produit net, les occupations permanentes au double de la valeur du sol, quand enfin tous les autres dommages qu'elle pourra subir peuvent être réparés, sans qu'elle ait à prouver la faute, par de larges indemnités? Pourquoi et à quel titre veut-elle échapper à la loi commune et faire sa condition meilleure que celle de toutes les autres propriétés? Qu'elle se contente du sort de tous et s'applaudisse de la munificence de la nature qui a placé au-dessous d'elle des richesses dont elle prend sa part.

Aller plus loin, ce serait peut-être lui faire courir un danger que nous demandons à la Cour la permission de lui signaler en terminant :

La cour a jugé jusqu'ici que la prétention de la surface était fondée ; elle a jugé aussi, et sur ce point nous nous associons de toutes nos convictions à sa jurisprudence, que les principes qui s'appliquaient aux constructions antérieures à la concession des mines s'appliquaient avec une égale force aux constructions nouvelles.

Nous savons qu'un jurisconsulte estimable, qui a distribué à la Cour des études utiles et instructives sur beaucoup de points de la loi de 1810, notamment sur la question même que nous discutons, a combattu cette jurisprudence, et soutenu que la surface, à partir de la concession, était vouée à l'immobilité, au *statu quo*, et ne pouvait plus faire qu'à ses risques et périls, sans avoir à réclamer jamais aucun dédommagement, des innovations sur le sol, de nouvelles constructions par exemple.

Nous protestons contre de telles exagérations ; la réfutation, dont on trouverait aisément le germe dans la discussion même de la loi de 1810, en avait été faite éloquemment à l'avance par M. le procureur général Dupin, avec cette puissance de bon sens qui le caractérise, dans des conclusions prononcées à l'occasion de l'arrêt des Chambres réunies du 3 mai 1841.

« .... Si telle était, disait-il alors, la conséquence d'une concession de mines, qu'elle imposât le *statu quo* à la superficie, il n'en résulterait pas seulement un dommage privé, mais tout le périmètre, souvent très-étendu, d'une concession de mine, serait frappé de la même interdiction.

» Les habitations ne pourraient plus se multiplier et s'agglomérer ; on défendrait de construire une église, parce que le clocher chargerait trop la mine ; d'établir des cimetières, parce qu'il faudrait creuser le terrain pour ensevelir les morts ; l'Etat serait destitué du droit de sillonner ce territoire par des routes nouvelles ; ce serait, en un mot, le désert imposé dans tout le périmètre de la concession, à moins que, pour chaque usine nouvelle, les particuliers, les communes, l'Etat ne vinssent demander à prix d'argent le consentement des concessionnaires, qui exerceraient ainsi une sorte de suzeraineté...

» Ou je m'abuse, ou telle ne peut pas être la condition de ceux qui habitent et exploitent le sol, c'est-à-dire de l'humanité tout entière, vis-à-vis des propriétaires souterrains des mines. Loin que la surface leur soit assujettie en aucune façon, c'est au contraire la mine qui, par le seul fait de la situation des lieux, est assujettie à toutes les conséquences qui résultent de l'infériorité de cette situation. »

Et l'arrêt qui, sur d'autres points, s'écartait de l'opinion de M. le procureur général, d'accord avec lui sur ce point, s'empressait de proclamer que « nonobstant la concession de la mine, les droits inhérents à la propriété de la surface restent entiers, conformément à l'article 552 du Code Napoléon. »

Mais qui ne voit que, dès lors, il n'y a rien de plus facile que d'organiser, contre les concessions de mines, des spéculations fâcheuses qu'il sera pourtant impossible de prévenir ou de déjouer?

On cherchera les parties du sol le plus dangereusement minées, celles où la situation des gisements exploités a contraint les propriétaires de la mine de s'approcher le plus près de la surface et de laisser la croûte de terre la plus mince, celles qui ne peuvent évidemment supporter le fardeau de nouveaux édifices. On y élèvera des constructions plus ou moins coûteuses, et l'on en aura le droit incontestable, aux termes de la jurisprudence que nous venons de rappeler, car on est maître chez soi : *Nemo damnum facere censetur qui jure suo utitur.* — Puis ces constructions s'ébranleront bientôt ; elles s'écrouleront peut-être, et l'on viendra demander aux mines de payer de doubles dommages-intérêts, ou même de payer deux fois la valeur du sol, accrue de la valeur des constructions qu'on y aura élevées! En sorte que, s'il s'agit de bâtiments considérables, comme ceux de M. Pras, par exemple, on pourra se créer une fortune aux dépens des concessionnaires.

Voilà une combinaison que votre double jurisprudence rend possible, et ce n'est pas là une crainte chimérique. On nous assure que de semblables spéculations se préparent sur bien des points, notamment dans le périmètre de la concession d'Anzin. Elles n'ont rien d'ailleurs, il faut en convenir, que de parfaitement vraisemblable à une époque comme la nôtre, où nous voyons chaque jour toutes les spéculations s'imaginer et se produire, où le génie du lucre a fait de si merveilleux progrès.

Or, si de pareils faits se multiplient, il y faudra évidemment pourvoir, ou par la jurisprudence, ou par une loi nouvelle ; et qui sait si la propriété de la surface n'aura pas alors à souffrir de la réaction même qui s'opérera contre elle, si, pour avoir exagéré ses droits, elle n'en perdra pas une partie?

La solution que nous osons vous proposer, si conforme d'ailleurs, nous en sommes convaincu, au texte et à l'esprit de la loi, aura cet avantage de mettre un obstacle à de si regrettables pratiques : personne, en effet, ne pourra fonder l'espoir d'un accroissement illégitime de sa fortune aux dépens d'autrui, lorsque les tribunaux, ramenés par votre exemple à une saine application des principes, mesureront avec soin l'étendue de la réparation à l'étendue même du préjudice réellement éprouvé ; car on ne pourrait retrouver alors que ce qu'on aurait dépensé, et l'aventure ne vaudrait pas la peine d'être tentée.

Tels sont, Messieurs, les motifs très-sérieux, nous le croyons, qui nous ont décidé à combattre votre jurisprudence, et que nous vous soumettons avec une respectueuse, mais entière conviction.

Le moment est venu de rendre à la loi de 1810 sa véritable portée et de faire cesser une trop longue controverse. La doctrine que nous venons d'exposer rend à l'œuvre du législateur son harmonie ; elle la concilie avec le système général de notre droit civil. Elle renferme dans leurs limites légitimes, elle explique dans leur légitime signification ces indemnités doubles, exception unique dans notre législation ; elle laisse à la loi spéciale sa portée, sans lui sacrifier la loi générale ; elle évite ou prévient toutes les injustices, toutes les exagérations, toutes les spéculations odieuses ; elle reconnaît et sanctionne, dans ce qu'elles ont de respectable, les droits, la liberté et l'égalité des deux propriétés superposées, la propriété de la surface, suffisamment protégée, quoi qu'elle en dise, par le droit commun, par la vigilance de l'administration, par l'équité des tribunaux, et la propriété non moins sacrée, quoique plus nouvelle, de la mine, mise dorénavant à l'abri des prétentions excessives. Elle complète enfin, avec les solutions consacrées déjà par quelques-uns de vos arrêts et qui doivent être maintenues avec fermeté, un corps de doctrine profondément équitable, conforme aux grandes pensées qui ont inspiré la loi de 1810, digne, en un mot, et du législateur et de vous.

Nous avons donc l'espoir que vous lui donnerez votre haute sanction, et nous estimons qu'il y a lieu de rejeter le pourvoi.

Conformément à ces conclusions, la Cour, après en avoir délibéré en chambre du conseil, a rendu l'arrêt dont la teneur suit :

« La Cour,

» Ouï M. le conseiller Meynard de Franc en son rapport, et Me Pouguet, avocat de Pras, en ses observations, à l'audience publique d'hier ; Me Léon Clément, avocat de Houpeur, ès noms qu'il s'agit, en ses observations, et M. l'avocat général de Raynal, dans ses conclusions, à l'audience publique de ce jour ;

» Attendu qu'aux termes de l'article 1149 du Code Napoléon, les dommages-intérêts dus au créancier sont de la perte qu'il a faite ou du gain dont il a été privé ; que cette règle générale de justice et de droit commun doit être observée toutes les fois qu'une loi spéciale ou une convention expresse n'y ont pas formellement dérogé ;

» Attendu que les articles 43 et 44 de la loi du 21 avril 1810 n'ont eu en vue que la fixation des indemnités dues au propriétaire de la surface du sol, par suite de l'occupation temporaire ou définitive des terrains sur lesquels le propriétaire de la mine est autorisé à établir ses travaux, en vertu de la servitude dont cette surface a été nécessairement grevée à son profit dans un intérêt général ;

» Attendu que les terrains à l'usage de l'exploitation sont les seuls que le propriétaire de la mine soit tenu d'acquérir au double de leur valeur, quand, par le fait de l'occupation pour la recherche ou les travaux de la mine, le propriétaire superficiaire a été privé de la jouissance du revenu pendant plus d'une année, ou quand, après les travaux, ces terrains ne sont plus propres à la culture ; que les pièces de terre trop endommagées ou dégradées sur une trop grande étendue doivent même être achetées à ce prix, en totalité, par le propriétaire de la mine, s'il en est requis ;

» Attendu que ces dispositions constituent une évidente dérogation à l'article 1149 précité ; que, renfermées dans leur objet, leurs conditions et dans la forme même à employer pour les faire valoir, elles ne sauraient en être détournées et servir de base pour l'évaluation du dommage occasionné à sa surface par les travaux souterrains de la mine ;

» Attendu que la même raison de décider ne s'applique pas aux deux espèces : dans l'une, l'exploitant ne nuit au voisin qu'en travaillant chez lui-même et en tirant profit de sa propre chose sous l'œil et la surveillance de l'autorité publique ; dans l'autre, c'est en travaillant chez autrui qu'il lui porte préjudice, c'est en prenant possession de son domaine, c'est en l'occupant plus ou moins de temps, sans qu'on puisse l'empêcher, droit exorbitant en compensation duquel la loi spéciale était justement amenée à frapper les exploitants ou propriétaires des mines de l'obligation de payer une indemnité extraordinaire ; tandis que, dans le premier cas,

l'exploitant agit à ses risques et périls, sous sa responsabilité ; que cela ressort de la comparaison des articles 51 et 55 de la loi du 21 avril 1810 avec les articles 15, 16 et 16 de la même loi;

» D'où il suit qu'en décidant, par confirmation du jugement rendu dans la cause au tribunal de Saint-Etienne, le 18 janvier 1858, qu'il y avait lieu de rejeter la demande de Charles Pras tendant à ce que la compagnie des Mines de la Loire fût condamnée à acquérir son immeuble et à en payer le prix au double de sa valeur et de l'estimation des experts, l'arrêt attaqué n'a contrevenu à aucune loi,

» Rejette le pourvoi, etc. »

(*Moniteur universel.*)

SOCIÉTÉ ANONYME
DES
PORTS DE MARSEILLE.

RAPPORT
PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

dans l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 29 avril 1862.

(SUITE. — Voir notre numéro du 23 août.)

Abrégé de l'inventaire des immeubles de la Société au 15 avril 1862.

La municipalité ayant annoncé en novembre dernier qu'elle aurait à nous livrer 351,939m,99, nous avons pris ce chiffre pour base de notre inventaire.

Ci.		351,939m 99
Il faut ajouter à ce chiffre		2,443 »
provenant d'échanges, ce qui fait un total de		354,382m 99

Les terrains à provenir de la ville, se divisent :

1° En terrains déjà livrés, soit qui figurent au plan sous les numéros des lots 2, 3, (4 partie), 5, 6, (7 partie), 8, 9, 10, (11 partie), 14 (17 partie), 19, 21, 22, (23 partie), 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, (34 partie), 35, 36, 37, 38, 40, 41 et 42;		220,132m 96
2° En terrains non encore livrés, soit les lots portés au plan et qui ne sont pas indiqués ci-dessus.		131,807 03
En ajoutant les terrains provenant d'échanges, soit		2,243 »
ci à un total égal de		354,382m 99
Il y a à retrancher de ce chiffre		77,709 83
Les terrains vendus, déjà livrés, soit	49,549m 07	
Et les terrains à livrer par la ville.	28,160 76	
Total.	77,709m 83	
Notre inventaire ne porte donc plus que sur		276,673 16
Les terrains non construits y figurent pour		266,156m 58
Et les terrains construits pour		10,516 58
Total égal.		276,673m 16

Les terrains non couverts de constructions, représentant une surface de 266,156m58, au prix de 60 fr. 80 le mètre, donnent un chiffre de 16,182,320 fr. 05, estimation donnée aux terrains lors des dernières assemblées générales.

Quant aux 10,516m,58 construits, ils se divisent de la manière suivante :

1° Sept maisons monumentales couvrant une surface de évaluées, terrains et constructions,	3,431m 76		2,460,987 05
2° Huit maisons couvrant une surface de évaluées, terrains et constructions,	1,540 »		775,822 »
3° Huit maisons couvrant une surface de évaluées, terrains et constructions,	1,412 85		712,185 »
4° Cinq maisons contenant une surface de évaluées, terrains et constructions,	1,202 60		550,653 10
5° Deux maisons couvrant une superficie de évaluées, terrains et constructions,	432 74		184,111 20
6° Dix maisons couvrant une surface de évaluées, terrains et constructions,	2,051 63		952,716 80
7° Deux maisons couvrant une surface de évaluées, terrains et constructions,	385 »		163,800 »
représentant une somme de	10,516m 58		5,800,076 05
Total des terrains non construits, représentant une somme de	266,156m 58		16,182,320 05
Total général. représentant une somme de	276,673m 16		21,982,396 10

D'après les explications contenues dans le rapport sur votre situation financière nous aurons à vous proposer une distribution de 25 francs, savoir : 10 francs pour solde des intérêts à 6 0/0 d'avril et d'octobre 1861, et 15 francs d'intérêts à 6 0/0 du semestre d'avril 1862.

Ces 25 francs seraient payés sur la présentation du coupon n° 5.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Première résolution.

L'assemblée approuve les comptes de l'année 1861, arrêtés au 31 décembre, et qui viennent de lui être fournis, ainsi que la situation financière à la même époque.

Les comptes sont approuvés sous réserve des questions qui se rattachent aux réclamations et répétitions à exercer.

Deuxième résolution.

Conformément à l'article 14 des statuts, l'assemblée procède à la nomination de trois membres du Conseil d'administration, en remplacement des trois membres sortants désignés par le sort, et qui sont MM. de Chaumont-Quitry, Crochard et le vicomte de Peyronnet.

Ces trois membres sont rééligibles.

Le scrutin désigne MM. le marquis de Chaumont-Quitry, Crochard et le comte de Ferrari, qui sont déclarés administrateurs pour trois années.

Troisième résolution.

L'assemblée donne tous pouvoirs au Conseil d'administration à l'effet de consentir une hypothèque pour garantir une ouverture de crédit destiné à des entrepreneurs acquéreurs de terrains de la Société.

Cette ouverture de crédit ne pourra dépasser 800,000 francs.

Quatrième résolution.

Par suite du traité passé avec M. Hardon, trois membres du Conseil d'administration doivent être délégués pour suivre spécialement les détails de l'opération qui résulte de ce traité; il est entendu qu'un des membres délégués sera toujours présent à Marseille.

Cinquième résolution.

L'assemblée fixe à 40,000 francs par an la somme destinée au paiement des jetons de présence à partager entre les neuf administrateurs ; elle alloue une pareille somme de 40,000 francs par an pour la rémunération des administrateurs délégués, leurs frais de déplacement et de séjour à Marseille restant à leur charge.

Sixième résolution.

L'assemblée vote une distribution de 25 francs par action, qui seront payés sur la présentation du coupon n° 5, à partir du 5 mai prochain, au siége social, 5, rue de la Ferme-des-Mathurins.

COMPAGNIE
DE
CHEMIN DE FER DE BESSÉGES A ALAIS

MM. les porteurs de titres de la Compagnie sont prévenus que le Conseil général de la Banque de France a décidé, dans sa séance du 21 août courant, que les actions et obligations du chemin de fer de Bességes à Alais seront admises en garantie d'avances, *mais à Paris seulement.*

Le secrétaire de la Compagnie,

DE COLOMBIER.

COMPAGNIES D'ASSURANCES.

A partir d'aujourd'hui nous publierons, chaque fin de mois, les derniers cours connus des Compagnies d'assurances.

ASSURANCES AVEC DATES DES COURS.

Générale maritime.....		9 750
— incendie	12 décemb.	46.000
— sur la vie.....	26 mai.	22.000 ex-d.
— grêle.....	4 novemb.	55 0/0 perte.
Nationale. incendie.....	28 avril.	180 0/0 b.ex-d.
— sur la vie.....	25 avril.	36 0/0 b.ex-d.
Union, incendie.....	24 février.	94 0/0 b.
— sur la vie.....	24 mai.	20 0/0 b.
Phénix, incendie..	4 juin.	3.500
— sur la vie.....	22 novemb.	2 0/0 b.
Lloyd français, maritime.	8 août.	19 0/0 b.
L'Indemnité, maritime ...	9 juillet.	14 0/0 b.
Soleil, incendie.....	22 novemb.	120 0/0 b.
France, incendie.....	14 avril.	72 0/0 b.
L'Aigle, incendie.....	20 décemb.	25 0/0 b.
Mélusine, maritime	1 juillet.	20 0/0 b.
Urbaine, incendie.....	8 avril.	110 0/0 b.ex-d.
Providence, incendie.....	17 mars.	100 0/0 b.
Vigie, maritime.....	30 novemb.	30 0/0 b.
Chambre d'assur. marit..	8 avril.	20 0/0 b.
La Réunion, maritime....	12 mars.	16 0/0 b.
Centrale, maritime.....	30 janvier.	12 0/0 b.
Sécurité, maritime.....		28 0/0 b.
Sauvegarde, maritime....	.....	.....
L'Océan, maritime.....	14 novemb.	28 0/0 b.
Union des Ports, marit...	11 avril.	15 0/0 b.ex-d.
Confiance, incendie	3 août.	12 0/0 b.
Nord, incendie.....	29 avril.	17 1/2 0/0 b.
Paternelle, incendie.....	15 juin.	7 0/0 b.
Caisse Paternelle, vie.....	1 juin.	10 0/0 b.
Comptoir maritime.....	13 janvier.	11 0/0 b.
La Sphère, maritime.....	8 juin.	10 0/0 b.

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1730 kilomètres.
1861. — 1706 —

14e année — 33me semaine.

Du 13 au 19 août 1862.

969.635 Voyageurs	695 972 84
Bagages, Marchandises, etc.	751.914 19
Total	1.447.887 03
Recettes antérieures	39.646.622 24
Total général	41.094.509 27
33e semaine de 1862	1.447.887 03
Semaine correspondante de 1861	1.484.757 »»
Différence	36.869 97
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	41.094.509 27
— — 1861	42.064.476 40
Différence	969.967 13

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	18.498.376 94
Du 1er janvier au 31 mai 1861	18.666.970 63
Différence en faveur de 1861.	168.593 69

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	7.874.294 07
Du 1er janvier au 31 mai 1861.	8.064.808 58
Différence en faveur de 1861.	190.514 51
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 13 au 19 août 1862.

155.067 Voyageurs	674.220 86
Bagages, Marchandises, etc.	778.293 70
Total	1.452.514 56
Semaine correspondante de 1861.	1.433.977 23
Différence	18.537 33
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	40 187 672 75
— — 1861.	43.856.611 05
Différence	3.668.938 30

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 463 kil. — 1862... 693 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 463 kil. — 1862... 693 kil.

96.565 Voyageurs	77 679 24
Bagages, Marchandises, etc.	101.214 67
Total	178 893 91
Semaine correspondante de 1861	115 711 56
Différence	63.182 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.684.164 42
— — 1861.	3.546.402 55
Différence	2 137.761 87

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 13 au 19 août 1862.

217.938 Voyageurs	905.967 »»
Bagages et marchandises	1.545.287 62
Total	2.451.254 62
Semaine correspondante de 1861.	2 255.921 62
Différence	195 333 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	76.435 165 30
— — 1861.	70.862.565 16
Différence	5.572.600 14

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

29.547 Voyageurs	105.393 95
Bagages, Marchandises, etc.	70 410 53
Total	175 803 48
Période correspondante de 1861.	163.195 79
Différence	12.607 69
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.208 351 58
— — 1861.	4.274.563 94
Différence	66 212 36

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Murat par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 758 kilomètres.
1861. — 537 —

78.336 Voyageurs	251.912 35
Bagages et Marchandises	333.450 46
Total	585 362 81
Semaine correspondante de 1861.	388.512 45
Différence	196.850 36
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	17.684 316 10
— — 1861.	12.380.176 07
Différence	5.304.140 03

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1276 kilomètres.
1861. — 1214

Du 13 au 19 août 1862.

471.481 Voyageurs	881.046 70
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	97.874 40
— — Pet. vitesse	403.900 55
Total	1.382.821 65
Semaine correspondante de 1861.	1.350.327 40
Différence	32.494 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	34 042.029 25
— — 1861.	33.617.118 25
Différence	575 160 »»

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 30 juin 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

6 mois 1862, 900 kilomètres	21.876.089 80
— 1861, 900 —	22.432 931 61
Différence	556.841 81

RÉSEAU MIXTE.

6 mois 1862, 295 kilomètres	2.009 373 71
— 1861, 295 —	2.000.616 39
Différence. » —	8.757 32

NOUVEAU RÉSEAU.

6 mois 1862 18 kilomètres	70.033 04
— 1861 18 —	66 616 48
Différence	3.416 56
Différence totale : » kilom.	544.667 93

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 13 au 19 août 1862.

232.762 Voyageurs	728.501 59
Bagages, Marchandises, etc.	733 292 59
Total	1.461 794 18
Semaine correspondante de 1861.	1.376.251 38
Différence	85.542 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	39 529 089 50
— — 1861.	38.150.874 80
Différence	1.378.214 70

Section de Paris à Nouvant-Lévry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 160 kilomètres

12.850 Voyageurs	36.178 75
Bagages, Marchandises, etc.	22.150 98
Total de la semaine	58.329 73
Semaine correspondante de 1861.	6 351 66
Différence	51.978 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.542 219 77
— — 1861.	140 088 55
Différence	1.402 131 22

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 13 au 19 août 1862.

70.481 Voyageurs	253.031 03
Bagages, Marchandises, etc.	382.481 76
Total	635.512 79
Canaux	31.119 32
Totaux réunis	666.632 11
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	575.694 45
{ Canaux	35.676 89
Total	611 371 34
Différence	55.260 77

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	20.852 041 10
— — 1861.	18.395.752 04
Différence	2 456.289 06

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 213 kilomètres
Juillet 1862.

34.734 Voyageurs	155 813 73
Bagages, Marchandises, etc.	66.813 17
Total	222 626 90
Mois correspondant de 1861	100.897 14
Différence	121.729 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	870.076 71
— — 1861.	403.965 13
Différence	466.111 58

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Nouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 346 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 13 au 19 août 1862.

29.781 Voyageurs	50.606 07
Bagages, Marchandises, etc.	76.466 99
Total	127 073 06
Semaine correspondante de 1861.	80.857 60
Différence	46 215 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.240.854 54
— — 1861.	2.305.750 89
Différence	935 103 65

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.

Du 13 au 19 août 1862.

Voyageurs	3.575 25
Bagages, Marchandises, etc.	24.565 35
Total	28 140 60
Semaine correspondante de 1861.	22 663 25
Différence	5.477 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 018 740 55
— — 1861.	935.555 90
Différence	81.185 65

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 182 kilomètres.
1861. — 139 —

Du 13 au 19 août 1862.

27.678 Voyageurs	69.531 21
Bagages, Marchandises, etc.	34.683 97
Total	104.215 18
Semaine correspondante de 1861.	75.958 14
Différence	28.256 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.181.132 66
— — 1861.	1.931.921 08
Différence	249.211 58

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.

Du 19 au 25 août 1862.

45.254 voyageurs	4 712 50
Produit total depuis le 3 juin	64.460 24

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIENS ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 13 au 19 août 1862.

134.382 Voyageurs	438.457 39
Bagages, Marchandises, etc.	648.162 73
Transports militaires	24 324 11
Total	1.110.942 26
Semaine correspondante de 1861.	1.125.036 84
Différence	14.094 58

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 348 kilomètres.
1861. — 351 —

40.800 Voyageurs	97 629 77
Bagages, Marchandises, etc.	57.209 58
Transports militaires	3.340 76
Total	158 180 11
Semaine correspondante de 1861.	125.806 30
Différence	32 373 81

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1967 —

En 1862	1 269.122 37
En 1861	1.250.843 34
Différence	18 279 03

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	41.072 025 95
En 1861	35 863 170 32
Différence	5.208 855 63

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

20.397 Voyageurs	39 613 34
Bagages, Marchandises, etc.	34 949 50
Transports militaires	12.397 59
Total	86.960 43
Semaine correspondante de 1861.	65.508 27
Différence	21 452 16
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.710 [illegible] 25
— — 1861.	2 212.900 45
Différence	510.102 53

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 13 au 19 août 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

18.106 Voyageurs	92.370 13
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	9 584 60
— (Petite vit.)	226.474 92
Total de la semaine	328.429 65

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 148 kilomètres.
1861. — 104 —

14.722 Voyageurs.	36 911 71	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	967 43	48 760 41
Marchandises. (Petite vitesse)	10.881 27	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862. Longueur exploitée : 133 kilomètres.

3.1[illegible]8 Voyageurs.	15.926 44	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.130 03	30.846 85
Marchandises. (Petite vitesse)	13.791 41	

Total des trois lignes réunies.	407 036 91
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	11.692.843 44
Total général des recet. en 1862.	12.099.878 35
— — 1861.	11.657.759 00
Différence	442.118 35

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1781 kilomètres.
1861. — 1334 —

Du 11 au 18 août 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

Voyageurs	345 927 50
Quintaux Marchandises	658.347 50
Total	1.004 275
Semaine correspondante de 1861.	1.078 675
Différence	74 400
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	28 167 987 50
— — 1861.	30.969.810
Différence	2.701.822 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 532 kilomètres.
1861. — 358 —

Du 13 au 19 août 1862.

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	83 125 23
Marchandises	63.486 96
Total	146 612 19
Produit annuel par kilomètre	14 198

Ligne de l'Escurial

Voyageurs	26 452 46
Marchandises	5.290 50
Total	31 742 96
Produit annuel par kilomètre	33.103
Total de la semaine	178 355 15
Semaine correspondante de 1861	130.580 68
Différence	47 774 47
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.060 234 15
— — 1861.	3.629.550 93
Différence	1.030.683 38

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 13 au 19 août 1862.

43.115 Voyageurs	77.004 75
Bagages, marchandises, etc.	35.678 44
Recettes diverses	2.437 66
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entre-les du mont Cenis	35 071 81
Total	150.192 66
Semaine correspondante de 1861.	136.732 20
Différence	13.460 66
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4 466.838 86
— — 1861.	4.314.422 88
Différence	202.415 98

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Péters bourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 1101 kilomètres

Du 14 mai au 26 juin 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	1 375.077 08
Marchandises	1.160 928 12
Total	2 536 006 20
Recettes antérieures en 1862	7.482.378 54

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 300 kilomètres.

Du 11 au 19 août 1862.

16.341 Voyageurs	61 002 46
Marchand., cargaison, équipages	54 508 10
Total	118 510 63
Semaine correspondante de 1861	61 610 29
Différence	56.900 34
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	3 772.361 09
Recettes depuis le 1er janvier 1861	2.052.548 98
Différence	1.719.813 11

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 17 au 23 août 1862

28.000 Voyageurs	55 410
Bagages, Marchandises, etc.	34.130
Total	89 540
Semaine correspondante de 1861.	84.616
Différence	4.924
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	2 361.050
— — 1860.	2.272.552
Différence	88.498

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 11 au 18 août 1862.

Voyageurs	9 802 25
Bagages, marchandises (gr. vit.)	1 296 45
— — (pet. vit.)	5 561 15
Total	16.661 75

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	43 961 21
Bagages, marchandises (gr. vit.)	5 270 63
— — (pet. vit.)	9 555 10
Total	58 806 98
Total pour les deux sections.	75.468 08
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	
Section de Civita-Vecchia	715 290
Section de Bologne	1.649 265 54
Total	2.364.564 54

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 202 kilomètres.
1861. — 202 —

Du 13 au 19 août 1862.

63.941 Voyageurs	133.147 25
Bagages, Marchandises, etc.	63 949 54
Total	197 196 79
Semaine correspondante de 1861.	178.999 97
Différence	18.196 82
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.209 637 40
— — 1861.	4.09 .548 61
Différence	112.088 88

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 121 kilomètres.

Du 30 juillet au 5 août 1862.

31e semaine	36.044 33
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	47 860 13
Semaine correspondante de 1861.	49.018 25
Différence	1.058 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.512.842 65
— — 1861.	1.262.213 75
Différence	250.626 90

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 12 au 19 août 1862.

40.207 Voyageurs	57.342 70
3.600 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	20.929 37
Total	78 1'2 27
Semaine correspondante de 1861.	70.089 96
Différence	8.082 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.968 581 30
— — 1861.	1.656.615 47
Différence	312.165 83

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 11 au 19 août 1862.

Voyageurs	25.963 70
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	1 641 50
Marchandises (petite vitesse)	17.438 08
Total	45 043 28

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Du 5 au 11 août 1862.

Voyageurs	10.403 94
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	591 44
— (Petite vit.)	2.735 27
Total	13.730 65

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 144 kilomètres.

Du 30 juillet au 5 août 1862.

16.372 Voyag., Bagag. et March.	82 374 38
Semaine correspondante de 1861.	78 271 62
Différence	4.102 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 360 896 72
— — 1861.	2.805.840 51
Différence	176.546 21
Différence kilométrique	5.11 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 120 kilomètres.
1861. — 50 —

Du 6 au 12 août 1862.

6.706 Voyageurs	8.936 96
Bagages, articles de messagerie	584 09
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	24 208 67
Total de la semaine	33 730 52
Recettes antérieures	898 726 00
Total	932 456 61
Recettes de la semaine en 1862.	33 730 52
Période correspondante de 1861.	11.974 37
Différence	21 756 15
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	932 456 61
— — 1861.	365.934 06
Différence	566.522 55

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ENQUELINNES)

Recettes de juillet 1861	41.805 68
— — 1862	41.360 81
En plus en 1861	444 19

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de juillet 1862	1.072.972 25
Id. id. 1861	951.165 94
Différence, 13.01 0/0, soit	123.806 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	11.437.902 09
— — 1861.	10.121 357 53
Différence, 13.01 0/0, soit	1.316.544 56

OMNIBUS DE PARIS

Du 29 au 25 août 1862.

	Par journée d'Omnibus en Paris.	Banlieue	
Recettes	326.009 40	84 69	54 9
Semaine correspondante de 1861	311.409 30	82 16	33 24
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	10.763.030 15	93 29	46 45
Période correspondante de 1861	10.015.833 80	81 01	48 27
Différence	717.196 35	1 27	1 82

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

MM. les actionnaires sont invités à se réunir en assemblée générale extraordinaire, le vendredi 19 septembre 1862, à 1 heure de relevée, au siége de la Société, 35, rue Le Peletier, à l'effet de délibérer :

1° Sur un projet de modification aux statuts ;

2° Sur une proposition d'aliénation d'immeubles.

Au nom du conseil d'administration,

Le secrétaire général,
H. GISLAIN.

SOCIÉTÉ ANONYME

DU CHEMIN DE FER DE TURIN A SAVONE,

Avec embranchement de Cairo sur Acqui.

Les actionnaires de la Société anonyme du chemin de fer de Turin à Savone, avec embranchement de Cairo sur Acqui, autorisée par décret royal du 23 mars 1862, sont convoqués, conformément aux art. 49 et 50 des statuts, pour se réunir en assemblée générale, au siége de la Société, à Turin, rue Borgo Nuovo, 2, pour le mercredi 1er octobre prochain, à midi.

L'assemblée générale se compose d'actionnaires possesseurs de dix actions au moins (art. 51).

Nul ne peut se faire représenter que par un actionnaire membre de l'assemblée (art. 52).

Les pouvoirs donnés par un actionnaire pour se faire représenter peuvent être sous seing privé, mais légalisés (art. 51).

Les actions et les pouvoirs devront être déposés, dix jours au moins avant la réunion, soit au siége de la Société, soit chez les banquiers de la Société. Les récépissés d'actions ou de procurations, donnés et datés par les banquiers, devront être déposés au secrétariat général de la Société, avant le jour de l'assemblée (art. 52).

Il sera, au nom du conseil d'administration, conformément à l'art. 59, présenté à l'assemblée un rapport sur la situation des affaires de la Société, ce qui comprend tous les comptes et opérations se rattachant à l'entreprise du chemin de fer.

Si la première convocation ne réunit pas le cinquième du capital social et trente actionnaires au moins, une seconde convocation aura lieu dans les quarante jours, et alors l'assemblée pourra délibérer, quel que soit le nombre des actionnaires présents ou représentés (art. 56).

Fait à Turin, au siége de la Société, ce 23 août 1862.

Signé : Pour le président :

L'administrateur délégué,
Comte A DE COSSILLA.

Le secrétaire général,
Signé : C. MERGER.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

Conformément à la délibération prise par l'assemblée générale des actionnaires, en date du 15 mai 1862, le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'actions qu'un versement de 50 fr. par action sera exigible du 1er au 10 septembre prochain.

Les versements seront reçus :

A Madrid, à la caisse de la Société, 7, calle Fuencarral ;

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

A Bruxelles, aux caisses de la Banque de Belgique et de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Ce ;

A Francfort, chez MM. Bethmann frères.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration de la Société R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale ordinaire, qui n'a pu avoir lieu le 30 mai dernier, faute de l'accomplissement des prescriptions des statuts, est fixée au 27 septembre prochain, à 3 heures, précises au siége de la succursale, boulevard de Strasbourg, 68, à Paris.

MM. les actionnaires sont en même temps convoqués, pour le même jour et au même lieu, en assemblée générale extraordinaire.

Comme assemblée générale extraordinaire, MM. les actionnaires auront à délibérer sur les objets suivants :

1° Ratification d'une convention passée, le 27 juin 1862, avec le ministre des travaux publics de Belgique, ayant pour objet la concession d'un chemin de fer partant de la frontière du grand-duché de Luxembourg et devant se raccorder au chemin de fer de Pépinster à Spa;

2° Ratification d'une convention intervenue avec la Compagnie du Luxembourg belge, au sujet de la susdite concession ;

3° Ratification d'une convention intervenue avec la Compagnie belge du chemin de fer de Pépinster à Spa, au sujet de l'exploitation de ce chemin ;

4° Pouvoirs à donner au conseil pour modifier, s'il y a lieu, les statuts, eu égard à la nouvelle situation de la Société ;

5° Pouvoirs à donner au conseil pour conclure tous arrangements relatifs à l'exploitation, tant avec la Compagnie française des chemins de fer de l'Est qu'avec la grande Compagnie du Luxembourg belge ;

6° Autorisation à donner au conseil pour réaliser, au mieux des intérêts de la Société, le capital nécessaire à l'exécution de la ligne à construire sur le territoire belge.

MM. les actionnaires, propriétaires d'au moins vingt actions, qui voudront assister à cette assemblée générale ordinaire et extraordinaire, devront, conformément à l'art. 33 des statuts, déposer leurs actions, soit à Luxembourg, au siége de la Société, soit à Paris, à la succursale ci-dessus indiquée, du 26 août courant au 13 septembre prochain, de midi à 3 heures.

Les cartes d'admission, précédemment délivrées pour l'assemblée du 30 mai dernier, serviront pour la réunion du 27 septembre.

Les titres déposés seront restitués, à partir du 28 septembre prochain, contre la remise des récépissés délivrés au moment des dépôts.

Aux termes des statuts, nul ne peut représenter un actionnaire, s'il n'est lui-même actionnaire. — Des modèles de pouvoir seront délivrés dans les bureaux de la Société.

N. B. — MM. les actionnaires résidant en Belgique sont autorisés à faire le dépôt de leurs actions à Bruxelles, chez MM. Bischoffsheim et de Hirsch, qui leur en remettront un reçu, contre lequel la carte d'admission à l'assemblée générale pourra leur être délivrée à la succursale de Paris.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations qu'il sera procédé, en séance publique, le 25 septembre 1862, à 3 heures après-midi, au siége de la succursale, boulevard de Strasbourg, n° 68, à Paris, au tirage au sort :

De	34	obligations	du 1er emprunt (série n° 1 à 48,519);
De	24	—	du 2e emprunt (série n° 48,520 à 32,000);
Et de	17	—	du 3e emprunt (série n° 32,001 à 42,000).
Total	75	obligations.	

Le remboursement des obligations désignées par le sort pour l'amortissement aura lieu, à raison de 500 francs l'une, à dater du 3 novembre 1862, aux endroits ci-après désignés :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

3° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce;

4° A Bruxelles, chez MM. Bischoffsheim et de Hirsch;

5° A Luxembourg, chez M. Krowinckel.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition de septembre du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe ; — les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs illustrés* des Réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales Gares des Chemins de fer, chez les principaux Libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST (GARE ST-LAZARE)

SERVICES DE **PARIS A LONDRES** PAR DIEPPE ET NEWHAVEN

Départ tous les jours (le dimanche excepté)

1° Service de jour en 11 heures 1/2

PAR TRAINS SPÉCIAUX A HEURES VARIABLES (1re ET 2e CLASSE)

2° Service de nuit

(1re, 2e ET 3e CLASSE)

Voyage simple :			Aller et Retour :		
1re classe 35 fr.	2e classe 25 fr.	3e classe 18 fr. 75	1re classe 62 fr. 50	2e classe 45 fr.	3e classe 33 fr. 75
BILLETS VALABLES PENDANT SEPT JOURS.			BILLETS VALABLES PENDANT UN MOIS.		

AGENCES : 7, rue de la Paix; — 2, place du Palais-Royal.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.

Départements.

Trois mois.....	15 fr.
Six mois.....	30
Un an.....	56

ABONNEMENTS.

Paris.

Trois mois.....	13
Six mois.....	26
Un an.....	48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Mounier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauchet, Paul Féval, Ve Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 *exemplaires. — Elle offre en prime à ses abonnés les* CLASSIQUES FRANÇAIS *et le* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de* 1 *fr.* 50 *c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de* 30 0/0.

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Dénomination.	Samedi 23 Comptant.	Samedi 23 Terme.	Lundi 25 Comptant.	Lundi 25 Terme.	Mardi 26 Comptant.	Mardi 26 Terme.	Mercredi 27 Comptant.	Mercredi 27 Terme.	Jeudi 28 Comptant.	Jeudi 28 Terme.	Vendredi 29 Comptant.	Vendredi 29 Terme.
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3195 —	— —	3192 50	— —	3180 —	— —	3180 —	— —	3175 —	— —	3140 —	— —
80.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	633 75	— —	630 —	— —	630 —	— —	631 25	— —	630 —	— —	625 —	— —
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1220 —	1210 —	1200 —	1210 —	— —	1200 —	1200 —	1180 —	1165 —	1170 —	1165 —	1180 —
					Id. nouvelles	1190 —	— —	— —	— —	— —	— —	1120 —	1110 —	1090 —	1100 —	1090 —	— —
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	487 50	— —	485 —	— —	487 50	— —	487 50	— —	485 —	— —	487 50	— —
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	460 —	— —	458 75	— —	460 —	— —	460 —	— —	460 —	— —	460 —	— —
100.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	— —	98 75	— —	98 75	— —	— —	— —	98 75	— —	97 50	— —
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	93 25	— —	93 50	— —	95 —	— —	95 —	— —	— —	— —	93 75	— —
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1010 —	— —	1010 —	— —	1015 —	— —	1015 —	— —	— —	— —	1015 —	— —
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 120 fr. payés	422 50	— —	422 50	— —	422 50	— —	421 25	— —	420 —	— —	420 —	— —
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 3e d'obligations communales	86 25	— —	85 —	— —	86 25	— —	85 —	— —	86 25	— —	85 —	— —
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	640 —	— —	635 —	632 50	635 —	635 —	635 —	— —	612 50	— —	628 75	630 —
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	815 —	815 —	815 75	810 —	812 50	815 —	820 —	810 —	820 —	825 —	830 —	830 —
»	»	»	»	»	Crédit agricole	635 —	— —	635 —	— —	— —	— —	630 —	— —	— —	630 —	635 —	— —
					Id. nouvelles	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	527 50	523 75	526 25	531 25	— —	521 75	515 —	515 —	513 75	510 25	517 50	517 50
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
100.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	76 25	— —	72 50	— —	76 75	— —	73 75	— —	70 —	— —	76 25	— —
50.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	Comptoir des Entrepreneurs	133 75	— —	132 50	— —	130 —	— —	125 —	— —	125 —	— —	127 55	— —
40.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	538 25	535 —	536 25	— —	535 —	535 —	— —	— —	527 50	538 25	— —	— —
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	537 50	— —
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Au comptant / à terme	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époques de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	— —	6.000	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 —	6.000	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	— —	6.000	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	— —	1.200	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	— —	1.000	500	»	...	»
C	Comptoir Bonnard	43 75	300.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lécuyer	520 —	20.000	500	»	...	25 »
C	Caisse Béchet	410 —	20.000	500	»	janvier juillet	25 15
C	Caisse de l'Industrie	40 —	7.000	100	»	juillet	1 »
A	Nu-Propriétaires	975 —	6.000	1,6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	780 —	34.000	500	»	janvier juillet	47 —
A	— act. de jouissance	300 —	»	»	»	juillet	22 50
A	Omnibus de Lyon	70 —	60.000	100	10	...	néant.
A	Omnibus de Londres	40 —	250.000	100	»	...	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	65 —	120.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	820 —	80.000	500	»	janvier juillet	60 —
	— (actions nouvelles)	— —	20.000	500	400	...	5 —
A	Compagnie générale transatlantique	570 —	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Valery?, L. Gay et Ce	750 —	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	450 —	»	»	»	...	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 —	21.000	1,7.000	»	...	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 —	»	500	»	...	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	451 25	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1260 —	60.000	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— actions de jouissance	91 25	56.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	960 —	22.000	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	— act. de jouissance	110 —	22.000	»	»	juin	11 50
A	Arles à Bouc	160 —	6.000	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	Trois canaux	— —	10.000	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	Aire à la Bassée	7500 —	...	5.000	»	février août	311 25
A	Sambre à l'Oise	750 —	11.000	1.000	»	juin décembre	50 —
A	Sambre française canalisée	1200 —	6.000	1.000	»	janvier juillet	50 —
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	183 25	240.000	100	»	janvier juillet	10 —
A	Ports de Marseille	135 —	»	»	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	415 —	24.000	1,2500	»	...	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	535 —	25.000	1,2500	150	...	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	265 —	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	115 —	»	»	»	...	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1278 —	110.000	1,110000	»	mai novembre	70 —
A	— actions nouvelles	1292 50	»	»	»	...	»
A	Union des Gaz	97 50	20.000	250	»	janvier	néant
A	Marseille et mines de Portes	315 —	30.000	1,30000	»	avril octobre.	18 50
C	Nord (Batignolles)	— —	6.000	500	»	juin décembre	25 —
C	Versailles	— —	1.200	500	»	mars septemb.	25 —
C	Boulogne, Sèvres, etc.	— —	1.200	1.000	»	1er juin	60 —
A	Lyon	2070 —	7.000	1,7000	»	janvier juillet	130 —
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1200 —	2.000	1,2400	»	...	77 50
»	Gaz général de Paris	— —	»	»	»	...	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 —	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	730 —	14.000	500	»	octobre avril.	75 —
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	480 —	30.000	1,30000	»	...	30 —
A	Decazeville (Aveyron)	2000 —	2.000	2.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 —	15.000	1,15000	»	juin décembre	15 —
C	Creuzot (Saône-et-Loire)	640 —	25.000	500	»	juin décembre	40 —
C	Basse-Indre	— —	8.000	500	»	avril octobre	30 —
C	Chatillon et Commentry	545 —	30.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	675 50	10.000	1,10000	»	...	»
A	Maubeuge (Nord)	— —	6.000	1,?	»	...	30 —
C	Fourchambault	330 —	50.000	1,?	»	avril octobre	21 —
C	Marine et chemins de fer	640 —	54.000	1,54000	»	mai novembre	70 —
C	Côte-d'Or	— —	»	500	»	...	néant.
C	Franche-Comté	— —	60.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	840 —	16.000	1,16000	»	...	60 —
C	Firminy	237 50	»	250	»	...	22 —
C	Pont-l'Évêque	285 —	»	500	»	...	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	575 —	10.000	500	»	avril octobre.	45 —
A	Providence (Belgique)	1100 —	5.500	1.000	»	septembre	90 —
A	Phénix-métallurgique	— —	40.000	375	»	janvier juillet	néant.

Au comptant / à terme	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époques de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1800 —	2.400	1,2400	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	715 —	30.000	200	»	...	32 —
A	Grand'Combe	865 —	24.000	1,24000	»	janvier juillet	60 —
A	Loire	157 50	80.000	1,80000	»	avril octobre.	12 50
A	Montrambert	175 —	80.000	1,80000	»	avril octobre.	9 —
A	Saint-Étienne	165 —	80.000	1,80000	»	avril octobre.	10 50
A	Rive-de-Gier	290 —	80.000	1,80000	»	avril octobre.	10 —
A	Carmaux	750 —	23.200	1,23200	»	mai novembre	20 —
A	Azincourt	1175 —	1.500	1,1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 —	3.750	1,3750	»	...	26 —
A	Lalon? et Loire	400 —	1.800	1,1800	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	477 50	»	700	»	...	20 —
A	Quarégnon	140 —	6.720	250	»	...	10 —
A	Charbonnages belges	415 —	30.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Pendu	250 —	3.000	500	»	...	»
A	Centre-du-Flénu	290 —	3.600	1,?	»	mai	30 —
C	Mouzaïa ... (cuivre)	15 —	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id.	225 —	8.000	1,8000	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	— —	10.000	1,10000	»	...	néant.
A	Santander ... zinc	— —	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	267 50	91.000	—	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id.	732 —	3.000	1,1000	»	janvier juillet.	60 —
A	Stolberg privilégiée id.	— —	40.000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiée, id.	— —	40.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie ... id.	500 —	5.000	1,1000	»	janvier juillet	10 —
A	Silésie ... id.	190 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	345 —	8.000	500	»	septembre	15 —
C	Cohin ... id.	300 —	15.000	500	»	janvier juillet	25 —
C	Société Linière ... id.	— —	1.400	500	»	...	»
A	Pont-Rémy ... id.	280 —	5.000	1,5000	»	30 avril	23 —
C	Siècle ... journal	— —	2.750	1,2750	»	...	125 —
C	Journaux réunis .. id.	— —	6.000	250	»	janvier juillet	15 —
C	Droit ... id.	5400 —	108	2.500	»	...	»
A	Saint-Gobain ... glaces	12700 —	2.000	1,2000	»	...	750 —
C	Montluçon ... id.	410 —	24.000	500	»	...	néant
A	Oignies (Belgique) .. id.	410 —	22.000	500	»	septembre	31 —
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	120 —	3.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Rocher et Ce Vidanges	— —	24.000	500	»	...	20 —
C	Caoutchouc souple	— —	50.000	100	»	31 mars	20 —
A	Cheilus? et Ce	21 25	40.000	100	»	...	néant
C	Compagnie générale des Eaux	337 50	80.000	250	»	...	14 —
»	Deux cirques (E. Dejean et Ce)	210 —	8.750	200	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	— —	»	»	»	...	»
	Eaux de Seine purifiées	— —	»	»	»	...	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours compt.	Nombre	Taux de remboursement	Reste à l'émettre	Époques de paiement des revenus.	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	295 —	»	»	»	...	»
90	Cie impériale des Voitures de Paris	— —	27.000	125	56	...	5 —
500	Ports de Marseille	495 —	20.000	500	15	janvier juillet	30 —
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	1871	avril octobre	30 —
»	Loire, anciennes	1195 —	4.528	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	1042 50	11.485	1.250	75	février août	50 —
»	Grand'Combe. — anciennes	1055 —	6.000	1.250	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1010 —	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages)	285 25	6.500	500	40	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	475 —	13.000	500	16	janvier juillet	25 —
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	— —	8.000	1.000	50	janvier juillet	50 —
271	Compagnie générale des Eaux	295 25	20.000	500	00	avril octobre	15 —
281	Chatillon et Commentry	270 50	20.000	500	25	mai novembre	15 —
475	Horme, anciennes	475 75	2.410	542 50	30	30 juin déc.	25 —
265	— nouvelles	270 25	7.000	500	50	31 mars sept.	15 »
—	J.-F. Cail et Ce	400 —	8.500	450	11	janvier juillet	20 —
»	Rue Impériale de Lyon	535 —	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
410	Gaz de Paris	477 50	23.500	500	45	janvier juillet	25 —
220	Union des gaz	187 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	495 —	40.460	500	»	janvier juillet	25 —
»	Docks du Havre	201 25	»	»	»	...	»
»	Omnibus de Paris	475 —	17.000	500	»	janvier juillet	25 —
»	M. de Commentry, F. de Fourchambault	240 —	16.000	250	30	janvier juillet	15 —

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — Cours du 23 au 29 août

[illegible]	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 23 compt.	Samedi 23 terme	Lundi 25 compt.	Lundi 25 terme	Mardi 26 compt.	Mardi 26 terme	Mercredi 27 compt.	Mercredi 27 terme	Jeudi 28 compt.	Jeudi 28 terme	Vendredi 29 compt.	Vendredi 29 terme
157	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	—	—	1172 50	—	—	—	1270 —	—	1270 —	—	1300 —	—
»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1017 50	1017 50	[illegible]	1017 50	1015 75	1021 —	1017 50	1014 50	1015 —	1015 —	1015 —	1015 —
»	300.000					Id. actions nouvelles	765 —	761 50	762 50	763 50	760 —	761 25	760 —	760 —	752 50	757 50	757 50	758 75
»	15.000	»	»	55 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1654	441.727	400	»	68 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1005 —	1007 50	1003 75	1007 50	1005 —	1005 —	1000 —	1000 —	997 50	1000 —	996 75	997 50
»	41.908	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	41.667	400	»	61 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	—	—	967 50	973 —	965 —	—	965 —	—	967 50	—	960 —	—
1700	540.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	542 50	542 50	542 50	543 50	540 —	540 —	538 75	538 —	537 50	537 50	537 50	542 50
»	»	»	»	24 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2100	800.000	500	»	75 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1100 —	1101 25	1102 50	1103 75	1102 50	1101 25	1102 50	1102 50	1102 50	1101 25	1095 —	1097 50
1011	250.000	500	»	55 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	832 50	828 75	831 25	830 —	826 75	825 —	817 —	815 —	813 75	811 25	813 75	817 —
1213	300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	557 50	556 25	557 50	—	554 75	557 50	555 —	552 50	551 25	553 75	553 75	555 75
241	90.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	—	—	—	—	342 50	345 —	340 —	342 50	345 —	—	—	—
192	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	420 —	—	420 —	—	415 —	—	412 50	—	412 50	—	—	410 —
290	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	420 —	—	420 —	420 —	420 —	—	415 —	—	410 —	415 —	—	—
»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	420 —	—	—	418 75	—	417 50	415 —	—	—	—	—	—
33	13.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	500	»	»	»	Algériens	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
241	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	363 75	—	378 25	—	366 75	363 —	359 75	360 —	—	—	358 75	355 —
»	»	—	»	» 0/0		Lyon-Croix-Rousse	—	—	400 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1321	400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	480 —	481 25	482 50	482 50	480 —	480 —	478 75	435 —	—	—	487 50	488 75
1064	750.000	500	50	41 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	600 —	603 75	605 —	605 —	603 75	601 25	591 25	592 50	—	—	592 50	591 25
150	101.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	145 —	—	145 —	—	145 —	—	143 75	—	145 —	—	145 —	—
292	72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
170	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	—	—	337 50	—	—	—	—	—	—	—	337 50	—
741	240.000	500	50	27 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	567 50	566 25	565 —	568 25	565 —	565 —	565 —	557 50	565 75	551 25	555 —	553 75
»						Id. libérées	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
300	90.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	307 50	308 75	307 50	310 —	308 75	—	307 50	315 —	—	305 —	302 50	302 50
75	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	505 —	502 50	503 50	505 —	501 25	501 25	500 —	498 50	500 —	493 —	500 —	495 —
131	35.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100	67.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	440 —	—	433 75	—	440 —	—	437 50	435 —	435 —	—	432 50	433 50
»	»	»	»			Montblanch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	—	—	405 —	—	405 —	—	406 25	405 —	—	—	406 25	405 —
270	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	328 25	326 25	328 75	330 —	329 75	327 50	327 50	328 25	—	—	313 75	315 —
»	»	»	»			Id. trentenaires	441 25	—	441 25	—	441 2	—	441 25	—	441 25	—	445 —	—
80	60.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	292 50	—	292 50	—	—	—	291 —	—	—	—	277 50	—
»	»	»	»			Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	»	500	»		janvier, juillet	Portugais	405 25	406 25	405 —	408 25	405 —	406 25	404 25	—	—	400 —	404 25	—
»			»			Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	23	25	26	27	28	29
1849	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	——	—	—	—	—	—	—
1839—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	——	—	—	—	—	—	—
1842	8.889	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1848	13.233	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	—— 5 0/0	1100 —	—	—	—	1105 —	—
1842—1849	28.750	»	»	novembre	1.250	50 —	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	1100 —	—	—	—	—	—
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 —	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	—	—	—	1115 —	—	—
1852	40.000	»	»	septembre	1.250	50 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	—	1100 —	1100 —	1100 —	1105 —	1100 —
1852—1854	31.596	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	1100 —	—	1100 —	—	—	—
1853—1856	208.000	»	»	mai	650	25 —	juin, décembre	Est, 5 0/0	—	500 —	498 75	497 50	498 75	498 75
1853	2.770	»	»	mars	1.250	50 —	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	24.000	»	»	mai	625	25 —	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	500 —	500 —	—	500 —	—
1852	120.000	»	»	mars	625	25 —	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	521 25	521 25	—	518 75	518 75	517 50
1854	102.616	»	»	décembre	625	25 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1849	5.000	»	»	décembre	1.250	40 —	janvier, juillet	Rouen au Havre, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 —	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	301 25	301 25	301 25	302 50	301 25	300 —
1852	65.643	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	—	303 75	—	—	—	—
1855	267.029	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	312 50	313 75	312 50	—	311 25	311 25
1852—1861	1.470.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	308 25	307 50	308 25	307 50	306 25	306 2[illegible]
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 —	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	310 —	307 50	310 —	307 50	307 50	308 7[illegible]
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	301 25	—	—	—	300 —	—
1857—1861	137.093	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	(nouvelles)	295 75	—	298 —	—	—	29[illegible]
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	313 75	314 75	313 75	315 —	—	315 —
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25	301 2[illegible]
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	305 —	305 —	301 75	305 —	—	306 2[illegible]
1850—1861	449.788	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	302 50	302 15	—	301 25	301 25	301 2[illegible]
1858	22.010	»	»	décembre	500	15 —	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	300 —	—	—	—	300 —	—
1857—1861	800.000	»	»	mai	500	15 —	juin, décembre	Est, 3 0/0	301 25	301 25	301 25	298 75	298 75	300 —
1853	150.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	302 50	302 50	301 50	302 50	302 50	301 2[illegible]
1855	145.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	305 —	301 25	300 —	300 —	301 25	301 2[illegible]
1858—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	305 —	303 —	302 50	303 75	303 75	303 75
1858—1861	618.375	»	»	»	500	15 —	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	277 50	278 25	275 —	277 50	275 50	276 2[illegible]
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	265 —	262 50	265 —	265 —	260 —	258 7[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien	235 —	233 50	232 50	231 50	231 25	230 7[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	217 25	216 25	216 25	216 25	216 25	—
1858—1861	108.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	265 —	263 —	263 —	—	263 75	263 —
1859	24.576	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	255 —	253 —	—	—	253 —	—
1859	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Séville à Xérès 3 0/0	250 —	250 —	250 —	250 —	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 —	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	255 —	255 —	255 —	255 —	255 —	255 —
1856—1861	200.000	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	256 25	254 25	254 25	255 —	251 50	255 —
1860	62.500	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	—	230 —	230 —	230 —	230 —	219 7[illegible]
»	»	»	»	»	»	— —	avril, octobre	Montblanch à Reus	235 —	—	235 —	235 —	—	235 —
1858—1861	33.000	»	»	octobre	500	15 —	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Chemins portugais	243 75	243 75	243 75	243 75	243 75	243 7[illegible]
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	—	—	—	—	—	—

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	Samedi 23 comptant	Samedi 23 terme	Lundi 25 comptant	Lundi 25 terme	Mardi 26 comptant	Mardi 26 terme	Mercredi 27 comptant	Mercredi 27 terme	Jeudi 28 comptant	Jeudi 28 terme	Vendredi 29 comptant	Vendredi 29 terme
RENTES 3 0/0, jouissance juillet 1862	68 70	68 85	68 85	68 80	68 80	68 80	67 85	68 —	68 —	68 05	68 15	68 15
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1862	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 90	—	98 —	—	97 75	—	96 75	97 55	97 75	—	97 —	—
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
RENTES 4 0/0 id. id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	455 —	—	455 75	—	—	—	455 75	—	—	—	455 —	—
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1100 —	—	1100 —	—	1100 —	—	1100 —	—	1100 —	—	1100 —	—
Id. id. id. 1855, jouissance mars 1862	461 25	—	460 —	—	458 75	—	460 —	—	460 —	—	—	—
Id. id. id. 1860, id.	457 50	—	457 50	—	457 50	—	—	—	457 50	—	457 50	—
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862	226 25	—	226 25	—	227 50	—	227 —	—	—	—	226 —	—
Ville de Marseille, obligations 3 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Lille	97 50	—	97 50	—	98 25	—	97 50	—	97 50	—	98 75	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	40 —	—	38 75	—	—	—	40 —	—	—	—	—	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	93 1/8	—	93 3/8	—	93 3/8	— n/c	93 3/8	—	93 1/8	— n/c	93 3/8	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	— n/c	— n/c	77 n/c	—	— n/c	—	— n/c	—	— n/c	—	— n/c	—
Id. 3 0/0 1852 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	70 85	—	70 —	70 10	69 50	—	69 —	—	68 25	—	69 60	—
Id. 3 0/0, id.	—	—	42 80	—	42 10	—	42 80	—	—	—	—	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	69 85	69 70	70 90	70 25	69 40	69 55	69 40	68 30	68 65	68 50	69 70	68 75
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	72 n/c	—	72 n/c	—	72 n/c	—	72 n/c	—	71 1/2	—	— n/c	—
Emprunt russe	— n/c	— n/c	— n/c	— n/c	91 1/8	— n/c	91 n/c	— n/c	— n/c	— n/c	91 n/c	— n/c
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	44 1/8	— n/c	44 1/8	—	44 1/8	—	— n/c	— n/c	43 1/2	— n/c	43 5/8	— n/c
Id. 3 0/0 intérieur	48 1/4	48 n/c	48 n/c	48 n/c	47 n/c	— n/c	47 3/4	— n/c	47 3/4	47 7/8	47 3/4	— n/c
Id. 3 0/0 extérieure 1841	— n/c	—	—	—	— n/c	—	— n/c	—	— n/c	—	— n/c	—
Id. 3 0/0 id. 1856	50 1/2	— n/c	51 n/c	—	50 1/2	—	50 1/2	—	50 n/c	— n/c	50 1/2	— n/c
Id. passive extérieure (sans intérêt)	18 1/2	—	18 1/2	—	18 1/2	—	— n/c	— n/c	—	— n/c	18 1/4	— n/c
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	100 1/2	—	—	—	— n/c	—	— n/c	—	— n/c	—	100 1/8	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	348 75	—	330 —	—	323 75	—	332 75	—	323 50	—	323 75	—

PARIS. — IMPRIMERIE ET [illegible] DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Digitized by Google

N° 1146. — 31e ANNEE. — N° 36. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (Sans supplément) SAMEDI 6 SEPTEMBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	10 fr.
DÉPARTEMENTS	22 »	11 »
ÉTRANGER	28 »	14 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points),	3 fr. » »
Aux Annonces	1 fr. 50

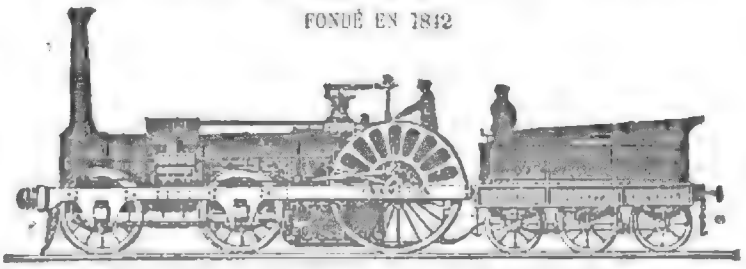
Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que tous relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications s'adresser directement à l'administration du Journal, qui traite de gré à gré.

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIEU, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.



L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

Nous prions instamment nos abonnés de joindre la bande de leur journal à toute réclamation, demande de renseignements, d'envoi de primes. A défaut de cette justification, l'administration se trouverait le plus souvent dans l'impossibilité de répondre.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 689. — La hausse, 691. — Les recettes de la Compagnie d'Orléans, 690.— Conseils généraux. Vœux concernant les chemins mis à l'enquête dans les départements du Midi, 691. — Enquête sur les chemins du Midi, 693. — Marché industriel, 698. — Correspondance de Londres, 698. — Bulletin des recettes de la semaine, 699. — Avis, 699. Recettes des chemins de fer, 700. — Annonces, 701. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 703 Cours des actions et obligations industrielles, 703. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 704.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La Bourse, depuis notre dernier bulletin, a subi une complète transformation. La défaite de Garibaldi et sa capture annoncées avant la Bourse de samedi ont déterminé une très-forte hausse, qui n'a pas été moindre de 1 franc sur la rente française, et de 3 francs sur l'emprunt italien.

Il fallait s'attendre à un mouvement pareil; le marché avait subi une grande panique, et la nouvelle venait surprendre à l'improviste un nombre considérable de baissiers. A la veille de la liquidation, ils ont dû s'exécuter immédiatement, sans reprendre haleine, et faire ainsi eux-mêmes la hausse.

En outre, nous le disions depuis longtemps : dans des conditions ordinaires la hausse devait se décider ; l'incident Garibaldi avait pu seul la paralyser. Aussi, lorsque la liquidation a été terminée, la hausse a continué tout naturellement, et la Bourse d'hier jeudi a été une journée d'enlèvement. Rentes, actions de chemins de fer, valeurs industrielles, tout en a profité.

Nous croyons que les hauts cours se maintiendront, et qu'il y aura une élévation nouvelle des prix cotés ; des réactions inévitables viendront bien parfois enrayer le mouvement, mais ce ne sera que momentanément, et s'il ne surgit pas de nouveaux incidents politiques, les détenteurs de titres peuvent concevoir de légitimes espérances.

Tout semble concourir à le prouver, la question italienne n'est plus imminente, et finira probablement par être tranchée un jour ou l'autre dans un congrès; la question du Mexique ne sera pas longtemps un embarras, et quant à la lutte américaine, il faut en prendre son parti, et créer du coton, car elle n'est pas près de recevoir une solution.

C'est surtout le Mobilier et ses valeurs qui, jeudi, ont entraîné la hausse de tous les titres.

Le 3 p. 0/0 est admirablement tenu, les achats au comptant continuent, le mois prochain on détachera un coupon de 75 centimes, il faut donc espérer que la rente française obtiendra enfin un prix plus au niveau avec le crédit de la France. Il y a eu beaucoup de ventes de primes dans les bas cours, et la hausse devra occasionner bien des rachats. — Le 3 p. 0/0 ferme au comptant à 69 30, et à 69 40, fin du mois.

Le 4 1/2 p. 0/0 se tient ferme à 98 25; il y a un coupon de 2 fr. 25 à détacher. Cela vaut bien la peine d'un peu de hausse.

Désertion complète du marché des obligations trentenaires, elles sont à 455 » sans affaires.— Il faudra bien cependant qu'elles suivent la rente.

L'emprunt italien est assez ferme à 71 50, le crédit de cet Etat a évidemment gagné depuis le combat d'Aspromonte. Pourvu qu'après la victoire les divisions politiques ne viennent pas partager les vainqueurs.

Les fonds espagnols sont solides, malgré les quelques inquiétudes politiques.

La Banque de France a, jusqu'à ce jour, peu profité de la hausse, mais son tour ne saurait tarder ; elle ferme à 3,200.

Le Crédit foncier a repris, les actions estampillées à 1,250 », et les actions nouvelles à 1,165 ». Cependant les acheteurs ne devraient pas oublier que le report est monté, le jour de la liquidation, à 7 fr. 50.

Le Crédit agricole reste à 640 »

Les actions du Crédit industriel sont fermes à 635 », et celles du Sous-Comptoir à 536 25.

Le Comptoir d'escompte est à 632 50.

Les actions du Crédit mobilier, qui se cotaient vendredi 830 fr., ferment aujourd'hui à 926 25 après avoir fait 936 25. Nous avons indiqué depuis longtemps ce mouvement, expliqué par la plus-value du portefeuille de cette entreprise, et nous voyons de plus hauts cours pour cette valeur.

Les actions d'Orléans ont vivement repris ; c'était indiqué par nous à nos lecteurs; mais leur mouvement ascensionnel nous semble loin d'être arrêté, surtout le coupon de 30 fr. à détacher en octobre venant y aider. Les actions estampillées ferment à 1,047 50, et celles nouvelles à 781 25.

Le Lyon a largement profité de la hausse ; il était demandé aujourd'hui à 1,150, et, dit-on, après la clôture, à 1,160. Nous ne saurions trop répéter ce que nous affirmons depuis longtemps : cette valeur doit être le placement privilégié des capitalistes intelligents. Les augmentations de recettes sur l'ancien réseau s'élèvent déjà pour l'année à 5,700,000 fr., et la dernière semaine y compte pour 217,000 fr. Aux prix actuels il y a encore de la marge pour la hausse.

Le Nord a été bien tenu à 1,025 ».

Les actions du Midi, quoique d'abord un peu offertes en liquidation, ont repris à 835 ».

L'Est est à 550 ».

L'Ouest à 560 ».

Les actions de Genève ont repris à la Bourse de jeudi, de 25 fr., et ferment aujourd'hui à 370 » ; serait-ce le signe avant-coureur d'une solution ?

Le Dauphiné est à 430, demandé.

Les actions des chemins autrichiens sont à 482 50.

Les Lombards ont repris à 611 25.

Les chemins romains sont très-fermes à 332 50. Une dépêche télégraphique a annoncé l'ouverture de la ligne de Ceprano à Naples.

Le Crédit mobilier espagnol a monté à 552 50; quelques-uns assurent qu'il atteindra le cours de 600 fr., nous n'en serions pas surpris, il y a bon nombre d'achats sérieux.

Le Nord de l'Espagne semble aussi en voie de hausse, il est à 508 75, et a été vivement recherché, soit à terme, soit à primes.

Les Portugais continuent à attirer des placements sérieux ; on annonce qu'une nouvelle section de 50 kilomètres vient d'être ouverte.

Nous terminons en donnant les cours des reports pour le jour de la liquidation ; ils nous semblent bien révéler la situation du marché sur chaque valeur.

3 0/0	de 0 22 1/2 à 0 27 1/2
4 1/2 0/0	de 0 40 à 0 35
Obligations trentenaires	1 75
Piémont	0 30
Italien	de 0 20 à 0 27 1/2
Intérieure espagnole	pair.
Passive espagnole	1/8 à 1/16.
Emprunt russe	1/8
Crédit foncier :	
— actions estampillées	de 4 à 7 50
— actions nouvelles	de 6 à 7 »
Crédit industriel	2 25
Crédit mobilier	de 3 75 à 4 25
Comptoir d'escompte	2 50
Orléans estampillées	de 2 50 à 3 75
— nouvelles	de 2 50 à 2 »
Nord	de 1 50 à 4 »
— sorties	4 »
Est	pair à 1 fr. de déport.
Ouest	de 1 50 déport à 0,50 déport.
Genève	de 1 50 à 2 »
Dauphiné	2 »
Ardennes	de 2 50 à 2 »
Bességes	3 »
Gaz	de 6 50 à 6 »
Suez	pair à 1 50
Autrichiens	de 2 25 à 2 »
Lombards	de 2 75 à 2 50
Victor-Emmanuel	2 »
Russes	de 0 25 à 1 75
Romains	de 2 à 1 75
Guillaume-Luxembourg	2 »
Mobilier espagnol	de 2 à 1 25
Saragosse	de 2 50 à 1 50
Xérès-Cadix	pair
Nord de l'Espagne	de 2 50 à 2 »
Pampelune	2 »
Barcelone	de 2 fr. déport à 1 fr. déport.
Portugais	de 2 50 à 2 »

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Graissessac a Beziers	22.89 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	17.56 0/0
Midi	13 95 0/0
Séville-Xérès-Cadix	13 31 0/0
Bessèges a Alais	12.48 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	9 26 0/0
Guillaume-Luxembourg	8 42 0/0
Barcelone-Saragosse	6.48 0/0
Cordoue a Séville	4.71 0/0
Dauphiné	3.00 0/0
Union-Suisse	1.00 0/0
Victor-Emmanuel	0.47 0/0
Ouest suisse	0.12 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève	0 77 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	1.70 0/0
Est	2 50 0/0
Nord	2 37 0/0
Nord de l'Espagne	3.57 0/0
Central Suisse	3.65 0/0
Orléans	5.17 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	6.85 0/0
Ouest	7 00 0/0
Autrichiens	8 83 0/0
Ardennes	28 05 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	38 84 0/0

A. DE [illegible] ET VONT.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	20 août	22 août	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	68 15	69 40	» 25	» »
Rente à 1/2 0/0	97 »	98 25	1 25	» »
Banque de France	3140 »	3200 »	60 »	» »
Consolidés	93 3/8	93 5/8	» 2/8	» »
Crédit foncier	1180 »	1250 »	70 »	» »
Crédit agricole	625 »	625 »	» »	» »
Crédit industr. et com	630 »	635 »	5 »	» »
Crédit mobilier	850 »	926 25	90 25	» »
Comptoir d'Escompte	625 »	632 50	7 50	» »
Orléans	1015 »	1047 50	32 50	» »
Nord	997 50	1025 »	27 50	» »
Nord (act. sorties)	960 »	980 »	20 »	» »
Est	542 50	548 75	6 25	» »
Paris-Méditerranée	1097 50	1150 »	52 50	» »
Midi	815 »	830 »	15 »	» »
Ouest	553 75	560 »	» »	3 75
Genève	» »	370 »	» »	» »
Dauphiné	510 »	520 »	10 »	» »
Ardennes ancien	520 »	520 »	» »	» »
Ardennes nouveau	515 »	510 »	» »	5 »
Ch. Autrichiens	569 75	582 50	13 75	» »
Victor-Emmanuel	355 »	370 »	15 »	» »
Russes	405 »	406 25	1 25	» »
Romains	315 »	332 50	17 50	» »
Sud-Autr.-Lombard	591 25	611 25	20 »	» »
Saragosse Pampelune	347 50	360 »	12 50	» »
Saragosse-Alicante	553 75	575 »	21 25	» »
Saragosse-Barcelone	302 50	307 50	5 »	» »
Nord-Espagne	495 »	508 75	13 75	» »
Séville-Xérès-Cadix	532 50	540 »	7 50	» »

LA HAUSSE.

Malgré les agitations politiques et les crises commerciales, les douze mois compris entre septembre 1861 et septembre 1862, ont été favorables au développement de la richesse générale. Il suffit pour s'en convaincre de jeter un coup d'œil sur le tableau suivant des cours comparés à un an de distance :

	6 sept. 1861.	5 sept. 1862.	Hausse.	—
3 0/0 français,	69 20	69 40	» 20	
4 1/2 —	98 75	98 25		— » 50
3 0/0 anglais,	93 1/8	93 5/8	4/8	
5 0/0 piémontais,	71 45	71 50	» 05	
Crédit foncier,	1,210 »	1,250 »	40 (1)	
Crédit mobilier,	765 »	926 25	161 25	
Nord,	990 »	1,025 »	35 »	
P. L. Méditerr.	1,022 50	1,150 »	128 50	
Midi,	677 50	830 »	152 50	
Ouest,	557 50	560 »	2 50	
Genève,	350 »	370 »	20 »	
Lombards,	543 75	611 25	67 50	
Autrichiens,	513 75	513 75	—31 25	
Romains,	241 25	332 50	91 25	

Il résulte clairement de cette comparaison que le crédit public, comme le crédit des principales Compagnies de chemin de fer, loin de subir aucune atteinte, a reçu une impulsion nouvelle. La hausse d'une année à l'autre constitue, en effet, un accroissement très-notable de la fortune publique : nous développerons ce sujet dans notre prochain numéro.

F. GRIMAUD.

(1) Plus la prime de 650 fr. sur les actions nouvelles données au pair aux porteurs d'actions anciennes.

LES RECETTES DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

On a remarqué depuis quelque temps la progression suivie des recettes de l'Orléans ; de 1,197,290 francs, produit de la trentième semaine de l'exercice courant, ces recettes se sont élevées à 1,397,419 fr. 15 c. dans la trente-deuxième semaine, et à 1,452,514 fr. 56 c. pour la trente-troisième. Cette dernière a même présenté une légère augmentation sur la semaine correspondante de 1861, malgré la suppression des recettes de la ligne de Paris à Nevers, équivalente à 100,000 francs par semaine en moyenne.

La trente-quatrième semaine, que nous publions aujourd'hui, a produit 1,422,165 fr. 70 c. Comparativement à la trente-quatrième semaine de 1861, il y a une diminution de 77,585 fr. ; mais celle-ci était elle même en augmentation de 92,728 fr. sur la semaine correspondante de 1860 ; elle a donc été d'un produit exceptionnel en 1861, et, malgré cette circonstance, la diminution de 77,000 fr. constatée aujourd'hui ne représente que les deux tiers de la recette afférente au Bourbonnais ; déduction faite de cette recette pour 1861, la trente-quatrième semaine de 1862 présenterait donc réellement un augmentation d'environ 33,000 fr.

Si cette progression se maintient en tout ou en partie, comme il y a lieu de le croire, les recettes de l'Orléans vont présenter, à partir du 21 septembre courant, époque anniversaire de l'ouverture des lignes du Bourbonnais, de notables augmentations comparativement aux recettes des quatorze dernières semaines de l'exercice 1861 ; et ces augmentations représenteront approximativement le produit du trafic de Paris à Nevers, que l'Orléans paraît avoir complétement regagné. Il est donc possible de prévoir une augmentation d'environ 1,406,000 fr. du 21 septembre au 31 décembre ; ce qui réduirait la différence actuelle, qui est de 3,746,000 fr., à 2,346,000 fr. environ ; et comme l'indemnité relative au Bourbonnais, qui a produit 1,350,000 francs en 1861, produira 2 millions pour 1862, soit 650,000 francs de plus, la diminution totale de l'exercice, comparativement à l'année précédente, ne serait plus que de 1,696,000 francs.

D'autre part, la diminution de 2,346,000 fr. sur les recettes brutes aura pour effet d'alléger les dépenses d'exploitation de 30 0/0 de cette somme, soit 703,800 francs.

Par conséquent, la différence réelle entre les produits bruts de 1862 et ceux de 1861 ne serait plus, approximativement, que de 1,696,000 fr. — 703,800 fr. = 992,200 fr.

Les produits nets de 1861 se montaient à 32,373,121 fr. ; si l'on en déduisait 992,200 fr., il resterait encore, pour le produit net de 1862 31,380,921 fr., représentant 104 fr. 60 c. par action.

Si cette hypothèse se vérifiait, la Compagnie d'Orléans pourrait distribuer pour l'exercice 1862, comme elle l'a fait pour l'exercice 1861, un dividende de 100 fr. par action, tout en attribuant une somme de 1,380,921 fr. à la réserve extraordinaire créée cette année, et qui comporte déjà une somme de 2,373,221 fr. 47 c.

Digitized by Google

Cette réserve s'élèverait alors à environ 3,755,000 fr.

Il faut toutefois signaler la prochaine ouverture des lignes de Bretagne sur une longueur de 150 kilomètres; il en peut résulter, pour les derniers mois de l'exercice, et jusqu'à ce que le trafic de ses lignes ait pris son assiette régulière, un certain accroissement de charges pour l'ancien réseau d'Orléans.

Quoi qu'il en soit, il ne paraît pas douteux que la somme des bénéfices à partager pour l'exercice 1862 ne soit équivalente à une centaine de francs par action, chiffre qui se maintiendra certainement pour les exercices 1863 et 1864.

AUGUSTE VITU.

CONSEILS GÉNÉRAUX.

Session de 1862.

VŒUX CONCERNANT LES CHEMINS DE FER MIS A L'ENQUÊTE DANS LES DÉPARTEMENTS DU MIDI.

1°

Conseil général des Bouches-du-Rhône.

Le conseil général des Bouches-du-Rhône, saisi de la question de savoir à laquelle des deux Compagnies de la Méditerranée ou du Midi il devait donner la préférence dans les propositions qu'elles formulent l'une et l'autre, a pris la délibération suivante :

Considérant que la question soumise au conseil général doit être examinée à quatre points de vue différents :

1°Au point de vue des intérêts généraux de la région du Midi, quels avantages présentent soit les propositions de la Compagnie du Midi, soit celles de la Compagnie de la Méditerranée ;

2° Au point de vue plus spécial des intérêts départementaux, quels avantages résulteront de l'exécution des projets de la Compagnie du Midi ;

3° Quels avantages résulteront de l'exécution des projets de la Compagnie de la Méditerranée ;

4° Enfin, et en dehors des considérations qui précèdent, quel est le droit à une préférence que pourrait évoquer chacune des compagnies rivales?

Sur le premier point :

Considérant que chacun des deux projets satisfait, bien que dans des mesures différentes, aux exigences de la situation, et fait disparaître les inconvénients et les périls justement signalés, en ce sens que l'un et l'autre de ces projets crée à Marseille une gare nouvelle et dégage la voie actuelle par l'établissement d'une voie plus ou moins parallèle, et qu'enfin les deux projets conjurent le danger qui pourrait résulter de l'obstruction du souterrain de la Nerthe;

Considérant, en second lieu, que le projet de la Compagnie du Midi apportera à la ligne actuelle le soulagement de la décharger des marchandises échangées entre les régions du Sud Est et du Sud-Ouest ; que celui de la Compagnie de la Méditerranée aura pour conséquence de faire porter cette diminution sur les marchandises échangées entre Marseille d'une part et le centre et le nord de la France de l'autre;

Que ce second résultat paraît au conseil devoir atteindre plus complétement le but poursuivi.

Sur le second point :

Considérant que la ligne du Midi n'apporterait qu'un avantage moindre pour la population des Bouches-du-Rhône; que la ligne projetée, après avoir parcouru la partie la plus aride et la plus déserte de notre littoral, franchit le Rhône et s'engage dans les solitudes et les marais insalubres de la basse Camargue, pour arriver aux limites départementales, sans traverser un centre important, si l'on en excepte cependant les villes d'Aigues-Mortes, de Bouc et de Martigues ;

Considérant qu'Aigues-Mortes doit être desservi plus utilement par une ligne se dirigeant sur Lunel, qui a été l'objet d'une loi ; — que le port de Bouc et les Martigues seraient mieux desservis par l'embranchement sur le Pas-des-Lanciers, proposé par la Compagnie de la Méditerranée, que par la ligne littorale ;

Considérant que la ligne littorale établie parallèlement au rivage de la mer pourrait être coupée soit par des inondations, soit, en cas de guerre, par les canonnières ennemies ; — que les 70 millions nécessaires pour l'exécution de cette ligne pourraient être plus utilement employés à la création d'autres lignes dans les départements méridionaux ;

Considérant que la ligne du Midi ne peut, en aucun cas, être considérée comme un dégagement sur Lyon et Paris ; — que le projet de la Compagnie de la Méditerranée remplit seul ce dernier but.

Sur le troisième point :

Considérant que le *projet de la Compagnie du chemin de la Méditerranée, reliant Aix à Marseille par une ligne directe*, traverse le centre du département, et assure aux populations des avantages considérables ; l'industrie aixoise, jouissant du double bienfait des eaux du Verdon et de la voie ferrée, prendra cet essor que lui assurent sa position topographique et la nécessité où est Marseille de rechercher, pour certaines industries, des emplacements vastes et peu coûteux ;

Considérant que cette abréviation des distances profitera encore au transit des marchandises entre les Alpes, d'une part, Marseille, Toulon et Nice, de l'autre ;

Considérant que le bassin à lignites de Fuveau doit être mis en relation avec Marseille, Aix et Toulon, tant au point de vue de la navigation commerciale et militaire, par la voie rapide et économique d'un chemin de fer ;

Considérant qu'il serait utile de ménager la possibilité de rattacher les nouvelles lignes à Trest et Saint-Maximin, de manière à pouvoir, plus tard, rejoindre par la vallée de l'Argens la ligne de Toulon à Nice, et former ainsi une seconde ligne sur Toulon et Nice, indépendante de celle de Marseille ;

Considérant que la ligne proposée d'Aix à Marseille par Gardanne, établit entre ces deux villes une communication directe, qu'elle réserve les moyens de la relier avec Saint-Maximin et le Var, qu'elle dessert, bien que très-imparfaitement, le bassin de Fuveau ;

Considérant, néanmoins, que ce bassin pourrait être desservi plus convenablement par l'exécution simultanée de *la section d'Aubagne à Fuveau* et de la ligne de Marseille à Aix par Gardanne ; que l'exécution de ces deux lignes aurait l'avantage de donner à Marseille deux entrées indépendantes du tunnel de la Nerthe ;

Considérant que la *ligne de jonction de Lunel à Arles* présente, par rapport au parcours actuel entre Montpellier et Marseille, une abréviation de 25 kilomètres ; que son exécution sera facile et relativement peu coûteuse ;

Considérant, relativement à l'embranchement du Pas-des-Lanciers aux Martigues et à Bouc, que les Martigues, ville de 8,000 âmes, possède des chantiers de construction et d'importants établissements salinier- ; que cette ville est, de plus, appelée à un grand avenir, par la création du canal maritime de Bouc à l'étang de Berre et par son voisinage de cette magnifique mer intérieure, qui deviendra, un jour, un grand port militaire, et le refuge le plus assuré de notre marine marchande ; que l'inscription maritime s'accroîtra avec le développement du pays ;

Considérant que le port de Bouc est, par le canal d'Arles, le point de jonction de la navigation intérieure avec la mer ; qu'il est entouré de nombreux établissements industriels ;

Considérant que l'embranchement en question met en relation Bouc et les Martigues avec l'intérieur, et leur permet d'atteindre rapidement et sans détour, soit Marseille, soit Aix, où sont leurs principales relations ;

Considérant que la *gare de l'Estaque* proposée par la Compagnie de la Méditerranée donnera la faculté de dégager la gare actuelle, et sera d'une incontestable utilité pour les ports de Marseille construits ou à construire ;

Considérant, quant à la proposition *d'une nouvelle gare à Marseille*, que les prévisions des ingénieurs à l'endroit des gares des marchandises ont toujours été dépassées et qu'il a fallu les agrandir constamment ; que la gare de Marseille, en particulier, a éprouvé et éprouve encore ce besoin, et que, malgré de nouveaux agrandissements possibles, il faut prévoir l'impossibilité d'y concentrer un service qui s'accroîtra d'autant plus que la prospérité de Marseille ira toujours en augmentant ; que, dès lors, la prudence commande de diviser le mouvement des marchandises entre des gares diverses disposées pour desservir tous les points de la ville ; que, dans cet ordre d'idées, la partie nord ayant à sa portée la gare actuelle de Saint-Charles et de la Joliette et la gare projetée de l'Estaque, il devient indispensable d'en établir une au midi, et de la relier à la gare principale actuelle, au moyen d'un embranchement qui pourra servir de chemin de ceinture ; — que l'établissement de cette gare permettra à la partie méridionale de la ville de participer aux avantages dont jouit seule, jusqu'à présent la partie nord.

Sur le quatrième point :

Considérant que la concession sollicitée par la Compagnie du Midi constituerait une violation, sinon de la lettre, au moins de l'esprit du pacte en force duquel la Compagnie de la Méditerranée s'est établie ;

Considérant que la concession de la ligne littorale à la Compagnie du Midi, loin d'être favorable à la concurrence, serait bien plutôt un moyen de consolidation, dans ses mains, du monopole des transports qu'elle exerce entre Cette et Bordeaux, par la réunion des voies navigables et ferrées ; — que cet état de choses doit provoquer l'attention du gouvernement qui vient d'abaisser les tarifs de transport sur de nombreux canaux, et ne pourra permettre que, sur ceux du Midi et de la Garonne, les transports soient taxés, en moyenne, quatre fois plus que sur les autres ;

Considérant que le conseil général des ponts et chaussées et le comité supérieur des chemins de fer se sont déjà prononcés en faveur des propositions de la Compagnie de la Méditerranée ;

Considérant qu'il convient de maintenir le système des réseaux, qui, en élevant si haut le crédit des compagnies, a permis au gouvernement de leur confier l'exécution de nombreuses lignes, et assurera l'achèvement complet du réseau français ; que la renonciation à ce système, en privant les compagnies de leur crédit, ferait éprouver d'immenses pertes aux nombreux porteurs de leurs actions et obligations ; que cette mesure ne serait ni politique ni équitable;

Considérant que M. Talabot, directeur général de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, entendu par le conseil général, lui a donné l'assurance :

1° Que, si ces propositions étaient agréées par le gouvernement, l'exécution des projets offerts ne dépasserait pas trois ans ; 2° que ces propositions étaient indivisibles ; 3° que, si le gouvernement demandait à la Compagnie l'exécution des lignes de Fuveau à Saint-Maximin et de Tarascon à Orgon, il était prêt à entrer en négociation ; 4° que, si le conseil général désirait que la partie du chemin de fer des Alpes, dont le tracé n'est point encore définitif, passât sur la rive gauche de la Durance, c'était aussi le vœu de la Compagnie de la Méditerranée ;

Considérant que le conseil général a offert à la Compagnie du Midi de recevoir et d'entendre ses représentants comme il l'a fait pour la Compagnie de la Méditerranée, et que ses représentants, bien qu'annoncés, ne sont point venus ;

Considérant que le vote émis l'année dernière par le conseil général, en faveur des propositions alors offertes à la Compagnie du Midi, ne saurait lui être opposé dans les circonstances actuelles ; que le vote de l'année dernière tendant à la réalisation d'avantages que la Compagnie du Midi était seule à offrir, et qu'il était du devoir du conseil général d'accepter; qu'un acte de préférence était donc impossible ; que ce vote doit être aujourd'hui formulé en faveur de la Compagnie de la Méditerranée, dès l'instant où celle-ci sauvegarde complétement les intérêts du département ;

Le conseil général donne la préférence aux projets présentés par la Compagnie de la Méditerranée sur ceux présentés par la Compagnie du Midi.

En conséquence, il demande que le gouvernement concède à la Compagnie de la Méditerranée, qui offre de les exécuter sans subvention, et à la condition expresse et indivisible qu'elles le seront dans le délai de trois ans :

1° Une ligne de Lunel à Arles ;

2° Un embranchement du Pas-des-Lanciers aux Martigues et à Bouc ;

3° Une ligne directe de Marseille à Aix ;

4° Une gare de marchandises à l'Estaque, avec raccordement sur les ports de Marseille ;

5° Une gare au sud de Marseille, avec embranchement servant de tête de ligne sur Toulon et sur Nice ;

6° La ligne de Lunel au Vigan ;

Et avec subventions :

7° La ligne du Vigan sur Millau ;

8° Une ligne d'Alais à l'embranchement de Privas à Livron.

Le conseil général demande encore :

1° Que parmi les tracés entre Aix et Marseille, la préférence soit donnée à celui qui passe par Gardanne ;

2° Que la ligne d'Aubagne à Fuveau soit exécutée simultanément avec celle d'Aix ;

3° Que le gouvernement demande à la Compagnie de la Méditerranée l'exécution des lignes de Fuveau à Saint-Maximin et celle de Tarascon à Orgon, en passant par Saint-Remy ;

4° Que la partie du chemin de fer des Alpes, dont le tracé n'est point encore définitif, passe sur la rive gauche de la Durance.

Les conseils généraux du Var, des Hautes et des Basses-Alpes, de Vaucluse, des Alpes-Maritimes, de la Drôme et de l'Ardèche ont émis des vœux pour demander au gouvernement la mise à exécution des projets de voies ferrées

proposés par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Conseil général du Gard.

Le conseil général du Gard est d'avis:

Que le gouvernement veuille bien concéder à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée les chemins sur lesquels il vient d'ordonner une enquête, savoir:

1° Une ligne de Lunel à Arles, par Saint-Gilles;

2° Une ligne directe de Marseille à Aix, avec une nouvelle gare à Marseille;

3° Un embranchement dirigé de la station de l'Estaque vers le nouveau port Napoléon, à Marseille;

4° Une ligne de la station du Pas-des-Lanciers à Martigues et à Bouc;

5° Un chemin d'Aigues-Mortes à Lunel, prolongé jusqu'au Vigan.

Et aussi:

Supprimer, ainsi qu'il l'a fait pour tous les autres canaux de l'empire, le monopole, si funeste aux intérêts des populations, dont jouit la Compagnie du Midi, en concentrant dans ses mains l'exploitation du chemin de fer et des deux canaux: le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi.

Après l'adoption de cet avis à l'unanimité, le Conseil général a émis également le vœu que le gouvernement veuille bien déclarer d'utilité publique et concéder à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée:

1° Un chemin de fer de Millau à Lunel, par le Vigan;

2° Un chemin de fer d'Alais à Livron, avec embranchement sur Aubenas;

3° Un raccordement entre la ligne d'Alais à Nîmes et celle de Lunel au Vigan, passant à ou près Anduze;

4° Un embranchement se dirigeant d'Uchaud à la ligne de Lunel à Arles, par Vauvert;

5° Un embranchement partant d'Uzès et se raccordant sur la ligne d'Alais à Nîmes, à la station de Nozières.

Le Conseil général des Alpes-Maritimes a, dans sa séance du 28 août, pris une délibération conforme à la demande des pétitionnaires, qui réclament l'affranchissement du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne. Cette délibération a été adoptée à l'unanimité.

2°

Conseil général de l'Hérault.

Le conseil général de l'Hérault,

En présence des différents projets de chemins de fer proposés par les deux Compagnies de la Méditerranée et du Midi pour la région du littoral, et dont une partie va être mise à l'enquête, le reste ayant déjà subi cette formalité:

Considérant que, au fond, le seul chemin de fer qui soit en question, et sur lequel porte le débat, c'est celui de Marseille à Rodez par la plaine et par les villes de Cette, Montpellier, Lodève, Saint-Affrique et Millau, avec un court embranchement qui rattacherait à cette ligne les mines de Graissessac, les villes de Bédarieux et Béziers, Narbonne et Perpignan;

Au sujet de l'utilité de cette ligne:

Considérant que c'est un fait amplement attesté par les demandes spontanées et chaleureuses de quinze départements;

Considérant que le parcours de Marseille à Rodez et Montpellier présente différents intérêts à desservir, et que ces intérêts sont considérables; qu'on peut citer dans le nombre:

1° Celui de ce qu'on a appelé injustement le désert des bords de la Méditerranée, puisque ce prétendu désert est le siége d'une grande industrie, celles des salines, à laquelle un immense avenir est réservé, soit pour livrer à nos ports un fret de sortie du genre de celui que fournissent au commerce de Liverpool les mines de sel du voisinage, soit par l'extraction directe du sulfate de soude et des sels de potasse du sein de la mer;

2° Celui du groupe manufacturier composé de Lodève, Bédarieux, Clermont, Saint-Pons, Saint-Chinian, sans parler de Carcassonne, Mazamet et Labastide, toutes villes auxquelles il importe d'avoir une voie de transport facile et rapide, et sans transbordement, soit pour les marchandises, soit pour les voyageurs, et tant pour tirer de Marseille les denrées coloniales et des matières premières, telles que la laine, que pour envoyer sur ce grand marché leurs produits manufacturés;

3° Le bassin houiller de Graissessac, qui est [illegible] de prendre part à l'approvisionnement [illegible] mer Méditerranée en houille, avec un grand avantage pour l'industrie française;

Considérant qu'aux intérêts ci-dessus indiqués, qui sont ceux de différents foyers de l'industrie française, il convient d'ajouter celui du transit entre la Méditerranée et l'Océan transit qui n'a cessé de préoccuper les hommes d'Etat de la France, et qui, sous Colbert, a donné naissance au canal du Languedoc ou des Deux-Mers; que si, jusqu'à ce jour, les entreprises ayant ce transit pour objet n'ont pas réussi, c'est en partie parce que le débouché donné à la voie de transit sur la Méditerranée n'était pas, ainsi qu'il aurait dû l'être, le principal port français dans cette mer, et que cette difficulté serait levée si le chemin de fer du Midi était prolongé en droite ligne jusqu'à Marseille;

Considérant en outre que le commerce international se développe chaque jour, et que notamment le canal de l'isthme de Suez doit prochainement amener à Marseille une grande quantité de produits qui profiteraient du chemin de fer de Marseille à Bordeaux pour se diriger sur les marchés baignés par l'Océan; que déjà des préparatifs se font à Bordeaux pour écouler les nouveaux produits qui y seront apportés; que des services de paquebots y sont organisés à cet effet, et que d'autres y sont à l'état de projets sérieux;

Considérant que, pour l'ensemble des objets qui viennent d'être énumérés, rien ne peut remplacer la ligne ferrée de Marseille à Rodez par Montpellier, proposée par la Compagnie du Midi, et que les différents tronçons de chemins de fer présentés à l'enquête par la Compagnie de la Méditerranée sont loin d'offrir pour la satisfaction de ces intérêts des avantages comparables;

Considérant que, cette nouvelle ligne de Marseille à Rodez étant reconnue indispensable, la seule question qui puisse être soulevée est celle de savoir par les mains et aux risques et périls de quelle Compagnie cette ligne doit être exécutée;

Sur ce dernier point:

Considérant que deux Compagnies qui sont en présence, celle de la Méditerranée, et celle du Midi, la première, lorsqu'il lui fut demandé s'il entrait dans ses intentions d'exécuter le tronçon de Montpellier à Rodez, se refusa à l'entreprendre, et qu'appelée par le cours des événements à s'expliquer sur le tronçon de Marseille à Cette et Montpellier, elle n'a cessé de représenter que ce serait une entreprise ruineuse, et que dans sa dernière publication, datée du présent mois, elle persiste à soutenir que le maximum du produit brut à en attendre est de 10,000 francs par kilomètre; qu'ainsi il est démontré que la Compagnie de la Méditerranée n'a aucune confiance dans le succès de la ligne de Marseille à Rodez par Montpellier, ni aucune inclination à l'entreprendre;

Considérant, dès lors, que si elle en devenait concessionnaire elle ne pourrait que désirer des atermoiements et des délais, et que chercher des prétextes pour le non-accomplissement de l'entreprise;

Considérant que, au contraire, la Compagnie du Midi, du moment qu'une ouverture lui a été faite pour la ligne de Montpellier à Rodez, s'est empressée de l'accueillir; qu'elle s'est montrée prête, dès l'origine, à se charger de l'entreprise intégrale de Marseille à Rodez, et qu'elle n'a cessé de soutenir que le tronçon de Cette à Marseille serait d'un grand rapport; qu'elle a donné la mesure de la sincérité de ses dires et de sa foi dans ses calculs à cet égard, en offrant d'exécuter ce dernier tronçon, non-seulement sans aucune subvention, mais même sans aucune garantie de minimum d'intérêt;

Qu'ainsi cette Compagnie se présente dans les conditions les plus rassurantes pour les nombreuses populations qui sont impatientes de jouir du nouveau chemin de fer de Rodez à Marseille, et pour l'Etat, auquel il importe de ne concéder un chemin de fer qu'autant que le concessionnaire est bien résolu à procéder avec vigueur à l'exécution;

Quant à l'objection soulevée par la Compagnie de la Méditerranée contre la pensée de concéder à la Compagnie du Midi la ligne de Marseille à Rodez par Montpellier, objection tirée de ce que ce serait consacrer un empiétement de la Compagnie du Midi sur le territoire qui aurait été dévolu à la Compagnie de la Méditerranée lors de la constitution des grands réseaux:

Considérant que cette objection mérite d'être examinée de près, parce qu'il importe de ne pas détruire la sauvegarde que les différentes Compagnies ont cherchée et trouvée dans la délimitation des réseaux, mais qu'aussi bien cette constitution des réseaux ne saurait être érigée en un principe absolu devant lequel doive s'abaisser l'intérêt public, ainsi qu'il s'incline, par exemple, devant le principe du respect de la propriété privée, dont l'Etat, en aucun cas, ne peut s'emparer que moyennant une juste et préalable indemnité; que la constitution des réseaux ne peut être envisagée que comme une convenance à laquelle l'intérêt public peut être opposé avec avantage, toutes les fois qu'il vient à se révéler par des faits positifs, et que la seule condition à laquelle l'Etat soit tenu de se conformer lorsqu'il juge à propos de déroger à la délimitation, au surplus presque toujours indécise, des réseaux des Compagnies, c'est de faire en sorte que les bases de l'existence de celles-ci ne soient pas ébranlées et que leur prospérité ne soit pas compromise;

Considérant que cette manière de voir, au sujet de la délimitation des réseaux, est pleinement justifiée par les articles 60 et 61 du cahier des charges de la Compagnie de la Méditerranée, articles qui sont ainsi conçus:

« Art. 60. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où sont situés les chemins de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la Compagnie.

« Art. 61. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis au prolongement du même chemin.

« La Compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie. »

Considérant, d'ailleurs, que le gouvernement lui-même a fait connaître qu'il répudiait le système absolu de l'inviolabilité des réseaux;

Considérant qu'ici intervient un intérêt public aussi éclatant que la lumière du soleil, celui du libre et facile développement du commerce de Marseille, que tout tend à accroître, et qui commande de multiplier les voies de communication desservant cette métropole, afin de lui apporter les productions des différentes parties de la France, et de distribuer dans l'intérieur du pays les productions de toutes les parties du monde accumulées ou à accumuler dans ses ports et ses docks;

Au sujet de ce grand intérêt, qui est non un intérêt local, mais un intérêt national:

Considérant qu'il n'est pas possible qu'une seule ligne de chemin de fer et une gare unique suffisent au mouvement des produits allant à Marseille ou en sortant, et que, à cet égard, on peut invoquer l'autorité des faits les plus décisifs, à savoir, l'expérience de ce qui s'est passé pendant la guerre d'Italie, lorsqu'un si grand mouvement de troupes et de matériel a été dirigé sur Marseille; et une autre expérience encore plus récente, celle des hivers de 1860-61 et 1861-62, où, par l'effet de l'affluence naturelle des marchandises, l'encombrement des gares de la Compagnie de la Méditerranée a été tel, que la Compagnie a fermé ses gares, au grand détriment du commerce, et a eu outre excédé les délais, larges pourtant, qui sont fixés par les règlements pour la délivrance des articles transportés par la petite vitesse.

Considérant que si l'insuffisance de l'état actuel des choses, qui présente une seule ligne ferrée pour desservir Marseille, et une seule gare dans cette ville, restait à démontrer, la démonstration serait acquise par le fait des propositions mêmes de la Compagnie de la Méditerranée, qui offre d'établir une nouvelle gare dans Marseille et une seconde entrée du chemin de fer, seconde entrée qui n'aurait cependant pas l'efficacité d'une ligne distincte;

Considérant que la nécessité d'une nouvelle gare et d'une nouvelle ligne de chemin de fer étant bien établie, il ne reste plus qu'à savoir quelle Compagnie doit être chargée de ces travaux: si ce sera celle de la Méditerranée, procédant conformément à ses plans, ou si, au contraire, ce sera celle du Midi, agissant comme concessionnaire du chemin de fer de Marseille à Rodez;

Considérant que le seul motif sérieux qui pourrait détourner le gouvernement de faire intervenir une nouvelle Compagnie de chemin de fer pour desservir Marseille serait la crainte de tarir ou même de restreindre dans une notable proportion les sources d'où la Compagnie de la Méditerranée a tiré jusqu'ici sa prospérité, mais que la Compagnie de la Méditerranée elle-même a pris soin d'écarter ce motif par les calculs déjà mentionnés, d'après lesquels la nouvelle ligne de Marseille à Rodez par Montpellier serait condamnée à n'avoir qu'un revenu insignifiant, dont la limite supérieure serait un revenu brut de 10,000 francs par kilomètre; d'où suit que, lorsque la Compagnie de la Méditerranée parle du grand préjudice qu'on lui causerait en concédant à la Compagnie du Midi le nouveau chemin de Rodez à Marseille, il suffit, pour la réfuter sans réplique possible, de la renvoyer aux documents émanés d'elle-même.

Quant à la question de savoir s'il convient de lier d'une manière indissoluble l'affaire de la concession du nouveau chemin de fer de Marseille à Rodez, qui serait faite à la Compagnie du Midi, avec l'affaire des canaux

du Languedoc et latéral à la Garonne, qui seraient dès lors détachés de cette Compagnie ;

Considérant que rien n'établit une liaison nécessaire entre ces deux affaires ;

Que les inconvénients qui peuvent résulter et résultent de ce que ces deux canaux sont entre les mains de la Compagnie du Midi ne seraient pas aggravés par la concession à la même Compagnie du nouveau chemin de fer de Marseille à Rodez, et qu'ils en seraient même diminués ; qu'en effet, dans l'état actuel des choses, les deux canaux forment d'un bout à l'autre une ligne parallèle à la ligne ferrée de Bordeaux à la Méditerranée, puisque le chemin de fer et les canaux aboutissent sur la Méditerranée au même port, le port de Cette, tandis que dans le nouvel état de choses la ligne des canaux restant terminée à Cette, la ligne ferrée aurait son principal *terminus* à Marseille ;

Considérant que les avantages offerts à l'État par la Compagnie du Midi sont considérables, puisque cette Compagnie se charge d'exécuter, sans subvention et sans garantie d'intérêt, une ligne que la Compagnie rivale proclame mauvaise, et sans subvention la ligne de Lodève à Montpellier, et que des conditions aussi avantageuses à l'intérêt public ne sauraient être repoussées ;

Considérant que sans doute il vaudrait mieux que les canaux latéral à la Garonne et du Languedoc eussent des tarifs plus abaissés, mais que le changement de régime de ces canaux peut être obtenu directement par une négociation spéciale, de même qu'il a été procédé pour les autres canaux de l'Empire ;

Considérant qu'il serait même possible de parvenir au même but par une voie indirecte, c'est-à-dire en traitant avec la Compagnie des chemins de fer du Midi, afin d'obtenir d'elle un abaissement du tarif de ces lignes ferrées pour les blés, les matières premières et les marchandises pondéreuses, puisque, dans ce cas, la diminution des tarifs des chemins de fer entraînerait forcément celle du tarif des canaux; mais aussi, considérant que la négociation dont il s'agit en ce moment ne devrait pas être particulière à la Compagnie du Midi ; que le gouvernement, dans sa juste prévoyance et sa haute sollicitude pour l'industrie manufacturière, a annoncé, à la suite du traité de commerce avec l'Angleterre, qu'une négociation dans ce but serait ouverte avec toutes les compagnies de chemins de fer, et qu'ainsi il serait plus naturel de laisser à part ce moyen indirect d'obtenir l'abaissement du tarif des canaux latéral à la Garonne et du Languedoc jusqu'au moment où la négociation se ferait avec l'ensemble des compagnies des chemins de fer ;

Considérant qu'il est permis de supposer que la question de séparer des chemins de fer du Midi les canaux latéral à la Garonne et du Languedoc n'a été introduite au dernier moment dans la discussion par la Compagnie de la Méditerranée que comme un expédient propre à diviser les esprits dans les départements qui s'étaient prononcés en faveur de l'exécution de la ligne de Marseille à Rodez par Montpellier, et à rendre impossible la concession de cette ligne à la Compagnie du Midi par l'exagération des conditions imposées ;

Considérant que, en présence des vœux ardents et fortement motivés que les populations de tant de départements ont exprimés et ne cessent d'exprimer en faveur de la prompte exécution du nouveau chemin de fer de Marseille à Rodez, il paraît impossible qu'un gouvernement aussi bienveillant pour le vœu public et aussi empressé à favoriser de tous ses efforts l'établissement des voies ferrées que l'est le gouvernement de l'Empereur, donne pour réponse à ces sollicitations pressantes, qu'il subordonne cette concession à l'accomplissement d'une condition aussi inattendue, aussi étrangère au fond du débat, pour ne pas dire aussi excessive, que l'abandon, par la Compagnie du Midi, des canaux du Languedoc et latéral à la Garonne ;

Considérant que même, pour un de ces deux canaux, la jurisprudence admise par la Cour de cassation rend cet abandon impraticable ;

Considérant enfin qu'aucune raison n'apparaît pour faire participer la Compagnie d'Orléans à la concession du chemin de fer de Marseille à Rodez, même pour un tronçon tel que celui de Rodez à Millau, qu'il est recommandé de lui concéder dans le dernier Mémoire de la Compagnie de la Méditerranée; qu'en effet, le réseau de cette Compagnie est tout aussi bien délimité à Rodez qu'il pourrait l'être à Millau, et que, au surplus, lorsqu'il fut question de la ligne de Rodez à la Méditerranée la Compagnie d'Orléans fut loin de manifester aucun désir d'y participer ;

Émet le vœu,

Que le chemin de fer de Marseille à Rodez par le littoral et les villes de Cette, Montpellier, Lodève, Saint-Affrique et Millau soit concédé à la Compagnie des chemins de fer du Midi ;

Et que cette concession ne soit pas subordonnée à l'abandon par ladite Compagnie des deux canaux latéral à la Garonne et du Languedoc.

Les conseils généraux de la Gironde, de la Haute-Garonne, de Lot-et-Garonne, de Tarn-et-Garonne, de l'Ariége, de l'Aude, de la Loire-Inférieure, des Hautes-Pyrénées et des Pyrénées-Orientales, ont émis un vote favorable à la proposition par laquelle la Compagnie des chemins de fer du Midi s'engage à faire, sans subvention, le chemin direct de Cette à Marseille par le littoral.

ENQUÊTE SUR LES CHEMINS DE FER DU MIDI.

Nous avons reproduit le mémoire publié par la Compagnie de Lyon, nous croyons devoir mettre nos lecteurs à même de juger la question en pleine connaissance de cause, c'est pourquoi nous publions celui en réponse de la Compagnie du Midi.

La Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne

A MM. les membres des conseils généraux des départements du Midi, du Centre et de l'Ouest.

La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée vient de publier un volumineux mémoire qu'elle intitule : *Enquête sur divers chemins de fer projetés dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Gard et de l'Hérault.*

C'est une nouvelle critique *in extremis* du projet que la Compagnie du Midi a soumis, il y a seize mois, au gouvernement, pour l'exécution d'une ligne *de Rodez à Montpellier*, par Millau, Saint-Affrique, Graissessac et Lodève, et d'une ligne littorale *de Cette à Marseille* que la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée combat avec une violence inouïe, depuis un an, et qui, nonobstant les contre-projets qu'elle a produits à profusion, semble enfin devoir surmonter tous les obstacles, puisque le gouvernement en a ordonné la mise aux enquêtes, qui, d'abord, avait été refusée.

Personne n'a pu prendre au sérieux les multiples combinaisons que la Compagnie de la Méditerranée a enchevêtrées entre Nîmes, Lunel, Aigues-Mortes, Arles, le Pas-des-Lanciers, l'Estaque, les Milles, Aix, Fuveau, Aubagne et Marseille. Le meilleur moyen de se convaincre de l'inanité de tant de propositions, c'est de jeter les yeux sur le tracé à l'encre rouge qu'elle en a fait elle-même sur la carte ointe à son nouveau mémoire. Dans cet amas de lignes, il n'y a de réellement utile : 1° que les raccordements de Marseille et d'Aubagne avec Aix, par Fuveau ; 2° que la ligne de Lunel au Vigan, par Saint-Hippolyte ; 3° et que la nouvelle gare proposée au sud de Marseille.

Pour qui connaît Marseille et son prodigieux développement, le maintien d'une seule gare et d'un tronc unique par le souterrain de la Nerthe serait une déplorable imprévoyance, si l'on considère à un point de vue pratique et élevé l'importance politique et commerciale des trois directions qui forment les grandes artères de ce port unique en Europe, de cette vraie cité de l'orient et de l'occident, à savoir :

1° La direction de Paris et du nord-est, de la Suisse, de l'Allemagne et du nord de l'Europe ;

2° La direction de Toulon, de l'Italie et de l'Adriatique ;

3° La direction du sud-ouest, par Montpellier, Rodez, Nantes, Toulouse et Bordeaux ; de l'Espagne, par les deux extrémités des Pyrénées enfin le grand transit de la Méditerranée à l'Océan.

Ces trois directions doivent former trois réseaux distincts, qui doivent avoir chacun leur service spécial.

Les raccordements d'Aubagne et d'Aix dégageront à la fois la direction sur Paris, et celle des Alpes et de l'Italie, de même que la ligne de Marseille à Cette et à Rodez dégagera et rendra entièrement indépendantes de l'encombrement de son tronc commun toutes les communications avec la France centrale, l'Ouest et le Midi.

Paris est desservi par cinq grands réseaux ayant chacun sa gare de voyageurs et sa gare de marchandises (1), ayant par conséquent son service distinct, spécial, sa direction propre, sa responsabilité à l'égard du commerce et du public. En outre, vingt-cinq villes de France sont desservies par deux Compagnies; et l'on voudrait que Marseille, avec les immenses intérêts qu'elle représente et qu'elle concentre, fût la *propriété* (le mot n'est pas de nous) d'une seule Compagnie!

Cela ne se discute plus. Le mirage qui avait pu faire un instant illusion, à ce point que la mise aux enquêtes avait été d'abord refusée à nos projets, est aujourd'hui bien dissipé.

La vivacité même avec laquelle nous avons été combattus a soulevé dans tout le midi, dans tout le centre, dans tout l'ouest de l'Empire, une telle explosion d'adhésions en faveur du système complet que nous avons proposé à l'administration, que le gouvernement, placé dans des régions supérieures à toutes les hostilités et à toutes les prétentions égoïstes, a tranché le débat en ouvrant l'enquête.

Dans les trois départements des Bouches-du-Rhône, du Gard et de l'Hérault, l'enquête est la formalité prescrite par la loi pour que le gouvernement puisse arrêter, s'il le juge convenable, les conditions d'une concession.

Toutefois, dans l'intérêt de l'avenir de Marseille, nous nous félicitons d'avoir été tant combattus; car, sans la passion ardente qui s'est soulevée contre ces propositions d'intérêt public, pendant longtemps encore, pendant un temps indéfini peut-être, Paris n'aurait pu communiquer avec Marseille, avec Toulon, avec l'Italie, que par le seul souterrain de la Nerthe. Aujourd'hui on est assuré d'une seconde communication par Aix et d'une nouvelle gare spéciale pour l'Italie au sud de Marseille, puisque la Compagnie de la Méditerranée, dans la chaleur de son hostilité, a été conduite à demander d'exécuter ces travaux sans subvention.

Sans l'animation de ce débat, la Compagnie de la Méditerranée, ou aurait ajourné aux calendes grecques la réalisation de ces projets, ou se serait fait allouer pour les entreprendre, comme elle l'a fait pour la ligne de Toulon, des subventions énormes.

La petite ligne de Lunel au Vigan par Saint-Hippolyte aurait eu le même sort. L'équité, la juste distribution des voies de communication à vapeur dans les contrées les moins favorisées, recommandaient en vain jusque-là l'exécution de cette voie. Eh bien! maintenant, cette voie sera faite, et faite sans subvention: la Compagnie en a pris l'engagement positif devant les conseils consultatifs du gouvernement et dans ses publications.

(1) Le chemin de l'Ouest a même deux gares de voyageurs et de marchandises pour lui seul.

Les travaux dont nous venons de parler et qu'assume la Compagnie de la Méditerranée sont d'une incontestable utilité; mais aller au delà serait le plus étrange gaspillage de capitaux qui pourrait se concevoir. Dépenser à travers les Cévennes 43 millions pour mettre le Vigan en communication avec Milhau, lorsqu'il n'existe aucune relation d'affaires entre Rodez et Milhau d'un côté et le Vigan et Saint-Hippolyte de l'autre, lorsque cette dernière ville compte 5,000 habitants, et le Vigan 4,000, et que ces deux villes sont, par Lunel, en relation avec les trois réseaux de Marseille à Paris, à Toulon et à Bordeaux!

Mais puisque la Compagnie de la Méditerranée insiste de nouveau pour demander la concession du chemin de Montpellier à Rodez, qui serait un prolongement si excentrique de son réseau, nous devons reproduire les observations que nous avons déjà formulées à l'appui de nos propositions, les premières en date incontestablement.

Le chemin de fer de Montpellier à Rodez par Lodève et Saint-Affrique est la véritable artère qui doit mettre le centre et l'ouest de la France en communication avec tous les ports de la Méditerranée.

C'est celui qu'appuient non-seulement tous les départements du Midi, tout le littoral de la Méditerranée, depuis Toulon et Marseille jusqu'à Cette, Perpignan et Port-Vendres, mais encore les départements du Centre et de l'Ouest, et particulièrement celui de l'Aveyron.

Le tracé par le Vigan n'a d'appui que dans le département du Gard.

La Compagnie de la Méditerranée, déjà chargée du chemin d'Alais à Brioude, qu'elle n'exécute pas; la Compagnie d'Orléans, qui a compris dans sa concession un grand nombre de lignes qu'elle construit à regret, ont été sollicitées pendant cinq ans pour mettre la ligne de Rodez en relation avec l'Hérault et la Méditerranée; elles s'y sont constamment refusées.

C'est à la demande de M. le ministre des travaux publics et de M. le directeur général des chemins de fer que notre Compagnie a consenti à prolonger la ligne d'Agde à Pézenas jusqu'à Lodève. Elle y a consenti, en vue d'une jonction avec Rodez. L'expectative logique de la jonction avec Rodez a seule pu nous déterminer à exécuter ces travaux.

C'est après le refus formel des deux grandes Compagnies de la Méditerranée et d'Orléans que nous avons soumissionné, au mois de mai 1861, la ligne de Rodez avec celle de Cette à Marseille, qui en est le complément nécessaire et inséparable.

Nos projets ont été rendus publics au mois d'août 1861, lors de la réunion des conseils généraux.

La Compagnie d'Orléans a maintenu alors sa complète abstention.

La Compagnie de la Méditerranée a d'abord critiqué nos projets avec un superbe dédain. Elle les qualifiait d'entreprises sans bon sens, incapables de donner un revenu rémunérateur, et à ce titre indignes d'occuper des esprits sérieux. Puis, et dans ces derniers temps seulement, lorsqu'elle a vu la manifestation unanime de l'opinion publique, elle a opposé à nos projets un faisceau de lignes nouvelles, dont la multiplicité cependant ne faisait pas l'efficacité. Elle a offert d'exécuter le chemin qui, du littoral, irait chercher Rodez par le Vigan, et au besoin un second chemin de Rodez par Montpellier, Lodève et Saint-Affrique.

Tout cela est-il sérieux? Le chemin du Vigan à Rodez traverse sur plus de la moitié de sa longueur la partie la plus aride et la plus abrupte des Cévennes. Un seul chemin de Rodez est admissible, celui qui répond aux intérêts les plus généraux du pays.

D'abord, au point de vue financier, car le chemin de Rodez par Lodève et Saint-Affrique coûtera 86,800,000 fr., tandis qu'en y ajoutant le chemin de Lunel au Vigan et à Milhau, il faudra ajouter à cette dépense 61 millions, et pour ces 61 millions on ne desservira, en sus de ce que réalise notre projet, que l'arrondissement du Vigan, dont le chef-lieu compte, il faut le redire, 4,500 habitants.

Il est plus sage de dépenser utilement en quatre ou cinq ans 86 millions que d'y ajouter 61 millions pour un travail inutile et qui entraînerait pour l'achèvement de l'ensemble un ajournement à dix ans. Les deux lignes se ruineraient l'une par l'autre, et l'Etat paierait la garantie de ces folles dépenses.

Ensuite, au point de vue de la bonne distribution des voies de fer dans l'espace compris entre la ligne de Brioude à Alais, appartenant à la Compagnie de Lyon, et celle d'Albi à Toulouse et au Lot appartenant à la Compagnie d'Orléans, il est essentiellement juste, gouvernemental, de placer la nouvelle ligne, qui relierait Rodez au littoral de la Méditerranée, au milieu de cette zone, qui a une ouverture de 160 kilom., plutôt que de longer jusqu'à Saint-Hippolyte, à une distance de 15 à 20 kilom., la ligne d'Alais (1).

L'intérêt général commande en outre que cette ligne intermédiaire et centrale soit concédée à ceux dont l'intérêt particulier serait évidemment de la bien exploiter, et non pas à ceux dont l'intérêt serait d'en ajourner la construction et d'en paralyser l'exploitation, afin de détruire la concurrence que, par sa jonction avec les lignes dirigées de Rodez vers le Nord, elle est appelée à faire aux lignes de la Bourgogne et du Bourbonnais, qui sont les grandes artères et l'objet exclusif de la sollicitude de la Compagnie de la Méditerranée.

Après avoir proposé d'ajourner la ligne de Cette à Marseille afin de ménager les finances publiques, la Compagnie de la Méditerranée, dans la fougue de son opposition, ne voit pas combien il est inconséquent de proposer *deux chemins* sur Rodez qui devraient coûter 147 millions. Ce n'est pas tout : pour faciliter la réalisation d'un projet aussi peu judicieux, on a proposé de couper ces deux chemins en trois sections.

La Méditerranée aurait la section de Lunel à Milhau.

Le Midi, celle de Lodève à Milhau.

La Compagnie d'Orléans, le tronc commun de Milhau à Rodez.

Comme si ce n'était pas assez d'offrir à la Compagnie d'Orléans de faire ce qu'elle ne demandait pas et ce que depuis un an nous offrons d'exécuter, on stipule qu'en cas de refus de la part de cette Compagnie, on donnera le *tronc commun* à la Compagnie de la Méditerranée.

(1) La ligne du Lot à Rodez est construite, celle de Béziers à Graissessac l'est également, celle d'Agde à Lodève sera achevée dans quelques mois. Le bon sens le plus vulgaire n'indique-t-il pas que la lacune à combler entre ces trois lignes est le moyen le plus simple, le plus économique de mettre le centre et l'ouest de la France en communication avec tous les ports de la Méditerranée? Si les lignes de Rodez, de Graissessac et de Lodève appartenaient à l'Etat, songerait-on à un autre tracé?

De sorte que pour aller de l'un des ports de la Méditerranée compris entre Marseille et Barcelone au centre, à l'ouest et aux ports du littoral de l'Océan, il faudrait emprunter les lignes de trois Compagnies, au lieu de rester sur les rails des deux Compagnies qui ont le plus grand intérêt à faciliter et à développer ces relations qui doivent devenir très-importantes, ou bien donner à la Compagnie de la Méditerranée une troisième artère sur Paris, sur le Centre, sur l'Ouest, sur l'Océan. Le conseil municipal de Marseille s'est montré plus prévoyant, plus soucieux des véritables intérêts du développement et de l'indépendance du commerce français des départements méditerranéens, lorsque, dans sa délibération du 6 mai 1862, il a énergiquement protesté contre toute concession à accorder à la Compagnie de la Méditerranée dans la direction de Rodez.

C'est ici le cas de reprendre un argument que la Compagnie de la Méditerranée a, imprudemment pour son système, formulé en ces termes dans son dernier mémoire :

« On ne suppose pas, sans doute, que les » forces financières du pays, et encore moins » celles des Compagnies, soient illimitées, et » personne n'ignore que le gouvernement me- » sure chaque année, suivant la situation gé- » nérale et l'état des finances, l'importance et » l'application de sommes susceptibles d'être » employées aux travaux neufs... Si, au lieu » de consacrer chaque année ces deux à trois » cents millions à l'extension rationnel du ré- » seau, on en distrait une partie pour doubler » plus ou moins utilement les lignes exis- » tantes, ce prélèvement ne pourra s'opérer » qu'au détriment des lignes du deuxième et » du troisième réseau qui attendent avec une » si légitime impatience leur rang d'exécu- » tion. »

Cet argument financier, produit par la Compagnie de la Méditerranée pour combattre les deux lignes que nous proposons, l'une de Rodez à Montpellier, et l'autre de Cette à Marseille, lignes qui comblent les deux lacunes les plus importantes de l'ensemble des réseaux français, car elles doivent mettre le port de Marseille et tous les ports du littoral méditerranéen, depuis Nice et Toulon jusqu'à Port-Vendres, en communication avec le centre et l'ouest de la France, avec le Languedoc, le Roussillon, la vallée de la Garonne et tous les ports de l'Océan, depuis Bayonne jusqu'à Brest et Cherbourg; cet argument, disons-nous, ne s'applique-t-il pas en plein aux propositions que fait la Compagnie de la Méditerranée de construire, d'abord, un second chemin sur Milhau, par le Vigan, et ensuite un second et puis un troisième chemin pour mettre la ville de Lunel en communication avec la ligne de Tarascon au souterrain de la Nerthe, c'est-à-dire d'ajouter à la ligne actuelle de Lunel à Tarascon une ligne de Lunel à Arles, et une autre ligne de Lunel au Pas-des-Lanciers? Et cela lorsque cette Compagnie est déjà concessionnaire de 4,400 kilomètres de chemins de fer représentant un capital de plus de deux milliards, dont 500 millions au moins restent encore à dépenser.

Avant de soumissionner des lignes qui se croisent dans tous les sens, la Compagnie de Lyon ferait mieux d'entreprendre les nombreux chemins dont elle est concessionnaire, la ligne de Brioude à Alais dont nous venons de parler, celle de Lyon à Roanne par Tarare, celle de Saint-Etienne au Puy, celle de Valence à Grenoble, celle d'Avignon, de Marimas et d'Aix à Gap, etc. Il y a là pour au

moins six années de longs et dispendieux travaux, et il ne faut rien moins que toutes les forces financières de cette Compagnie et toute l'activité de ses ingénieurs pour les mener à bonne fin, au gré de la juste impatience des populations qui attendent qu'on les commence, depuis quatre ans que la concession en est faite.

La situation de la Compagnie du Midi est toute autre.

Son réseau, l'ancien et le nouveau réunis, forment un parcours total de 1,630 kilomètres.

La dépense du nouveau réseau s'élèvera à 152 millions, sur lesquels il restera seulement à dépenser à la fin du présent exercice 45 millions.

Son budget, arrêté d'accord avec le gouvernement pour 1862, s'est élevé à 66 millions, qui ont été entièrement réalisés en obligations et à des prix supérieurs, qu'on nous permette de le faire remarquer en passant, à ceux qu'a obtenus la Compagnie de Lyon et de la Méditerranée par la souscription publique qu'elle a récemment ouverte.

Ces 66 millions comprennent les travaux du nouveau réseau et la pose de la seconde voie entre Bordeaux et Cette, déjà terminée sur 300 kilomètres, et qui sera exécutée sur les 176 kilomètres restant avant la fin de cette année.

Les travaux qu'a soumissionnés la Compagnie du Midi, ceux de Rodez à Montpellier et de Cette à Marseille, nécessiteront une dépense de 86 millions, qui, jointe à celle de 45 millions restant à faire sur son nouveau réseau déjà concédé, formeront un total de 131 millions.

Dans six ou huit mois, on peut exécuter la ligne de Cette au Rhône (Port-Saint-Louis); dans deux ans, la ligne du Rhône à Marseille.

Avant la fin de cette année, les lignes de Dax et de Bayonne à Pau seront terminées, ainsi que celle d'Agde à Lodève.

L'année prochaine, celle de Bayonne à Irun, qui met Paris, Bordeaux, Bayonne, en communication avec toute l'Espagne, sera exploitée. Avant deux ans, la ligne de Castres et celle d'Agen à Auch seront achevées. Les lignes de Tarbes à Pau et à Montrejeau seront terminées avant quatre ans. Il en sera de même de celle de Montpellier à Rodez, si nous en obtenons la concession.

On voit que l'ensemble des travaux concédés ou soumissionnés par la Compagnie du Midi ne comportera qu'une dépense annuelle d'environ 33 millions, pendant quatre ans, dépense égale à la moitié seulement du capital qu'elle a pu dépenser en 1862, sans nuire ni au crédit de ses actions, ni à celui de ses obligations.

Voilà les faits et les chiffres; je pense qu'ils calmeront les inquiétudes que MM. de la Compagnie de la Méditerranée ont montrées pour les forces financières du pays. Nous ne refusons, en matière de finances comme en matière de travaux publics, les conseils de personne, surtout lorsqu'ils sont inspirés par un sentiment de prudence; mais, dans la circonstance, ces messieurs verront que nous y avons pourvu avant les avis qu'ils ont bien voulu formuler dans l'intérêt du gouvernement comme dans le nôtre.

La question n'est donc plus là.

Le principe d'une ligne directe de Cette à Marseille, avec une gare indépendante de celle de la Compagnie de la Méditerranée, est généralement admis maintenant.

La création d'une ligne de Montpellier à Rodez par Lodève, Graissessac, Saint-Affrique et Millau n'est plus contestée, même par la Compagnie de la Méditerranée; puis elle déclare au besoin qu'elle se chargerait de l'exécuter.

Il ne reste que deux choses à faire : 1° régler les conditions financières de ces deux lignes, les seules sérieusement étudiées, les seules conformes aux intérêts généraux du pays : ce n'est pas chose difficile; 2° choisir la Compagnie qui doit exécuter. Or, quatrevingt-dix délibérations de conseils généraux, de conseils municipaux, de chambres et tribunaux de commerce et de chambres consultatives nous semblent avoir répondu par avance à cette dernière question.

En présence de cette approbation presque unanime, la Compagnie de la Méditerranée semble aujourd'hui se rabattre sur la pensée de rendre impossibles par les conditions qu'on y attachera, ou de *faire payer cher* au Midi, comme on l'a dit, les concessions qu'il a soumissionnées.

A l'origine, on avait critiqué les rampes de 0m,010 du tracé du littoral, la submersibilité du chemin, les marais de la Camargue, les ponts sur le Rhône, les souterrains jetés à travers les coteaux de la Nerthe. Les études définitives faites par nos ingénieurs, et dont les plans principaux ont déjà été transmis aux conseils généraux des départements du Centre et du Sud-Ouest ont fait bonne et prompte justice de ces critiques; les pentes sont réduites à 0m,008.

La ligne de la Camargue traverse les mêmes terrains que la ligne de Cette à Montpellier, de Cette à Agde et de Narbonne à Perpignan; la ligne du littoral est plus à l'abri des crues du Rhône que la ligne principale de la Méditerranée entre Arles et Avignon. Enfin les ponts du Rhône se présentent dans des conditions pour le moins égales à celles des ponts métalliques construits sur la Garonne, sur le Rhin et sur l'Adour.

Nous traversons la Nerthe avec des petits souterrains dont le plus long a 500 mètres.

Le souterrain de la Nerthe de la Compagnie de la Méditerranée a, à lui tout seul, une longueur de 4,600 mètres.

Ces faits nous paraissent sans réplique.

On a critiqué ensuite la garantie d'intérêt demandée à l'État pour la ligne du littoral, on affirmait que la ligne devait coûter 70 millions et ne pouvait produire que 10,000 francs par kilomètre, c'est-à-dire uniquement les frais d'exploitation, de façon que la totalité des intérêts engagés, pour un capital considérable, devait en définitive rester à la charge du trésor public.

Eh bien! la Compagnie du Midi a renoncé à la garantie d'intérêt. Le chemin de Cette à Marseille sera exécuté sans subvention, sans garantie d'intérêt, aux frais, périls et risques de la Compagnie du Midi.

Il semblait dès lors que la Compagnie de la Méditerranée se trouverait à bout d'expédient pour nous combattre.

Mais non, le zèle ardent avec lequel nos adversaires prennent en main les intérêts généraux que nous desservons et du pays tout entier, est inépuisable dans ses moyens d'argumentation.

Voici donc ce que la Compagnie de la Méditerranée vient d'imaginer : Il faut, pour combattre le monopole de la Compagnie du Midi, lui retirer la concession du canal latéral et lui reprendre le bail du canal du Midi.

C'est, on le sait, à l'aide de cette exploitation simultanée du canal et du chemin de fer que la Compagnie du Midi a pu achever ses lignes, malgré les erreurs énormes qui avaient été commises dans les devis présentés par le gouvernement, en 1853, au Corps législatif pour déterminer les conditions de la concession, et qui ont fait élever la dépense de la ligne de Bordeaux à Cette de 140 à 225 millions, y compris, il est vrai, la pose de la seconde voie.

C'est à l'aide de la même combinaison qu'elle a pu consolider assez son crédit pour construire son nouveau réseau avec une rapidité qu'aucune Compagnie n'a dépassée. C'est enfin à l'aide de cette situation financière fondée sur ces bases, qu'elle peut aujourd'hui construire sans subvention et sans garantie d'intérêt, la ligne de Cette à Marseille, et entreprendre, avec le concours de l'État, celle de Montpellier à Rodez.

Cette sauvegarde d'un bon crédit, qui crée, multiplie les ressources au profit des actionnaires, comme au profit du commerce dont il permet de faciliter et d'étendre les relations, la Compagnie de la Méditerranée ne veut plus qu'on la prenne en considération dès qu'il s'agit de nous.

Il ne faut faire aucun compte de tant de labeurs, nous pouvons ajouter de tant de dévouement à remplir les engagements contractés. Il faut à tout prix ruiner la Compagnie du Midi, qui ose regarder en face les très-hauts et très-puissants seigneurs de la Méditerranée : *Delenda Carthago.*

Nous avons trop le sentiment de nos devoirs envers les actionnaires et les porteurs d'obligations qui nous ont confié le soin de défendre leur fortune, le patrimoine de leurs enfants, pour nous sentir ébranlés par des attaques de ce genre, et nous ne craignons pas davantage que l'opinion publique et le gouvernement les prennent en considération. Lorsqu'il s'agit de stipuler avec une Compagnie qui a engagé dans une œuvre d'utilité générale un capital d'un demi-milliard, il est évident que le gouvernement apportera dans les négociations le calme, la fermeté, la prudence, que commandent des intérêts si considérables.

La Compagnie de la Méditerranée a délayé les arguments qu'elle fait valoir contre nos canaux dans un mémoire qui ne compte pas moins de 64 pages grand in-4°.

Et pourquoi, s'il vous plaît, cette campagne acharnée contre l'exploitation de nos canaux? d'où vient cet intérêt si grand pour le Languedoc et la vallée de la Garonne dont sont animés nos adversaires? qui leur a donné mandat? est-ce le sentiment de leur intérêt? Au contraire, si l'on nous enlevait nos canaux, afin de les affranchir de tout péage, la Compagnie de la Méditerranée serait ruinée; en effet, que l'on transporte à Bordeaux, au prix de 7 francs par tonne, les vins de Cette, de Béziers, de Cascassonne, de Narbonne, et cet immense trafic, joint aux autres produits du Languedoc, du Roussillon et de la Provence qui a encombré ses gares en octobre et en novembre derniers, et qui remplit sa caisse, se dirigera sur Paris, non plus par Lyon mais par Bordeaux où il empruntera la ligne d'Orléans, ou la voie de mer jusqu'à Rouen; il y aurait, sous l'influence de ce détournement, une diminution de produit net pour la Compagnie de la Méditerranée de plus de 20 millions par an, c'est-à-dire la représentation d'un capital de

Google

400 millions, car la Compagnie de la Méditerranée n'éprouverait pas seulement la perte des produits détournés, mais en outre la réduction des tarifs sur les produits de ces contrées qu'elle parviendrait à conserver sur sa ligne.

Voilà pourtant comment, lorsque la passion s'en mêle, on administre les intérêts de ses actionnaires.

La Compagnie de la Méditerranée, continuant son système d'attaques inconsidérées, vient nous apprendre les choses qu'on va lire :

« Nous sommes autorisés à affirmer qu'entre les mains de la Compagnie du Midi les tarifs des chemins de fer et des canaux sont combinés de manière à diriger *forcément* les transports sur les chemins de fer.

« La voie navigable y est complétement sacrifiée à la voie ferrée. Aussi les canaux sont-ils à peu près abandonnés et ne conservent-ils d'autres transports que ceux dont le chemin de fer veut bien leur faire la concession par pur respect humain, et afin de leur laisser une apparence de circulation et d'activité. »

A ces assertions nous opposerons les faits.

Sous la double influence d'une bonne exploitation des canaux et des chemins de fer dépendant de la Compagnie du Midi, le commerce des contrées desservies par ces deux systèmes de voies s'est développé dans une proportion sans précédent en France.

Les transports sur les canaux ont éprouvé les accroissements suivants :

1859	703,122	tonnes.
1860	714,372	»
1861	801,215	»

Ceux du chemin de fer ont été :

En 1858	de 703,464	tonnes.
1859	857,659	»
1860	1,102,867	»
1861	1,537,331	»

Ils ont plus que doublé en quatre années, et cet excédant de 830,000 tonnes correspond à une production entièrement suscitée ou développée par les chemins de fer du Midi, puisqu'il n'a pas été enlevé aux canaux, et qu'au contraire, pendant une période de trois ans qui correspond à celle de la prise à bail du canal du Languedoc, les transports sur nos deux canaux ont vu leur trafic s'accroître de 98,093 tonnes, soit de 14 0/0 (1).

Le rachat des canaux du Midi ne peut être réclamé sérieusement, tant au point de vue financier qu'au point de vue du développement des transports; il imposerait des sacrifices à l'État hors de toute proportion avec les services qu'il serait dans le cas de rendre.

Il ne peut être demandé pour améliorer le service, puisque la compagnie a réalisé d'énormes économies sur les frais d'exploitation que payait l'État, pour le canal latéral, aussi bien que sur ceux de l'ancienne compagnie du canal du Languedoc.

Le rachat devrait donc avoir pour objet la suppression du péage; or, supprimer les péages, ce serait porter un coup désastreux, non-seulement à la compagnie du Midi, mais aussi à toutes les compagnies de chemins de fer; car si l'on admettait en principe que lorsqu'une compagnie exploite deux voies de transport parallèles, il faut que l'Etat s'empare de l'une des deux pour la faire exploiter *sans péage*, afin d'entretenir une concurrence, on serait conduit logiquement à demander que l'Etat reprît :

A la Compagnie de la Méditerranée, une des deux lignes ferrées qu'elle exploite par la Bourgogne ou par le Bourbonnais;

A la Compagnie d'Orléans, l'une de ses deux lignes sur Tours, l'une de ses deux lignes sur Bordeaux, par Angoulême ou par Limoges;

A la Compagnie du Nord, l'une de ses deux lignes de Paris à la frontière de Belgique, par Amiens ou Saint-Quentin;

A la Compagnie de l'Est, l'une de ses deux lignes sur la frontière rhénane par Strasbourg ou par Mulhouse.

Qu'un pareil acte s'accomplisse, et le revenu net total de tous les chemins de fer français est immédiatement compromis ; un capital de plus de cinq milliards se trouve ainsi menacé d'une destruction complète.

Dans cette conviction, dans cette solidarité d'intérêt, dans ce sentiment libéralement conservateur, nous ne consentirons jamais à abandonner l'une des deux voies que nous exploitons.

Quand, en dehors de ces passions jalouses autant qu'inconséquentes, on examine avec calme, avec impartialité la question de l'exploitation de nos canaux, on reconnaît que la gratuité du canal n'est pas nécessaire pour le développement agricole, manufacturier et commercial des contrées du Midi. Les progrès considérables du trafic qui sont constatés depuis quatre ans en fournissent la preuve. De légers sacrifices de la part de l'État suffiraient pour dédommager la Compagnie d'un abaissement important des tarifs des canaux sur les houilles, les minerais, les engrais, les fourrages, les marnes, les pierres à plâtre et à chaux, les argiles, les castines, etc., tous produits pondéreux qui, par leur nature et leur faible valeur, ont besoin de transports à bas prix pour le développement industriel et agricole de ces contrées. Nous ne mentionnerons pas ici les autres produits, et en particulier les blés et les vins, qui forment l'aliment principal du chemin de fer, parce que, en ce qui les concerne, les tarifs des chemins de fer du Midi sont déjà assez abaissés par la concurrence des canaux et par celle de la Garonne.

Or, la Compagnie du Midi est prête à examiner la question sous ce nouvel aspect, et à entrer dans les vues du gouvernement.

Pour apprécier sainement les circonstances et l'esprit dans lesquels les canaux ont été joints à la concession du chemin de fer du Midi, il faut rappeler les faits qui, d'ailleurs, sont parfaitement à la connaissance du président et du directeur général de la Compagnie de la Méditerranée, MM. Dumont et Talabot, *quorum pars magna fui.*

En 1846, M. Dumon étant ministre des travaux publics, deux chemins de fer ont été concédés à deux sociétés distinctes : le premier, celui de Bordeaux à Cette, à une Compagnie dont M. Didion, l'habile directeur général de la Compagnie d'Orléans, était l'ingénieur en chef directeur, M. de Rothschild, l'un des administrateurs et le banquier.

Le second, celui de Lyon à Avignon, à une Compagnie dont M. Talabot était l'ingénieur en chef directeur, M. de Rothschild également l'un des administrateurs et le banquier.

Une partie importante du capital était versée :

28 millions pour le premier.

37 millions et demi pour le second.

Les études définitives et le bon sens public firent bientôt justice de l'imprudence qui avait présidé à la concession de la ligne de Bordeaux à Cette, en présence de la construction du canal latéral que le même ministre M. Dumon faisait pousser avec activité.

Une clameur générale engagea le Conseil d'administration de la Compagnie de Bordeaux à Cette à demander la mise en liquidation de la Société et l'abandon de la concession. Cette panique réagit sur la Compagnie de Lyon à Avignon, dont la mise en liquidation fut également réclamée.

Les Conseils d'administration de ces deux Compagnies durent subir la pression de l'opinion et de la volonté des actionnaires.

Le gouvernement fut obligé d'accéder à cette double demande pour arrêter les effets d'une panique qui avait atteint toutes les autres Compagnies, dont les actions avaient baissé de 20 à 25 0/0, et dont les appels de fonds pour la continuation des travaux se trouvaient gravement compromis.

Les deux Compagnies renoncèrent donc à leurs concessions, et M. Dumon, ministre des finances, en 1847, dut infliger aux deux Conseils d'administration la dure pénalité de la confiscation de leur cautionnement, et la confiscation fut consommée par le même ministre au moyen du transport des fonds des deux cautionnements de la caisse des Dépôts et Consignations à la caisse du Trésor.

Le résultat pour le pays fut un retard de six ans dans l'exécution de ces chemins d'une utilité de premier ordre, retard qui pouvait compromettre, ou tout au moins entraver les opérations de la guerre de Crimée.

En 1852, les deux chemins de Bordeaux à Cette et de Lyon à Avignon furent de nouveau concédés ; une subvention de 40 millions et l'abandon du canal latéral furent accordés à la Compagnie de Bordeaux à Cette par le Corps législatif.

Sur ces 40 millions, le ministre des travaux publics de 1852 exigea de nous, après le vote de la loi, l'abandon de cinq millions pour indemniser les anciens actionnaires des chemins de fer de Bordeaux à Cette et de Lyon à Avignon, représentés par MM. de Rotschild et Talabot, de la confiscation exercée contre eux par le ministre de 1847.

Peut-être verra-t-on dans le rapprochement de ces faits quelque chose qui ne justifie pas la campagne dirigée aujourd'hui contre nos canaux, et la part qu'y prennent MM. Dumon et Talabot, le ministre qui a prononcé la saisie du cautionnement et l'un des confisqués de 1847, unis aujourd'hui pour ruiner la Compagnie, sur la subvention de laquelle on a prélevé le remboursement de la somme confisquée. Mais poursuivons.

(1) Pour se convaincre que la Compagnie du Midi n'a pas cherché à abuser de la concession qui lui a été faite indivisément du chemin de fer et du canal latéral ni du bail passé avec la Compagnie du Languedoc, il suffit de comparer le transport des marchandises sur tous les chemins de fer français, pour constater que la Compagnie du Midi a appliqué des tarifs moyennement inférieurs à ceux des autres Compagnies; la Compagnie de Lyon figure seule pour quelques millimes au-dessous, et cela provient de la guerre qu'elle a entreprise contre la navigation du Rhône et de la Saône qu'elle est presque parvenue à détruire.

Voici du reste ces tarifs comparés tels qu'ils résultent des tableaux annexés aux rapports des Compagnies pour l'exercice de 1861 :

Tarifs moyens perçus en 1861 :

Par la Compagnie de Lyon-Méditerranée,		0,0607	par kilomètre.
D'Orléans,		0,0673	—
Du Midi (ligne de Cette),		0,0675	—
De l'Ouest,		0,0675	—
Du Nord, Houilles,	0,0431		
— Marchandises,	0,870	0,0699	
De l'Est,		0,0735	

Voici en quels termes l'exposé des motifs du projet de loi portant concession du chemin de Bordeaux à Cette fut présenté au Corps législatif (*Moniteur* du 27 juin 1852) :

« Depuis le rétablissement de l'ordre et le retour de la confiance, plusieurs propositions ont été faites au gouvernement par l'industrie privée pour l'exécution totale ou partielle du chemin de fer de Bordeaux à Cette, soit en arrêtant la ligne à Toulouse, soit en la prolongeant jusqu'à la Méditerranée. Ces propositions, très-différentes entre elles, ont toujours un point commun : les précautions à prendre contre la concurrence du canal latéral à la Garonne Pour neutraliser cette concurrence, on a été jusqu'à proposer de détruire le canal et d'utiliser ses travaux pour l'établissement du chemin de fer; toutes les autres soumissions demandent la concession simultanée à la même Compagnie du canal et du chemin de fer.

» Animé d'un vif désir de doter le midi de la France d'une artère principale, d'où pourront rayonner plus tard de nombreux et utiles embranchements, le gouvernement a étudié toutes ces propositions avec soin, et les a soumises à l'examen du Conseil général des ponts et chaussées.

» On a écarté d'abord, comme inadmissible, celle qui avait pour base la destruction du canal et la transformation de ses ouvrages en plate-forme propre à recevoir les rails d'une voie ferrée.

» On a écarté de même les demandes de concession morcelée, s'arrêtant à Toulouse, et ajournant à une époque indéterminée la communication complète entre les deux mers.

» Les motifs de justice et d'intérêt qui ont dicté ces rejets sont trop évidents pour qu'il soit nécessaire de les développer.

» Restait la combinaison de concession collective et simultanée à une seule Compagnie du canal latéral et du chemin de fer complet de Bordeaux à Cette. Cette combinaison, fréquemment appliquée en Angleterre, avait pour elle la sanction de l'expérience; mais elle soulevait néanmoins des objections; aussi a-t-elle été l'objet d'une étude attentive de la part du gouvernement et du conseil général des ponts et chaussées.

» Les raisons produites par les soumissionnaires à l'appui de leur demande ont été reconnues fondées.

» Il est incontestable, en effet, que le chemin de Bordeaux à Cette, s'il était exposé à la concurrence d'une voie de communication aussi facile, aussi économique que le canal latéral à la Garonne, se trouverait privé, entre Bordeaux et Toulouse, de la majeure partie sinon de la totalité des produits attachés au transport des marchandises.

» Or, sur une ligne comme celle de Bordeaux à Cette, qui ne peut être abordée par l'industrie particulière qu'avec le concours du gouvernement, sous la double forme d'une subvention en nature ou en argent et d'une garantie d'intérêt, toute diminution dans les produits se résout en définitive en une augmentation de charge pour le trésor. L'Etat a donc ici le même intérêt que les soumissionnaires à ne pas diviser les deux entreprises, à ne pas établir entre elles une lutte dont il supporterait seul les conséquences. »

Voici maintenant en quels termes s'exprimait la commission du Corps législatif chargée de l'examen du projet de loi.

« Messieurs, la commission que vous avez nommée pour examiner le projet de loi relatif au chemin de fer de Bordeaux à Cette m'a chargé de vous rendre compte du résultat de ses délibérations.

» L'utilité du chemin de fer de Bordeaux à Cette ne saurait être contestée. Cette ligne est le complément de la grande artère destinée à relier entre elles les trois capitales du Midi, *Marseille*, *Toulouse* et *Bordeaux*, à unir les deux mers sur lesquelles la France est si heureusement assise, la Méditerranée et l'Océan, et à réaliser ainsi une seconde fois, par des moyens de communication plus rapides, la pensée de Louis XIV.

» En même temps, elle tendrait à rendre plus faciles nos relations avec l'Espagne, qui deviennent chaque jour plus importantes, et à imprimer un nouvel essor à notre commerce international.

» N'oublions pas, Messieurs, qu'il y a dix ans que cette ligne a été classée parmi celles qui étaient le plus intimement liées à la grandeur et à la prospérité du pays, et qu'il y a six ans qu'a été votée la loi de concession, cette loi qui, *restée jusqu'à ce jour sans résultat, n'a été pour le midi de la France qu'une amère déception*.

» Voilà, certes, un assez long ajournement...

» Deux membres ont vivement combattu la concession de la jouissance du canal latéral à la Garonne; ils ont demandé que cette clause du cahier des charges fût annulée, ou que du moins l'Etat se réservât la faculté de racheter cette jouissance après les quinze premières années, sans être obligé pour cela de racheter en même temps le chemin. Ils ont prétendu que le monopole qu'exercerait la Compagnie en administrant tout à la fois et le canal et le chemin se traduirait pour le commerce et l'agriculture en tarifs plus élevés que ceux que la concurrence établirait naturellement; que la Compagnie serait amenée à abandonner les travaux d'entretien pour rendre le canal innavigable, et faire ainsi les affaires du chemin de fer au détriment de la voie moins lucrative du canal.

» L'un d'eux a déclaré qu'il préférerait que l'État augmentât la subvention qu'il devait accorder à la Compagnie, et que le canal continuât à être exploité séparément; tant il tenait à ce que deux modes de transport ne fussent pas concentrés dans les mêmes mains.

» La Commission a été d'avis que cette concentration du canal et du chemin de fer dans les mains d'une même Compagnie, qui formait la base du projet de loi, rendait seule possible l'exécution du chemin; qu'il n'existait pas d'autre moyen d'engager une société sérieuse à se charger d'établir une voie ferrée de Bordeaux à Cette; qu'il fallait à tout prix éviter qu'il y eût entre deux Compagnies rivales une lutte ruineuse, dont les conséquences retomberaient en définitive sur l'État, forcé de donner son concours dans cette circonstance sous la double forme d'une subvention et d'une garantie d'intérêt; que cette combinaison, empruntée à l'Angleterre, où pourtant les concessions de canaux comme celles de chemins de fer sont perpétuelles, ne pouvait donner lieu à aucun abus, grâce aux précautions prises par l'État dans la rédaction du cahier des charges pour prévenir l'élévation des tarifs du chemin de fer par une réduction convenable du chiffre des péages sur le canal, et pour garantir au commerce et à la batellerie le parfait entretien de cette voie de transport qui, placée sous la surveillance constante des ingénieurs des ponts et chaussées, ne pourrait jamais être fermée au transit, soit directement, soit indirectement; que, quant aux tarifs, les prix fixés dans le cahier des charges l'avaient été de concert avec la Chambre de commerce de Bordeaux, et au taux le plus avantageux pour le public; que, quant à l'entretien du canal, il était évidemment assuré par l'article 61 ainsi conçu : « Si le canal n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la Compagnie, » et que de la sorte tous les intérêts étaient parfaitement sauvegardés.

» La Commission était profondément convaincue que la double concession à une seule Compagnie des deux voies de communication était une condition essentielle, nécessaire, de l'exécution du chemin de fer; que l'exploitation du canal par l'État ou par une autre Compagnie en concurrence avec la Compagnie du chemin de fer offrirait en tout temps de tels inconvénients, qu'aucune Compagnie ne voudrait s'exposer à une éventualité qui entraînerait sa ruine, pour admettre de semblables amendements. En se plaçant au point de vue du rachat, elle n'a pas jugé convenable d'aller au-delà des dispositions de l'article 70 du cahier des charges, qui confère à l'État le pouvoir de racheter en même temps les deux concessions, après un délai de quinze ans, au moyen d'une simple annuité payée à la Compagnie.

(Rapport fait par M. Curnier, au nom de la Commission chargée de l'examen du projet de loi.)

Dans la discussion au Corps législatif, la même opposition s'étant élevée contre la concession du canal latéral à la Compagnie du chemin de fer, voici comment le commissaire du gouvernement y a répondu :

« En ce qui concerne spécialement le projet de loi en délibération, le gouvernement, n'ayant pas trouvé de Compagnie qui se présentât sans cette concession, a mieux aimé accéder à la demande que de ne pas trouver de Compagnie. Si le canal lui était refusé, la Compagnie demanderait sans aucun doute d'autres avantages; elle ferait peser sur le trésor un sacrifice plus grand. »

L'orateur du gouvernement ajoute « que les Conseils établis près le gouvernement, notamment le Conseil général des ponts et chaussées, se sont soigneusement occupés de ces questions. Le Conseil des ponts et chaussées a reconnu la nécessité de joindre le chemin de fer et le canal; il a constaté l'impossibilité de faire la concession, si elle ne portait pas à la fois sur le canal et sur le chemin de fer. La Chambre de commerce de Bordeaux a manifesté la même opinion. »

Le projet a été voté à la majorité de 191 voix contre 10.

Ce projet est devenu loi de l'Etat.

Une Compagnie (la nôtre) est devenue concessionnaire des chemins et du canal, et a pris la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne*, MM. de Rothschild et Ernest André, aujourd'hui administrateurs des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, figuraient au nombre de ses fondateurs.

Nous avons non-seulement rempli tous nos engagements avec fidélité, mais nous les avons dépassés.

Dans de telles circonstances trouvera-t-on dans le sein des Conseils généraux, des Conseils municipaux, des Chambres de commerce,

des voix disposées à appuyer les Conseils de spoliation de nos canaux donnés par la Compagnie de Lyon Méditerranée?

Tel est l'état légal de la question : il ne laisse aucune crainte, aucun doute dans notre esprit.

Nous devons néanmoins, pour faciliter davantage aux Conseils généraux, à la haute appréciation desquels ces observations s'adressent, la tâche qui leur incombe de juger en pleine connaissance de cause la question qui leur est soumise, ajouter quelques considérations qui touchent au côté moral du sujet.

Le réseau du Midi, seul parmi les six grands réseaux de l'Empire, n'aboutit pas à Paris. A cet énorme désavantage se joint celui de n'avoir reçu pour son ancien réseau qu'une subvention de l'Etat de 51,500,000 fr. (1), tandis qu'Orléans avait obtenu 229 millions et Lyon-Méditerranée 236 millions; en d'autres termes, la dépense faite par l'Etat a été :

Pour le Midi, de. . . .	64,375 fr.	par kilom.
Pour Orléans, de . . .	155,254	—
Pour la Méditerranée.	167,257	—

Si les 798 kilomètres de l'ancien réseau du Midi avaient reçu, comme la Compagnie de la Méditerranée, 167,257 fr. par kilomètre, la subvention totale de la Compagnie du Midi se serait élevée à 133,471,086 francs, au lieu de 51,500,000 fr.

Ainsi, la Méditerranée a reçu de l'Etat une subvention presque *triple* de celle du Midi, tandis que les produits de son exploitation sont *plus que doubles* de ceux de ce dernier. De ces deux circonstances il est résulté que dans la période de 1852 à 1861 les actions du Midi n'ont reçu, en sus de l'intérêt à 4 0/0, que 15 francs de dividende pour 1860 et 30 francs pour 1861, soit au total de 45 francs pour neuf ans.

C'est cette prospérité qui, après neuf années de persévérants efforts, commence à naître, que la Compagnie de la Méditerranée semble vouloir détruire à tout prix en recommandant, ce qui ne la regarde guère, qu'on nous enlève nos canaux, après les avoir concédés on a vu en quels termes.

Nous venons d'établir comment, au point de vue financier, au point de vue légal, au point de vue moral, le maintien en nos mains de l'exploitation des canaux est utile, indispensable, et comment il ne contrarie pas l'intérêt public;

Comment la proposition dont la Compagnie de la Méditerranée a le courage de prendre l'initiative est incompatible avec les vrais principes du respect des propriétés ;

Comment il serait contraire à la politique de tout gouvernement éclairé de nous enlever une des deux voies de transport pour en faire l'instrument de la ruine de l'autre ;

Comment le système qu'on met en avant pour nous nuire pourrait être appliqué à la destruction de tous les chemins de fer ;

Comment toutes les propriétés se trouveraient virtuellement atteintes par le triomphe de semblables doctrines ; car si une chambre de commerce pouvait demander la reprise par l'État d'un canal concédé, afin d'obtenir des transports de marchandises à plus bas prix, un conseil de prud'hommes pourrait, au même titre, demander la reprise par l'État ou par les municipalités des maisons particulières pour loger des ouvriers à plus bas prix ou gratis, comme on l'a formulé dans un programme qu'un procès récent nous a révélé.

C'est en nous appuyant sur les faits, sur des droits incontestables, sur des principes qui ne trouveront pas de contradicteurs dans le sein des conseils généraux, que nous avons dû repousser toute tentative de reprise de nos canaux.

Si nous avons longuement discuté ce côté des attaques de la Compagnie de la Méditerranée, c'est que nous avons voulu clairement établir quels sont ses principes et quels sont les nôtres ; c'est que nous avons voulu montrer jusqu'au bout de quel côté sont le bon droit et la raison dans la question qui s'agite entre les deux compagnies.

Nous n'avions pas besoin d'ailleurs de motiver comme nous l'avons fait le refus d'abandon de nos canaux, car cet abandon nous est formellement interdit, ainsi qu'un légiste aussi consommé que M. Dumon aurait dû ne pas l'oublier, car c'est encore à l'occasion d'une concession des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp faite par lui, ministre en 1845, que la Cour de cassation, par un arrêt très-remarquable, a fixé la jurisprudence sur ce point de doctrine, que les bases constitutives d'une Société ne peuvent être modifiées sans le consentement de *tous* les associés sans exception.

D'où suit qu'à moins d'apporter le consentement explicite de tous les actionnaires, absolument tous, le Conseil d'administration de la Compagnie du Midi ne pourrait légalement recéder à l'Etat le canal latéral à la Garonne. Or, l'unanimité absolue de ce consentement explicite est matériellement impossible à constater.

Rappelons en peu de mots les faits et l'arrêt qui a suivi :

L'assemblée générale des chemins de Dieppe et de Fécamp et la presque unanimité des actionnaires avaient demandé l'abandon de la ligne de Fécamp comme improductive, et en raison de l'impuissance financière de la Compagnie pour l'exécuter. Quelques actionnaires habitant la ville de Fécamp demandèrent l'exécution du contrat social et la construction de ce chemin.

Voici le dispositif de l'arrêt souverain de la Cour de cassation qui a clos le débat :

« La Cour (après délibération en chambre du conseil);

» — Vu les articles 1134 et 1859, § 1, C. Napoléon, et les lois des 19 juillet 1845 et 9 août 1847; attendu que les lois spéciales des 19 juillet 1845 et 9 aout 1847 ont autorisé la Compagnie anonyme qui s'est formée en société pour entreprendre et exploiter les chemins de fer d'embranchement de Dieppe et Fécamp à exécuter indivisiblement ces deux entreprises, aux conditions et dans les délais qui s'y trouvent déterminés; que le cahier des charges annexé à la première de ces lois, et les statuts sociaux, ont défini dans le même sens l'objet de l'association;

« Attendu qu'aux termes de l'article 1134 Code Napoléon les conventions tiennent lieu de loi entre ceux qui les ont faites, et que l'article 1859, § 4 du même Code, appliquant ce principe général au contrat de société, interdit à chaque associé de faire des innovations sur des immeubles dépendant de la société, même quand il les soutiendrait avantageuses, si les autres associés n'y consentent; — Attendu que, la chose sociale étant l'entreprise des deux chemins, il n'a pas été au pouvoir des [illegible] de la Compagnie de porter uniquement l'emploi des ressources sociales sur un seul, celui de Dieppe; qu'en cela ils ont méconnu la loi du contrat, tel qu'il est rappelé par l'arrêt attaqué; que non-seulement ils n'ont pas fait un simple acte d'administration, mais qu'en prenant sur eux, par le motif qu'ils feraient ce qui, d'après les circonstances, était le plus avantageux à la société, de n'exécuter qu'un chemin, ils ont agi comme si l'association avait été dès le principe ainsi limitée ; — Que, dès lors, il n'y a pas eu seulement gestion, mais changement de l'affaire sociale telle qu'elle fut conçue, et en vue de laquelle les actions qui la représentent furent émises et reçues; — Attendu que les articles 43 et 44 des statuts sociaux, cités par l'arrêt, ne donnaient à l'administration des pouvoirs généraux qu'à la charge de se renfermer dans l'accomplissement de l'affaire sociale; — Attendu que la majorité des actionnaires elle-même n'a pas eu qualité pour engager la minorité dissidente en dehors de la convention sociale telle qu'elle avait été primitivement consentie; Casse etc.»

Il n'est pas superflu de faire remarquer que, dans la question de Fécamp, il s'agissait de supprimer une charge fort onéreuse pour la Compagnie, tandis que, tout au contraire, dans l'affaire du canal latéral, c'est la sauvegarde de la propriété sociale qu'il s'agirait d'anéantir.

Nous pensons en avoir assez dit pour rétablir aux yeux des Conseils généraux la position de la question, qu'on a cherché à fausser, et nous nous confions dans leur équité et leur juste appréciation de l'intérêt de l'Etat et des départements.

Le Président du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

EMILE PEREIRE.

Paris, 23 août 1862.

(1) 35 millions pour la ligne de Bordeaux à Cette, et 16,500,000 francs pour les chemins de Narbonne à Perpignan et de Bordeaux à Mont-de-Marsan et à Bayonne.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les actions des Messageries impériales sont très-fermes à 695 francs.

Les actions du gaz parisien ont éprouvé une nouvelle hausse qui les porte à 1,390; il en existe très-peu sur le marché et la moindre demande les fait monter immédiatement.

La Compagnie immobilière de Paris, en raison du traité fait avec la ville de Marseille, a atteint le cours de 180.

Les Ports de Marseille sont bien tenus à 580.

Les gaz de Marseille ont dépassé 400 et ont rétrogradé à 380.

Les docks de Marseille sont demandés à 687 50.

On voit que les cours de ces trois entreprises justifient nos prévisions de notre dernier numéro.

Les actions de la Caisse des chemins de fer sont à 57 50; celles du Bernard à 43 75; des Petites-Voitures, à 63 75.

Le sous-comptoir des Entrepreneurs est à 137 50.

Les Eaux sont cotées 300, et les Omnibus de Paris à 795, sans affaires.

Sur le surplus des autres valeurs, peu ou point de transactions.

E. BONNAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Depuis ma dernière lettre, il s'est passé de grands événements qui ont exercé leur influence sur le cours des fonds publics. Aujourd'hui, le calme est revenu, et après des variations notables, la Bourse en est à peu de chose près au même point que la semaine dernière. Les fonds anglais ont peu varié, ils sont très-calmes; il en est de même pour les autres valeurs, excepté celles qui ont des mouvements particuliers de hausse ou de baisse.

Il y avait eu baisse jeudi et vendredi derniers à la nouvelle de l'expédition de Garibaldi; le 5 0/0 italien était tombé à 68 1/8; le 3 0/0 anglais s'était soutenu à 93 1/4, 3/8, mais il demeurait lourd. La hausse s'est fait immédiatement sentir à la Bourse de samedi. L'issue de la dernière campagne entreprise par les c

libre aventurier a relevé la confiance, et le 5 0/0 italien a gagné immédiatement 2 0/0. Les fonds anglais sont restés de 1/8; à la clôture ils faisaient 93 3/4.

La capture de Garibaldi n'a pas été la seule cause de cette hausse. Il faut mettre en compte aussi les bonnes nouvelles qui arrivent de tous les comtés d'Angleterre sur le bon résultat des récoltes, la réduction du taux de l'intérêt des bons de l'Échiquier, et la quantité notable d'or reçue par la Banque. Le *Blue Jacket* a apporté 250,000 liv. st. de Melbourne; le *City of Manchester*, 50,000 liv. st. de New-York; l'*Arabia*, 5,000 liv. st. de Boston; l'*Oneida*, 51,000 liv. st. du Brésil; en tout, 300,000 liv. st. dont s'est accru l'encaisse métallique.

Cette semaine a débuté par une tendance générale à la hausse, le 3 0/0 est monté lundi à 93 7/8 Les réalisations de bénéfices et quelques nouvelles défavorables venues de Paris (telles que la résolution que l'on attribue au gouvernement français de maintenir l'occupation de Rome) ont fait descendre le cours à 93 1/2, 5/8 au comptant et 93 5/8, 3/4 au 8 octobre; actions de la Banque 240, 242 en hausse de 1 0/0.

Le 5 0/0 italien a éprouvé des fluctuations analogues. Il y a eu de nombreuses transactions sur cette valeur. Elle est montée à 71 1/2 pour retomber à 70 7/8, 5/8, où à ce taux elle est demeurée lourde.

Mardi, la physionomie de la Bourse ne s'est pas améliorée. Les fonds anglais sont restés parfaitement calmes à 93 1/2, 5/8 au comptant, 93 5/8, 3/4 au 8 octobre.

Banque de 240 à 242, 3 0/0 nouveau et 3 0/0 réduit, 92, 92 1/8 coupon détaché, actions de la Compagnie des Indes 228 à 230, 5 0/0 indien 108 3/4, 109.

Le 5 0/0 italien n'a pas bougé. En revanche, l'emprunt mexicain a baissé de 1 0/0. On croit que la crise italienne étant passée, la France, libre de ce côté-là, va pousser l'expédition du Mexique avec une nouvelle vigueur. L'emprunt mexicain est donc tombé à 31 1/4, 31 1/2. Les consolidés turcs ont un peu fléchi, 31 1/4, 1/2.

Les nouvelles d'Italie ont exercé une influence favorable sur les fonds autrichiens. De nouvelles complications ne pouvaient que faire du tort au crédit de l'Autriche.

DEALTH.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

12e *tirage des obligations foncières* 5 0/0.

Le 12e tirage semestriel des obligations foncières 5 0/0 aura lieu le 22 septembre.

Les obligations sorties seront remboursées au pair.

39e *Tirage des obligations foncières* 3 *et* 4 0/0.

Le trente-neuvième tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0 aura lieu le 22 septembre.

Le premier numéro sortant gagnera un lot de	100,000 fr.
Le deuxième numéro sortant gagnera un lot de	50,000
Le troisième numéro sortant gagnera un lot de	20,000
Total	170,000 fr.

Les obligations qui sortiront ensuite seront remboursées, les 4 0/0 au pair, et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0.

Dans ce tirage, les titres de 1,000 francs et les promesses ont droit à la totalité du lot; les titres de 500 francs, à la moitié, et les coupures de 100 francs, au dixième.

Les tirages des obligations communales 3 et 5 0/0 auront lieu le même jour.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(Établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 3 mois	3 0/0
Ceux de 6 à 11 mois	3 1/2 0/0
Ceux de 12 à 17 mois	4 0/0
Ceux de 24 mois et au-dessus	5 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France fait des avances sur ces bons, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,
FERDINAND LE ROY.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schaken, à Vesoul.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	COURS correspondant des actions
Est*	Du 20 au 26 août	1739	1.465.128 62	853 01	1706	1.494 237 69	875 88	» »	2.50	23.974 70	540 »
Orléans*	20 — 26 —	1475	1.422.165 70	964 18	1475	1.499.750 97	1.016 78	» »	5.17	28.178 47	1020 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	20 — 26	1411	2.559.211 72	1.813 75	1411	2.342.192 67	1.659 95	9.26	» »	55.8?3 09	1101 25
Ouest*	20 — 26 —	1213	1.256.772 70	1.015 15	1213	1.332.633 80	1.098 65	» »	7.00	27.311 70	537 50
Nord*	20 — 26 —	1033	1.450.623 22	1.386 06	967	1.372.988 74	1.419 75	» »	2.37	41.493 34	1005 »
Midi*	20 — 26 —	798	697.357 38	873 88	798	611.922 08	766 82	13.96	» »	25.091 04	825 »
Lyon a Genève*	20 — 26 —	231	170.736 45	701 05	231	172.009 92	744 89	» »	5.77	18.335 58	345 »
Ardennes*	20 — 26 —	355	128.022 41	362 31	164	82.675 59	508 59	» »	28.01	12.769 »	420 »
Dauphiné*	20 — 26 —	182	85 421 21	469 34	154	69.735 78	453 02	3.60	» »	14.531 88	415 »
Graissessac a Béziers	20 — 26 —	52	16.173 40	311 02	52	13.100 13	253 07	22.89	» »	»	»
Bességes a Alais*	20 — 26 —	33	37.891 10	1 148 21	33	33.687 25	1.020 83	12.48	» »	32.013 53	515 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	20 — 26 —	1961	1.289.940 72	656 74	1967	1.316.369 29	703 67	» »	6.84	21.711 13	601 25
Autrichiens	20 — 26 —	1324	1.097.390 »	828 90	1324	1.203.695 »	909 26	» »	8.83	22.457 92	480 »
Madrid a Alicante et Tolède	20 — 26 —	482	333.481 38	691 87	482	283.645 64	588 47	17.56	» »	22 833 31	805 »
Saragosse et Madrid a Médinaceli	20 — 26 —	100	51.302 61	332 85	101	52.843 48	508 11	» »	38.84	»	»
à Alicante Alcazar a Ciudad	20 — 26 —	153	35.088 02	211 37	114	26.230 60	230 29	» »	1.70	»	»
Barcelone a Saragosse	20 — 26 —	366	123.921 24	338 60	183	58.107 69	315 »	6.49	» »	10.644 49	308 75
Nord de l'Espagne	20 — 26 —	522	187.964 92	360 09	375	139.860 10	372 96	» »	3.57	12.492 12	501 25
Union suisse	24 — 30 —	275	88.370 »	321 »	275	87.024 »	316 »	1.60	» »	» »	»
Central suisse	20 — 26 —	262	175.804 42	671 35	262	182.311 61	695 85	» »	3.65	16.712 33	» » »
Victor-Emmanuel	20 — 26 —	214	149.119 25	696 82	215	148 418 52	693 55	» 47	» »	21.555 07	365 »
Romains Bologne a Ancone	20 — 26 —	200	63.364 66	307 59	»	»	»	»	»	8.322 80	327 50
Romains Rome a Civita-Vecchia	20 — 26 —	73	16.988 20	232 70	»	»	»	»	»	5.524 98	»
Saragosse a Pampelune	20 — 26 —	179	48.069 86	268 53	»	»	»	»	»	8.297 80	347 50
Séville-Xérès-Cadix	6 — 12 —	100	88 547 »	553 »	100	78.070 »	487 »	13.31	» »	15.528 14	435 »
Ouest suisse	20 — 26 —	150	76.608 57	510 72	150	76.509 20	510 06	» 13	» »	13.072 31	145 »
Cordoue a Séville	6 — 12 —	131	45.975 20	350 96	131	43.893 »	335 08	4.74	» »	11.867 40	»
Guillaume-Luxembourg	13 — 19 —	130	31.735 87	361 40	52	12.082 57	243 90	8.42	»	10.631 51	280 »
Portugais	13 — 19 —	75	14.086 92	187 82	»	»	»	»	»	»	496 25

Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1739 kilomètres.
1861. — 1706 —

11e année — 34me semaine.

Du 20 au 26 août 1862.

971.375 Voyageurs 658 632 87
Bagages, Marchandises, etc.... 826.495 75
Total....... 1.485.128 62
Recettes antérieures..... 41.094.509 27
Total général..... 42.579.637 89

34e semaine de 1862 .... 1 485.128 62
Semaine correspondante de 1861. 1.494.257 69
Différence..... 9.129 07

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 42.579.637 89
— — 1861. 43.558.734 09
Différence..... 979.096 10

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862. 18.498.376 94
Du 1er janvier au 31 mai 1861 18.666.970 63
Différence en faveur de 1861. 168.593 69

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862. 7.874.294 07
Du 1er janvier au 31 mai 1861. 8.064.808 58
Différence en faveur de 1861. 190.514 51
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux..... »

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862. . 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil

Du 20 au 26 août 1862.

155.067 Voyageurs............ 674.240 96
Bagages, Marchandises, etc.... 778.293 70
Total....... 1.422.165 70
Semaine correspondante de 1861. 1.499.750 97
Différence..... 77.585 27

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 41 609.838 45
— — 1861. 45.356.362 02
Différence..... 3.746.524 57

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 482 kil. — 1862... 691 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 482 kil. — 1862... 683 kil.

26.263 Voyageurs............ 77 679 21
Bagages, Marchandises, etc.... 101.214 67
Total....... 181.739 88
Semaine correspondante de 1861 117.767 77
Différence..... 63.972 11

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 5.867.904 30
— — 1861. 3.654.170 32
Différence..... 2.213.733 98

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 20 au 26 août 1862.

219.993 Voyageurs............ 847.397 55
Bagages et marchandises...... 1.711.814 17
Total....... 2.559.211 72
Semaine correspondante de 1861. 2.342.192 67
Différence..... 217.019 05

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 79.014.019 05
— — 1861. 73.221.757 83
Différence..... 5.7[illegible]

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 271 kilomètres
1861. — 271 —

25.201 Voyageurs............ 95.621 10
Bagages, Marchandises, etc.... 75.110 35
Total....... 170.731 45
Période correspondante de 1861. 172.066 92
Différence..... 1.335 47

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 4.370.086 03
— — 1861. 4.416.633 86
Différence..... 67.547 83

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 778 kilomètres.
1861. — 537 —

61.749 Voyageurs............ 240.291 50
Bagages et Marchandises...... 366.490 27
Total....... 606.781 77
Semaine correspondante de 1861. 412.093 80
Différence..... 194.687 97

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 18.291.007 87
— — 1861. 12.792.684 67
Différence..... 5.498.323 [illegible]

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1216 kilomètres.
1861. — 1213

Du 20 au 26 août 1862.

433.195 Voyageurs............ 745.184 00
Marchandises, etc. — Gr. vitesse. 101.564 15
— — Pet. vitesse 410.045 93
Total....... 1.256.712 70
Semaine correspondante de 1861. 1.332.573 80
Différence..... 75.861 10

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 33.298.801 95
— — 1861. 33.949.751 05
Différence..... 650.949 10

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 30 juin 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

6 mois 1862, 900 kilomètres ... 21.976.689 80
— 1861, 900 — ... 22.432.931 61
Différence..... 456.241 81

RÉSEAU MIXTE.

6 mois 1862, 295 kilomètres... 2.009.373 71
— 1861, 295 — ... 2.000.616 39
Différence. » — ... 8.757 32

NOUVEAU RÉSEAU.

6 mois 1862 18 kilomètres... 70.053 06
— 1861 18 — ... 66 636 48
Différence..... 3 416 58

Différence totale : » kilom. 444.067 93

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 20 au 26 août 1862.

210.361 Voyageurs............ 656.766 39
Bagages, Marchandises, etc.... 802.856 83
Total....... 1.459.623 22
Semaine correspondante de 1861. 1.372.988 74
Différence..... 86.634 48

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 40.988.712 72
— — 1861. 39.543.861 54
Différence..... 1.444.851 18

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 109 kilomètres

11.718 Voyageurs............ 32.909 20
Bagages, Marchandises, etc.... 23.147 78
Total de la semaine... 56.056 98
Semaine correspondante de 1861. 6 084 39
Différence..... 49.972 59

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 1.508.276 75
— — 1861. 116.172 94
Différence..... 1.392.103 81

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 213 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 20 au 26 août 1862.

67.967 Voyageurs 255.184 78
Bagages, Marchandises, etc.... 442.172 60
Total....... 697.357 38
Canaux........................ 33.375 37
Totaux réunis.. .. 730.732 75

Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer. 611.922 08
{ Canaux... 36.102 33
Total....... 648.024 41
Différence..... 82.708 34

Chemin de fer et canal latéral :
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 21.621.773 85
— — 1861. 19.043.776 45
Différence..... 2.577.997 40

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 211 kilomètres
Juillet 1862.

54.724 Voyageurs............ 155.813 73
Bagages, Marchandises, etc.... 66.813 17
Total....... 222.626 90
Mois correspondant de 1861.... 100.897 14
Différence..... 121.729 76

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 870.076 71
— — 1861. 463.965 13
Différence..... 406.111 58

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 375 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 20 au 26 août 1862.

22.806 Voyageurs............ 46.566 51
Bagages, Marchandises, etc.... 82.055 90
Total....... 128.622 41
Semaine correspondante de 1861. 82.575 57
Différence..... 46.046 84

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 3.320.476 95
— — 1861. 2.439.326 48
Différence..... 881.150 47

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 20 au 26 août 1862.

Voyageurs.................. 5.394 15
Bagages, Marchandises, etc.... 32.496 95
Total....... 37.891 10
Semaine correspondante de 1861. 33.687 25
Différence..... 4.203 85

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 1.056.631 65
— — 1861. 968.292 15
Différence..... 88.339 50

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 152 kilomètres.
1861. — 139 —

Du 20 au 26 août 1862.

17.606 Voyageurs............ 47.326 35
Bagages, Marchandises, etc.... 38.094 86
Total....... 85.421 21
Semaine correspondante de 1861. 69.765 43
Différence..... 15.655 78

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 2.469.833 87
— — 1861. 2.000.966 51
Différence...... 468.867 36

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.
Du 26 août au 1er septembre 1862.

41.971 voyageurs 4.283 05
Produit total depuis le 3 juin.. 66.052 29

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIE ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 20 au 26 août 1862.

114.156 Voyageurs........... 370.902
Bagages, Marchandises, etc.... 728.340
Transports militaires........ 20.733
Total....... 1.119.975
Semaine correspondante de 1861. 1.188.920
Différence..... 68.945

RÉSEAU LOMBARD

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 318 kilomètres.
1861. — 251 —

48.497 Voyageurs........... 96.174
Bagages, Marchandises, etc.... 59.698
Transports militaires........ 14.146
Total....... 169.965
Semaine correspondante de 1861. 128.149
Différence..... 41.816

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1934 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862.................... 1.289.940
En 1861.................... 1.316.369
Différence..... 26.429

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier

En 1862.................... 42.361.966
En 1861.................... 37.179.539
Différence..... 5.182.427

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 134 kilomètres.
1861. — 117 —

15.529 Voyageurs............ 42.782
Bagages, Marchandises, etc.... 35.709
Transports militaires........ 7.439
Total....... 85.930
Semaine correspondante de 1861. 63.975
Différence..... 21.955

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862. 2.796.753
— — 1861. 2.356.835
Différence..... 439.918

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 20 au 26 août 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

13.095 Voyageurs........... 84.409
Bagages, Marchand. (Grande vit.) 8.662
— (Petite vit.). 240.410
Total de la semaine... 333.481

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 140 kilomètres.
1861. — 104 —

19.218 Voyageurs. 37.628 33 }
Bagag., Marchand. (Grande vitesse) 1.133 41 } 51.592
Marchandises (Petite vitesse) ... 12.830 87 }

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862. Longueur exploitée : 155 kilomètres.

7.736 Voyageurs.. 22.334 23 }
Bagag., Marchand. (Grande vitesse) 1.195 10 } 35.088
Marchandises (Petite vitesse).... 11.558 69 }

Total des trois lignes réunies. 420.161
Recet. antér. dep. le 1er janv. 1862 12.099.875
Total général des recet. en 1862. 12.520.036
— — 1861. 12.020.49[illegible]
Différence..... 499.54[illegible]

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 20 au 26 août 1862.

Recettes pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

... Voyageurs	363 915 »»
... quintaux Marchandises	733.445 »»
Total	1.097 360 »»
Semaine correspondante de 1861.	1.203.695 »»
Différence	106 335 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	29 265 377 50
— — 1861.	32.164.505 »»
Différence	2.899 127 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862 Longueur exploitée : 512 kilomètres.
1861. — 358 —

Du 20 au 26 août 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	73 950 32
Marchandises	85.186 71
Total	159.137 03
Produit annuel par kilomètre	17 362 »»

Ligne de l'Escurial

Voyageurs	19 451 32
Marchandises	8.776 57
Total	28 227 89
Produit annuel par kilomètre	20.438 »»
Total de la semaine	187 964 92
Semaine correspondante de 1861	139 860 10
Différence	48 104 82
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.848.199 07
— — 1861.	3.769.410 93
Différence	1 078 788 14

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 314 kilomètres.
1861. — 314 —

Du 20 au 26 août 1862.

13.097 Voyageurs	74.270 05
Bagages, marchandises, etc.	39.032 43
Recettes diverses	2.216 54
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	33.600 24
Total	149 119 26
Semaine correspondante de 1861.	148.418 54
Différence	700 72
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4 815.958 10
— — 1861.	4.412.841 40
Différence	403.841 70

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 1101 kilomètres

Du 25 juin au 22 juillet 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	629.546 20
Marchandises	911.139 26
Total	1.540.685 46
Recettes antérieures en 1862	9.003.204 »»

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 306 kilomètres.

Du 20 au 26 août 1862.

13.742 Voyageurs	61 990 81
Marchand., cargaison, équipages	62.933 43
Total	124 924 24
Semaine correspondante de 1861	59.197 69
Différence	65.726 55
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	3.896.286 23

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 273 —

Du 24 au 30 août 1862

39.850 Voyageurs	55 880 »»
Bagages, Marchandises, etc.	32.390 »»
Total	88 270 »»
Semaine correspondante de 1861.	87.024 »»
Différence	1.246 »»
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	2 419 320 »»
— — 1860.	2.350.576 »»
Différence	68.744 »»

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 20 au 26 août 1862.

Voyageurs	9.096 25
Bagages, marchandises (gr. vit.)	1.163 50
— — (pet. vit.)	6.728 45
Total	16 988 20

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	45.455 22
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.254 79
— — (pet. vit.)	13.654 65
Total	63.364 66
Total pour les deux sections.	80.352 86

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	732 287 20
Section de Bologne	1.712.630 20
Total	2.444.917 40

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 262 —

Du 20 au 26 août 1862.

51.329 Voyageurs	115.611 60
Bagages, Marchandises, etc.	60.282 84
Total	175 894 44
Semaine correspondante de 1861.	182.311 61
Différence	6.417 17
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.385 531 91
— — 1861.	4.279.860 23
Différence	105.671 68

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 6 au 12 août 1862.

32e semaine	31.159 38
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11 815 80
Total	43 975 20
Semaine correspondante de 1861.	43.895 01
Différence	2.080 17
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.558.817 25
— — 1861.	1.306.110 75
Différence	252.706 50

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 20 au 26 août 1862.

31.375 Voyageurs	53.126 30
3.534 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	23 482 25
Total	76 608 55
Semaine correspondante de 1861.	76.509 80
Différence	9.035 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.945.189 85
— — 1861.	1.732.154 67
Différence	213.035 18

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 20 au 26 août 1862.

Voyageurs	24.809 56
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	2 162 93
Marchandises (petite vitesse)	21.117 38
Total	48 089 87

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 12 au 18 août 1862.

Voyageurs	10.711 83
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	528 22
— (Petite vit.)	2.846 87
Total	14.086 92

SÉVILLE-XERES-CADIX, XERES-TROCADERO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 6 au 12 août 1862.

28.290 Voyag., Bagag. et March.	88 547 23
Semaine correspondante de 1861.	78 079 »»
Différence	10.468 23
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 468 973 95
— — 1861.	2.283.919 51
Différence	185.054 44
Différence kilométrique	13.31 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 120 kilomètres.
1861. — 52 —

Du 13 au 19 août 1862.

7.334 Voyageurs	9.758 52
Bagages, articles de messagerie.	606 64
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	21 370 71
Total de la semaine	31 735 87
Recettes antérieures	932 456 61
Total	964 192 48
Recettes de la semaine en 1862.	31 735 87
Période correspondante de 1861.	12 682 57
Différence	19 053 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	964 192 48
— — 1861.	378.616 63
Différence	585.575 85

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES)

Recettes de juillet 1861	41.805 03
— — 1862	41.360 84
En plus en 1861	444 19

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de juillet 1862	1.073.972 25
Id. id. 1861	951.165 94
Différence, 13.01 0/0, soit	122.806 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	11.437.902 09
— — 1861.	10.121 357 53
Différence, 13.01 0/0, soit	1.316.544 56

OMNIBUS DE PARIS

Du 27 août au 2 septembre 1862.

		Par journée d'Omnibus de Paris	Banlieue
Recettes	311.991 85	78 66	48 67
Semaine correspondante de 1861	319.490 85	83 56	55 06
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	11.075.011 50	82 17	46 52
Période correspondante de 1861	10.365.321 65	81 08	48 49
Différence	709.689 85	1 09	1 97

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

44, rue Neuve-des-Mathurins.

MM. les porteurs d'obligations 3 et 5 0/0, de l'ancienne Ce de Paris à Lyon, sont prévenus que les intérêts de ces titres échéant le 1er octobre prochain, seront payés à la caisse centrale, 44, rue Neuve-des-Mathurins, sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit 0 f. 72 par coupon d'obligation 5 0/0, et 0 fr. 21 c. par coupon d'obligation 3 0/0.

MM. les porteurs d'obligations d'Andrézieux à Roanne (1er et 2e ordre) de l'ancienne Compagnie du Bourbonnais sont également prévenus que les intérêts de ces titres échéant le 1er octobre prochain seront payés à la même caisse, sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit pour le premier ordre 0 fr. 28 c. par coupon, et pour le deuxième ordre, 0 fr. 26 c.

Les intérêts des titres nominatifs seront payés, sans déduction, à partir du 1er octobre, sur la présentation de ces titres.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus, à partir du 20 septembre courant.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Il est rappelé à MM. les souscripteurs des 340,000 obligations émises au mois de juin dernier qu'ils auront à payer, du 1er au 10 octobre prochain, à raison de 100 francs par obligation, le second terme de celles qui leur ont été attribuées.

En cas de retard de paiement, le débiteur sera passible des intérêts à 5 0/0 l'an, à partir du 1er octobre.

MM. les souscripteurs peuvent se libérer par anticipation du troisième terme de 100 francs, exigible du 15 au 25 janvier 1863, sous escompte de 4 0/0. Les titres libérés et définitifs participeront seuls au tirage qui aura lieu dans la dernière quinzaine de décembre.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Rue Neuve-des-Mathurins, 44.

MM. les porteurs d'obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon sont prévenus que le jeudi 18 septembre 1862, à 10 heures 1/2, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration centrale, rue Neuve-d.-Mathurins, 44, au tirage au sort de 663 obligations de l'emprunt 1852.

Le capital de chacune des obligations dont les numéros auront été désignés par le sort sera remboursé, à raison de 1,250 francs, au siége de la Compagnie, à partir du 1er octobre 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

Avis aux porteurs d'obligations.

Le coupon (no 7) d'intérêts des obligations de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse échéant le 10 septembre 1862, est payable sans frais, dès le 10 septembre, savoir :

A Neuchâtel, à la caisse centrale du chemin de fer Franco-Suisse ;

A Paris, à la caisse centrale des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 44, rue Neuve-des-Mathurins;

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE TARRAGONE A REUS

MM. les porteurs d'actions et obligations (premier emprunt) de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er octobre prochain, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c. :

A Paris, chez MM. les fils de

Guilhou jeune, banquiers, 50, rue de Provence;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, 23, calle del Caballero de Gracia.

Paris, 4 septembre 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MONTBLANCH A REUS

MM. les porteurs d'actions et obligations de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er octobre prochain, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir :

A raison de 7 fr. 50 c. pour les obligations;

Et de 45 fr. » » c. pour les actions;

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, 4 septembre 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

CIUDAD-REAL A BADAJOZ

MM. les porteurs d'obligations du chemin de fer de Ciudad-Real à Badajoz sont prévenus que le coupon n° 2, échéant le 1er octobre prochain, sera payé, à dater dudit jour, à 7 fr. 50 c. par coupon:

A Paris, chez MM. Parent, Schaken et Ce, place Vendôme, 12;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES.

MM. les actionnaires de la Compagnie Hainaut et Flandres sont prévenus que l'assemblée générale extraordinaire, fixée au 28 août 1862, ne s'étant pas trouvée en nombre suffisant pour délibérer, ils sont convoqués à une nouvelle assemblée générale, qui aura lieu le 2 octobre prochain, à midi précis, rue du Parchemin, 8, à Bruxelles.

L'assemblée pourra délibérer, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées, sur les questions à l'ordre du jour.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux art. 46 et 47 des statuts, déposer, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit :

A Bruxelles, chez MM. Trumper et Maërtens, banquiers, rue du Parchemin, 4;

A Gand, à l'agence commerciale de la Compagnie, rue du Comte de Flandres, 39;

A Paris, chez MM. G. de Blonay et Ce, banquiers, rue Drouot, 30.

N. B. Les cartes d'admission délivrées pour l'assemblée du 28 août sont valables pour celle du 2 octobre prochain.

COMPAGNIE

DES MINES DE GRAISSESSAC

Le gérant de la Compagnie des mines de Graissessac a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée générale extraordinaire, au siége social, à Montpellier, pour le 5 octobre prochain, à 2 heures après-midi.

L'assemblée aura à délibérer sur les mesures exigées pour obtenir la conversion de la Société en Société anonyme.

Pour assister à l'assemblée, il faut être propriétaire de vingt-cinq actions au moins, dont le dépôt dans la caisse sociale devra être effectué cinq jours au moins avant celui fixé pour l'assemblée.

Le récépissé de dépôt servira de carte d'admission à l'assemblée générale.

COMPAGNIE ANONYME DES FORGES

DE CHATILLON ET COMMENTRY

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que la souscription relative aux 12,500 actions nouvelles, dont l'émission à 500 francs a été votée le 16 août par l'assemblée générale, sera définitivement close le 15 septembre courant;

Que jusqu'au 15 septembre, tout propriétaire de quatre actions de l'ancienne commandite aura droit de souscrire à une action nouvelle;

Que 250 francs sont appelés le 15 septembre, et 250 francs le 15 octobre prochain; mais qu'un délai de deux ans et demi sera donné aux actionnaires qui voudront en user, à la charge par eux de déposer en souscrivant, comme garantie de leur engagement, deux actions de l'ancienne commandite par action souscrite, et de payer l'intérêt du retard à raison de 6 0/0.

On souscrit à Paris, rue du Conservatoire, 11.

Après le 15 septembre, le droit privilégié des actionnaires à souscrire étant complétement épuisé, le conseil usant de la faculté qui lui a été conférée par l'assemblée du 16 août, fera mettre à la disposition du public, au mieux de l'intérêt social, et au prix minimum de 500 francs, celles des actions qui n'auraient pas trouvé preneur dans le délai fixé.

TIRAGES D'OBLIGATIONS

AVEC PRIMES.

Ville de Lille.

Les numéros des actions de l'emprunt de la ville de Lille sortis au tirage du 1er septembre 1862.

Sont sortis :

Remboursable à 25,000 fr., le n° 138,476 ;

Remboursables à 10,000 fr., les nos 22,805, 117,455, 150,307;

Remboursable à 4,000 fr., le n° 55,727;

Remboursables à 1,000 fr. les nos 13,845, 43,204, 49,639, 51,437, 109,804, 116,331, 127,337, 132,470, 135,574, 158,337.

Ville de Liége.

Au tirage des obligations de la ville de Liége, tirage qui a eu lieu le 1er septembre, le n° 66,903 a gagné la prime de 50,000 fr.

Ville d'Ostende.

Le 1er septembre a eu lieu également le tirage au sort des obligations de la ville d'Ostende.

Le n° 39,380 a gagné le lot de 10,000 fr.

Les nos 21,460, 26,551, 9,765, 23,919, ont gagné 1,000 fr.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

VACANCES DE 1862

Voyages à prix réduits entre MARSEILLE *et les principaux* PORTS DE LA MÉDITERRANÉE (aller et retour).

Des billets d'aller et retour sont délivrés à dater de ce jour, avec une réduction de 50 0/0 sur les prix ordinaires des tarifs, pour toutes les lignes desservies par la Compagnie dans la Méditerranée; ces billets sont valables jusqu'au 15 novembre prochain.

Exemples : Le voyage entre Marseille, Civita-Vecchia (Rome),

NAPLES, et retour, coûtera :

En 1re classe... 218 fr.
En 2e classe... 136

MARSEILLE A ALGER et retour :

En 1re classe... 110 fr.
En 2e classe... 82

MARSEILLE A CONSTANTINOPLE, avec faculté de s'arrêter à Athènes et à Messine, et retour :

En 1re classe... 544 fr.
En 2e classe... 390

MARSEILLE A ALEXANDRIE (Egypte), et retour :

En 1re classe... 574 fr.
En 2e classe... 384

MARSEILLE A JAFFA (Jérusalem), BEYROUTH, et retour, avec faculté de s'arrêter à Alexandrie :

En 1re classe... 680 fr.
En 2e classe... 484

Pour passages et renseignements, s'adresser :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28;

A Marseille, place Royale, 1;

A Bordeaux, quai de Bacalan, 36;

A Lyon, place des Terreaux, 7;

A Londres, MM. B. W. et H. Horne, 4, Moorgate-street.

A Liverpool, MM. G.-H. Fletcher et Ce, 41, Covent-Garden.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.

Départements.

Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 56

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.

Paris.

Trois mois..... 13
Six mois..... 26
Un an..... 48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauchet, Paul Féval, Vte Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 *exemplaires. — Elle offre en prime à ses abonnés les* CLASSIQUES FRANÇAIS *et les* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de* 1 *fr.* 50 *c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de* 30 0/0.

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 30 comptant	Samedi 30 terme	Lundi 1 comptant	Lundi 1 terme	Mardi 2 comptant	Mardi 2 terme	Mercredi 3 comptant	Mercredi 3 terme	Jeudi 4 comptant	Jeudi 4 terme	Vendredi 5 comptant	Vendredi 5 terme
[illegible]	[illegible]	Libérées	[illegible] »	Janv.-juillet	Banque de France	[illegible]	[illegible]	3250 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3100 »	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	[illegible] »	Id.	Comptoir national d'escompte	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible] 75	[illegible]	[illegible] 50	[illegible]	632 50	[illegible]
[illegible]	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	[illegible]	1317	1290	1317 50	1290	1225	1235	1240 50	1240	1232 50	1185	1250
					id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	1135	[illegible]	1135	[illegible]	1110	1153 50	1110	1105	1150	1165
	[illegible]	Libérées	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	[illegible]	[illegible]	487 50	[illegible]	487 50	[illegible]	487 50	[illegible]	485 25	[illegible]	487 50	[illegible]
	[illegible]	Id.	[illegible] »	Id.	— id. id. 3 0/0	[illegible]	[illegible]	461	[illegible]	460	[illegible]	460	[illegible]	[illegible]	[illegible]	460	[illegible]
100.000	[illegible]	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	[illegible]	[illegible]	93	[illegible]	93	[illegible]	93	[illegible]	93 75	[illegible]	93 75	[illegible]
»	»	»	»	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1445	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1420	[illegible]
[illegible]	[illegible]	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 2[illegible] f. payé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	15 »	Id.	— Oblig. communales 1[illegible]0 fr. payés	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	427 50	[illegible]	427	[illegible]	430	[illegible]	425	[illegible]
»	[illegible]	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	86 25	[illegible]	86 25	[illegible]	86 25	[illegible]
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	613 75	[illegible]	612 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	635	635
[illegible]	500	[illegible]	50 »	Id.	Société gén. du Crédit mobilier	[illegible]	[illegible]	865 75	865	862 50	865 50	892 50	890	892 50	925	927 50	920 25
»	»	»	»	»	Crédit agricole	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	675	[illegible]	[illegible]	[illegible]	660	[illegible]
					id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	532 50	[illegible]	531	535	525	530	537 50	540	530	547 50	553 50	552 50
[illegible]	[illegible]	1 franc	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	51 25	[illegible]	47	[illegible]	[illegible]	[illegible]	56 75	[illegible]	57 50	[illegible]	57 50	[illegible]
[illegible]	[illegible]	Id.	1 30	Janv.-juillet	Comptoir des Entrepreneurs	132 50	[illegible]	137	[illegible]	131 75	[illegible]	130 25	[illegible]	130 25	[illegible]	137 50	[illegible]
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	535 »	[illegible]	535	[illegible]	535 25	[illegible]	545	[illegible]	547 50	[illegible]	530 25	[illegible]
[illegible]	[illegible]	375	»	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	Crédit industriel [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Au comptant ou à terme	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers revenus
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	»
[illegible]	— de la Martinique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
[illegible]	— de la Guadeloupe	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
[illegible]	— de la Guyane	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	»
[illegible]	— du Sénégal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	»
C	Comptoir Bonnard	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	octobre	[illegible]
[illegible]	Caisse Lécuyer	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Caisse Béchet	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
C	Caisse de l'Industrie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juillet	[illegible]
A	Nu-Propriétaires	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	[illegible]	31.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	néant.
A	Omnibus de Londres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	[illegible]	500.000	[illegible]	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	[illegible]	60.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
	— (actions nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
A	Compagnie générale transatlantique	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	néant.
[illegible]	Bazin, L. Gay et Ce	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Marc-Fraissinet et Ce	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
[illegible]	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »	21.000	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	[illegible]	»	[illegible]	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	[illegible]	»	500	250	janvier juillet	»
A	[illegible], actions de capital	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	[illegible]	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	30 »
A	Trois canaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	février [illegible]	611 25
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	05 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	[illegible]	[illegible]	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	[illegible]	»	»	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
A	Union des gaz	97 50	[illegible]	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	381 »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.[illegible]	[illegible]	»	juin décembre	[illegible]
C	Versailles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mars septemb.	[illegible]
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	1er juin	[illegible]
A	Lyon	2670 »	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	[illegible]	2.[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	77 50
»	Gaz général de Paris	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	731 »	11.000	500	»	octobre avril.	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	[illegible]	30.000	[illegible]	»	[illegible]	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2105 »	2.400	[illegible]	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »	19.000	[illegible]	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	[illegible]	28.000	[illegible]	»	juin décembre	40 »
C	Basse-Indre	[illegible]	5.000	[illegible]	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	435 »	20.000	[illegible]	»	mars septemb.	15 »
[illegible]	[illegible]	607 50	10.000	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	6.000	[illegible]	»	[illegible]	30 »
C	Fourchambault	330 »	50.000	[illegible]	»	avril octobre	21 »
C	Marine et chemins de fer	812 50	51.000	[illegible]	»	mai novembre	25 »
[illegible]	Côte-d'Or	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Franche-Comté	[illegible]	40.000	[illegible]	»	mai novembre	»
[illegible]	Méditerranée (forges et chantiers)	810 »	16.000	[illegible]	»	[illegible]	60 »
[illegible]	Firminy	297 50	»	[illegible]	»	[illegible]	25 »
C	Pont-l'Évêque	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	575 »	20.000	[illegible]	»	avril octobre.	45 »
A	Providence (Belgique)	[illegible]	5.500	1.0[illegible]	»	septembre	[illegible]
A	Vezin-métallurgique	[illegible]	80.000	375	»	janvier juillet	néant.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1800 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	[illegible]	»	[illegible]	32 »
[illegible]	Grand'Combe	[illegible]	24.000	[illegible]	»	janvier juillet	60 »
[illegible]	Loire	165 »	80.000	[illegible]	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	161 »	80.000	[illegible]	»	avril octobre.	9 »
A	Saint-Étienne	161 25	80.000	[illegible]	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	270 »	80.000	[illegible]	»	avril octobre.	19 »
A	[illegible]	250 »	21.200	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Commentry	[illegible]	1.500	[illegible]	»	septembre	néant.
A	Charolais	[illegible]	3.520	[illegible]	»	[illegible]	20 »
A	Lavéou et Loire	[illegible]	1.850	[illegible]	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible] 50	»	[illegible]	»	[illegible]	20 »
A	[illegible]	150 »	6.720	250	»	[illegible]	10 »
A	Charbonnages belges	415 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	270 »	3.030	[illegible]	»	[illegible]	»
[illegible]	Centre-du-Flénu	290 »	3.680	1.000	»	mai	20 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	60.000	[illegible]	»	août	néant.
A	Kef-oum-Théboul ... id.	225 »	9.000	[illegible]	»	[illegible]	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10.000	[illegible]	»	[illegible]	néant.
C	Santander ... zinc	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	270 »	90.000	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	[illegible]	[illegible]	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie ... id.	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Silésie ... id.	180 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Malerly (Amiens) filature	515 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	[illegible] ... id.	500 »	18.000	500	»	janvier juillet	15 »
C	Société Linière ... id.	[illegible]	4.000	500	»	[illegible]	»
A	Pont-Remy ... id.	380 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle ... journal	[illegible]	2.300	1/2300	»	[illegible]	125 »
C	Journaux réunis ... id.	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ... id.	5400 »	108	2.500	»	[illegible]	»
A	Saint-Gobain ... glaces	12500 »	3.000	1/3000	»	[illegible]	750 »
C	Montluçon ... id.	110 »	24.000	500	»	[illegible]	néant.
A	Oignies (Belgique) ... id.	410 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	120 »	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce, Vidanges	[illegible]	24.432	500	»	[illegible]	20 »
C	[illegible] souple	[illegible]	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Cholet et Ce	21 25	40.000	100	»	[illegible]	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	300 »	80.000	250	»	[illegible]	14 »
C	Deux cirques (L. Dejean et Ce)	210 »	8.750	200	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
»	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Durée de l'amortiss.	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie Immobilière de Paris	315 »	»	»	»	[illegible]	»
80	Ce impériale des Voitures de Paris	[illegible]	27.000	125	50	[illegible]	5 »
500	Ports de Marseille	[illegible]	20.000	500	45	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.[illegible]	500	[illegible]	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	[illegible]	4.[illegible]	1.250	»	février août.	50 »
»	— nouvelles	[illegible] 50	11.[illegible]	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	[illegible]	6.[illegible]	1.250	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	10.000	1.250	20	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	[illegible] 25	6.[illegible]	500	60	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	[illegible]	500	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	290 25	20.000	500	99	avril octobre	15 »
[illegible]	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	478 75	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
265	— nouvelles	270 25	7.000	350	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	[illegible]	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
446	Gaz de Paris	[illegible]	23.560	500	45	janvier juillet	25 »
230	Union des gaz	107 50	32.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	295 »	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	281 25	»	»	»	[illegible]	»
»	Omnibus de Paris	475 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	16.000	250	30	janvier juillet	[illegible]

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 30 août au 5 septembre

[illegible]	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 30 Compt.	Samedi 30 Terme	Lundi 1 Compt.	Lundi 1 Terme	Mardi 2 Compt.	Mardi 2 Terme	Mercredi 3 Compt.	Mercredi 3 Terme	Jeudi 4 Compt.	Jeudi 4 Terme	Vendredi 5 Compt.	Vendredi 5 Terme
157	300.000	500	»	107 fr. » pour 1861	octobre, avril	**Orléans**	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»	[illegible]	»
»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1032 50	1035 »	1037 50	1037 50	1035 »	1037 50	1032 »	1033 »	1032 »	1037 »	[illegible]	1037 »
»	300.000					Id. actions nouvelles	770 »	770 »	768 75	770 »	770 »	»	771 25	775 »	781 25	783 75	775 »	781 25
»	15.000	»	»	35 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1151	441.767	400	»	40 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	**Nord ancien**	1012 50	1012 50	1012 50	1012 50	1010 »	1010 »	1005 »	1012 50	1010 »	1010 »	1012 50	1012 50
»	41.098	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	41.607	400	»	41 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	»	»	»	»	»	967 50	972 50	972 50	975 »	»	[illegible]	»
1700	500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	**Est**	545 »	540 25	545 »	547 50	550 »	»	548 75	552 50	552 50	552 50	552 50	550 »
»	»	»	»	24 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
2100	805.000	500	»	75 fr. »» pour 1861	mai, novembre	**Paris-Lyon-Méditerranée**	1110 »	1110 »	1115 »	1118 75	1113 75	1117 50	1121 25	1127 50	1133 75	1130 »	1135 »	1130 »
1011	238.000	500	»	52 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Midi**	828 75	828 75	830 »	831 25	827 50	827 50	830 »	830 »	841 25	845 »	830 »	830 »
1213	300.000	500	»	41 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	**Ouest**	555 »	555 »	560 »	»	560 »	»	560 »	560 »	[illegible]	»	[illegible]	»
241	80.000	500	»	»	janvier, juillet	**Lyon-Genève**	547 50	»	547 50	»	547 50	»	560 »	560 »	561 25	565 »	561 25	562 50
149	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Dauphiné**	430 »	430 »	442 50	»	427 50	»	430 »	431 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
30	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Ardennes**	412 50	»	412 50	»	430 »	430 »	433 »	432 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	»	»	415 »	»	420 »	»	420 »	»	410 »	»	420 »	»
33	12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	**Bességes à Alais**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	410 »	410 »
»	»	500	»	»	»	**Algériens**	»	»	»	»	410 »	»	»	»	»	»	»	»
211	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	**Victor-Emmanuel**	365 »	»	365 »	»	363 75	367 50	365 »	»	365 »	370 »	370 »	370 »
»	»	»	»	» » 0/0		**Lyon Croix-Rousse**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1321	400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Chemins autrichiens**	483 75	481 25	487 50	»	480 »	480 »	477 50	481 »	482 »	482 50	482 50	482 50
1004	750.000	500	50	41 fr. »» pour 1861	mai, novembre	**Sud-Autrichien-Lombard**	608 75	607 50	611 25	612 50	608 75	611 25	611 25	612 50	615 »	613 75	610 »	611 25
150	80.000	500	»	»	mai, novembre	**Ouest-Suisse**	»	»	145 »	»	145 »	»	145 »	»	145 »	»	145 »	»
202	72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	**Central-Suisse**	»	»	»	»	413 75	»	»	»	»	»	»	»
170	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Saragosse-Pampelune**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
741	340.000	500	50	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	**Madrid-Saragosse** libérées	562 50	562 50	565 25	567 »	562 50	565 »	567 50	570 »	573 »	575 »	571 25	575 »
»						Id. libérées	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
322	90.000	325	»	6 0/0	janvier, juillet	**Barcelone-Saragosse**	310 »	310 »	305 »	310 »	305 »	305 »	»	»	»	307 50	307 50	»
35	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Nord-Espagne**	527 50	505 »	510 »	500 »	500 »	502 50	505 »	505 »	510 »	507 50	510 »	508 75
131	36.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	**Séville-Cordoue**	»	»	»	»	»	»	»	»	[illegible]	»	[illegible]	»
160	47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Séville-Xérès-Cadix**	435 »	»	»	»	435 »	»	437 50	»	440 »	»	440 »	»
»						**Montblanch à Reus**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	**Russes**	465 »	462 50	465 »	»	467 »	»	»	467 50	465 »	»	»	»
279	170.000	200	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	**Romains**	330 »	330 »	331 25	333 75	330 »	330 »	332 50	335 »	335 »	335 »	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»			Id. trentenaires	437 50	»	437 50	»	441 25	»	442 50	»	438 75	»	441 25	»
162	50.000	500	»	5 0/0	»	**Guillaume-Luxembourg**	277 50	»	277 50	»	277 50	»	280 »	»	»	»	280 »	»
»	»	»	»			**Hainaut et Flandres**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
73	»	500	»		janvier, juillet	**Portugais**	405 »	»	405 »	»	402 50	»	401 25	405 »	402 50	407 50	402 50	407 50
»	»	500	»			**Ligne d'Italie**	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	30	1	2	3	4	5
1839	»	»	»	»	»	»	»	**Versailles**, rive droite, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet		»	»	»	»	»	»
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	**Saint-Germain** 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet		»	»	»	»	»	»
1842	8.[illegible]	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	**Paris à Orléans** 5 0/0	»	»	»	»	1035 »	»
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	5 0/0	»	»	»	»	»	»
1847—1849	26.750	»	»	octobre	1.250	50 »	juin, décembre	**Paris à Rouen**, 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1836	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	**Rouen au Havre**, 5 0/0	»	»	»	»	»	1030 »
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 5 0/0	»	»	[illegible]	»	[illegible]	»
1852—1854	31.538	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	**Ouest**, 5 0/0	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	»
1852—1856	309.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	**Est**, 5 0/0	497 50	498 75	500 »	500 »	501 25	501 25
1853	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1852	21.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	»	500 »	»	500 »	»	»
1853	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	**Méditerranée**, 5 0/0	»	518 75	»	»	515 »	505 »
1854	192.611	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1844	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	**Rouen au Havre**, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	**Paris à Rouen**, 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Grand-Central**, 3 0/0	301 50	302 50	302 50	303 75	301 25	301 50
1852	41.053	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 3 0/0 gar.	»	»	»	303 75	»	303 75
1855	255.929	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Méditerranée**, 3 0/0 gar.	311 25	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »
1852—1860	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Paris à Orléans**, 3 0/0	306 25	307 50	304 75	304 25	305 25	307 50
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	**Nord**, 3 0/0	310 »	309 »	308 75	308 75	310 »	310 »
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Lyon à Genève** (anciennes) gar.	298 75	»	301 »	»	300 »	300 »
1857—1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	(nouvelles)	»	»	298 75	298 75	298 75	»
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 3 0/0	315 »	»	317 »	313 75	313 75	313 »
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	**Ouest**, 3 0/0 gar.	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25
1857	211.600	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Bourbonnais**, 3 0/0	307 50	307 50	304 25	306 25	305 25	[illegible]
1860—1861	449.708	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Midi**, 3 0/0 gar.	302 50	302 50	302 50	302 50	302 50	302 50
1858	22.010	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	**Bességes à Alais**, 3 0/0	296 »	»	»	»	»	»
1857—1861	900.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	**Est**, 3 0/0	301 75	301 25	301 75	301 25	301 25	[illegible]
1859	150.100	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Ardennes**, 3 0/0 gar.	301 25	300 »	300 »	301 25	301 25	[illegible]
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Dauphiné**, 3 0/0 gar.	301 25	301 25	301 25	300 »	301 25	301 25
1858—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Paris-Lyon-Méditerranée**, 3 0/0	305 »	305 »	305 »	305 »	305 »	305 »
1858—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	**Autrichiens**, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	270 25	270 »	272 25	268 75	268 75	270 »
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Lombards-Vénitiens**, 3 0/0 id. id.	261 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	263 75	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Romains**, 3 0/0 id. italien	235 75	235 »	235 »	235 »	235 »	235 »
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Saragosse-Pampelune**, 3 0/0	249 25	240 25	240 25	246 25	240 25	[illegible]
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	**Madrid à Saragosse**, 3 0/0	265 »	265 »	265 »	263 75	265 »	265 »
1859	21.570	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Cordoue à Séville**, 3 0/0	250 25	»	248 25	»	»	»
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Séville à Xérès**, 3 0/0	241 25	240 »	»	240 »	240 »	240 »
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	**Séville-Xérès** (nouvelles)	256 25	253 »	[illegible]	253 75	253 75	255 »
1859—1861	209.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Nord de l'Espagne**, 3 0/0	256 25	248 25	247 50	257 50	258 75	256 25
1860	112.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Ligne d'Italie** (Rhône au Simplon)	»	222 50	»	221 50	222 50	»
»	»	»	»		»	» »	avril, octobre	**Montblanch à Reus**	»	235 »	»	237 »	235 »	235 »
1858—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	**Guillaume-Luxembourg**	»	»	»	»	»	»
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Chemins portugais**	243 75	243 75	243 75	244 75	243 75	243 75
1858	101.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	**Graissessac à Béziers** 3 0/0	»	»	»	»	»	»

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers.	Samedi 30 Comptant	Samedi 30 Terme	Lundi 1 Comptant	Lundi 1 Terme	Mardi 2 Comptant	Mardi 2 Terme	Mercredi 3 Comptant	Mercredi 3 Terme	Jeudi 4 Comptant	Jeudi 4 Terme	Vendredi 5 Comptant	Vendredi 5 Terme
RENTES 3 0/0, jouissance juillet 1862	68 50	69 »	68 90	69 15	68 80	69 [illegible]	69 10	69 25	69 [illegible]	69 40	69 30	69 [illegible]
RENTES 3 0/0 nouveau, jouissance avril 1863	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	69 25	»
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 75	»	97 60	»	97 75	»	[illegible]	»	98 25	»	»	»
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
RENTES 4 0/0 id. id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	450 »	»	455 »	»	455 »	»	455 »	»	455 »	»	»	»
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1100 »	»	»	»	1110 »	»	»	»	1110 »	»	»	»
Id. id. id. 1855, jouissance mars 1862	463 75	»	463 75	»	462 50	»	462 50	»	[illegible]	»	460 »	»
Id. id. id. 1860, id.	460 »	»	»	»	[illegible]	»	462 50	»	[illegible]	»	463 »	»
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862	225 »	»	226 25	»	227 50	»	227 50	»	227 50	»	»	»
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Lille	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Tourcoing et Roubaix	97 50	»	»	»	97 50	»	97 50	»	»	»	97 50	»
Angleterre. 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	»	»	»	»	»	»	[illegible]	»	»	»	[illegible]	»
Autriche. 5 0/0, jouissance juillet 1861	93 5/8	»	93 5/8	»	93 5/8	» n/o	93 5/8	»	93 5/8	»	93 5/8	»
Id. 3 0/0 1852 id.	77 3/4	» n/o	77 [illegible]	»	[illegible]	»	77 »	»	77 »	»	»	»
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 3 0/0, id.	71 »	71 75	71 50	»	71 50	»	71 50	»	71 50	»	71 90	»
Id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 40	71 50	71 30	71 45	71 30	71 40	71 70	71 70	71 30	71 40	71 30	71 50
Emprunt romain. 5 0/0, jouissance juin 1862	73 n/o	»	73 n/o	»	73 [illegible]	»	73 [illegible]	»	73 n/o	»	72 1/2	»
Emprunt russe	» n/o	» n/o	91 1/8	»	91 1/8	»	91 [illegible]	»	91 1/4	»	91 1/8	91 1/4
Espagne. différée convertie, jouissance fin juin 1862	» n/o	» n/o	» n/o	»	» n/o	»	»	»	»	»	»	»
Id. 3 0/0 intérieure	» n/o	» n/o	48 1/4	»	48 [illegible]	»	48 [illegible]	»	48 [illegible]	»	»	»
Id. 3 0/0 extérieure 1841	» n/o	»	53 n/o	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 3 0/0 id. 1856-[illegible]	» n/o	» n/o	50 3/4	»	50 [illegible]	»	51 »	»	50 1/2	»	50 [illegible]	»
Id. passive extérieure (sans intérêt)	» n/o	»	» n/o	»	15 [illegible]	»	»	»	»	»	»	»
Belgique. 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	100 1/2	»	101 1/2	»	»	»	101 [illegible]	»	»	»	10 [illegible]	»
Turquie. 4 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. **Obligations ottomanes**, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	323 75	»	327 50	»	311 25	»	335 »	»	335 »	»	330 75	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Digitized by Google

N° 1149. — 21e ANNÉE. — N° 37. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 13 SEPTEMBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

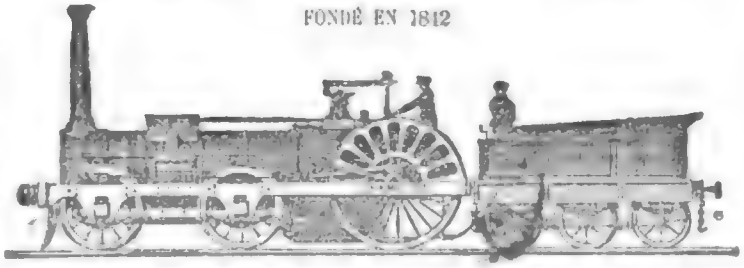
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	11 fr.
DÉPARTEMENTS	22 »	12 »
ÉTRANGER	28 »	16 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Réclames	4 fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts tout en ne faisant que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

AVIS AUX ABONNÉS

Tous versements de fonds au compte du journal, peuvent être opérés dans les villes où existe une succursale de la Banque de France, au compte de M. de Birague d'Apremont, gérant du journal.

Le récépissé de la Banque devra nous être envoyé.

Ceux de nos abonnés dont l'abonnement expire le 30 septembre, ou antérieurement, et qui désireraient participer au tirage du Crédit foncier du 22 septembre, peuvent dès à présent nous adresser leur renouvellement, ils recevront par le retour du courrier la prime.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 705. — Le bilan de la banque, 706. — Le capital des chemins de fer, 706. — Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 707. — — Compagnie générale de matériel de chemin de fer, 707. — Chemins de fer mis à l'enquête dans les départements du Midi, 707. — Chronique, 712. — Banque de France, bilan, 712. — Comptoir d'escompte de Paris, bilan, 713. — Marché industriel, 713. — Correspondance de Londres, 713. — Bulletin commercial, 713. — Bulletin des recettes de la semaine, 714. — Avis aux actionnaires, 714. — Jurisprudence, 715. — Recettes des chemins de fer, 716. — Annonces, 717. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 719 Cours des actions et obligations industrielles, 719. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 720.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La hausse a continué toute la semaine, et semble n'avoir pas dit son dernier mot. Cependant, dans la dernière heure de la Bourse d'aujourd'hui, une réaction, fondée sur des bruits alarmants venus d'Italie, et que rien ne justifiait, s'est produite avec une certaine vivacité, et a fait rétrograder à la fois le 3 0/0 français et le 5 0/0 italien.

Si, comme il y a tout lieu de le penser, cette réaction n'a pas de suite, elle sera le point de départ d'une nouvelle amélioration, que facilitera singulièrement le détachement au 15 septembre d'un coupon de 75 centimes sur le 3 0/0 français.

Voici maintenant quels ont été les mouvements pendant les quatre premiers jours de la semaine :

Le 3 0/0 a eu une tenue constamment bonne, il a atteint 69 fr. 80, et s'il a réagi à 69 40, c'est pour reprendre bientôt. Nous ne serions pas étonnés de le voir coter avant la fin du mois à 70 fr., même après le détachement du coupon. Il finit aujourd'hui à 69 45.

Le 4 1/2 0/0 a été ferme depuis le détachement de son coupon de 2 fr. 25; il était demandé aujourd'hui à 96 20. Si nous sommes étonnés, c'est que ce fonds ne soit pas plus près du pair, eu égard à la presque certitude d'une prochaine conversion forcée.

Les obligations trentenaires restent à 457 50 sans affaires. Nous ne saurions trop répéter qu'à ce prix c'est une valeur avantageuse à acheter.

L'emprunt italien subit toujours de violentes oscillations; il faut s'attendre qu'il en sera ainsi pendant longtemps, et que vendeurs et acheteurs courront de terribles chances. Il ferme aujourd'hui à 70 65, après avoir fait 71 20.

Les fonds espagnols sont plus fermes.

La Banque de France a faibli à 3,165 »». Cette légère réaction ne doit pas effrayer les détenteurs de titres. La moindre demande de quelque importance enlèverait bien vite les cours.

Les actions du Crédit foncier, estampillées et nouvelles, sont plus faibles : elles sont offertes quand tout monte; c'est le résultat d'une spéculation imprudente. Elles ferment aujourd'hui, les unes à 1,226 »», les autres à 1,140 »».

Le Crédit agricole a repris à 685, mais sans affaires.

Le Crédit industriel est toujours très-ferme à 635 francs, et le Comptoir d'escompte à 637 fr. 50.

Le Sous-Comptoir est bien tenu à 540.

Les actions du Crédit mobilier ferment à 932 50. On voit que nous approchons peu à peu du cours de 1,000 francs que nous avions prévu. Les bénéfices que fait cet établissement sur ses valeurs en portefeuille justifient les cours actuels et ceux plus élevés que l'on atteindra.

Les actions d'Orléans, à la veille du détachement d'un coupon de 30 francs, sont très-demandées. Les spéculateurs bien avisés calculent que les diminutions de recettes cesseront à la fin de ce mois, et se transformeront en augmentations; de là un fort mouvement de reprise qu'il n'est pas difficile de prévoir.

Les actions estampillées sont à 1,055, et les actions nouvelles à 775 »».

On s'étonne que celles-ci ne regagnent pas une partie de l'écart qui existe entre elles et les actions estampillées. Cet écart est aujourd'hui de 280 »», et il nous semble ne devoir être que de 220 »». La véritable raison c'est que les actions estampillées sont complétement classées, tandis qu'il existe une partie d'actions nouvelles encore flottantes. Mais d'ici à quelques mois l'écart diminuera bien évidemment, par suite du classement des actions anciennes.

Les actions de Lyon montent et monteront encore. On nous rendra cette justice que depuis dix-huit mois nous conseillons constamment l'achat de cette admirable valeur. L'événement justifie nos prévisions. Cette semaine l'augmentation de trafic s'élève à 317,000 fr. Aussi nous sommes convaincus que le dividende de 1862 ne sera pas moindre de 80 fr. Ces actions font aujourd'hui 1,157 50, après avoir touché 1,168 75.

Les actions du Midi sont toujours bien tenues et avec une tendance ascensionnelle; elles forment à 535 »» demandé.

Le Nord monte lentement, mais sûrement : il est à 1,025 ...

L'Est et l'Ouest ont profité de la hausse. Le premier est à 555 »», le deuxième à 562 50.

Les actions de Genève se maintiennent facilement à 370 »» ; celles du Dauphiné sont bien tenues à 430 »».

Les actions des chemins autrichiens sont faibles à 476 75.

Les Lombards sont tenus à 606 25.

Le Crédit mobilier espagnol est très-recherché, et nous croyons qu'il ne tardera pas à toucher le cours de 600 fr., c'est une valeur de plus en plus appréciée ; on la tenait aujourd'hui en clôture à 568 75, après avoir touché 580 ».

Les chemins romains font 330 ». Quelques journaux financiers ont annoncé que cette Compagnie avait obtenu la concession d'une nouvelle ligne de jonction avec la Toscane ; c'est prématuré, la Compagnie est en instance, et les actes de concession lui réservent un privilége, mais rien n'est encore décidé.

Le Nord de l'Espagne a été constamment demandé ; il finit à 508 75. Nous croyons à un mouvement de hausse prochain sur cette valeur.

Le Barcelone a repris sur des bruits de fusion plus ou moins fondés. Il est à 332 50. Nous croyons que le motif le plus sérieux de sa reprise provient de rachats de vendeurs à découvert.

Les Portugais ont une excellente tenue que justifie leur bonne situation.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Graissessac à Béziers	34.33 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	19.94 0/0
Séville-Xérès-Cadix	18.50 0/0
Guillaume-Luxembourg	18 22 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	18.21 0/0
Cordoue à Séville	14.21 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	13.20 0/0
Midi	12 05 0/0
Bességes à Alais	7.25 0/0
Dauphiné	6.09 0/0
Union-Suisse	4.30 0/0
Barcelone-Saragosse	2.14 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest suisse	»,25 0/0
Est	1 42 0/0
Nord de l'Espagne	1.67 0/0
Central Suisse	2.16 0/0
Orléans	3.16 0/0
Ouest	5 20 0/0
Lyon-Genève	5 46 0/0
Victor-Emmanuel	6.29 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	6.47 0/0
Nord	6 49 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	12 92 0/0
Autrichiens	16.57 0/0
Ardennes	27.96 0/0

A. de Biaggue d'Avremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	5 septembre.	12 septembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 40	69 45	» 05	» »
Rente à 1/2 0/0	98 25	98 20	» »	» 05
Banque de France	3200 »	3165 »	» »	35 »
Consolidés	93 5/8	93 6/8	» 1/8	» »
Crédit foncier	1250 »	1225 »	» »	25 »
Crédit agricole	625 »	685 »	60 »	» »
Crédit industr. et com.	635 »	635 »	» »	» »
Crédit mobilier	926 25	932 50	6 25	» »
Crédit mob. espagn.	552 50	568 75	16 25	» »
Comptoir d'Escompte	632 50	638 75	6 25	» »
Orléans	1047 50	1055 »	7 50	» »
Nord	1025 »	1025 »	» »	» »
Nord (act. sorties)	980 »	995 »	15 »	» »
Est	548 75	555 »	6 25	» »
Paris-Méditerranée	1140 »	1157 50	17 50	» »
Midi	830 »	835 »	5 »	» »
Ouest	560 »	562 50	2 50	» »
Genève	370 »	370 »	» »	» »
Dauphiné	420 »	430 »	10 »	» »
Ardennes ancien	420 »	415 »	» »	5 »
Ardennes nouveau	410 »	415 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	482 50	476 25	» »	6 25
Victor-Emmanuel	370 »	367 50	» »	2 50
Russes	406 25	407 50	1 25	» »
Romains	332 50	330 »	» »	2 50
Sud-Autr.-Lombard.	611 25	606 25	» »	5 »
Saragosse Pampelune	350 »	345 »	» »	5 »
Saragosse-Alicante	375 »	372 50	» »	2 50
Saragosse-Barcelone	307 50	332 50	25 »	» »
Nord-Espagne	508 75	508 75	» »	» »
Séville-Xérès-Cadix	440 »	445 »	5 »	» »
Portugais	407 50	402 50	» »	5 »

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 9 Janvier 1862	397	675	24	46	30	762	76	476
Au 13 Février	354	662	47	56	30	797	86	217
Au 13 Mars	415	638	150	63	30	838	170	235
Au 10 Avril	416	564	143	59	30	839	124	188
Au 8 Mai	419	489	107	63	30	819	104	182
Au 12 Juin	417	486	130	70	30	760	126	190
Au 10 Juillet	392	548	134	74	60	794	135	218
Au 14 Août	385	503	118	76	60	782	109	200
Au 11 Septembre	372	460	100	81	60	761	99	166
Augmentation	»	»	»	5	»	»	»	»
Diminution	13	43	18	»	»	21	10	34

LE BILAN DE LA BANQUE.

Le bilan de la Banque de France au 11 septembre présente les mêmes caractères que le bilan du 14 août : stagnation de plus en plus marquée des affaires commerciales, mais, en revanche, absorption continue des rentes déposées par suite de la conversion.

Le portefeuille a encore diminué de 43 millions, et il s'en est suivi une diminution correspondante de 34 millions dans les comptes courants sur particuliers ; les avances sur effets publics et sur rentes ont diminué de 18 millions, ce qui ramène ce compte à un peu moins de 100 millions ; et le compte courant du Trésor créditeur a baissé de 10 millions. Par contre, les avances sur lingots et monnaies se sont accrues de 4 millions, et les avances sur actions et obligations de chemins de fer de 5 millions.

Le bilan du 14 août se chiffrait au passif comme à l'actif par une somme de 1,324,523,748 17

Celui du 11 septembre ne présente qu'un total de 1,262,217,939 80

Diminution ... 62,305,808 37

On retrouve, en effet, à l'actif, 1° une diminution de 13 millions 1/2 sur l'encaisse ; de 43 millions 1/2 sur le portefeuille ; de 9 millions sur les avances ; d'un million sur les créances actives. 2° Une augmentation de 3 millions et 1/2 sur les effets à recevoir ; d'un 1/2 million sur les dépenses d'administration ; balance égale à la diminution de l'actif : 63 millions en nombres ronds.

On trouve également au passif : 1° une diminution de 21 millions sur la circulation des billets, de 44 millions dans les comptes courants ; 2° une augmentation de 1 million sur les engagements exigibles et les escomptes, etc., de 2 millions dans les créances passives. Balance égale à la diminution du passif, sauf les fractions, 62 millions.

Ainsi, la Banque a reçu par remboursements 52 millions ; elle a payé par diminution de comptes courants 44 millions ; différence, 8 millions, qui, jointe aux 13 millions dont l'encaisse a diminué, égale les 21 millions qui lui sont rentrés en ses propres billets. Les augmentations de créances-actions sont balancées par les augmentations passives.

Auguste Vitu.

LE CAPITAL DES CHEMINS DE FER.

1852-1862.

Le développement sérieux de l'industrie des chemins de fer en France date de l'année 1852, c'est-à-dire de la création de la seconde Compagnie de Paris à Lyon, de la fusion des chemins de fer de l'Hérault et du Gard avec celui d'Avignon, etc., etc. Rien de plus curieux ni de plus instructif que de comparer, à l'origine et à la fin de cette période décennale, la situation du capital engagé dans ces vastes entreprises. Nous ne parlons, bien entendu, que du capital actions, le capital obligations étant remboursable à un taux invariable.

Le tableau suivant, qui met en regard la valeur primitive du capital actions des compagnies de chemins de fer avec leur valeur cotée à la Bourse, au 8 septembre 1861, repose sur l'évaluation de ce capital tel qu'il a été consti-

tué en 1852 et années suivantes, sans tenir compte des fusions antérieures, ce qui nous aurait entraîné trop loin. D'après ces données, on a d'abord les évaluations suivantes :

	Actions.	Val. origin.
Orléans,	300,000	150,000,000
Nord,	525,000	231,875,000
Est,	500,000	250,000,000
Paris-Lyon-Méditerranée,	694,000	262,392,500
Midi,	238,334	137,033,800
Ouest,	300,000	150,000 000
Genève,	80,000	40,000,000
Dauphiné,	95,000	17,500,000
Ardennes,	84 000	42,000,000
		1,280,801,300

Voici maintenant la comparaison :

	Valeur au 8 sept. 1861.	Plus-value.	0/0.
Orléans.	426,000,000	276,000,000	184
Nord.	511,290,705	279,415,705	120
Est.	297,500,000	47,500,000	19
P. L. Médit.	706,860,000	444,467,500	169
Midi.	156 108,770	19,066,970	14
Ouest	171,000,000	21,000,000	14
Genève	28,000,000	—12,000.000	—30
Dauphiné.	18,550,000	1,050,000	6
Ardennes.	32,340,000	— 9,660,000	—23
	2,347,641,475	1,066,840,175	83.29

Arrivons maintenant à la valeur actuelle du capital actions des chemins de fer au 8 septembre 1862; et nous constaterons sur les principales lignes une augmentation nouvelle, qui confirme ce que nous avons dit à cet égard dans notre précédent numéro :

	8 sept. 1861	8 sept. 1862		0/0
Orl. (1)	426,000,000	406,125,000	— 19,875,000	— 4.66
Nord..	511,290,705	539,083,320	+ 27,792,615	+ 5.43
Est....	297,500,000	281,250,000	— 16,000,000	— 5.38
P.-L.-M	706,860,000	807,345,000	+100,485,000	+14.21
Midi...	156,108,770	201,690,140	+ 45,581,370	29. »
Ouest..	171,000,000	169,500,000	— 1,500,000	0.88
Genève	28,000,000	29,800,000	+ 1,800,000	6.40
Dauph.	18,550,000	15,050,000	— 3,500,000	—18.86
Ardenn	32,340,000	34 440,000	+ 2,100,000	+ 6.17
	2,347,641,475	2,483,283,460	+136,641,985	+ 5.30

Si l'on met maintenant en regard la situation de 1852 avec celle du 8 septembre 1862, on a la comparaison suivante :

	Valeur originaire.	8 septembre 1862.	En plus	0/0
Orléans	150,000,000	406,125,000	256,125,000	+170.75
Nord.	231,875,000	539,083,320	307,208,320	+132.50
Est....	250,000,000	281,250,000	31,250,000	+ 12.50
P. L. M.	262,392,500	807,345,000	544,952,500	+207.50
Midi..	137,033,800	201,690,140	64,656,340	+ 47.20
Ouest..	150,000,000	169,500,000	19,500,000	+ 13.00
Genève	40,000,000	29,800,000	—10,200,000	— 25.50
Dauph.	17,500,000	15,050,000	— 2,450,000	— 14.00
Ardennes	42,000,000	34,440,000	— 7,560,000	— 18.00
	1,280,801,300	2,483,283,460	1,202,482,160	+ 93.96

Ces résultats frappants méritent d'être médités; en dix ans le capital actions engagé dans les chemins de fer a doublé de valeur malgré l'extension croissante des réseaux. Pour certaines compagnies, comme la Méditerranée, il a plus que triplé.

Enfin, une remarque qui ne manque pas d'importance, c'est la dépréciation qui frappe le capital des trois Compagnies secondaires, Genève, Dauphiné et Ardennes. N'est-ce pas la meilleure démonstration des inconvénients des exploitations fractionnées et la plus éclatante justification, au point de vue des actionnaires comme au point de vue du crédit public, du système des grands réseaux ?

Auguste Vitu.

(1) 300,000 actions anciennes à 1,065 fr. = 319,500,000; 300,000 actions nouvelles à 788,75 = 236,625.000 fr.; ensemble 556,125.000 fr. Déduisant l'augmentation de 150,000,000 fr. de capital créé en 1862, reste comme valeur comparative 406,125,000 fr.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

On se rappelle que les résultats de l'exercice 1861 a donné un produit net de 65,619,938 32

Sur lequel on a prélevé une réserve extraordinaire de..... 4,500,000 représentant 6f.50 par action.

On a distribué, pour dividende, 75 f. par action, soit..... 51,975,000

et reporté à l'exercice 1862..... 144,938 32

Au total..... 56,619,938 32

Or, pour les trente-quatre premières semaines d'exploitation de l'année 1862, l'augmentation de recettes s'est élevée, sur l'ancien réseau, à 5,789,619 fr.

En admettant que les résultats des dix-huit dernières semaines d'exploitation ne modifient rien à ce chiffre, il en résulterait :

Qu'en portant 4,500,000 fr., comme l'année dernière, à la réserve extraordinaire

En calculant à 40 0/0 la proportion des frais sur l'augmentation de recettes.

On obtiendrait un chiffre de 5 fr. à distribuer à chaque action, en plus du dividence de l'année dernière, soit 80 fr.

Il s'agit donc de savoir si l'exploitation des dix-huit dernières semaines apportera une modification importante à cette situation. Beaucoup de contradictions se sont élevées à cet égard. Pour nous, afin d'édifier nos lecteurs, il nous suffira d'indiquer le tableau de l'exploitation de ces dix-huit dernières semaines en 1861.

27 août	au	2	septembre	2,406,459
3	au	9	—	2,446,215
10	—	16	—	2,576,264
17	—	23	—	2,619,273
24	—	30	—	2,784,369
1er	au	8	octobre	2,849,185
8	—	14	—	2,799.246
15	—	21	—	2,769,588
22	—	28	—	2.849,998
29 oct.	au	4	novembre	2,725,884
5	au	11	—	2,777,092
12	—	18	—	2,763,463
19	—	25	—	2,556,819
26 nov.	au	2	décembre	2,652,583
3	au	9	—	2,537,557
10	—	16	—	2,658,850
17	—	23	—	2,787.089
24	—	31	—	2,500,405
			Au total.	48,060,339

Ce qui donne un produit moyen par semaine de 2,670,028 francs.

Il ne nous paraît pas douteux que ce produit ne soit facilement atteint, si l'on considère que cette période est celle des grands transports pour la ligne de la Méditerranée.

Déjà les recettes de la trente-cinquième semaine que nous donnons aujourd'hui, s'élèvent à 2,723,000 fr., c'est-à-dire dépassent la moyenne de plus de 50,000 fr. Or, c'est surtout en octobre et en novembre que les transports se multiplient.

Il en résulte donc pour nous que le total des produits des dix-huit dernières semaines de 1862 ne sera pas inférieur à celui de l'année dernière, pour l'époque correspondante.

Dès lors le chiffre du dividende de 1862 nous paraît, dès à présent, pouvoir être prévu pour l'exercice 1862, au minimum de 80 francs par action.

Louis Reco.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER.

Assemblée générale des actionnaires du 29 août.

L'assemblée générale, présidée par M. J.-R. Bischoffsheim, a approuvé les comptes et le bilan, duquel il résulte que les opérations de la Société (l'entreprise des travaux de fortifications d'Anvers étant mise à part) se soldent par une perte de 4,546 francs, donnée par les établissements de Molenbeek-Saint-Jean et de Clichy. Le rapport du Conseil d'administration explique que la crise industrielle et le besoin de travail d'un grand nombre d'usines ont fait baisser les prix de telle sorte qu'ils laissent peu de bénéfice; en outre, les obligations de chemins de fer que la Compagnie a dû accepter en paiements restent à des cours dépréciés, ce qui est une nouvelle source de mécomptes.

Les travaux d'Anvers se poursuivent avec grande activité, et, comme ils sont faits sur bordereaux de prix et ne forment point une entreprise à forfait, ils sont soumis à peu de chances aléatoires.

Il sera distribué aux actionnaires, pour l'exercice 1862, un bon de dividende sur les bénéfices éventuels des travaux d'Anvers.

L'assemblée avait à procéder à la nomination d'un administrateur et d'un commissaire sortant par rotation; M. J. R. Bischoffsheim a été continué dans ses fonctions d'administrateur; M. Costantini a été élu en remplacement de M. B. Parent.

Le nombre d'actions déposées permettant à la réunion de se constituer en assemblée extraordinaire, elle a voté une modification à apporter aux statuts par laquelle le comité de direction de la Compagnie se composera de l'administrateur délégué, de l'administrateur-directeur général, et d'un troisième membre à choisir dans le Conseil; le président ne faisant plus, de droit, partie du comité directeur.

A. de Belgue d'Aprémont.

CHEMINS DE FER MIS A L'ENQUÊTE DANS LES DÉPARTEMENTS DU MIDI.

Extrait du registre des délibérations du conseil général de l'Ardèche.

Session du 25 au 31 août 1862.— Séance du 27 août.

Le département de l'Ardèche, comme tous ceux qui, dans le midi de l'Empire, attendent la construction des chemins de fer qui doivent desservir leurs intérêts en souffrance, s'est vivement ému de la lutte ardente soulevée entre deux grandes compagnies de chemins de fer; il a recherché l'intérêt qu'il pouvait avoir dans cette lutte, et si cet intérêt était d'accord avec l'intérêt général.

L'opinion publique n'a pas balancé un moment, elle s'est prononcée partout avec énergie en faveur des projets présentés par la Compagnie de la Méditerranée, et le conseil général, organe de cette opinion, a pris à l'unanimité la délibération suivante :

Les projets que présente la Compagnie de la Méditerranée comprennent une ligne qui est désignée comme devant partir d'Alais pour se diriger sur la vallée du Rhône, par le col de Saint-Jean-le-Centenier et la Vallée de l'Ardèche, et rejoindre près du Pouzin l'embranchement de Livron à Privas. La désignation d'Alais n'est qu'indicatrice; la ligne devant partir de la gare de Robiac, près Bességes, se diriger vers les plaines d'Aubenas en se rapprochant le plus possible des centres de population, les Vans, Joyeuse-l'Argentière et Aubenas, et des gîtes houillers et ferifères; comprendre un embranchement sur Aubenas, dans le cas où elle n'arriverait pas au pied de cette ville, et suivre ensuite la direction indiquée par le col de Saint-Jean-le-Centenier.

Un chemin de fer établi dans cette direction desservirait d'une manière complète les intérêts de la partie méridionale du département, intéresserait dans un avenir très-prochain et au même degré la partie du Nord, et donnerait à la Compagnie une large rémunération par le tonnage et le nombre des voyageurs que lui assureraient les seules localités traversées. Il satisferait également à l'intérêt général; il amènerait nécessairement, dans un avenir prochain, le raccordement du chemin de fer de la Voulte à Givors, dont une partie serait exécutée par la construction du chemin d'Annonay à Saint-Rambert, en cours d'exécution, et créerait ainsi une ligne nouvelle, complétement indépendante et plus courte, entre Cette et Lyon, déchargeant le chemin de Nîmes à Tarascon, où de fréquents encombrement ont si souvent apporté des perturbations regrettables dans les relations commerciales.

Si la ligne de Millau à Lunel, dont la Compagnie de la Méditerranée demande la concession, s'exécute, cette ligne, réunie par un embranchement qui sera fort court, à celle de Nîmes à Alais, à la station de Vezenobre, créera, par la direction par l'Ardèche, une seconde communication par le Rouergue, entre le Languedoc et Lyon, avec une abréviation très-considérable de parcours sur la ligne actuelle, et qui déchargera utilement les autres lignes.

Ces indications sommaires prouvent déjà que l'établissement du chemin de fer d'Alais au Pouzin, s'il intéresse fortement le département de l'Ardèche, ne présente pas moins d'intérêt au point de vue de la viabilité générale. Ce double intérêt a déjà été reconnu par Son Excellence M. le ministre des travaux publics, qui daigna donner l'assurance aux délégués de l'Ardèche qui s'étaient rendus auprès de lui, lors de la discussion soulevée à propos de la direction à adopter pour le chemin de Brioude à Alais, que le gouvernement ordonnerait l'exécution de ce chemin, appelé à donner ainsi satisfaction à de nombreuses et intéressantes populations.

Le conseil ne veut pas entrer dans l'examen des avantages que présentent les autres lignes, dont la concession est demandée par la Compagnie de la Méditerranée, qui toutes cependant se recommandent par le plus haut degré d'utilité, particulièrement la ligne sur Aix, qui créera une nouvelle direction de Marseille vers le Nord, indépendante du tunnel de la Nerthe, et reliera Marseille aux départements des Hautes et Basses-Alpes, et celle de Lunel à Arles, qui établira la meilleure communication entre Cette, Montpellier et Marseille, à travers des populations nombreuses, riches et industrieuses. Ces avantages seront démontrés avec plus d'autorité par les localités qui sont plus directement intéressées; cependant il croit devoir indiquer quelques motifs d'intérêt général qui lui ont paru assez puissants pour ne pas permettre l'hésitation :

1° Le chemin de fer qui serait construit le long du littoral ne traverserait que des pays déserts, des étangs févreux, à l'exception de Martigues et de Bouc, que la Compagnie de la Méditerranée offre de joindre à Marseille; il serait exposé à de fréquentes inondations, et on ne comprendrait pas l'adoption de cette direction qui ferait sacrifier les intérêts de la riche contrée entre Lunel et Arles, et qui n'aurait d'autre but que d'obtenir une abréviation de parcours qui se réduit en définitive à 15 kilomètres, alors surtout que la Compagnie de la Méditerranée offre de ne pas tenir compte de cet allongement de parcours pour les transports de voyageurs et de marchandises.

2° La direction par le littoral aura pour effet certain de détruire le cabotage entre Marseille et Cette; ce cabotage fournit de nombreuses inscriptions maritimes, et non-seulement la marine marchande, mais la marine de l'État, ont le plus grand intérêt à sa conservation.

3° Par le chemin du littoral, les embouchures du Rhône seront fermées par des viaducs qui apporteraient la gêne la plus grande à la navigation. Il faudrait y établir des ponts tournants, et il arriverait souvent que le mouvement de la navigation, et même la circulation sur la voie ferrée seraient arrêtés.

4° Au point de vue de la sécurité des côtes, le chemin le long du littoral serait placé dans une fâcheuse position, et ne présenterait aucune sécurité, car il suffirait d'un bateau ennemi qui, la nuit, débarquerait quelques hommes sur le rivage, pour le couper et arrêter toute circulation.

5° La concession demandée par la Compagnie du Midi serait bien plus onéreuse pour les finances de l'État; il y a dans les chemins qu'elle propose, de plus que dans ceux présentés par la Méditerranée, 36 kilomètres qui devraient être construits dans les conditions onéreuses de la loi de 1842.

Le conseil, déterminé par les motifs qui précèdent, considérant d'ailleurs qu'il y aurait des dangers sérieux à permettre à des Compagnies rivales d'empiéter dans le réseau l'une de l'autre, supplie le gouvernement d'adopter les diverses lignes présentées par la Compagnie de la Méditerranée, et d'accorder à cette Compagnie la concession de ces lignes aux meilleures conditions de tarifs, pour assurer leur prompte exécution.

Conseil municipal d'Aix.

Enquête sur les Chemins de fer.

Le 1er septembre, le Conseil s'est réuni à l'Hôtel de Ville. Etaient présents :

M. Rigaud, maire d'Aix, député au Corps législatif, officier de la Légion d'honneur, président;

MM. Pons, de Garidel, Fortis, Agard, Ch. de Ribbe, Feraud-Giraux, Beraud, Castellan, Tassy, Lyon, Guilheaume, de Philip, de Tournadre et Henricy.

M. Charles de Ribbe, rapporteur, a présenté le rapport écrit qu'on va lire :

Le 20 mai dernier, le Conseil municipal d'Aix prenait une initiative féconde; et nous lui devons aujourd'hui d'avoir non plus simplement à exprimer un vœu, mais à formuler notre avis sur des propositions de la plus haute valeur.

Qu'avons-nous demandé, et qu'avons-nous obtenu ?

Nous avons sollicité du Gouvernement qu'il voulût bien faire étudier par les ingénieurs de l'État le *tracé le plus direct possible* entre Aix et Marseille. Nous avions montré comme attachés à l'exécution de ce chemin de fer, l'intérêt général exigeant une seconde sortie de Marseille en dehors du souterrain de la Nerthe, l'intérêt des Alpes et de toute la zone du Sud-Est, celui de notre ville. Trois mois se sont à peine écoulés; et, le 20 août, un arrêté de M. le sénateur chargé de l'administration du département des Bouches-du-Rhône mettait à l'enquête, avec les propositions de la Compagnie du Midi, celles de la Compagnie de la Méditerranée, parmi lesquelles se trouve la *construction d'une ligne directe entre Marseille et Aix.*

Telles ont été, Messieurs, les fruits de notre opportune initiative, et le mouvement significatif d'opinion dont elle a été le point de départ dans la zone du Sud-Est atteste combien notre vœu, dicté par l'intelligence de la situation, répondait aux vœux du pays. La Compagnie de la Méditerranée qui, plus que personne, devait en apprécier la portée, l'a très-bien compris et senti. Les études que nous demandions au Gouvernement, elle s'est empressée de les faire elle-même. Deux tracés directs sur Marseille étaient indiqués par la configuration topographique, par les convenances locales, elle nous les présente aujourd'hui, avec le tracé de Fuveau, en s'obligeant à exécuter celui que voudra le Gouvernement.

Mais la question de notre chemin de fer ne se sépare pas, pour le moment, de la question générale, du grand litige qui se pose dans l'enquête et devant l'opinion. Dans toute autre circonstance, elle serait indépendante; sa solution se poursuivrait sans bruit, sans éclat, en gardant ses seuls et vrais caractères. En l'état, elle est liée par la force des choses à un ardent conflit. Nous n'avons pas créé ce conflit, et notre rôle est de ne nous y engager que dans les limites de notre intérêt; mais la neutralité nous est impossible. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, dans sa dépêche du 4 août, a prescrit de soumettre simultanément les propositions de la Compagnie du Midi et de celles de la Compagnie de la Méditerranée à une enquête *comparative*. Il ne s'agit donc pas seulement d'examiner les propositions en elles-mêmes, il s'agit de les comparer et de mettre en présence leurs plus ou moins sérieux avantages. La commission d'enquête donnera d'abord son avis, puis le Gouvernement prononcera dans le sens le plus conforme à l'intérêt général.

Nous ne saurions donc nous dispenser de voir en premier lieu où est l'intérêt général; nous arriverons ensuite à l'intérêt régional et local, et à l'examen des tracés.

Votre commission, Messieurs, a traité et discuté ces graves sujets avec toute la réflexion qu'ils exigent, avec ce sentiment des devoirs publics qui naît même des circonstances. Présidée par M. le maire et aidée de ses lumières, elle vous apporte, par l'organe d'un trop insuffisant rapporteur, ses conclusions motivées.

PREMIER APERÇU DE LA QUESTION.

Les offres de la Compagnie du Midi se résument, ou à peu près, dans la ligne directe de Cette à Marseille par le littoral.

Celles de la Compagnie de la Méditerranée embrassent à la fois une ligne de Lunel à Arles par Saint-Gilles, créant un raccourci *équivalent* à celui de la ligne littorale; un chemin de fer direct de Marseille à Aix, avec une nouvelle gare des voyageurs dans la partie sud, non encore desservie, de la ville de Marseille; un embranchement de la station de l'Estaque aux nouveaux ports, avec une gare des marchandises; une ligne de la station du Pas-des-Lanciers à Martigues et à Port-de-Bouc...

Tels sont, Messieurs, les projets sur lesquels vont porter les enquêtes comparatives.

Eh bien! admettons un moment que nous sommes dans des circonstances normales, que la passion et l'engouement ne se soient pas mêlés d'une affaire où il y a lieu de chercher avant tout, par-dessus tout, l'intérêt général du pays.

Nous le demandons : en présence de ces projets mis en parallèle, y aurait-il eu un doute ? L'idée même d'établir ce parallèle aurait-elle semblé raisonnable? Là où la disproportion est énorme, on ne saurait comparer. Or, c'est peu que d'avoir aujourd'hui à comparer, on veut que le pays fixe son choix et avec exclusion. Entre les projets de la Compagnie du Midi et ceux de la Compagnie de la Méditerranée, point de moyen terme; il y a lutte et lutte à outrance, absolument comme si l'énorme disproportion signalée, et qui saute aux yeux, n'existait pas.

Pour que la ligne de Cette par le littoral puisse, à elle seule, équilibrer dans la pensée de ses défenseurs toutes les lignes nouvelles que propose la Compagnie de la Méditerranée, toutes les créations les plus utiles et les plus nécessaires, soit aux besoins du commerce, soit à l'avenir de la zone du Sud-Est, il faut supposer évidemment bien des choses; il faut croire qu'elle promet des bienfaits immenses et qu'*elle seule* peut les promettre; il faut qu'elle soit d'un mérite et d'une facilité d'exécution peu ordinaires, et, disons le mot, qu'elle offre, en quelque sorte, un véritable pont d'or aux populations.

En est-il ainsi?

LIGNE LITTORALE DE CETTE A MARSEILLE. LIGNE DE LUNEL A ARLES, DANS L'INTÉRIEUR DES TERRES.

Nous ne voulons pas traiter le détail des points en litige entre les deux Compagnies. Nous nous bornons, dans l'intérêt général, pour la cause du Sud-Est et pour la nôtre, à marquer ce qui domine dans la lutte, ce qui, malgré la confusion apparente des esprits, est au fond de la conscience publique, jugeant froidement les faits.

Nous voyons, d'un côté, la ligne littorale de Cette à Marseille, de l'autre celle de Lunel à Arles. Là, on nous l'assure, est le nœud de la question. Le reste, tout ce que la Compagnie de la Méditerranée propose, promet et *garantit* à Marseille, et par cela même à la France entière où Marseille a un si grand rôle commercial, tout cela n'est rien. Eh bien, soit.

De quoi s'agit-il? Sur quelle argumentation puissante fonde-t-on la nécessité de la fameuse ligne littorale, à l'exclusion de l'autre?

On dit que les communications entre Marseille et Bordeaux sont insuffisantes, trop peu directes, qu'à la longueur du tracé actuel se joignent les inconvénients de deux temps d'arrêt pour les voyageurs, de deux ruptures de charge pour les marchandises.

On dit qu'il importe de relier les deux grands ports de l'Océan et de la Méditerranée par une ligne qui, entre les mains d'une seule Compagnie maîtresse des tarifs, créerait l'unité de direction, multiplierait le trafic, et répandrait autour d'elle les bienfaits de la concurrence. L'argument tiré de la concurrence est un de ceux sur lesquels on compte le plus, auprès du peuple, de toute la partie du public qui se plaint du monopole et ne se demande pas où il est. Deux Compagnies, se disputant le trafic de Marseille, réduiront forcément leurs tarifs, etc.

On estime que la conquête de tels biens vaut soixante-dix millions.

Voilà, dégagé de toute amplification, le système de la Compagnie du Midi et son effet de mirage.

Voici la réponse de la Compagnie de la Méditerranée, avec laquelle on est dans le vrai et dans la justice.

Quel est le but à atteindre? Rendre les communications entre Marseille et Bordeaux plus promptes, plus faciles, plus économiques. Mais la ligne de Lunel à Arles suffit à réaliser pleinement ce but, avec une presque égalité de raccourci. Il n'est pas nécessaire pour cela de léser des intérêts sacrés, d'enlever à la Compagnie de la Méditerranée un trafic lui appartenant sur la foi des contrats, d'ébranler la loi de 1857, véritable charte constitutive du crédit des chemins de fer, et seul moyen de hâter l'achèvement des réseaux.

On se plaint de l'embarras des transbordements, des ruptures de charge. On désire la concurrence en vue d'une diminution des tarifs.

Là-dessus encore une réponse coupe court à toute difficulté. — *Dès à présent*, et *sans attendre la concession de nouvelles lignes*, la Compagnie de la Méditerranée s'engage à accepter pour le trafic entre le réseau du Midi et Marseille (voyageurs et marchandises), les tarifs *communs* réglés par la Compagnie du Midi *exclusivement*, ainsi que les délais et conditions qu'elle aura stipulés pour elle-même.

Elle se soumet, de plus, à réduire à 160 kilomètres (longueur du tracé par le littoral) la distance tarifée entre Cette et Marseille.

Enfin, pour le moment où la Compagnie du Midi aura posé sa seconde voie, elle se déclare prête à établir des trains de voyageurs à la vitesse qui sera réglée par la Compagnie du Midi sur sa propre ligne, sans transbordement ni interruption d'aucune sorte.

Elle admettra également le parcours réciproque des wagons d'une extrémité à l'autre des deux lignes, sans rupture de charge à Cette, ni ailleurs.

La Compagnie du Midi ne donnera ce qu'elle promet que dans trois ans, si à cette époque elle a réussi à construire son chemin de fer; la Compagnie de la Méditerranée le donne tout de suite, et son directeur, M. Talabot, s'est engagé, devant le Conseil général des Bouches-du-Rhône, à exécuter aussi dans trois ans tous ces projets.

Que pourrait-on vouloir de plus? Qu'apporterait de plus la concurrence?

La concurrence! on la demanderait par et avec la Compagnie du Midi qui, s'étant emparée des canaux du Languedoc, possède et veut établir le plus écrasant des monopoles. Car on sait que les tarifs sur ces canaux sont élevés, par rapport à ceux du chemin de fer, au point que la tonne de marchandise, pouvant être transportée de Marseille à Bordeaux au prix de 9 francs, l'est au prix de 27.

La concurrence! on l'attendrait de la Compagnie du Midi qui, après avoir tué les canaux, tuera fatalement la navigation avec l'inscription maritime. Il ne faut pas même se poser la question de savoir ce que deviendra le cabotage de Cette.

La concurrence par un second chemin de fer! Mais, pour qu'elle fût matériellement possible, il serait tout au moins nécessaire que les deux voies fussent pour ainsi dire parallèles, suivissent la même direction. Quelle concurrence y aura-t-il entre la ligne du Nord et celle du Sud-Ouest.

Non, ce mirage de la concurrence, avec lequel on s'efforce d'éblouir les masses, ne saurait tenir devant le plus simple examen. Il y a lieu plutôt à craindre la combinaison de tous les monopoles. On espère un abaissement des tarifs dont, en fin de compte, bénéficierait le commerce. Mais, là encore, parviendrait-on à faire oublier que les tarifs sont fixés avec l'intervention du gouvernement, et que celui-ci les règle en modérateur? Une observation très-naturelle du reste n'échappera à personne: on va dépenser *soixante-dix millions* à construire la ligne littorale. Comment abaisser les tarifs et rémunérer le capital? La ligne de Lunel à Arles ne coûtera que *douze millions*, et la Compagnie de la Méditerranée aurait des tarifs plus élevés que ceux de la Compagnie du Midi.

Cette fameuse ligne littorale, loin d'être nécessaire n'est donc pas même utile. Elle serait, à un autre point de vue, contraire aux intérêts du pays, coûteuse, ruineuse et souvent impraticable.

Un chemin de fer doit être établi de façon à être profitable à tous, spécialement quand on peut, à moindres frais, concilier les intérêts généraux et les intérêts régionaux. C'est un des premiers principes de justice distributive, d'administration économique. On veut abréger les distances entre Cette et Marseille. Faut-il donc pour cela n'avoir en vue que quelques grands centres et sacrifier les villes intermédiaires? L'embranchement de Lunel à Arles desservira Bordeaux et Marseille, et aussi des territoires peuplés, couverts de magnifiques vignobles, les parties élevées et productives de la Camargue. Il facilitera de plus les relations du bas Languedoc avec les villes d'Arles, d'Aix et le département du Var. La ligne littorale ne traversera que des déserts, sans sol cultivable, sans habitants. Ajoutons qu'elle nous serait très-préjudiciable, en nous isolant d'une partie de l'arrondissement d'Aix, en grevant le transport des bestiaux du haut Languedoc, qui alimente pour des quantités considérables notre marché. A ce point de vue, la ville d'Aix ne saurait lui être trop hostile.

Intéressés, comme citoyens de la grande patrie française, à empêcher les mauvaises applications des capitaux et des épargnes, nous devons aller jusqu'au bout de nos justes reproches adressés à cette ligne. — Il est des faits patents, évidents, au vu et au su de tous, et contre lesquels rien ne saurait prévaloir, là où la conscience publique sera libre dans ses jugements. Certes, nous ne doutons pas de la science des ingénieurs; elle a cependant des bornes, et elle ne changera pas la nature.

Est-il possible de concevoir un chemin de fer s'établissant sur une succession non interrompue de marais, dans des terrains à peine solides et presque partout submersibles, au delta du Rhône; un chemin de fer voué à une notoire insalubrité par ses influences morbides et souvent si promptes des exhalaisons paludéennes? Déjà les voyageurs se plaignent de ces exhalaisons pour les trajets de nuit, sur la ligne d'Agde. Que sera-ce quand des malades, des valétudinaires, des infirmes, auront à les supporter de Cette à Marseille? Et quel insouci a-t-on de la santé de nombreux employés et ouvriers fixés sur les lieux? La fièvre intermittente est en permanence dans ces régions, et il n'est presque pas de famille où elle ne sévisse.

Il est à craindre, et ceci est plus grave encore, que sur bien des points les eaux du Rhône ne coupent les chaussées à chaque inondation périodique. Nous n'insistons pas sur le dommage causé à la navigation par la construction d'un très-grand viaduc, sur le fleuve, au plus près de son embouchure.

Et pourquoi violenter ainsi la nature? Pourquoi tant d'ouvrages d'art et tant de risques à courir?

Pourquoi dépenser soixante-dix millions quand on peut, en atteignant le même but, et beaucoup mieux, et d'une manière plus conforme aux intérêts des populations, n'en dépenser que douze? Cinq autres millions suffiraient pour l'embranchement du Pas-des-Lanciers à Martigues et à Port-de-Bouc que la Compagnie de la Méditerranée propose; et nous ne comprendrons jamais comment la ville de Martigues n'aime pas mieux être reliée à Marseille et au Nord tout à la fois, qu'avec Marseille seulement.

Il nous sera permis maintenant de faire entrer en ligne de compte les avantages et les améliorations inappréciables offerts à la ville de Marseille et au commerce français.

L'agrandissement de la gare de l'Estaque reliée aux nouveaux ports par un chemin de fer particulier, et dégageant les gares actuelles de Saint-Charles et son annexe maritime de la Joliette pour le service des marchandises;

L'établissement d'une gare nécessaire aux quartiers méridionaux de Marseille, elle aussi reliée à la gare principale par un embranchement particulier, sorte de chemin de fer de ceinture;

Le tracé direct de Marseille à Aix, premier tronçon de la ligne des Alpes, voie auxiliaire sur Avignon par Aix et la vallée de la Durance.

Tout cela, qu'on nous permette une expression un peu mercantile, est en surplus de la ligne de Lunel à Arles équivalente à la ligne littorale; et tout cela on l'estimerait pour rien!! Ce n'est vraiment pas possible.

Nous sommes tout d'abord entrés au cœur de la question générale, parce que, on ne saurait trop le répéter, il y a antagonisme, exclusion entre les projets des deux compagnies. Nous allons voir, sur la question régionale et locale, combien sont plus justes, plus sérieux, plus faciles à satisfaire, les intérêts et les vœux qui se lient à l'exécution de notre chemin de fer direct.

Ligne directe de Marseille à Aix, au point de vue des intérêts de la France, de Marseille et du Sud-Est.

La ligne de Cette a pour elle un dernier argument. Elle assurerait, dit-on, les communications de Marseille avec le reste de la France, si un accident venait interrompre la marche des trains sur la seule ligne qui relie actuellement le Midi au Sud-Ouest et au Nord.

Vous savez, Messieurs, quelle est ici la force de notre situation, et avec quelle opportunité s'est produite notre initiative, lorsque les défenseurs de la ligne littorale ont signalé les accidents possibles dans le long souterrain de la Nerthe. Nous avons été les interprètes du sentiment public, nous avons exprimé ce qui se trouvait sur toutes les bouches, en demandant le chemin de fer direct entre Marseille et Aix comme une sortie indépendante et comme le vrai remède aux dangers d'une obstruction.

« Des cas de guerre, de disette, etc., peuvent se présenter, disions-nous, où le moindre encombrement dans l'issue de la Nerthe créerait de graves complications politiques et un véritable péril social. A côté des éventualités redoutables, il y a les inconvénients actuels, les plaintes tenant à l'insuffisance d'une seule ligne; » et nous citions les pertes subies par le commerce, lorsqu'après la mauvaise récolte de 1861 il a fallu sacrifier tous les transports de marchandises à celui des blés étrangers. Nous montrions aussi les exigences de l'avenir. Marseille grandit et se développe de jour en jour; elle est le premier port de la Méditerranée et le plus vaste entrepôt de céréales; elle ne tardera pas à voir s'ouvrir devant son trafic, par le percement de l'isthme de Suez, l'extrême Orient, tous les pays situés à l'est du cap de Bonne-Espérance. Ces idées d'avenir sur Marseille sont aujourd'hui dans le domaine des lieux communs, tant elles se traduisent en faits, dont chacun sait la progression. Eh bien! il est une autre idée qui ne tombe pas moins sous le sens. Où sont les relations les plus nombreuses? De quel côté se dirige surtout le trafic de Marseille? Avec quels pays Marseille doit-elle vouloir multiplier, faciliter ses communications? — Est-ce avec le Sud-Ouest, dans la direction du Sud-Ouest, qui est déjà largement pourvu de chemins de fer, et où, soit le cabotage de Cette, soit la ligne de Lunel à Arles, donneront du reste, *quelle que soit l'issue du débat*, tous les avantages possibles d'économie et de rapidité? — N'est-ce pas évidemment avec Lyon et Paris, avec le centre, l'est et le nord de la France, avec la Suisse, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, etc....? N'est-ce pas de ce côté qu'existe ce grand courant d'affaires auquel la ligne actuelle ne suffit plus?

On parle de la défense du territoire, de l'intérêt spécial d'une ligne stratégique. — Or, en ouvrant une seconde issue à Marseille, faut-il s'exposer encore aux mêmes périls que ceux de la voie d'Avignon, longeant le littoral au sortir du tunnel de la Nerthe? Le dégagement par la ligne littorale de Cette, qui nécessitera plusieurs souterrains, n'aggraverait-il pas ces périls, que conjurerait une deuxième voie vers le Nord?

Enfin, et ceci sera nécessairement pris en sérieuse considération, les Alpes méritent de compter pour quelque chose dans la balance, et tout le Sud-Est ne saurait être sacrifié au Sud-Ouest. « Entre Marseille et Grenoble, a très-bien observé le Conseil municipal de cette dernière ville, *s'unissant de toutes ses forces*, le 27 juin dernier, au vœu du Conseil municipal d'Aix, entre Marseille et Grenoble s'étend une vaste région aujourd'hui déshéritée de chemin de fer, qui abonde en produits agricoles, en cours d'eau et en richesses minérales, et à laquelle il ne manque que le secours des chemins de fer pour abonder en produits industriels. » Là, sur les contreforts des Alpes, sont des populations jusqu'à ce jour isolées, séquestrées, n'ayant que des moyens de communication insuffisants pour rivaliser avec les pays où l'activité humaine peut tout demander à une nature toujours féconde; populations pauvres, mais rudes au travail, et dont un de leurs vrais amis, M. de Ladoucette, préfet qu'on n'oubliera jamais dans les Hautes-Alpes, disait à l'empereur Napoléon Ier: « Que la politique conseillait de soutenir ceux qui combattent une nature marâtre et gardent l'une des portes de l'Italie. »

Ces populations souhaitent, attendent leur chemin de fer de Gap, concédé à la Compagnie de la Méditerranée; elles en réclament l'exécution prochaine, et elles ont le droit d'être impatientes. Comment l'obtiendront-elles si les projets de la Compagnie du Midi triomphent, si les soixante-dix millions jetés dans les marais de Cette à Marseille concourent à épuiser des forces financières qui ne sont pas illimitées? La loi des réseaux a été faite précisément pour des lignes comme celle des Alpes, qui ne seront pas immédiatement productives. Cette loi des réseaux est la sauvegarde des petits contre les grands; et dans un siècle de démocratie, il faudrait s'estimer heureux d'une combinaison venant en aide aux parties pauvres du territoire.

Ne soyons donc pas surpris du mouvement qui, des Alpes de la Provence, s'est propagé jusqu'à Grenoble. Cette émotion est générale et profonde; elle s'exprime par des témoignages d'une unanimité remarquable; elle se formule à cette heure en d'innombrables délibérations de Conseils municipaux; elle trouve dans les Conseils généraux de la zone, des interprètes autorisés, et nous venons d'apprendre que le Conseil général des Basses-Alpes, ne se bornant pas à un vœu, envoie une délégation à Paris pour soutenir la cause de l'embranchement de Digne et du chemin direct de Marseille à Aix. Des pétitions à l'Empereur achèvent de mettre hors de doute de quel côté est l'intérêt public. Il en est ainsi dans la basse Provence; la presse de toute cette région n'a qu'une voix sur l'objet qui nous préoccupe. Telle est la véritable, la grande portée du débat actuel. Deux Compagnies ne sont pas seules en cause, et celle du Midi n'aura plus le droit de se rendre populaire en se donnant comme une généreuse ennemie du monopole; car voilà, derrière et avec la Compagnie de la Méditerranée, tout une zone déshéritée de chemins de fer s'adressant

à la sollicitude du gouvernement, réclamant même de sa justice une faible part des biens dont jouit la zone que l'on pose en victime, et où l'on a semé une agitation si mal fondée.

Cette émotion, ces délibérations, ces pétitions des Alpes et de la Provence ont pour but spécial et actuel notre chemin direct entre Aix et Marseille; et ici nous sommes amenés à poser la conclusion logique de tout ce qui précède. Notre chemin de fer direct aura effectivement le double résultat de servir les Alpes et d'assurer la deuxième sortie de Marseille vers le nord.

Il servira les Alpes. Comment et en quoi? La chose s'explique d'elle-même. Les populations des Alpes veulent garder et maintenir le mouvement de leur trafic, leurs relations, leurs habitudes; elles veulent suivre toujours la voie qui, depuis dix-huit siècles, est la leur, descendant par Aix et se dirigeant vers Marseille. Dans ces deux villes sont leurs intérêts, là il leur faut pouvoir se rendre le plus courtement et le plus économiquement. Le tracé direct, que sollicite la ville d'Aix, leur donnera ce prolongement naturel et nécessaire vers la mer. Il sera, de plus, le premier tronçon, il deviendra un jour la tête de ligne du chemin de fer qui, s'étendant de Gap à Grenoble, reliera Marseille d'un côté avec Lyon et Paris, de l'autre avec Chambéry, Genève, et, par Briançon, avec Turin et l'Italie septentrionale.

Il dégagera Marseille vers le nord de deux manières et par deux voies : d'abord par Aix, Pertuis et la vallée de la Durance jusqu'à Avignon; ensuite, dans un avenir plus ou moins prochain, par Aix, Gap, Grenoble et Lyon.

Constater ces vérités, c'est les prouver. Vouloir que le détour sur Cette, par le sud-Ouest, et en suivant une ligne transversale, soit le moyen de dégager Marseille vers le nord et par la ligne principale, est impossible. La Compagnie de la Méditerranée insiste avec toutes sortes de motifs dans son mémoire imprimé sur ce que nous n'avons cessé, dès le principe, de soutenir : — « Supposons, dit-elle, la ligne littorale ouverte en novembre 1861. Quelle aurait pu être son utilité au point de vue de l'encombrement des blés dirigés vers l'intérieur? La seule, la vraie solution est donc dans l'établissement de l'une des deux lignes de Marseille à Aix. C'est là qu'est la dérivation efficace, en cas d'accident dans le souterrain de la Nerthe ou d'encombrement de la ligne principale. »

Ailleurs, dans le mémoire justificatif à l'appui de son avant-projet, la Compagnie oppose très-bien à la ligne de Cette, que couperaient les inondations du Rhône, la nouvelle ligne de Marseille à Avignon par Aix, évitant le parcours en remblai d'Arles à la Montagnette, parcours directement menacé par ces inondations.

« La ligne auxiliaire, placée à l'est de la Nerthe, continue le mémoire imprimé, a, en outre, le double avantage de favoriser une région riche, populeuse, industrielle, *que les lignes actuelles ont forcément délaissée*. Jusqu'ici, par suite de la direction que la Compagnie du Midi a réussi à imprimer à l'agitation locale, on pourrait croire que la création d'une seconde ligne n'intéresse que les départements à l'ouest du Rhône. — Et cependant les départements du sud-est (Bouches-du-Rhône, Var, Vaucluse, Hautes et Basses-Alpes, etc...), ont, dans cette question, au point de vue régional, des intérêts d'une bien autre importance. Il suffit, pour s'en convaincre, de jeter les yeux sur une carte, et il nous paraît superflu d'insister longuement sur ce point. Nous laissons à ces contrées le soin de manifester et de défendre leurs intérêts. Nous avons indiqué les côtés généraux de la question, il appartient au pays de compléter lui-même la démonstration. »

Nous recueillons ces paroles significatives qui, dans un programme soumis aux populations, ont une extrême importance et confirment tout ce que nous avons dit et fait. La Compagnie de la Méditerranée n'a pas provoqué le mouvement d'opinion qui a éclaté dans la zone du Sud-Est; le pays en a eu l'initiative aussi pleinement que possible. On lui laisse le soin d'en donner la preuve; celle-ci ne manquera pas.

Le tracé de Marseille à Aix le plus direct possible.

Les positions sont prises, le but à atteindre et à conquérir est fixé; il ne s'agit plus que d'aller droit aux conséquences.

Il faut ouvrir à Marseille une deuxième voie par le Sud-Est, et cette deuxième voie sera le tronçon de la ligne des Alpes. Il n'est donc pas question d'un de ces embranchements plus ou moins détournés et contournés qu'on accorde par commisération à une ville. La satisfaction que réclame un grand intérêt général et régional ne peut être subordonnée à des intérêts particuliers; elle doit être franche, simple, complète, répondre, en un mot, au but que l'on propose au pays de consacrer par ses suffrages.

Il serait vraiment trop malheureux pour la ville d'Aix, desservie d'une manière humiliante par l'embranchement de Rognac, qu'elle trouvât dans un second chemin de fer des communications moins rapides avec Marseille, une sorte de supplice de Tantale, la perte définitive de ses espérances. Sa situation topographique la place à la fois trop loin et trop près de sa puissante voisine. Elle est trop loin pour participer à sa vie industrielle, bien que certaines industries puissent, comme l'a observé le conseil général des Bouches-du-Rhône, rechercher à Aix des emplacements vastes et peu coûteux. Elle est trop près pour se développer isolément. Or, la seule solution est qu'elle soit plus près encore, que l'abréviation des distances lui permette de s'associer étroitement à Marseille, dans la spécialité de ses traditions, de ses aptitudes et les progrès de son agriculture, qu'enrichira le canal du Verdon.

Cette solution, le chemin de *fer le plus direct possible* seul la donnera sûrement et à jamais. Hors de là, il n'y a que des intentions plus ou moins bienveillantes, mais temporaires et sans garantie d'avenir.

Examen des trois tracés.

Lors donc que la Compagnie de la Méditerranée présente, au nombre des trois tracés soumis à l'enquête, celui par Aubagne et Fuveau, nous nous croyons dispensé de tout examen, et nous nous bornons à dire : ce n'est pas là le chemin de fer direct, objet de nos vœux et de nos efforts.

Ce tracé emprunterait d'abord, au sortir de Marseille, la ligne de Toulon, puis il la quitterait à Aubagne, pour se diriger à travers les mines de Fuveau par la vallée de l'Huveaune. Cette direction vers le bassin houiller marque l'intérêt spécial d'une ligne que la Compagnie reconnaît elle-même, dans son mémoire explicatif à l'appui de l'avant-projet, *devoir servir principalement comme ligne industrielle*. Dès 1860, le projet avait été soumis à l'enquête pour la partie entre Aubagne et Valdonne, « en vue, dit encore le mémoire, d'une déclaration d'utilité publique et d'une exécution concertée avec les Compagnies de charbonnage de Fuveau. » Il n'y a rien là qui intéresse le dégagement de Marseille, la ligne des Alpes, et les relations plus promptes entre Marseille et Aix.

En l'état, qu'avons-nous? Qu'aurions nous avec le tracé s'embranchant à Aubagne?

Nous avons l'embranchement de Rognac, et depuis Rognac le chemin de fer de Lyon, le tout offrant un parcours de 53 kilomètres, c'est-à-dire une distance presque double, la Compagnie le constate, de celle qui sépare Aix de Marseille par la route impériale n° 8. Aussi la circulation entre les deux villes ne s'effectue que dans deux heures, et n'est guère plus rapide qu'elle ne l'était autrefois par le courrier portant les dépêches. Elle est soumise à toutes les difficultés, à tous les embarras que nécessite le transbordement des voyageurs à Rognac, par tous les temps et dans toute saison.

Il n'en serait pas autrement par le tracé d'Aubagne, qui aurait non plus 53, mais 55 kilomètres, et avec des pentes beaucoup moins favorables à la traction. Cette ligne exigera, du reste, plus de cinq percés, dont un de 1,250 mètres.

Les deux tracés directs méritaient donc seuls, Messieurs, d'occuper votre Commission. Ils sont les variantes d'un seul, car ils ont sur une certaine étendue le même parcours.

La ville d'Aix est séparée de Marseille par une barrière de montagnes abruptes, sans laquelle la distance entre les deux villes pourrait être franchie, en chemin de fer, dans une demi-heure, et que la ligne de Paris à Lyon traverse souterrainement à la Nerthe, par un tunnel de 4,700 mètres environ.

Cette barrière s'abaisse sur un point situé entre la chaîne de l'Etoile et la chaîne de l'Estaque. Là s'ouvre un col, celui du Pin, dont le niveau est de beaucoup inférieur à celui de toutes les dépressions, donnant accès de la vallée de l'Arc dans le bassin de Marseille. Il est le lieu de passage de la route n° 8, et on s'était souvent demandé comment il n'avait pas fixé les préférences dans l'établissement de la ligne de Lyon, puisqu'on peut le franchir sans souterrain.

Heureusement, ce qui n'a pas été fait, dans le passé, pour la ligne principale, le sera avec non moins d'utilité aujourd'hui pour la ligne auxiliaire.

Les deux tracés ont un même point de départ, et suivraient jusqu'à la Malle un parcours unique. Le chemin de fer direct se détacherait à 2,300 mètres de l'extrémité des rails de la gare de Marseille, passerait à Sainte-Marthe, Saint-Joseph, entre le château des Aygalades et le canal, et gravirait par Septèmes le plateau du Pin.

A la Malle commence, soit la variante de Gardanne, soit celle des Milles. La première ligne, s'infléchissant vers l'Est, se développerait par Gardanne jusqu'au pont de Bachasson, d'où elle reviendrait sur Aix par la vallée de l'Arc, voie que suit la ligne d'Aubagne par Fuveau. — L'autre, s'infléchissant vers l'Ouest, mais beaucoup moins, se prolongerait du côté des Milles par le ravin de la Jouine, et aux Milles emprunterait le tronçon de la ligne de Rognac.

Le tracé par Gardanne aurait 50 kilomètres et demi, et coûterait 14 millions 200,000 francs. Celui des Milles n'aurait guère plus de 57 kilomètres, et ne coûterait que 9 millions et demi.

Les différences entre les pentes dans les deux directions ne sont pas très-considérables. Cependant elles existent, et elles sont également en faveur de la ligne des Milles.

Le Mémoire explicatif qui accompagne les profils est très-formel sur ce point : « *Le* tracé à l'ouest d'Aix, par les Milles étant plus court, plus économique, et offrant moins de contre-pentes, nous paraît répondre mieux au nom de la ligne directe d'Aix à Marseille et au but que poursuit le Comité d'Aix. — Il se développe de la manière la plus satisfaisante entre Bouc et les Milles. »

Au contraire, le tracé de Gardanne présente, entre la Malle et Bassaction, une série de pentes et de contre-pentes de 0,010 et de 0,012 qui ne pourraient, d'après la Compagnie, manquer de rendre la traction très-difficile.

Nous avons voulu examiner nous-mêmes les profils pour achever de nous convaincre, et ils nous ont donné les mêmes résultats.

Placés en face de ces chiffres et de ces faits, nous ne pouvions, Messieurs, hésiter en demeurant fidèles à notre vœu et à notre but. Le tracé par Gardanne aurait présenté quelques avantages incontestables. Il a pour lui le vote du conseil général des Bouches-du-Rhône; mais il est coûteux, presque autant que celui par Aubagne et Fuveau, il n'est pas direct, il desservirait très-imparfaitement les mines, il a des pentes et des contre-pentes qui allongeraient le parcours. Il nous était impossible de le préférer.

Le tracé des Milles n'exigera qu'une dépense bien moindre, il est le plus court, il offre les pentes les mieux ménagées. Seul il nous donnera la ligne aussi directe que possible entre Aix et Marseille, celle que nous avons voulu, que nous voulons et que les Alpes veulent avec nous. Notre choix est donc pour le tracé des Milles.

Votre commission, Messieurs, en rejetant le tracé de Gardanne, n'a pas obéi à la seule considération de la plus grande dépense; mais cette considération n'est pas néanmoins à laisser complétement à l'écart. La ligne de Gardanne devrait coûter 14 millions et 200 mille francs. La Compagnie de la Méditerranée, d'un autre côté, en proposant la ligne par Aubagne et Fuveau, accepte une dépense de 15 millions. Avec cette somme, plus élevée encore que celle du tracé de Gardanne, elle pourra exécuter au prix de 9 millions le chemin de fer direct de Marseille à Aix par les Milles, employer les autres 6 millions à desservir le bassin houiller par l'embranchement d'Aubagne sur Valdonne prolongé jusqu'à Fuveau, et assurer au Var une première satisfaction qui devra recevoir son complément dans la ligne de Saint-Maximin. La Compagnie de la Méditerranée fait en ce moment les études de cette ligne centrale, qui, partant d'Aix et passant par Brignoles, aboutirait aux Arcs, près de Draguignan. Sa bienveillance pour nos contrées se joint à une pensée d'intérêt public, pour ménager l'ouverture d'une voie raccourcie qui, très-utile à de nombreux territoires, dégagerait les gares de Marseille et de Toulon, donnerait aux communications les plus directes entre l'Espagne, le midi de la France, les Alpes d'un côté et l'Italie de l'autre.

Ainsi, notre ligne directe ne préjudiciera en rien aux intérêts voisins qui, pour le côté de l'Est, se confondant avec les nôtres et avec ceux des Alpes, ne sauraient nous laisser indifférents.

Par ces motifs, Messieurs, votre Commission conclut à ce que le conseil municipal d'Aix,

1° S'oppose au projet d'établissement de la ligne littorale de Cette à Marseille;

2° Donne adhésion aux propositions de la Compagnie de la Méditerranée comme répondant à un grand intérêt public;

3° Entre les trois tracés par Aubagne et Fuveau, par Gardanne et par les Milles, donne ses préférences à celui des Milles qui est *le plus direct possible*;

4° Emettre avec confiance le vœu que le choix du gouvernement porte sur ce dernier tracé, la Compagnie de la Méditerranée se déclarant prête à se conformer à ce choix.

Le conseil municipal de la ville d'Aix, ouï le rapport de M. Ch. de Ribbe,

Délibère d'adopter ce rapport dans tout son contenu, et de le convertir en délibération;

Digitized by Google

Vote à l'unanimité les articles 1 et 2 de ses conclusions et, à l'unanimité, moins une voix, les articles 3 et 4;

Prie M. le maire de déposer à la sous-préfecture d'Aix un exemplaire de la présente avant l'expiration de l'enquête.

Délibération du Conseil municipal de la ville de Marseille.

Séance du 5 septembre 1862.

Présidence de M. Rouvière, maire.

L'assemblée formée, M. le maire, président, ouvert la séance.

M. Broquier, au nom d'une commission spéciale, fait un exposé verbal sur l'utilité des divers projets de chemins de fer présentés par la Compagnie du Midi, et par la Compagnie de la Méditerranée, et actuellement soumis à l'enquête.

Oui ledit exposé,

Et vu les lettres écrites par M. le président du Conseil de l'administration de la Compagnie du Midi, en date du 19 août dernier, et par M. le directeur de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en date du 14 septembre 1862,

Le conseil municipal :

Considérant que dès le 31 mai 1861 la Compagnie du Midi sollicitait la concession d'une double ligne de Cette à Marseille et de Marseille à Rodez, passant par Montpellier, Lodève et Saint-Affrique;

Qu'il résulte de la brochure publiée par elle le 10 mai de la même année, sous le titre d'avant-projet et mémoire, que dès cette époque elle soumettait aux délibérations des conseils généraux la demande en concession du prolongement jusque dans Marseille de sa ligne de Bordeaux à Cette;

Considérant que la Compagnie de la Méditerranée a présenté les projets actuellement soumis à l'enquête à la suite de l'opposition qu'elle a cru devoir faire aux propositions de la Compagnie du Midi;

Considérant qu'il convient par suite :

D'examiner tout d'abord les avantages que présentent les projets de la Compagnie du Midi;

D'examiner ensuite si les propositions faites en réponse par la Méditerranée offrent de plus grands avantages, ou tout au moins, des avantages égaux;

Enfin, de déterminer, soit par suite de la comparaison des projets, soit par toute autre considération, quel est celui de ces projets qui satisfait le plus les intérêts généraux;

Considérant que les avantages qui doivent résulter de l'exécution des projets de la Compagnie du Midi ont déjà été appréciés par le conseil dans sa délibération du 11 février dernier, par laquelle il a émis le vœu que le gouvernement accordât à la Compagnie du Midi le prolongement direct jusque dans Marseille de la ligne de Bordeaux à Cette;

Qu'il a signalé parmi les avantages les plus importants de ce projet :

Celui de suppléer à l'insuffisance du chemin de la Méditerranée, et de faire cesser ainsi l'encombrement de sa gare, ainsi que la trop grande multiplicité des convois, causes de lenteur et de surcharge de frais pour la marchandise et de sérieux dangers pour les voyageurs;

De donner à Marseille deux têtes de lignes, et, par suite, d'empêcher qu'un accident survenu sur le parcours de l'une d'elles n'ait pour conséquence nécessaire d'interrompre toute relation de Marseille avec tout le reste de la France;

De créer de Bordeaux à Marseille une ligne unique avec un raccourcissement de 15 kilomètres, et placée sous une seule et même administration;

De procurer, par la concurrence des deux chemins, un abaissement dans les prix du transport;

D'amener à bas prix sur le marché de Marseille, au moyen de l'embranchement sur Rodez, les charbons des bassins houillers de l'Aveyron et de l'Hérault;

Considérant que par une seconde délibération du 6 mai suivant le conseil a déjà déclaré persister dans sa délibération du 11 février, et émis le vœu que le gouvernement accordât à la Compagnie du Midi le prolongement direct jusque dans Marseille de la ligne de Bordeaux à Cette, malgré les contre-propositions de la Compagnie de la Méditerranée;

Considérant, qu'en offrant de créer de nouvelles gares et une nouvelle tête de ligne dans Marseille, la Méditerranée a par cela même reconnu l'insuffisance de son chemin et de sa gare et la nécessité de donner à Marseille une seconde voie de communication; qu'il y aura lieu à examiner si les projets de la Méditerranée font disparaître les inconvénients et les dangers existants aujourd'hui; mais qu'il faut constater tout d'abord que la création d'une ligne directe de Bordeaux à Marseille, ayant gare spéciale dans ces deux villes, doit nécessairement procurer à Marseille une issue nouvelle, allant directement sur l'ouest et même, par l'embranchement de Rodez, sur le centre et le nord de la France, et complètement distincte sur tout son parcours de la ligne actuelle;

Considérant que les avantages les plus importants des projets de la Compagnie du Midi sont ceux qui doivent résulter de la création d'une seule ligne directe sous une seule et même administration entre Marseille et Bordeaux, c'est-à-dire entre les deux premiers ports de France;

Que l'unité de direction peut seule permettre le parcours direct sur toute son étendue, sans arrêt ni transbordement, sans exposer les voyageurs et la marchandise à tous les inconvénients qui doivent nécessairement résulter de deux directions distinctes;

Que le gouvernement a tenu dans toutes les circonstances à mettre sous la même administration les lignes entières réunissant les grands centres, et a toujours évité de faire desservir ces centres par des embranchements venant se souder sur les lignes principales, ce qui est une cause de retards, de dangers et d'inconvénients de tous genres; et que c'est en vertu de ce principe que les réseaux de cinq grandes Compagnies aboutissent directement à Paris, où elles ont chacune leur gare de voyageurs et de marchandises, et par conséquent leur service distinct, leur direction propre et leur responsabilité à l'égard du commerce et du public, et qu'un grand nombre de villes sont desservies par plusieurs Compagnies;

Que l'unité d'administration pourra seule permettre de traiter directement à Marseille, avec la Compagnie du Midi, soit pour les instructions à prendre ou à donner, arrêt de marchandises en route, réclamations ou demandes en justice, et qu'elle pourra seule procurer à tous les débats une prompte solution; tandis qu'en livrant le parcours à deux administrations distinctes, on rend les réclamations et les procès interminables par suite des recours en garantie avec délais de distance; qu'ainsi, une réclamation adressée aujourd'hui à Marseille pour arriver, par exemple, une marchandise expédiée à Toulouse est transmise à la gare de la Méditerranée, puis au trafic de Nîmes, rive droite, de là au service commercial à Bordeaux, qui la transmet à la gare du départ du Midi, Cette, pour être adressée de ce point à la gare de destination, et, pendant cet échange de correspondances, la marchandise est souvent vendue par un réceptionnaire insolvable, ou détériorée par le séjour en gare, ou laissée pour compte par suite du retard;

Considérant que, si l'unification du service administratif n'existe pas même entre les lignes de la rive droite et de la rive gauche dépendant de la même Compagnie, la Méditerranée, il serait à plus forte raison impossible de l'établir entre deux Compagnies distinctes;

Considérant que l'arrivée à Marseille de la ligne et des agents du Midi établira, pour les transports non seulement dans l'Ouest, mais pour l'Angleterre et l'étranger, une concurrence qui obligera les Compagnies à abaisser leurs tarifs, ce que le gouvernement accorde toujours; tandis qu'aussi longtemps que la Compagnie de la Méditerranée régnera seule dans Marseille, elle sera maîtresse de régler à son gré les tarifs pour un grand nombre de destinations.

Considérant que, même sans tenir compte des avantages qui doivent résulter nécessairement de la concurrence des deux chemins, il serait encore à désirer qu'une Compagnie déjà aussi puissante que celle de la Méditerranée, et qui a déjà concentré en ses mains tant de grands services, n'arrivât pas à monopoliser encore tous les transports de notre ville;

Considérant que le chemin direct de Cette à Marseille, avec embranchement sur Rodez, doit amener sur le marché de notre ville les houilles de Graissessac, et qu'une baisse notable sur le prix des charbons devra en résulter; que l'embranchement qui nous amènera les lignites de Fuveau ne pourra avoir les mêmes résultats, ce charbon étant impropre pour la marine, tandis que l'intérêt public réclame surtout l'abaissement du prix des charbons propres à la navigation à vapeur;

Considérant enfin que la ligne de Cette à Marseille aura encore pour effet d'établir une communication indépendante de la ligne de la Méditerranée entre Marseille et le Rhône dont la navigation, presque détruite par cette ligne, renaîtra sous l'influence de la nouvelle voie, et fournira à notre port un nouveau moyen d'écoulement vers Lyon et l'Est de la France;

Considérant que la Méditerranée a soumis à l'enquête un grand nombre de projets présentés par elle : les uns comme devant suppléer la ligne littorale de Cette à Marseille et le chemin de Rodez à Montpellier, et constituant par conséquent un contre-projet aux propositions de la Compagnie du Midi; et les autres, comme moyen de faire disparaître les inconvénients résultant de l'insuffisance de sa gare et de l'existence d'une seule tête de ligne dans Marseille;

Qu'elle présente comme devant suppléer aux offres de la Compagnie du Midi :

Une ligne de Lunel à Arles;

Un embranchement du Pas-des-Lanciers à Martigues et à Bouc;

Une gare de marchandises à l'Estaque;

Une ligne de Lunel à Milhau par le Vigan,

Et, au besoin, une ligne d'Alais sur l'embranchement de Livron et Privas par la vallée de l'Ardèche, avec un embranchement de jonction dans la direction de Lunel sur Alais,

Et, encore, à défaut de la Compagnie du Midi, la ligne de Milhau à Montpellier par Saint-Affrique et Clermont;

Considérant que ces projets qui, par leur grand nombre et leur importance, devraient nécessiter des dépenses considérables bien plus élevées que celles des deux lignes proposées par la Compagnie du Midi, n'offrent qu'un seul des avantages attachés aux projets de cette Compagnie : le raccourcissement du parcours actuel de Marseille à Cette, et laissent subsister tous les inconvénients de la division de la ligne de Marseille à Bordeaux en deux administrations, et de l'abandon à une seule Compagnie, la Méditerranée, de tout le trafic de Marseille; que cette dernière Compagnie pourra bien établir, comme elle offre de le faire, des tarifs communs avec la Compagnie du Midi, réduire à la longueur du tracé par le littoral la distance tarifée entre Cette et Marseille, établir des trains parcourant d'une extrémité à l'autre les deux lignes sans transbordement ni interruption; mais qu'elle ne pourra pas éviter les inconvénients inhérents à une double administration et au raccordement d'une ligne aussi importante que celle du Midi sur la ligne de Paris;

Qu'avec deux administrations et deux directions, continueront en effet tous les inconvénients, les embarras, les retards et les dépenses considérables existants aujourd'hui et déjà signalés, et que, dès lors, les projets de la Méditerranée ne présentent pas les avantages nombreux et importants de la ligne directe de Bordeaux à Marseille sous une seule administration;

Considérant que les autres projets présentés par la Méditerranée, à savoir :

La ligne de Marseille à Aix et la gare au sud de Marseille, avec embranchement servant de tête de ligne sur Toulon et Nice, sont d'une utilité incontestable et même d'une indispensable nécessité; mais que, par cela même, il ne peut dépendre de la Méditerranée de ne les offrir qu'à la condition qu'on lui sacrifiera les intérêts généraux et importants qui s'attachent à la concession sollicitée par la Compagnie du Midi du prolongement jusque dans Marseille de la ligne de Bordeaux à Cette;

Qu'il suffit que l'intérêt général, la nécessité de ces projets soient constatés et l'offre faite par la Méditerranée prouve qu'elle reconnaît elle-même cette nécessité, pour que le gouvernement concède cette ligne et cette gare; et, sur le refus de la Méditerranée de les exécuter, les mettre en adjudication; que c'est ce qui a eu lieu au mois de juin dernier pour plusieurs centaines de kilomètres de chemin de fer englobés dans le réseau du chemin d'Orléans, et qui, sur le refus de cette compagnie, ont été mis en adjudication et concédés : les chemins des Charentes à MM. Gollibon frères, et le chemin de Libourne à Bergerac, à M. Rougemont de Lowenberg.

Considérant qu'il faut, par suite, apprécier l'utilité comparative des deux projets au point de vue de l'intérêt général, sans se préoccuper de la déclaration faite par la Compagnie de la Méditerranée qu'elle retirerait toutes ses propositions, dans le cas où le prolongement du chemin de Bordeaux serait concédé à la Compagnie du Midi; que si, par suite de cette déclaration, les propriétaires d'immeubles situés dans les divers quartiers dans lesquels la Méditerranée a fait de nombreux achats à raison des terrains destinés aux gares projetées et les habitants des villes et des localités qui espèrent être desservies par les divers chemins également projetés sur Aix ont été rattachés aux projets de cette Compagnie et se sont empressés de les appuyer, les intérêts privés, quelque nombreux qu'ils puissent être, ne peuvent égarer l'opinion, ni constituer un intérêt public supérieur ou tout au moins égal à celui qui s'attache aux projets de la Compagnie du Midi;

Digitized by Google

Considérant que, dans des questions d'une aussi grande importance, l'intérêt général seul doit être consulté, et que par suite toutes les *considérations* mises en avant en faveur des projets de la Compagnie de la Méditerranée doivent être écartées;

Que l'on ne saurait prendre au sérieux l'accusation portée par la Méditerranée contre les projets de la Compagnie du Midi de constituer une atteinte à l'intégrité du réseau qui lui a été concédé ; que le gouvernement n'a concédé en effet que des lignes et non des territoires, et qu'admettre que la Méditerranée est devenue maîtresse souveraine de tout le trafic de la ville de Marseille le jour où elle a été autorisée à y établir sa gare, serait admettre que la ligne qui s'est établie la première dans Paris aurait pu en défendre l'entrée à toute autre ; que le réseau de la Méditerranée, si important puisqu'il comprend déjà 4,400 kilomètres, s'étend naturellement de Paris et de Genève à la Méditerranée et à la frontière d'Italie ; tandis que la Compagnie du Midi, destinée à réunir les deux mers et à desservir les deux ports les plus importants sur ces mers, Bordeaux et Marseille, doit naturellement aboutir à cette dernière ville ; et, qu'en demandant à l'atteindre, cette Compagnie, loin de tenter un empiétement au préjudice de la Méditerranée ne fait que réclamer le prolongement naturel de sa ligne, le complément obligé de son reseau; que d'ailleurs les articles 60 et 61 du cahier des charges de la Méditerranée ont expressément réservé au gouvernement toute liberté d'action à cet égard ;

Que l'on ne peut s'arrêter davantage à l'accusation portée contre la Compagnie du Midi d'avoir monopolisé les transports dans les centres qu'elle dessert, en obligeant à prendre la voie ferrée, par suite de l'élévation de ses tarifs sur les canaux qui lui ont été concédés, puisqu'il est établi que le transport sur ces canaux, qui ne s'élevait en 1859 qu'à 703,122 tonnes, s'est élevé en 1861 à 801,215 tonnes ;

Qu'il serait assurément à désirer que tous les canaux fussent librement ouverts à la circulation et pussent ainsi, par la concurrence, aider à l'abaissement des tarifs des voies ferrées ;

Mais que vouloir exiger de la Compagnie du Midi l'abandon des canaux comme condition de l'adoption de ses projets, serait rendre impossible l'exécution de ces mêmes projets et par conséquent sacrifier les grands intérêts publics, attachés à leur exécution, à la seule satisfaction d'imposer à la Compagnie des sacrifices que l'on sait ne pouvoir être consentis par elle ;

Que c'est ainsi que l'a compris la Chambre de commerce de Bordeaux qui, après avoir réclamé, elle aussi, le rachat des canaux par l'État, a écrit, le 4 juillet dernier, à Son Excellence M. le ministre du commerce, une lettre dans laquelle on lit :

« Le caractère qu'on a depuis cherché à donner à cette réclamation contre l'exploitation des canaux nous inspire la crainte fondée que ce ne soit une cause d'ajournement ou un obstacle à la réalisation des projets de chemins de fer de Rodez à Montpellier et de Montpellier et Cette à Marseille. La polémique soulevée par certains organes d'intérêts contraires à cette solution nous engage à prémunir Votre Excellence contre le parti qu'on chercherait à tirer de nos demandes touchant les canaux. Nous n'hésitons pas à déclarer que nous attachons une importance de premier ordre à la prompte exécution des lignes soumissionnées par la Compagnie du Midi. »

Enfin, que si l'on admettait qu'une Compagnie ne doit pas exploiter deux voies de transports parallèles, il faudrait retirer à la Méditerranée une des deux lignes qu'elle exploite par le Bourbonnais ou par la Bourgogne ;

Qu'il ne serait pas plus raisonnable d'exciper des pertes que pourrait faire éprouver aux porteurs des actions et des obligations de la Méditerranée l'adoption des projets de la Compagnie du Midi ; que ces pertes ne sont nullement établies ; que d'ailleurs les porteurs de ces titres, qui en ont vu la valeur considérablement augmentée, n'ont pu compter sur le monopole du trafic dans Marseille, et qu'il serait, dans tous les cas, impossible de mettre en balance les avantages d'intérêt public de ce prolongement avec l'intérêt particulier des porteurs de ces titres ;

Considérant que lors même que les projets des deux Compagnies présenteraient les mêmes avantages, il faudrait reconnaître encore qu'en offrant, la première, d'exécuter à ses frais, sans garantie de l'État et dans un délai de deux ans, le prolongement jusque dans Marseille de sa ligne de Bordeaux à Cette et en poursuivant l'exécution de ce projet avec tant de persistance, la Compagnie du Midi a donné la preuve de l'intérêt considérable qu'elle attache à ces travaux ; et que cet intérêt même est pour le conseil un gage de leur prompte exécution ; que les circonstances dans lesquelles se sont produits au contraire les projets de la Méditerranée et la condition expresse que cette Compagnie met à leur exécution, semblent indiquer qu'elle n'a d'autre intérêt que celui d'écarter la Compagnie du Midi ; et qu'il serait à craindre que, si elle obtenait pour ses projets la préférence qu'elle sollicite, la Méditerranée ne mit à les exécuter aussi peu d'empressement qu'elle l'a fait pour les lignes de Brioude à Alais et de Lyon à Roanne par Tarare ;

Considérant que le conseil ne peut dès lors hésiter à demander que la préférence soit accordée aux projets de la Compagnie du Midi ;

Considérant, quant aux autres projets présentés par la Méditerranée, qu'en reconnaissant l'insuffisance de sa gare actuelle et la nécessité d'avoir pour les lignes nombreuses et importantes qu'elle dessert une seconde tête de ligne dans Marseille, cette Compagnie a, par cela même, contracté l'obligation d'exécuter ces travaux, et qu'il appartiendrait au gouvernement de les mettre en adjudication, dans le cas où elle voudrait s'y soustraire par suite de l'adoption pour la ligne de Bordeaux à Marseille des projets de la Compagnie du Midi ;

Par les motifs et considérations ci-dessus,

Le conseil municipal, persistant dans ses délibérations des 11 février et 6 mai dernier, émet de nouveau, et à l'unanimité, le vœu :

1° Que le gouvernement veuille bien concéder à la Compagnie du Midi, qui offre de les exécuter à ses frais, sans aucune garantie de l'État et dans le délai de deux ans, le prolongement jusque dans Marseille de sa ligne de Bordeaux à Cette, ainsi que la ligne de Montpellier à Rodez par Milhau, Saint-Affrique et Lodève, aux conditions offertes par cette Compagnie.

2° Que le gouvernement veuille bien concéder à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée la ligne de Marseille à Aix, soit directe par le col du Pin, soit par Aubagne et Fuveau, et une nouvelle gare dans Marseille dont l'indispensable nécessité est reconnue, et que, dans le cas où cette Compagnie refuserait d'exécuter ces travaux, il voulût bien les mettre en adjudication.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Avis aux rentiers.

Les inscriptions nominatives de l'ancien fonds 3 0/0 seront admises au transfert jusqu'au 16 septembre courant inclusivement. A partir du lendemain 17, les transferts seront effectués sur des nouvelles inscriptions payables par trimestre, conformément à l'article 47 de la loi du 2 juillet 1862.

A partir du même jour 17 septembre, un bureau spécial pour l'échange des anciens titres 3 0/0 sera ouvert au ministère des finances, direction de la dette inscrite, de 9 heures du matin à 2 heures du soir.

Les porteurs d'anciennes inscriptions nominatives 3 0/0 qui les ont déposées à la caisse centrale du Trésor public pour toucher les arrérages échéant au 1er octobre prochain, recevront leurs nouvelles inscriptions avec le montant de ce trimestre.

Ceux qui n'auront pas effectué ce dépôt ni retiré leurs nouvelles inscriptions avant le 1er octobre, les recevront en échange des anciens titres au moment où ils se présenteront pour toucher le terme échu, qui sera payé sur le nouveau titre.

Conformément aux règlements, l'échange des inscriptions ayant plus de dix ans de date s'effectuera sur la justification de l'existence des titulaires.

Cette justification ne sera pas exigée s'il est présenté simultanément des inscriptions au même nom ayant moins de dix ans de date.

Le certificat d'existence peut être délivré par le maire, par un notaire ou par un agent de change.

CHRONIQUE

CHEMIN DU NORD. — L'administration du chemin de fer du Nord vient d'adresser à ses agents une circulaire qui sera bien accueillie par le commerce. Elle stipule que, sur la demande expresse des expéditeurs, il pourra n'être pas établi de lettre de voiture timbrée pour les transports de petite vitesse en général.

CHEMINS ESPAGNOLS. — On écrit de Madrid que le ministre des travaux publics, M. de la Vega Armijo, est de retour de son voyage dans les provinces du Nord, où il a présidé à l'inauguration de la dernière section du chemin de fer de Bilbao à Miranda de Ebro. L'embranchement de cette ligne avec le chemin de fer du Nord constitue un grand avantage, principalement pour le commerce d'importation. Les marchandises de Nantes et de Bordeaux pourront désormais arriver par mer à Bilbao, et pénétrer jusqu'à Madrid par la voie ferrée, sans autre interruption que les soixante et quelques kilomètres qui séparent San Chidrian de Vilalba. On assure que vers le mois d'avril ou de mai de l'année 1863, cette lacune sera comblée, et qu'alors Madrid se trouvera complétement relié à l'Océan, non-seulement par Bilbao, mais aussi par Santander, si, pour cette époque, la section de Regnosa à Barcena, sur le chemin de fer d'Alar, est terminée et livrée au public.

CHEMINS ESPAGNOLS. — Les journaux espagnols annonçaient récemment que le tunnel d'Azcombelia, en construction sur la ligne du Nord de l'Espagne, s'était écroulé, et que l'accident avait causé la mort de plusieurs ouvriers. Nous apprenons que l'événement en question est beaucoup moins grave qu'on ne le disait. Ce n'est point le tunnel d'Azconovicta (et non d'Azcombelia, comme on l'avait dit d'abord) qui s'est écroulé. Cet ouvrage fort solide est intact. Il ne s'agit que d'un éboulement de terres détrempées par la pluie, qui a surpris trois ouvriers occupés à établir des anneaux de voûte.

DEMANDES D'EMPLOIS. — Le ministre de la guerre reçoit journellement des demandes formées par d'anciens militaires à l'effet d'obtenir des emplois dans le service des chemins de fer.

Les employés attachés à l'exploitation des voies ferrées étant à la nomination directe des compagnies concessionnaires qui recrutent elles-mêmes leur personnel, toutes les demandes de cette nature adressées au ministre de la guerre resteront désormais sans réponse.

EMPRUNT ITALIEN. — Les bruits d'emprunt d'Italie sont écartés en ces termes par le correspondant du *Journal des Débats* :

« La *Gazette officielle* publiait hier les lois sur les ventes des biens nationaux et de la caisse ecclésiastique. On va procéder rapidement à l'exécution de cette loi, qui doit à la fois remplir le Trésor et accroître singulièrement la prospérité du pays. Vous pouvez tenir pour certain que l'opération sera menée avec vigueur et habileté. Elle est confiée à M. Sacchi, directeur général des domaines, qui est, comme vous savez, l'homme d'Italie qui entend le mieux les affaires de finances. Il saura trouver dans ces ventes les ressources nécessaires pour pourvoir aux découverts du budget. Il n'est nullement vrai qu'il soit question d'un emprunt immédiat ; la situation du Trésor ne l'exige pas. »

G. OVERMER.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 11 septembre 1862.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots..........	92,448,455 60
Numéraire dans les succursales.......	279,063,808 »
Effets échus hier à recevoir ce jour...	3,968,006 33

Actif de la Banque, dont 57,082,750 fr. 79 c. provenant des succursales		238,315,024 18
Portefeuille des succursales, effets sur place		225,040,689 »
Avances sur lingots et monnaies		13,379,374 27
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales		2,653,700 »
Avances sur effets publics français		85,587 800 »
Avances sur effets publics français dans les succursales		11,369,000 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer		51,887,303 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales		29,268,650 »
Avances sur obligations du Crédit foncier		477,600 »
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales		347,600 »
Avances à l'État sur le traité du 30 juin 1849		60,000,000 »
Rentes de la réserve		12,980,750 14
Trésor, fonds disponibles		29,665,140 26
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)		100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque		4,000,000 »
Immeubles des succursales		5,518,725 »
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales		1,009,820 75
Divers		13,774,097 07
		1,262,217,930 80

PASSIF.

Capital de la Banque		182,500,000 »
Sections en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)		2,316,503 57
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)		12,980,750 14
Réserve nouvelle		9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque		4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)		761 215,625 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales		3,953,204 67
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales		6,181,849 »
Compte courant du Trésor, créditeur		99,291,025 95
Comptes courants de Paris		131,929,861 02
Comptes courants dans les succursales		34,278,780 »
Dividendes à payer		1,755,478 75
Arrérage des valeurs transférées ou déposées		2,096,641 81
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales		5,629,252 60
Escompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales		1,605,519 53
Divers		3 868,417 76
		1,262,217,930 80

Certifié conforme aux écritures.

Le sous gouverneur de la Banque de France,

ANDOUILLÉ.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 août 1862.

ACTIF.

Espèces en caisse	1,305,318 53	
Espèces à la Banque	714,971 53	2,020,290 06
Matières or et argent		110,744 61
Portefeuille : Paris	45,048,519 35	
— Province	13,257,290 32	
— Etranger	7,622,981 35	70,728,821 02
Agences dans les colonies		4,415,171 70
Agences à l'étranger		19,218,776 60
Avances sur fonds publics et actions div.		3,291,195 28
Crédits sur connaissement et nantissem.		20,841,802 02
Correspond. : Province 6,578,446 77		
— Etranger 26 697,231 63		33,275,678 40
Comptes débiteurs des Sous-Comptoirs		2,375,260 91
Effets en souffrance. Exercice courant		18,561 13
Immeubles		931,319 17
Frais généraux		160,616 64
Divers		11,464 40
		157,5 2,871 83

PASSIF.

Capital	40,000,000 »
Réserve	8,351,343 33
Comptes courants d'espèces	33,652,150 33
Comptes courants d'escompte	3,181,597 72
Comptes créditeurs des Sous-Comptoirs :	
Capital 3,622,853 48 / Divers 1,262,801 36	4,885,655 84
Effets remis à l'encaissement :	
Par divers 10,778,309 43 / Par faillite du tribunal de commerce 183,656 26	10,962,165 71
Corresp. : Province 5,949,020 73 / — Etranger 24,807,163 44	30,756,184 17
Acceptations à payer	25,031,185 60
Rentrées, effets en souffrance. Exerc. clos	51,802 14
Dividendes à payer	109,696 12
Profits et pertes	833,166 04
Divers	1,167,535 93
	157,5 2,871 83

Risques en cours au 31 août 1862.

Effets à échoir restant en portefeuille	70,928,821 02
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	21,545,322 41
	92,473,143 43

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

PIXARD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Ce marché s'est animé pour quelques valeurs.

Nous retrouvons aujourd'hui les Ports de Marseille à 607 50. Ce mouvement de hausse ne surprendra aucun de ceux qui ont lu notre dernier article sur cette valeur.

Les Magasins généraux ont également vivement repris à 618 75, et on croit que le mouvement se poursuivra.

Les Gaz de Paris sont très-fermes à 1400 ».

La Compagnie Rivoli est tenue à 183 75.

La Caisse des Chemins de fer est à 60 ».

Le Comptoir Bonnard est toujours offert à 40 ».

Le Sous-Comptoir des Entrepreneurs est à 136 25.

La Vieille-Montagne cotée à 270 », sans affaires, l'Union des Gaz offerte à 90 ».

Les Petites Voitures sont à 67 50

Les Docks de Marseille sont très-recherchés à 680 », et ne tarderont pas à voir de plus hauts cours.

Les Gaz de Marseille sont demandés à 385 ».

E. BONNAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

La hausse produite par la nouvelle de la capture de Garibaldi ne s'est pas soutenue aussi complétement qu'on le croyait d'abord. Les consolidés se maintiennent entre 93 1/4 et 93 3/4. A la Bourse d'hier, ils ont fait de 93 1/2 à 93 5/8 au comptant, et de 93 3/4 à 93 5/8 au 8 octobre.

L'impulsion donnée aux fonds étrangers avait été plus forte ; la réaction a été plus sensible. Ainsi le 5 0/0 italien, qui avait dépassé 71, est retombé à 70 3/4, et hier il a clos à 70 1/4, après avoir subi de notables variations. L'emprunt turc est à un escompte de 1 1/4 0/0, mais les consolidés ottomans sont fermes à 34 1/2 ; ce qui maintient la bonne tenue de cette valeur, c'est l'opinion généralement répandue que la trésorerie turque va organiser à Londres un service spécial pour le paiement des dividendes de la dette intérieure. Si ce service eût été créé avant l'apparition des consolidés ottomans sur le marché anglais, cette valeur n'eût pas été exposée aux fluctuations qu'elle a subies.

A la Bourse d'hier, les actions de la Banque ont gagné 1 0/0, de 241 à 243. On a coté le 3 0/0 nouveau et le 3 0/0 réduit à 92 et 92 1/8 ; les actions de la Compagnie des Indes de 230 à 232; le 5 0/0 indien de 109 1/8 à 3/8 ; les bons de l'Echiquier, mars : de 17 à 20; juin : de 20 à 23 shillings de prime.

Le change n'a pas varié depuis la semaine dernière. Le taux des avances à la Bourse est de 1 à 1 1/2 0/0. Après le 5 0/0 italien et l'emprunt turc, les valeurs étrangères les plus demandées ont été l'emprunt de Venezuela, qui a fait de 1 1/2 à 2 0/0 de prime, et l'emprunt russe qui a fait de 3/8 à 5/8 de prime. Le Portugais se maintient à 2 1/4, 2 1/2 de prime. Le Péruvien tombe à 1 0/0 au-dessous du pair. Le Mexicain reste entre 31 1/2 et 31 3/4.

Le 4 1/2 brésilien a fait 93 1/4 ; le 4 1/2 0/0 chilien, 85 ; l'emprunt égyptien, 91 1/2, 90 3/4 ; les chemins italiens, 72 1/2.

D'après le dernier bilan de la Banque d'Angleterre, l'encaisse métallique était de 17,825,220 liv. st. Les arrivages d'espèces ont fait monter encore ce chiffre. Avant-hier, l'encaisse avait augmenté de 320,000 liv. st. Hier, le *Hansa* a apporté 27,000 liv. st. de New-York. La maison Rothschild avait à expédier 500,000 liv. st. au gouvernement russe, à valoir sur le dernier emprunt ; mais cette somme se trouvant dans les caisses de la maison, la Banque n'a rien eu à fournir.

Les correspondances de New-York disent que la prime de l'or continue à monter. La dernière cote donnait 116. On était fort inquiet au départ du dernier courrier ; les nouvelles du théâtre de la guerre étaient mauvaises, et l'application des nouvelles taxes qui allait commencer dans deux jours rendait tout le monde perplexe. Les marchandises qui n'auront pas acquitté les droits pourront être taxées partout où on les trouvera. Les acheteurs auront donc à prendre leurs précautions contre les futures exigences des agents du fisc. Le commerce américain, si libre dans ses allures, redoute maintenant une série de tracasseries et de formalités qui ajouteront aux inconvénients des taxes.

A Londres, on se préoccupe beaucoup de l'approvisionnement de coton. Le coton se vend aujourd'hui 28 pence la livre ; il n'en valait que 6 en temps ordinaire, et, avant le conflit américain, il se vendait souvent à 4 pence.

Il n'y a maintenant que 86,000 balles de coton dans toute l'Angleterre. La consommation intérieure exige à elle seule de 20 à 25,000 balles par semaine ; l'exportation demande de 8 à 14,000 balles. A ce compte, il n'y a plus en Angleterre que quinze jours d'approvisionnements.

On compte bien recevoir, d'ici au 31 décembre, 450,000 balles de l'Inde et 50 ou 60,000 balles du Brésil et de l'Égypte ; mais rien n'arrivera en Europe avant la fin de novembre. On a donc à craindre l'épuisement complet du stock et le chômage général des fabriques.

Les céréales ont baissé de 4 shillings par quarter. Cette baisse a pour cause les arrivages de blé et de farines et les bonnes nouvelles reçues de tous les points de l'Europe. Presque partout le produit des récoltes dépasse les besoins de la consommation.

Le plus riche armateur de Hull, M. Pearson, a suspendu ses paiements. M. Pearson a envoyé des navires à Charleston. De ces navires, les uns sont arrivés et ont vendu leurs cargaisons à bénéfice, mais le blocus met obstacle au recouvrement. Les autres ont été pris par les croiseurs. Perte sèche d'un côté, bénéfice irréalisable de l'autre ; de là déficit. Certains armateurs de Glascow et de Liverpool ont été en meilleure chance. Ils ont doublé leurs capitaux en introduisant des armes et des munitions dans les Etats confédérés, qui n'ont pas marchandé sur le prix.

Le passif de M. Pearson est énorme. Il est, dit-on, de 300,000 liv. st. On ne connaît pas encore le chiffre de l'actif immédiatement réalisable, le seul qui puisse aujourd'hui entrer en ligne de compte.

C. DEALTH.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — La baisse se généralise de plus en plus sur les marchés aux blés des départements. Les places où les cours restent seulement dans les limites précédentes, forment l'exception.

Bien que sans arrivages depuis quelques jours, Marseille n'en reste pas moins dans l'état le plus complet de calme.

Les cours continuent d'être assez tenus à Bordeaux, où les offres restent peu nombreuses.

En boulangerie, à Paris, la mévente est complète. Les affaires possibles sont limitées à de faibles lots de disponible.

Les cours peuvent s'établir ce soir à 61 fr. pour les choix ; 60 fr. les bonnes sortes et de 58 à 60 fr. pour toutes qualités, le sac de 157 kil.

Les déclarations à la Caisse de service indiquent les prix extrêmes de fr. 55 à 63 le sac de 157 kil.

Blés. — Les offres de la culture n'ont pas été très-importantes ; les affaires éprouvent beaucoup de difficulté à s'engager par suite de la réserve des acheteurs.

Les fermiers voudraient obtenir à peu près les mêmes prix que l'année dernière, mais il n'y a plus guère d'acheteurs que la meunerie du rayon rapproché de Paris.

Elle ne veut prendre qu'avec 1 à 1 fr. 50 de baisse par sac et se tient sur la plus grande réserve.

Jusqu'à présent, nous ne connaissons d'affaires traitées qu'en baisse de 1 fr.

Nous coterons donc les blés de choix de 35 fr. 50 à 36 fr.; les premières qualités de 34 à 34 fr. 50; les sortes courantes de 33 à 33 fr. 50.

En blés de commerce, les marchands des environs de Montereau demandaient 34 fr. 50 de leurs blés. Plusieurs échantillons du centre et du Berri étaient également offerts de 32 à 32 fr. 50 pour les sortes ordinaires; 33 à 34 fr. pour les bonnes qualités.

Seigles. — Les seigles sont un peu plus calmes et obtiennent difficilement plus de 20 fr. rendus en gare du Nord.

Orges. — On demande de 16 fr. 50 à 17 fr. des orges nouvelles de Bourgogne et Champagne. Comme on n'est pas encore bien fixé sur la qualité, ce prix ne s'applique qu'aux plus beaux échantillons offerts.

Les vieilles orges sont rares à 15 fr.

Les escourgeons sont demandés à 17 fr. et tenus à 17 fr. 25.

Avoines. — Quoique l'avoine soit encore assez offerte aujourd'hui, les porteurs d'échantillons paraissent moins découragés que la semaine dernière, car il y a encore quelques contrées, où les avoines ne sont pas complétement rentrées et qui laisseront à désirer sous le rapport de la qualité.

Les prix sont restés absolument les mêmes qu'il y a huit jours, c'est-à-dire à 27 fr. pour les premières qualités de choix; 26 à 26 50 pour les premières qualités de Beauce et de Brie, et fr. 25 à 25 50 les 150 kil. réglés pour les sortes légères.

On ne trouve toujours pas de vendeurs à livrer en quatre et six mois, à moins de 17 fr. 25 à 17 fr. 50 les 100 kil., en gare d'arrivée.

Issues. — Baisse de 50 c. sur les sons et recoupettes et de 1 fr. sur les remoulages, par 100 kil.

Son seul fr. 13 50; d° par petits lots 14. — Recoupettes fines 11 50 à 12 50; d° ordinaires 12. — Remoulage ordinaire 13; d° blanc 13 50 à 14 50; d° d° extra 15 50 à 16. — Son seul à la mesure (les 375 litres) 10 50; d° par petits lots 11 50.

COLZAS. — La graine de colza devient très-rare; quelques lots se sont vendus de 47 à 48 fr. les 100 kil. et les quelques parties un peu importantes qui restent chez les cultivateurs, sont tenues à 50 fr.

HUILES. — Cours officiels. — Huile de colza en tous fûts 121; en tonnes 122 50. — Huile épurée en tonnes 130 50. — Huile de lin en fûts 115; en tonnes 116 50. — Huile d'œillette bon goût 124. — Le tout aux 100 kil.

Cours commerciaux. — Huiles de colza, très-fermes. Disponible et courant de mois 121, 4 derniers mois ou 4 premiers 120 fr. — Lin disponible 115 fr.; courant de mois 114 50; 3 derniers mois 112 50; 4 premiers mois 108 50. Le tout par 100 kil. en tous fûts entrepôt.

Œillette rousse à 120 fr.; pavot de l'Inde 121 fr. sésame 140 à 150 fr. Le tout par 100 kil. entr. — Œillettes surfines première marque d'Arras 136 à 140 fr. les 90 kil. — — Huile d'olives surfine 110 à 200 fr. les 100 kil.

BOIS. — Les offres commencent à reparaître. Les exploitants, las d'attendre les acheteurs, vont de nouveau au devant d'eux. Si c'est un moyen de réveiller la vente, ce n'est pas le moyen de conserver aux bois la fermeté de prix qui était dans l'esprit des détenteurs. Si l'on veut vendre il faut réduire les prix d'offres, car les marchands qu'on va solliciter se trouvent autorisés à poser des conditions, et on nous assure que quelques exploitants ont dû lâcher la main.

BILLARDON.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

19 septembre. — **Houillères et chemin d'Epinac.** — A 1 heure, 35, rue Lepelletier.

25 septembre. — **Société J.-F. Cail et C°.** — A 1 heure, quai de Billy, 48.

27 septembre. — **Chemin Guillaume-Luxembourg.** — A 3 heures, 68, boulevard de Strasbourg.

1er octobre. — **Chemin de Turin à Savone.** — A midi, rue Borgo nuovo, à Turin.

2 octobre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — A midi, rue du Parchemin, 8, à Bruxelles.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er septembre. — **Agence centrale des banques coloniales.** — Paiement du dividende du premier semestre 1863, 37, rue d'Amsterdam.

Savoir :

Pour la banque de la Martinique, à.....	28 35
Pour la banque de la Guadeloupe, à	32 50
Pour la banque de la Réunion, à	26 58
Pour la banque de la Guyane, à.....	40 »

Les porteurs de plus de cinq titres devront en effectuer le dépôt à l'agence et se présenter le lendemain pour toucher.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

21 août au 15 septembre. — **Forges de Châtillon et Commentry.** — Emission de 12,500 actions nouvelles. (Voir aux annonces.)

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 27 août au 2 septembre	1739	1.531 360 44	880 60	1706	1.523.089 15	893 31	» »	1.62	21.825 30	550 »
Orléans*	27 — 2 — ...	1475	1.454.064 11	985 81	1475	1.498.616 92	1.016 01	» »	3.16	29.164 28	1035 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	27 — 2 — ...	1411	2.724.233 84	1.930 71	1411	2.606.450 60	1.705 50	13.20	» »	57 813 10	1117 50
Ouest*	27 — 2 — ...	1238	1.315.307 70	1.062 45	1213	1.359.778 »	1.121 »	» »	5.20	28.374 15	560 »
Nord*	27 — 2 — ...	1053	1.868.739 89	1.394 81	967	1.442.461 71	1.491 66	» »	6.49	42.886 15	1010 »
Midi*	27 — 2 — ...	798	692.689 21	868 03	798	618.167 63	774 64	12.05	» »	25.959 07	827 50
Lyon a Genève*	27 — 2 — ...	231	172.187 37	745 59	231	182.143 18	788 49	» »	5.46	19.080 97	350 »
Ardennes*	27 — 2 — ...	355	132.183 48	372 34	164	81.781 83	516 96	» »	27.91	13.141 34	420 »
Dauphiné*	27 — 2 — ...	182	91 887 95	504 87	154	76.138 87	475 86	6.09	» »	15.030 75	420 »
Graissessac a Béziers	27 — 2 — ...	52	10.091 25	336 75	52	12.648 70	243 24	34.33	» »	»	»
Bessèges a Alais*	27 — 2 — ...	33	34.832 85	1 055 56	33	32.478 05	984 18	7.25	» »	33.076 07	» » »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	27 — 2 — ...	1904	1.330.217 00	677 22	1867	1.352.007 91	724 16	» »	0.47	22.338 42	608 75
Autrichiens	27 — 2 — ...	1324	1.040.240 » »	785 79	1324	1.246.830 » »	941 86	» »	16.57	23.243 71	480 »
Madrid a Alicante et Tolède	27 — 2 — .	482	367.069 36	761 55	482	306.028 05	634 91	19.94	» »	25.010 60	567 50
Saragosse et Madrid a Médinaceli	27 — 2 — ...	160	55.102 41	331 94	104	39.641 01	381 17	» »	12.92	»	»
a Alicante Alcazar a Ciudad	27 — 2 — ...	155	31.356 28	202 80	114	19.509 16	171 13	18.21	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	27 — 2 — ...	366	144.522 16	391 80	183	70.739 25	386 55	2.16	» »	11.039 35	305 »
Nord de l'Espagne	27 — 2 — ...	522	201.063 73	385 16	375	146.886 44	391 69	» »	1.67	12.870 26	502 50
Union suisse	31 — 6 — ...	275	87.180 »	316 » »	275	83.444 »	303 » »	5.30	» »	» »	»
Central suisse	27 — 2 — ...	262	180.193 69	687 77	262	184.097 05	702 66	» »	2.16	17.430 06	473 75
Victor-Emmanuel	27 — 2 — ...	214	149.354 39	697 92	214	159 379 33	744 77	6.29	» »	23.253 89	367 50
Romains Bologne a Ancone	27 — 2 — ...	206	60.404 79	293 22	»	»	»	»	»	8.616 11	330 »
Romains Rome a Civita-Vecchia	27 — 2 — ...	73	16.624 75	225 » »	»	»	»	»	»	8.749 98	»
Saragosse a Pampelune	27 — 2 — ...	179	44.191 27	270 » »	»	»	»	»	»	8.507 89	» » »
Séville-Xérès-Cadix	13 — 19 août....	160	111.819 37	698 86	160	94.390 96	589 93	18.50	» »	16.227 »	435 »
Ouest suisse	27 — 2 septembre	150	79.828 74	532 19	150	80.037 27	533 58	» »	0.25	13.604 »	145 »
Cordoue a Séville	13 — 19 août....	131	51.949 50	396 30	131	45.458 90	347 01	14.21	» »	12.203 73	»
Guillaume-Luxembourg	20 — 26 — ...	128	33.461 99	295 52	52	12.094 36	249 84	18.22	»	10.727 03	» » »
Portugais	20 — 26 — ...	75	16.207 96	216 10	»	»	»	»	»	»	401 25

Prélèvement fait de l'impôt sur le g[illegible]388.

F. GRIMARD*

APPELS DE FONDS.

1er au 10 septembre. — **Crédit mobilier espagnol.** — Versement de 50 francs par action.

TIRAGES.

25 septembre. — **Chemins Guillaume-Luxembourg.** — Tirage d'obligations.

F. G

JURISPRUDENCE.

COUR IMPÉRIALE DE LIMOGES.

Présidence de M. Mosnier.

Audience du 13 juin 1862.

AFFAIRE GASTON FRÈRES CONTRE LA COMPAGNIE D'ORLÉANS.

La taxe spéciale déterminée par le paragraphe 1er de l'art. 47 du cahier des charges des Compagnies de chemins de fer pour les objets qui ne sont pas *nommément énoncés dans le tarif*, et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, est applicable aux objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif inséré au cahier des charges, par exemple aux meubles.

Les mots *objets manufacturés*, qui sont compris dans ce tarif, sont une énonciation générique et ne peuvent être considérés comme fournissant l'énonciation nominative mentionnée à l'art. 47.

MM. Gaston frères ont assigné la Compagnie du chemin de fer d'Orléans devant le tribunal de commerce de Limoges pour s'entendre, ladite Compagnie, condamner à la délivrance immédiate de divers colis meubles arrivés à leur adresse en gare à Limoges au mois de février 1862 contre le paiement du tarif de première classe, et, en outre, en 2,000 francs de dommages-intérêts pour le préjudice causé, et aux dépens.

La Compagnie du chemin de fer d'Orléans a soutenu que les meubles n'étant pas nommément énoncés dans le tarif joint à l'art. 42 de son cahier des charges, et que les meubles expédiés par MM. Gaston ne pesant pas 200 kilos sous le volume de 1 mètre cube, ces colis, aux termes de l'art. 47 dudit cahier des charges, étaient passibles de la taxe de moitié en sus arrêtée par décisions ministérielles des 26 octobre 1858 et 21 août 1861. En conséquence, elle a conclu à l'enlèvement de la marchandise par MM. Gaston moyennant le paiement de la taxe par elle établie et du magasinage.

Sur quoi le tribunal de commerce de Limoges (audience du 23 avril 1862) a rendu le jugement suivant :

« Attendu que la Compagnie d'Orléans a transporté pour Gaston frères de Paris à Limoges, dans le courant du mois de février, divers colis meubles surtaxés de 50 0/0, comme ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube;

» Attendu que Gaston frères prétendent que la taxe est illégalement appliquée, et qu'ils se refusent de payer le prix du transport demandant la livraison de leur marchandise, contre le paiement du tarif ordinaire de première classe, et 2,000 francs de dommages-intérêts;

» Attendu que le tarif général porté à l'art. 42 du cahier des charges de la Compagnie d'Orléans, indique les marchandises comprises dans la première classe de la petite vitesse, ou par une désignation générique, ou par une désignation spéciale;

» Attendu qu'aux termes de l'art. 47 du même cahier des charges, les prix de transports déterminés au tarif, ne sont point applicables aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube;

» Attendu que d'après l'arrêté ministériel du 26 octobre 1858, confirmé par lettre ministérielle du 21 août 1861, en réponse à une proposition de la Compagnie du 31 juillet de la même année, les marchandises de cette catégorie sont frappées d'une surtaxe de moitié, en sus du prix fixé par le tarif général;

» Attendu qu'il n'est pas contesté que les marchandises dont il s'agit ne pèsent pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube;

» Attendu que ces faits expliqués, le tribunal doit examiner s'il les marchandises tombent sous l'application de l'art. 47;

» Attendu que les objets reçus par Gaston frères, qu'on les désigne, soit par leurs noms particuliers, soit par la dénomination générale et usuelle de meubles, ne figurent pas nommément au tarif général du cahier des charges;

» Attendu que l'art. 47 porte les mots : *Nommément énoncés;* qu'évidemment en présence des désignations, ou génériques, ou spéciales de l'article 42, l'expression *nommément* a une portée qu'on ne peut méconnaître;

» Attendu que si les meubles sont incontestablement des objets manufacturés, du moment qu'ils ne sont pas nommément énoncés dans le tarif général, le tribunal ne pourrait qu'au moyen d'une assimilation les comprendre dans la première classe du tarif édicté par l'art. 42 et les soustraire ainsi aux dispositions de l'art. 47;

» Attendu que la preuve incontestable que la désignation générale d'objets manufacturés est destinée à servir de base à des classifications, et non à déterminer les marchandises échappant à l'art 47, résulte de ce qui est relatif aux denrées alimentaires; qu'en effet, on trouve dans la deuxième classe de l'art. 42 la désignation suivante: «et autres denrés alimentaires non dénommées,» et que si l'on admettait le raisonnement des demandeurs, les denrées étant toutes indiquées dans la deuxième classe du tarif, ne seraient jamais passibles d'une taxe supplémentaire; que cependant une telle interprétation serait directement contraire au texte précis de l'art. 47;

» Attendu, enfin, que dans le système des demandeurs, le premier paragraphe de l'art. 47 du cahier des charges serait sans objet, les marchandises qui ne pèsent pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, c'est-à-dire les marchandises encombrantes, étant habituellement des objets manufacturés;

» Attendu que de tout ce qui précède, il résulte que les sieurs Gaston frères ne sont point fondés dans leur demande en délivrance des marchandises contre le paiement de la taxe simple, et dans leur action en dommages-intérêts;

» Attendu qu'il y a lieu de faire droit à la demande reconventionnelle de la Compagnie en paiement des frais de transport et de magasinage;

» Par ces motifs,

» Le tribunal de commerce de Limoges, en vertu des pouvoirs qui lui sont délégués,

» Déclare Gaston frères non recevables et mal fondés dans leurs demandes et conclusions, statuant sur la demande reconventionnelle de la Compagnie, les condamne à payer la somme de 21 fr. 70 c. montant des frais de transport avec intérêts de droit et les frais de magasinage, suivant les tarifs dûment homologués, jusqu'à l'enlèvement des marchandisesses, et les condamne en tous les dépens. »

Sur l'appel interjeté par MM. Gaston frères, a été rendu à la date du 13 juin 1862 l'arrêt dont la teneur suit :

« En ce qui touche l'exception de chose jugée:

» Attendu que si, par le jugement du 28 août 1861, il a été statué entre la Compagnie d'Orléans et les frères Gaston, sur une demande ayant pour objet l'application des tarifs, et si, dans la poursuite actuelle, il s'agit des mêmes parties, procédant en la même qualité et d'un débat fondé sur une cause semblable, il faut reconnaître que la chose demandée n'est pas la même, puisque la première se rattachait à la taxe d'envois antérieurs au mois d'août 1861, et que la seconde provient des droits à percevoir sur une expédition du 21 février 1862;

» Qu'ainsi l'exception n'existe pas, la chose jugée n'ayant lieu d'après l'art. 1351 du Code Napoléon, qu'à l'égard de ce qui est compris au jugement dont on réclame le bénéfice;

» Au fond,

» Adoptant les motifs des premiers juges,

» La Cour, sans s'arrêter à l'exception de chose jugée, déclare les appelants mal fondés dans leur appel; les en déboute;

» Confirme le jugement, et les condamne à l'amende et aux dépens. »

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 31 août 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.			
Au 31 décembre 1861 :			
A long terme..	275,918,064		
A court terme.	12,088,000	288,006,064	»
Du 1er janvier au 31 juillet 1862, à long terme.....		52,352,200	»
Du 1er au 31 août, à long terme.....		6,216,200	»
PRÊTS COMMUNAUX.			
Au 31 décembre 1861....		44,071,130	12
Du 1er janvier au 31 juillet 1862.		22,399,452	07
Du 1er au 31 août		1,283,417	07
Total.....		414,328,493	26
A déduire :			
Remboursements anticipés à long terme	19,117,684	34	
Remboursem. à court terme.....	10,298,000 »	29,415,684	34
Reste....fr.		384,912,808	92

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de 2 0/0. La Société se charge **GRATUITEMENT**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur président, Marquis d'AUDIFFRET.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schaken, à Vesoul.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1779 kilomètres.
1861. — 1706 —

14e année — 35me semaine.

Du 27 août au 2 septembre 1862.

233.456 Voyageurs	644 073 13
Bagages, Marchandises, etc.	886.385 32
Total	1.531.360 44
Recettes antérieures	42.579 637 89
Total général	44.110 998 33
35e semaine de 1862	1 531 360 45
Semaine correspondante de 1861.	1.523.989 15
Différence	7.371 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	44 110 998 31
— — 1861.	45.082.743 26
Différence	971.724 91

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	18.498.376 94
Du 1er janvier au 31 mai 1861.	18.606.970 63
Différence en faveur de 1861.	108.593 69

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	7.874 294 07
Du 1er janvier au 31 mai 1861.	8.064.808 58
Différence en faveur de 1861.	190.514 51
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862.. 1475 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 27 août au 2 septembre 1862.

133.473 Voyageurs	6 2.378 97
Bagages, Marchandises, etc.	851.685 14
Total	1.454 064 11
Semaine correspondante de 1861.	1.498.616 92
Différence	44 552 81
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	43 063.902 56
— — 1861.	46.854.978 91
Différence	3.791.076 36

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 462 kil. — 1862... 682 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 462 kil. — 1862... 682 kil.

24.840 Voyageurs	72 123 31
Bagages, Marchandises, etc.	114.076 94
Total	186 200 25
Semaine correspondante de 1861	135 325 64
Différence	50 874 61
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.034.104 55
— — 1861.	3.799.495 96
Différence	2 234 608 59

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —

Du 27 août au 2 septembre 1862.

234.573 Voyageurs	891.140 05
Bagages et marchandises	1.833.093 79
Total	2.724.233 84
Semaine correspondante de 1861.	2 406.459 66
Différence	317 774 18
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	81.738 610 86
— — 1861.	75.631.217 49
Différence	6.107.393 37

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée ; 211 kilomètres
1861. — 211 —

26.791 Voyageurs	94 762 15
Bagages, Marchandises, etc.	77.425 22
Total	172 187 37
Période correspondante de 1861.	182.143 18
Différence	9.955 81
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.551.273 40
— — 1861.	4.628.777 04
Différence	77.503 64

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Murat par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 758 kilomètres.
1861. — 531 —

64.061 Voyageurs	227.512 45
Bagages et Marchandises	385.134 20
Total	612 646 65
Semaine correspondante de 1861.	428 858 95
Différence	183.787 70
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	18.903 744 58
— — 1861.	13.221 128 88
Différence	5.682.615 70

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1216 kilomètres.
1861. — 1213

Du 27 août au 2 septembre 1862.

414.745 Voyageurs	750.118 70
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	115.987 85
— — Pet. vitesse	449.301 15
Total	1.315.307 70
Semaine correspondante de 1861.	1.356.778 00
Différence	41.470 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	34 614 109 65
— — 1861.	35.309.530 05
Différence	695 421 40

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 juillet 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

7 mois 1862, 900 kilomètres	26.191.937 50
— 1861, 900 —	25.710.937 36
Différence	518.999 86

RÉSEAU MIXTE.

7 mois 1862, 295 kilomètres	2.408.026 44
— 1861, 295 —	2.352.412 43
Différence. » —	55.614 01

NOUVEAU RÉSEAU.

7 mois 1862 21 kilomètres	113.245 64
— 1861 18 —	84.469 17
Différence	28 776 47
Différence totale : 3 kilom.	434.609 38

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 27 août au 2 septembre 1862.

208.374 Voyageurs	660 076 05
Bagages, Marchandises, etc.	808.663 84
Total	1.468 739 89
Semaine correspondante de 1861.	1.442.461 71
Différence	26 278 18
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	42.457 452 61
— — 1861.	40.956.323 25
Différence	1.491.129 36

Section de Paris à Gouvieux-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 100 kilomètres

11.602 Voyageurs	32 076 10
Bagages, Marchandises, etc.	21.872 69
Total de la semaine	53 948 79
Semaine correspondante de 1861.	10.275 38
Différence	43.673 41
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.652 225 54
— — 1861.	156.448 32
Différence	1.495 777 22

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 749 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 242 kilomètres.

Du 27 août au 2 septembre 1862.

72.914 Voyageurs	363.933 12
Bagages, Marchandises, etc.	328.756 09
Total	692.689 21
Canaux	40.402 40
Totaux réunis	733.091 61
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	618 167 63
Canaux	41.690 38
Total	659.858 01
Différence	73.233 60

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	22.354 865 46
— — 1861.	19.703.624 46
Différence	2.651.241 00

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 213 kilomètres
Août 1862.

74.651 Voyageurs	228.166 94
Bagages, Marchandises, etc.	84.361 73
Total	312.328 67
Mois correspondant de 1861.	123.007 34
Différence	189.821 33
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.184 905 38
— — 1861.	528.972 47
Différence	655.932 91

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Rouxon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 355 kilomètres.
1861. — 161 —

Du 27 août au 2 septembre 1862.

24.166 Voyageurs	46.101 20
Bagages, Marchandises, etc.	86.082 28
Total	132 183 48
Semaine correspondante de 1861.	84.781 83
Différence	47.401 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.461 660 63
— — 1861.	2.533.108 51
Différence	928 552 12

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée, 32 kilomètres.
Du 27 août au 2 septembre 1862.

Voyageurs	3 321 50
Bagages, Marchandises, etc.	31.511 35
Total	34.832 85
Semaine correspondante de 1861.	32.478 05
Différence	2.354 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 091 461 30
— — 1861.	1.000.725 20
Différence	90.746 30

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 182 kilomètres.
1861. — 139 —

Du 27 août au 2 septembre 1862.

20.082 Voyageurs	48.870 71
Bagages, Marchandises, etc.	43.017 24
Total	91.887 95
Semaine correspondante de 1861.	76.138 87
Différence	15.749 08
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.361.741 82
— — 1861.	2.077.125 38
Différence	284.616 44

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.
Du 2 au 8 septembre 1862.

42.237 voyageurs	4 422 55
Produit total depuis le 3 juin	70.416 84

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 27 août au 2 septembre 1862.

130.079 Voyageurs	404.810 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	708 967 [illegible]
Transports militaires	36.730 [illegible]
Total	1.149 507 6[illegible]
Semaine correspondante de 1861.	1.224 062 3[illegible]
Différence	74 464 7[illegible]

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée ; 318 kilomètres.
1861. — 251 —

51.848 Voyageurs	112 716 91
Bagages, Marchandises, etc.	69 540 96
Transports militaires	8 361 55
Total	190.619 42
Semaine correspondante de 1861.	137.945 54
Différence	53 673 88

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1 340 217 0[illegible]
En 1861	1.362.007 91
Différence	21 790 85

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	43.692.183 73
En 1861	38 531 547 52
Différence	5.160 636 21

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 239 kilomètres.
1861. — 147 —

20.643 Voyageurs	46 805 18
Bagages, Marchandises, etc.	34.562 12
Transports militaires	13 080 05
Total	94.467 35
Semaine correspondante de 1861.	74.093 84
Différence	20 373 49
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.891.221 26
— — 1861.	2 370 929 52
Différence	520.291 74

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 27 août au 2 septembre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

13.907 Voyageurs	91 403 63
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	14 104 94
— (Petite vit.)	280.521 79
Total de la semaine	387.069 36

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 166 kilomètres.
1861. — 104 —

12.564 Voyageurs.	38 930 10	55 102 41
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	4.130 33	
Marchandises. (Petite vitesse)	12.061 98	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PENAS.

1862. Longueur exploitée : 135 kilomètres.

3.619 Voyageurs.	16.751 90	31 356 28
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.461 09	
Marchandises. (Petite vitesse)	13.137 29	

Total des trois lignes reunies.	473 528 05
Recet. anter. dep le 1er janv. 1862	12.500.040 33
Total général des recet. en 1862.	12.973 568 38
— — 1861.	12.385.678 83
Différence	587.889 55

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1314 —

Du 27 août au 2 septembre 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

Voyageurs	685.425 »»
quintaux Marchandises	354.815 »»
Total	1.040.240 »»
Semaine correspondante de 1861	1.246.820 »»
Différence	206.580 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	30.305.617 50
— — 1861	33.411.335 »»
Différence	3.105.717 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 522 kilomètres.
1861. — 259 —

Du 27 août au 2 septembre 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	98.050 25
Marchandises	71.168 52
Total	169.218 77
Produit annuel par kilomètre	18.717 »»

Ligne de l'Escurial

Voyageurs	27.053 65
Marchandises	4.791 31
Total	31.844 96
Produit annuel par kilomètre	33.210 »»
Total de la semaine	201.063 73
Semaine correspondante de 1861	146.881 44
Différence	54.179 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	5.049.264 80
— — 1861	3.916.285 37
Différence	1.133.967 43

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 27 août au 2 septembre 1862.

Voyageurs	75.679 35
Bagages, marchandises, etc.	38.961 42
Recettes diverses	2.734 44
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Novare, Biella, Casale et entre-lieu du mont Cenis	31.354 18
Total	149.354 39
Semaine correspondante de 1861	139.379 35
Différence	10.024 96
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.765.312 49
— — 1861	4.572.220 75
Différence	193.091 74

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 1104 kilomètres

Du 25 juin au 22 juillet 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	699.546 20
Marchandises	841.139 26
Total	1.540.685 46
Recettes antérieures en 1862	9.003.264 »»

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 306 kilomètres.

Du 27 août au 2 septembre 1862.

17.060 Voyageurs	72.812 37
Marchand., cargaison, équipages	71.709 79
Total	144.521 16
Semaine correspondante de 1861	70.739 25
Différence	73.782 91
Recettes depuis le 1er janv. 1862	4.140.805 38

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 31 août au 6 septembre 1862

40.960 Voyageurs	55.310 »»
Bagages, Marchandises, etc.	31.870 »»
Total	87.180 »»
Semaine correspondante de 1861	83.444 »»
Différence	3.736 »»
Recettes tot. dep. le 20 déc. 1861	2.536.500 »»
— — 1860	2.443.020 »»
Différence	93.480 »»

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 27 août au 2 septembre 1862.

Voyageurs	8.172 40
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.149 95
— — (pet. vit.)	6.102 40
Total	16.424 75

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 200 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	39.258 53
Bagages, marchandises (gr. vit.)	5.175 26
— — (pet. vit.)	15.971 »»
Total	60.404 79
Total pour les deux sections	76.829 54

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	748.711 93
Section de Bologne	1.773.034 97
Total	2.521.746 04

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 262 —

Du 27 août au 2 septembre 1862.

48.943 Voyageurs	116.288 65
Bagages, Marchandises, etc.	63.905 04
Total	180.193 69
Semaine correspondante de 1861	184.097 05
Différence	3.903 36
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.565.725 60
— — 1861	4.463.957 27
Différence	101.768 33

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 13 au 19 août 1862.

33e semaine	40.103 70
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.915 80
Total	51.019 50
Semaine correspondante de 1861	45.158 96
Différence	6.460 00
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.610.736 75
— — 1861	1.352.189 55
Différence	258.547 20

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 27 août au 2 septembre 1862.

20.380 Voyageurs	53.611 70
3.557 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	26.217 04
Total	79.828 74
Semaine correspondante de 1861	80.037 27
Différence	208 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.025.018 59
— — 1861	1.812.191 91
Différence	212.826 65

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 27 août au 2 septembre 1862.

Voyageurs	26.831 76
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	1.619 21
Marchandises (petite vitesse)	19.741 30
Total	48.191 27

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 19 au 25 août 1862.

Voyageurs	11.643 05
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	684 22
— (Petite vit.)	3.980 69
Total	16.307 96

SEVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 150 kilomètres.

Du 13 au 19 août 1862.

13.881 Voyag., Bagag. et March.	111.819 37
Semaine correspondante de 1861	94.390 96
Différence	17.428 41
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.580.753 32
— — 1861	2.328.310 47
Différence	252.442 85
Différence kilométrique	18.50 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 130 kilomètres.
1861. — 32 —

Du 20 au 26 août 1862.

6.515 Voyageurs	9.122 10
Bagages, articles de messagerie	773 17
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	25.566 73
Total de la semaine	35.461 99
Recettes antérieures	964.192 48
Total	999.654 47
Recettes de la semaine en 1862	35.461 99
Période correspondante de 1861	12.994 39
Différence	22.467 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	999.654 47
— — 1861	391.610 99
Différence	608.043 48

ANVERS A GAND

Août 1862	78.213 72	8 mois 1862	530.911 72
Id. 1861	83.154 78	Id. 1861	529.048 04
Différence	4.941 06		863 68

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de juillet 1862	1.073.072 25
Id. id. 1861	951.165 94
Différence, 12.91 0/0, soit	122.806 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	11.457.902 09
— — 1861	10.141.357 53
Différence, 13.01 0/0, soit	1.316.544 56

OMNIBUS DE PARIS

Du 3 au 9 septembre 1862.

		PAR JOURNÉE d'omnibus en Paris	PAR JOURNÉE d'omnibus en Banlieue
Recettes	333.209 80	81 20	50 64
Semaine correspondante de 1861	317.001 85	83 14	53 66
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	11.397.221 30	82 14	46 61
Période correspondante de 1861	10.642.926 50	81 14	4 87
Différence	714.294 80	1 »»	» 86

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Actions anciennes. Paiement du vingt-et unième coupon.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de 15 francs et d'un à-compte de 15 francs sur le dividende de l'exercice courant (1862), soit 30 fr. par action entière, se fera, à dater du 1er octobre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie.

Ce paiement, en ce qui concerne les titres au porteur, sera réduit à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

A 29 fr. 05 c. pour les actions entières,

Et à 14 fr. 31 c. pour les actions de dividende.

Comme d'ordinaire, les coupons d'actions au porteur et les certificats d'inscription d'actions nominatives seront reçus, dès le 15 septembre courant, de 10 à 2 heures, dans les bureaux du service central, rue de Clichy, 49.

Il en sera délivré aux déposants un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il s'agit de titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Le directeur de la Compagnie,
SOLACROUP.

CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

Actions nouvelles.

Le directeur a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le second versement de 75 francs, échéant le 1er octobre 1862, sur les actions nouvelles, sera reçu à la caisse centrale à partir du 15 septembre courant, sous la déduction de 93 centimes 1/2, montant de l'intérêt trimestriel du premier versement déjà effectué, soit à verser 74 fr. 06 c. 1/2.

La somme de 3 fr. 12 c. 1/2, montant de l'intérêt dû aux actions nouvelles libérées de 250 francs, sera payée, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie, rue de Clichy, 49, sous la retenue, pour les *actions au porteur*, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, retenue qui s'élève à 27 centimes 1/2, soit 2 fr. 85 c. par action.

Les actions nouvelles au porteur ou nominatives seront reçues au service central dès le 15 septembre courant, comme il est d'usage pour les actions anciennes. Il en sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement et de la remise des titres.

Le directeur de la Compagnie,
E. SOLACROUP.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Il est rappelé à MM. les souscripteurs des 340,000 obligations émises au mois de juin dernier qu'ils auront à payer, du 1er au 10 octobre prochain, à raison de 100 francs par obligation, le second terme de celles qui leur ont été attribuées.

En cas de retard de paiement, le débiteur sera passible des intérêts à 5 0/0 l'an, à partir du 1er octobre.

MM. les souscripteurs peuvent se libérer par anticipation du troisième terme de 100 francs, exigible du 15 du 25 janvier 1863, sous escompte de 4 0/0. Les titres libérés et définitifs participeront seuls au tirage qui aura lieu dans la dernière quinzaine de décembre.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

124, rue Saint-Lazare.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le *quinzième coupon* des actions de la Compagnie, échéant le 1er octobre 1862, est fixé à 17 fr. 50 c. et qu'il sera payé, à dater du 1er octobre prochain, au siège de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, (bureau des titres), de 10 heures du

matin à 3 heures de l'après-midi, dimanches et fêtes exceptés.

Ce paiement sera réduit à 47 fr. 13 c., pour *les actions au porteur*, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES.

MM. les actionnaires de la Compagnie Hainaut et Flandres sont prévenus que l'assemblée générale extraordinaire, fixée au 28 août 1862, ne s'étant pas trouvée en nombre suffisant pour délibérer, ils sont convoqués à une nouvelle assemblée générale, qui aura lieu le 2 octobre prochain, à midi précis, rue du Parchemin, 8, à Bruxelles.

L'assemblée pourra délibérer, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées, sur les questions à l'ordre du jour.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux art. 46 et 47 des statuts, déposer, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit :

A Bruxelles, chez MM. Trumper et Maërtens, banquiers, rue du Parchemin, 8 ;

A Gand, à l'agence commerciale de la Compagnie, rue du Comte de Flandres, 39;

A Paris, chez MM. G. de Bionay et Ce, banquiers, rue Drouot, 30.

N. B. Les cartes d'admission délivrées pour l'assemblée du 28 août sont valables pour celle du 2 octobre prochain.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

Le coupon (n° 7) d'intérêts des obligations de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse échéant le 10 septembre 1862, est payable sans frais, dès le 10 septembre, savoir :

A Neuchâtel, à la caisse centrale du chemin de fer Franco-Suisse ;

A Paris, à la caisse centrale des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 44, rue Neuve-des-Mathurins;

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN

Me référant à l'annonce du 14 juin dernier dans le *Journal des chemins de fer*, n° 1136, je viens pour la seconde fois prévenir MM. les actionnaires que l'échange des anciennes actions primitives contre les nouvelles actions s'effectue au bureau de la Société à *Sternerhüsse près Linz sur Rhin.*

D'après l'article 6 des nouveaux statuts, dont un extrait est inséré au n° 1136 de ce journal, toutes les anciennes actions, qui ne seront pas échangées jusqu'au terme légal, seront déclarées nulles.

Sternerhüsse près Linz sur Rhin, le 5 septembre 1862.

Le directeur général.

SERA CLOSE LE 15 COURANT

irrévocablement

LA SOUSCRIPTION

aux 2,000 actions

De la COMPAGNIE DES TRANSATLANTIQUES FRANÇAIS,

à machines Pascal.

La machine commandée par SA MAJESTÉ L'EMPEREUR, aux frais de sa cassette, indépendamment de celle que fait faire la Compagnie pour son navire à hélice, va être construite rapidement, M. Feuillat, ingénieur de la Compagnie, sur les plans et sous la direction duquel la construction doit avoir lieu, devant soumettre immédiatement ses plans au visa de M. SANIAL DU FAY, ingénieur de première classe de la marine, chargé de cette mission par L'EMPEREUR.

TOUT PERMET DONC D'ESPÉRER que ce résultat officiel, qui doit faire acquérir à ces actions une *valeur considérable*, est à la veille de se réaliser.

Il est inutile de poser à ce sujet des chiffres hypothétiques; il suffit de reconnaître que l'industrie du monde entier DEVIENDRA TRIBUTAIRE DES BREVETS de la Compagnie des Transatlantiques français.

Le système Pascal supprime les chaudières, les cheminées, la fumée, les dangers d'explosion, réduit des deux tiers le volume et le poids des machines actuelles, et de moitié consommation du combustible.

On souscrit, JUSQU'AU 15 COURA SEULEMENT, en versant

60 FR. PAR CHAQUE ACTI

de 500 fr. au porteur, SANS E GAGEMENT AU-DELA, chez MM. A CHAMBAULT, CHANTROT et Ce, ba quiers à Paris, rue de La Vrillière, — Pour les départements, envoy 60 francs par action en valeurs s Paris ou en billets de la Banque.

La répartition sera faite au pr rata des demandes.

Seront comprises dans cette répa tition : les demandes reçues par poste et portant la date du 15 co rant.

LEÇONS D'ARME

Par CORDELOIS,

Professeur d'escrime.

DU DUEL ET DE L'ASSAUT,

Un volume illustré de vingt-hu planches et de quarante-deux figur représentant les diverses positio de l'escrime, gravées sur acier, p M. Brown, professeur de l'Académ des Beaux-Arts à Bruxelles.

Prix : 10 francs, chez l'auteu 23, rue de Provence, et rue Laffit 1, à la salle d'armes.

LA FRANCE

GRAND JOURNAL

POLITIQUE, SCIENTIFIQUE ET LITTÉRAIRE

LA FRANCE est aussi un journal

AGRICOLE, COMMERCIAL ET INDUSTRIEL

En vue de sa publication, une association, composée de membres du Sénat, du Corps législatif, du Conseil d'Etat, des Conseils généraux, des Chambres de commerce, etc., a été constituée par acte authentique, devant Me Mocquard, notaire à Paris.

Le capital, divisé en quatre-vingts parts de DIX MILLE FRANCS CHACUNE, a été entièrement souscrit avant l'impression du premier numéro, qui a paru le 8 août 1862. M. D. POLLONNAIS, *membre du Conseil général des Alpes-Maritimes*, est directeur-gérant.

Les principes *franchement* LIBÉRAUX et *sagement* CONSERVATEURS qui président à la direction *politique* du nouveau journal, sont exposés dans des lettres que **M. le Vicomte de LA GUÉRONNIÈRE**, sénateur, adresse à M. le rédacteur en chef du journal.

LA FRANCE a associé, dans sa collaboration, aux écrivains politiques économistes et littéraires les plus compétents, des Sénateurs, des Députés, des membres de l'Institut, des Agronomes, des Propriétaires fonciers, de Industriels, des Commerçants et plusieurs professeurs éminents de nos Facultés.

Le journal paraît le soir à 4 heures, il est imprimé dans le format des plus grands journaux, en caractères entièrement neufs, extrêmement *lisibles*, et sur papier de première qualité.

Après un mois d'existence, le tirage normal de LA FRANCE est arrivé au chiffre de 1,3000.

On s'abonne aux Bureaux du journal LA FRANCE, 10, Faubourg Montmartre, à Paris.

Envoyer un mandat sur la poste ou sur Paris, à vue, à l'ordre du Directeur-Gérant.

On s'abonne aussi chez tous les Libraires et aux Bureaux des Messageries.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

PARIS.		DÉPARTEMENTS.	
3 mois	13 fr. 50	3 mois.....	16 fr. »
6 mois.....	27 »	6 mois.....	32 »
Un an.....	54 »	Un an.....	64 »

Pour l'Étranger, ajouter les frais de poste au prix de l'Abonnement.

ANNONCES.

Pour les annonces, s'adresser aux Bureaux du Journal, ou à M. DUPORT, Régisseur des Annonces de LA FRANCE et de L'OPINION NATIONALE, 5, rue Coq-Héron, à Paris.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Dénomination.	Samedi 6 Comptant.	Samedi 6 Terme.	Lundi 8 Comptant.	Lundi 8 Terme.	Mardi 9 Comptant.	Mardi 9 Terme.	Mercredi 10 Comptant.	Mercredi 10 Terme.	Jeudi 11 Comptant.	Jeudi 11 Terme.	Vendredi 12 Comptant.	Vendredi 12 Terme.
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	— —	— —	3190 »	— —	3190 —	— —	3170 —	— —	3168 —	— —	3165 —	— —
80.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	— —	— —	638 75	— —	637 50	— —	634 75	— —	637 50	— —	634 75	— —
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1250 —	1250 —	1215 »	1215 —	1250 —	1230 —	1230 —	1230 —	1230 —	1225 —	1230 —	1225 —
					id. nouvelles	1165 —	1160 —	1165 —	1160 —	1145 —	1145 —	1112 50	1110 —	1135 —	— —	1125 —	1110 —
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	487 50	— —	490 —	— —	488 75	— —	488 75	— —	488 75	— —	488 75	— —
400.000	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	460 —	— —	460 —	— —	463 —	— —	465 —	— —	465 —	— —	463 —	— —
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	— —	98 75	— —	98 75	— —	98 75	— —	97 50	— —	98 75	— —
	100	Id.	3 »	Id.	— Id. 3 0/0	95 —	— —	95 —	— —	95 —	— —	95 —	— —	95 —	— —	93 75	— —
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1030 —	— —	1030 —	— —	1030 —	— —	1030 —	— —	1030 —	— —	[illegible]	— —
25.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Oblig. commun., 3 0/0 t. payé	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales (20 fr. payés)	425 —	— —	427 50	— —	426 25	— —	427 50	— —	430 —	— —	430 —	— —
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	86 25	— —	86 25	— —	86 25	— —	86 25	— —	86 25	— —	86 25	— —
84.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	635 —	635 —	635 —	635 —	635 —	635 —	635 —	635 —	632 50	635 —	635 —	— —
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	962 —	936 25	950 —	951 25	940 —	937 50	935 —	936 25	937 50	938 75	932 50	932 50
»	»	»	»	»	Crédit agricole	640 —	— —	640 —	— —	645 —	— —	650 —	— —	673 —	— —	695 —	— —
					id. nouvelles	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	552 50	557 50	555 —	557 50	554 25	552 50	557 50	557 50	— —	570 —	570 —	568 75
»	500	libérés	45 »	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
100.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse géner. des chemins de fer	57 50	— —	57 50	— —	58 75	— —	60 —	— —	60 —	— —	58 75	— —
50.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	140 —	— —	138 75	— —	137 50	— —	137 50	— —	137 50	— —	136 25	— —
60.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	540 —	— —	540 —	— —	540 —	— —	540 —	— —	540 —	— —	— —	— —
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	540 —	— —
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Ancienne Commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	— —	600	500	»	avril octobre.	»
A	— de la Martinique	533 —	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	— —	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	— —	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	— —	600	500	»	...	»
C	Comptoir Bonnard	60 —	200.000	100	»	octobre	4 80
C	Caisse Lécuyer	520 —	24.000	500	»	...	35 »
C	Caisse Béchet	400 —	20.000	500	»	janvier juillet	28 05
C	Caisse de l'Industrie	40 —	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Su-Propriétaires	675 —	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	63 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	780 —	34.000	500	»	janvier juillet	47 —
A	— act. de jouissance	280 —	»	»	»	juillet	22 —
A	Omnibus de Lyon	87 50	60.000	100	10	...	néant.
A	Omnibus de Londres	50 —	[illegible]	100	»	...	néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	62 50	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	745 —	60.000	500	»	janvier juillet	60 —
	— (actions nouvelles)	— —	23.000	500	100	...	5 0/0
A	Compagnie générale transatlantique	521 50	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
	Bazin, L. Gay et Ce	293 50	10.000	500	»	janvier juillet	12.50
	Marc-Fraissinet et Ce	455 —	»	»	»	...	»
	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 —	20.000	1/20000	»	...	»
A	Touage Basse Seine et Oise	740 —	»	500	»	...	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	437 50	»	500	200	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1240 —	69.120	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— actions de jouissance	91 25	69.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	980 —	27.200	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	— act. de jouissance	140 —	27.200	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	980 —	6.000	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	Trois canaux	[illegible]	18.000	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	Aire à la Bassée	7300 —	600	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	750 —	11.550	1.000	»	juin décembre	30 —
A	Sambre française canalisée	1400 —	6.000	1/6000	»	janvier juillet	16 —
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie Immobilière (Rivoli)	183 75	240.000	100	»	janvier juillet	10 —
A	Ports de Marseille	657 50	»	»	»	août octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	415 —	21.500	1/21500	»	...	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	108 75	25.000	1/25000	150	...	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	[illegible]	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	410 —	»	»	»	...	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1400 —	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 —
A	— actions nouvelles	1395 —	»	»	»	...	»
A	Union des Gaz	90 —	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	395 —	30.000	1/30000	»	avril octobre.	18 30
A	Nord (Batignolles)	— —	6.000	500	»	juin décembre	25 —
	Versailles	— —	1.500	500	»	mars septemb.	25 —
	Boulogne, Sèvres, etc.	— —	500	1.000	»	1er juin	60 —
A	Lyon	2070 —	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 —
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1800 —	2.400	1/2400	»	...	77 50
»	Gaz général de Paris	— —	»	»	»	...	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	400 —	6.000	500	»	janvier juillet	33 33
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	730 —	11.000	500	»	octobre avril.	75 —
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	695 —	30.000	1/30000	»	...	30 —
A	Decazeville (Aveyron)	2000 —	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 —	19.000	1/19000	»	juin décembre	15 —
C	Creusot (Saône-et-Loire)	600 —	28.000	500	»	juin décembre	10 —
C	Basse-Indre	— —	5.000	500	»	avril octobre.	20 —
C	Châtillon et Commentry	132 50	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	677 50	10.000	1/10000	»	...	»
A	Maubeuge (Nord)	— —	6.000	1/6000	»	...	20 —
C	Fourchambault	330 —	50.000	1/50000	»	avril octobre	24 —
C	Marine et chemins de fer	543 50	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 —
C	Côte-d'Or	— —	»	500	»	...	néant.
C	Franche-Comté	— —	40.000	500	»	mai novembre	»
	Méditerranée (forges et chantiers)	840 —	18.000	1/18000	»	...	60 —
	Firminy	237 50	»	250	»	...	23 —
	Pont-l'Évêque	295 —	»	500	»	...	»
A	Montceau-sur-Sambre (Belgique)	575 —	10.000	500	»	avril octobre.	45 —
A	Providence (Belgique)	1100 —	5.500	1.000	»	septembre	90 —
A	Phénix-métallurgique	— —	40.000	375	»	janvier juillet	néant.

Ancienne Commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1800 —	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	725 —	30.000	500	»		32 —
A	Grand'Combe	850 —	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 —
A	Loire	192 50	80.000	1/80000	»	avril octobre.	12 —
A	Montrambert	138 75	80.000	1/80000	»	avril octobre.	9 —
A	Saint-Etienne	165 —	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	278 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	19 —
A	Carmaux	250 —	23.200	1/23200	»	mai novembre	20 —
A	Azincourt	1175 —	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	580 —	3.550	1/3550	»	...	26 —
A	Layon-et-Loire	400 —	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	457 50	»	500	»	...	20 —
A	Quaregnon	150 —	6.720	250	»	...	10 —
A	Charbonnages belges	415 —	30.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Pendu	250 —	3.000	500	»	...	»
Ctz	Centre-du-Flénu	290 —	2.000	1.000	»	mai	30 —
C	Mouzaïa (cuivre)	15 —	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul id.	225 —	9.000	1/9000	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	— —	10.000	1/10000	»	...	néant.
C	Santander zinc	— —	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	370 —	90.000	[illegible]	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 —	2.000	1.000	»	janvier juillet.	60 —
A	Stolberg privilégiée id.	— —	40.000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiée id.	— —	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id.	500 —	5.500	1.000	»	janvier juillet	10 —
A	Silésie id.	100 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	345 —	8.000	500	»	septembre	45 —
C	Cohin id.	500 —	18.000	500	»	janvier juillet	25 —
C	Société Linière id.	— —	1.400	500	»	...	»
A	Pont-Rémy id.	380 —	5.000	1/5000		30 avril	30 —
C	Siècle journal	— —	2.500	1/2500	»	...	125 —
C	Journaux réunis id.	— —	6.000	500	»	janvier juillet	45 —
C	Droit id.	5400 —	100	2.500	»	...	»
A	Saint-Gobain glaces	12500 —	2.600	1/2600	»	...	750 —
C	Montluçon id.	110 —	24.000	500	»	...	néant
A	Oignies (Belgique) id.	460 —	22.000	500	»	septembre	34 —
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	130 —	2.000	875	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	— —	24.402	500	»	...	20 —
C	Caoutchouc souple	— —	50.000	100	»	31 mars	30 —
C	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»	...	néant
A	Compagnie générale des Eaux	360 —	80.000	250	»	...	16 —
E	Deux cirques (E. Dejean et Ce)	110 —	8.7500	200	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	— —	»	»	»	...	»
»	Eaux de Seine purifiées	— —	»	»	»	...	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu.	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	265 —	»	»	»	...	»
80	Cie impériale des Voitures de Paris	— —	27.000	125	50	...	5 —
500	Ports de Marseille	485 —	20.000	500	15	janvier juillet	30 —
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	[illegible]	avril octobre.	30 —
»	Loire, anciennes	1165 —	4.328	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	1182 50	11.685	1.250	75	février août	50 —
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 —	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1040 —	10.000	1.250	60	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages)	286 25	6.500	500	90	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	475 —	13.600	500	16	janvier juillet	25 —
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	— —	8.000	500	50	janvier juillet	30 —
270	Compagnie générale des Eaux	306 25	20.000	500	66	avril octobre.	15 —
250	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 —
175	Horme, anciennes	478 75	2.410	812 50	30	25 juin déc.	25 —
275	— nouvelles	278 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	400 —	8.800	450	11	janvier juillet	20 —
»	Rue Impériale de Lyon	535 —	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
410	Gaz de Paris	461 25	23.500	500	45	janvier juillet	25 —
220	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	285 —	40.000	500	»	janvier juillet	25 —
»	Docks du Havre	264 25	»	»	»	...	»
»	Omnibus de Paris	477 50	17.000	500	»	janvier juillet	25 —
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 —	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 6 au 12 septembre

Jouissance comptée	Jouissance	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 6 Compt.	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Compt.	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Compt.	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Compt.	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Compt.	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Compt.	Vendredi 12 Terme
	1151	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	»	»	1310 »	»	1321 »	»	1321 »	»	»	»	1330 »	»
	»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1040 »	1057 50	1065 »	1065 »	1064 »	1060 »	1057 50	1057 50	1065 »	1065 »	1107 50	1105 »
	»	300.000					Id. actions nouvelles	781 »	781 »	785 »	778 75	785 »	782 50	780 »	782 50	775 »	780 »	775 »	775 »
	»	15.000	»	»	35 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1176	411.757	400	»	66 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Nord anciennes	1025 »	1031 »	1025 »	1030 »	1030 »	1030 »	1027 50	1030 »	1030 »	»	1022 50	»
	»	41.026	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	41.657	400	»	61 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	»	985 »	970 50	»	»	»	995 »	»	»	»	985 »	»
	1706	500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	555 »	562 50	560 »	562 50	557 50	555 »	560 »	550 »	557 50	557 50	556 75	555 »
	»	»	»	»	16 fr. » pour 1860	mai, novembre	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	2110	603.000	500	»	73 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1151 50	1151 50	1160 »	1165 »	1157 50	1152 50	1158 75	1165 »	1162 50	1165 »	1160 »	1157 50
	1941	250.000	500	»	35 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	812 50	810 »	817 50	815 »	812 50	811 25	812 50	812 50	812 50	818 75	817 50	815 »
	1213	300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	561 25	561 25	565 »	565 »	565 »	565 »	562 50	561 50	562 50	562 50	565 »	561 »
	231	80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	»	375 »	371 25	371 50	370 »	370 »	370 »	371 50	370 »	372 50	370 »	370 »
	182	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	435 »	435 »	440 »	430 »	435 »	430 »	432 50	430 »	428 75	432 50	428 75	430 »
	386	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	»	»	440 »	»	440 »	»	442 50	»	»	»	440 »	443 »
	»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	440 »	442 50	»	»	442 50	440 »	442 50	442 50	»	»	445 »	445 »
	33	12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	500	»	»	»	Algériens	430 »	»	»	»	430 »	»	»	»	»	»	»	»
	211	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	373 75	370 »	370 »	370 »	367 50	370 »	368 75	370 »	368 75	»	367 50	»
	»	»	»	»	» n/» 0/0		Lyon-Croix-Rousse	400 »	»	400 »	»	400 »	»	392 50	»	»	»	392 50	»
	1334	400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	495 »	»	480 »	480 »	477 50	477 50	477 50	478 75	478 75	478 75	477 50	480 »
	1081	750.000	500	50	42 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	607 25	607 »	610 »	»	608 25	607 50	608 75	607 50	607 50	607 50	607 50	606 »
	130	80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	145 »	»	143 75	»	143 75	»	145 »	»	145 »	»	145 »	»
	255	72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	179	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	340 »	»	340 »	»	340 »	»	340 »	»	»	»	345 »	»
	744	240.000	500	50	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	572 50	572 50	572 50	573 75	567 50	570 »	570 »	572 50	570 »	573 75	570 »	572 50
	»						Id. libérées	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	324	90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	332 50	330 »	325 »	325 »	327 50	325 »	330 »	330 »	331 25	335 »	333 75	333 »
	357	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	513 75	»	512 50	513 »	511 25	512 50	516 25	513 75	516 25	515 »	516 25	516 25
	131	30.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	166	47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	445 »	»	445 »	445 »	445 »	445 »	445 »	»	445 »	445 »	»	445 »
	»	»	»	»			Monblanch à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	406 25	406 25	»	408 75	407 50	408 75	407 50	408 »	407 50	407 50	406 25	407 »
	279	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	332 50	332 50	337 50	335 »	336 25	335 »	331 50	333 75	332 50	332 50	332 50	334 »
	»	»	»	»			Id. privilégiées	443 75	»	445 »	»	445 »	»	445 »	»	443 75	»	445 »	»
	85	50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	286 25	286 25	280 »	281 25	280 »	281 25	278 75	»	280 »	»	281 25	»
	»	»	»	»			Hainaut et Flandres	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	75	»	500	»		janvier, juillet	Portugais	402 50	407 50	407 50	407 50	407 50	»	410 »	»	405 »	405 »	404 25	402 »
	»		500	»			Ligne d'Italie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	6	8	9	10	11	12
1849	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1843	6.440	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet		»	»	»	»	»	»
1834—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842—1849	12.080	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	——	»	»	»	»	»	»
1842	6.888	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1849	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	—— 5 0/0	»	1410 »	»	1400 »	»	»
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	»	»	»	985 »	»	»
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	»	1.140 »	1.140 »	»	1.160 »	»
1852—1854	31.538	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	»	1010 »	1010 »	»	»	»
1852—1856	228.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	501 25	501 25	501 25	500 »	»	501 »
1843	2.725	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842	21.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	»	»	510 »	510 »	510 »
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	520 »	525 »	530 »	530 »	535 »	531 »
1854	102.014	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	»	»	795 »	»	»	»
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	301 50	301 »	302 50	303 75	303 75	305 »
1853	61.043	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	303 75	»	»	»	»	»
1855	253.079	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	310 »	311 25	311 25	311 25	313 75	310 75
1852—1861	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	308 25	308 75	308 75	309 75	308 75	309 75
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	308 75	310 »	310 »	309 75	310 »	310 »
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	»	301 50	»	302 50	»	»
1857—1860	137.163	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	—— (nouvelles)	300 »	»	301 25	301 25	301 25	»
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	313 75	313 75	»	317 50	318 75	318 »
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25	301 »
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	310 »	310 »	308 75	»	310 »	»
1856—1861	419.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	303 75	302 50	303 75	303 75	306 »	305 »
1858	22.610	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	»	»	300 »	»	»	»
1857—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	302 50	302 50	302 50	302 50	»	302 »
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	301 75	303 75	301 25	301 »	301 25	301 »
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	302 50	301 25	302 50	301 25	302 50	»
1856—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	305 »	305 »	305 »	305 »	305 »	305 »
1856—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	271 25	270 »	270 »	270 »	270 »	»
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 id.	265 »	265 »	»	265 »	265 »	265 »
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien.	235 »	235 »	235 »	236 25	234 75	»
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	245 25	246 25	246 25	246 25	246 25	246 »
1858—1861	190.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	265 »	265 »	265 »	265 »	265 »	»
1859	21.576	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	256 25	255 »	255 »	255 »	»	»
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	251 25	251 25	252 50	252 50	251 25	252 »
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	256 25	255 »	255 »	257 50	257 50	258 »
1859—1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	258 75	260 »	261 »	261 »	261 25	258 »
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	222 50	222 50	222 50	222 50	222 50	222 »
»	»	»	»	»	»	» »	avril, octobre	Monblanch à Reus	»	»	»	245 »	245 »	245 »
1854—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	»	»	278 75	278 75	280 »	»
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	243 75	243 75	243 75	243 75	243 75	243 »
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	»	»	»	»	»	»

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	Samedi 6 Comptant	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Comptant	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Comptant	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Comptant	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Comptant	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Comptant	Vendredi 12 Terme
RENTES 3 0/0, jouissance juillet 1862	69 35	69 10	69 65	69 75	69 60	69 65	69 60	69 65	69 65	69 65	69 80	69 »
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	96 35	96 50	96 25	»	96 60	»	96 70	»	96 20	»	96 90	»
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
RENTES 4 0/0 id. id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	455 »	455 »	455 75	»	456 25	»	455 »	»	455 »	»	457 50	»
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1110 »	»	1112 »	»	1112 50	»	1112 50	»	1110 »	»	»	»
Id. id. id. 1855, jouissance mars 1862	450 25	»	456 25	»	456 25	»	455 75	»	460 »	»	460 »	»
Id. id. id. 1860, id.	450 »	»	452 50	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Département de la Seine, id. 1857, jouissance janvier 1862	228 25	»	227 50	»	227 50	»	228 »	»	228 25	»	228 25	»
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Lille	95 »	»	95 »	»	95 »	»	95 25	»	95 25	»	95 »	»
Ville de Tourcoing et Roubaix	40 »	»	»	»	40 »	»	40 »	»	»	»	»	»
Ville de Bruxelles 1862	97 50	»	97 50	»	97 25	»	»	»	97 50	»	98 25	»
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	93 6/8	»	93 5/8	»	93 6/8	»	93 6/8	»	93 7/8	»	93 6/8	»
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	77 »/»	»	»	»	77 »/»	»	77 »/»	»	77 »/»	»	77 3/4	»
Id. 3 0/0 1850, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 10	»	70 30	70 65	70 80	70 50	70 70	70 70	71 15	»	70 50	»
Id. 3 0/0, id.	»	»	43 50	»	43 50	»	43 »	»	»	»	»	»
Id. 5 0/0, EMPRUNT ITALIEN, jouissance juillet 1861	71 20	71 15	70 80	70 85	70 80	70 60	70 80	70 60	71 05	71 05	70 60	70 »
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	73 »/»	»	73 »/»	»	72 3/4	»	72 1/2	»	72 3/4	»	73 »/»	»
Emprunt russe	91 1/4	»	91 1/4	»	91 1/2	»	91 1/4	»	91 1/2	»	91 1/2	»
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	»	»	»	»	44 1/8	»	»	»	44 1/8	»	»	»
Id. 3 0/0 intérieur	48 »/»	»	48 1/4	»	48 1/2	»	48 1/4	»	48 1/2	»	48 1/4	»
Id. 3 0/0 extérieure 1841	»	»	53 »/»	»	53 »/»	»	»	»	53 »/»	»	»	»
Id. 3 0/0 id. 1856	»	»	51 »/»	»	51 »/»	»	»	»	51 »/»	»	»	»
Id. passive extérieure (sans intérêts)	19 1/4	»	»	»	19 »/»	»	»	»	19 1/4	»	»	»
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Turquie, 4 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	332 50	»	331 50	»	331 25	»	330 »	»	331 75	»	330 »	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Digitized by Google

N° 1150. — 21e ANNÉE. — N° 38. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 20 SEPTEMBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

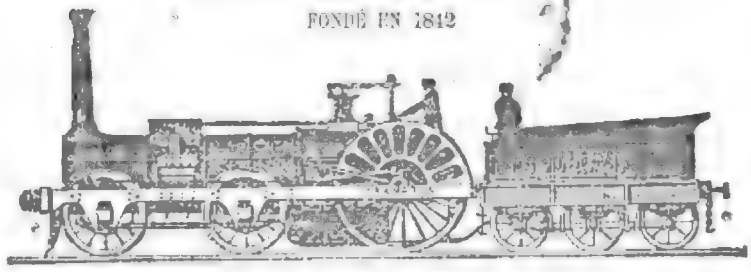
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	11 fr.
DÉPARTEMENTS	22 »	12 »
ÉTRANGER	28 »	16 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Les Annonces	1 fr. 50

Les actes d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que tout relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans les tarifs ci-dessus. Pour ces sortes de communications s'adresser directement à l'administration du journal qui traite de gré à gré.



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

AVIS AUX ABONNÉS

Tous versements de fonds au compte du journal, peuvent être opérés dans les villes où existe une succursale de la Banque de France, au compte de M. de Biragne d'Apremont, gérant du journal.

Le récépissé de la Banque devra nous être envoyé.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 721. — L'Orléans et ses recettes, 722. — Chemin d'Orléans, 722. — Chemins de fer romains, 723. — Sociétés industrielles de Marseille, 723. — Chronique, 723. — Conseils généraux. Chemins de fer mis à l'enquête dans les départements du Midi, 724. — Société de crédit industriel et commercial, bilan, 734. — Sous-comptoir du commerce et de l'industrie, bilan, 734. — Banque d'Angleterre, bilan, 735. — Marché industriel, 735. — Correspondance de Londres, 735. — Bulletin commercial, 735. — Avis aux actionnaires, 736. — Bulletin des recettes de la semaine, 736. — Actes officiels, 736. — Avis, 737. Recettes des chemins de fer, 739. — Annonces, 717. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 743 Cours des actions et obligations industrielles, 743. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 744.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La réaction qui, vendredi dernier, avait, sans motif sérieux, frappé toutes les valeurs, a produit précisément les conséquences que nous avions prévues, car elle est devenue le point de départ d'une nouvelle période de hausse, qui, à dire d'experts, est loin d'être épuisée. Abondance d'argent, diminution du stock des rentes déposées à la Banque de France, détachement du coupon trimestriel de 75 centimes sur le 3 0/0 français, tels sont quelques-uns des faits qui ont prêté leur appui à une hausse parfaitement normale et légitime. D'autre part, la progression ou l'amélioration des recettes des principales lignes de chemins de fer, en faisant prévoir des dividendes de 80 à 85 francs sur le Paris-Lyon-Méditerranée, de 100 fr. sur l'Orléans, de 60 à 62 fr. sur le Midi, ont donné une fermeté extraordinaire à toutes ces grandes valeurs si bien classées.

La hausse n'est pas seulement un état de choses satisfaisant pour la Bourse; c'est toujours un événement heureux pour le pays, puisqu'elle a pour double résultat d'abaisser le taux de l'intérêt et d'accroître le capital de toutes les associations industrielles et commerciales. Celles-ci composant en majeure partie le portefeuille du Crédit mobilier, les actions de cet établissement sont, en ce cas, naturellement portées à des cours en rapport avec l'intensité de la hausse réalisée sur les autres valeurs, puisque le Crédit mobilier les résume pour ainsi dire.

Par une raison analogue, le Crédit mobilier espagnol a suivi avec une grande aisance tous les mouvements du Crédit mobilier français. Nos lecteurs se rappellent peut-être qu'il y a près d'un an, lorsqu'une panique irréfléchie fit tomber à 410 les actions du Crédit espagnol, nous mîmes nos lecteurs en garde contre les conséquences d'une pareille erreur. Une hausse de 200 francs est venue justifier nos avertissements. Non-seulement le Crédit mobilier espagnol a pour lui les chances des entreprises très-solides auxquelles il a donné son patronage, telles que le Gaz et les terrains de Madrid, les mines de la Castille, etc., mais il est, par son portefeuille, qui contient les mêmes valeurs que le portefeuille du Mobilier français, associé à toutes les chances de hausse de celui-ci. Ainsi, si nous sommes bien informés, le dividende acquis dès aujourd'hui au Crédit espagnol serait de 40 à 44 francs par action, ce qui, pour une valeur qui, jusqu'à ce dernier jour, n'était versée que de 350 fr., représente un revenu d'au moins 10 0/0, et cela sans préjudice d'une réserve extraordinaire, qui, au mois d'avril dernier, atteignait déjà 2,678,000 fr., soit plus de 22 fr. par action.

Une considération du plus haut intérêt pour l'appréciation de l'avenir réservé aux actionnaires du Crédit mobilier français et du Crédit mobilier espagnol, c'est que ces établissements sont aujourd'hui dans une situation qui leur fait perdre le caractère de valeurs purement aléatoires, et les rapproche de plus en plus des valeurs à revenu permanent : il y a tout lieu de croire, en effet, que les dividendes de l'exercice 1862 se continueront, en suivant une progression régulière, dans le cours des exercices subséquents, ce qui réserve aux actionnaires toutes leurs chances d'augmentation de capital, en les mettant à l'abri des violentes fluctuations réservées aux valeurs purement de crédit.

La rente, après avoir réagi de quelques centimes, aussitôt son coupon détaché, est remontée facilement au cours rond de 69 francs, qu'elle a dépassé à 69 fr. 10 c. et 69 fr. 05 c., son dernier cours d'aujourd'hui.

Dans la situation actuelle des affaires et du marché en général, il n'est pas téméraire d'espérer, comme nous le faisons, des cours plus hauts, qui viendront imprimer à toutes les valeurs un nouvel essor.

L'activité avec laquelle, depuis deux jours, on recherche les primes fin courant et fin prochain sur le 3 0/0, semble pleinement donner raison à nos conjectures.

Le 4 1/2 est sans affaires aucunes; il a oscillé entre 96 fr. et 96 fr. 25 c.

Les obligations trentenaires se sont un peu améliorées à 458 75. Nous persistons à conseiller, dans les cours actuels, d'entrer dans la valeur.

Les cours de l'emprunt italien sont beaucoup plus calmes. La spéculation, quel que soit le sens dans lequel elle ait agi, a été si maltraitée dans ces derniers temps que, jusqu'à nouvel ordre, elle croit devoir s'abstenir.

L'emprunt italien a fait au plus bas cette semaine 70 50, et au plus haut 71 20.

Il ferme à 70 90.

Les fonds espagnols sont bien tenus. La Passive s'est élevée à 20 1/2.

La Banque de France a repris à 3,200. Nous retrouvons les actions du Crédit foncier à peu près aux mêmes cours où nous les avons laissées vendredi, c'est-à-dire les actions anciennes à 1,230, et les nouvelles à 1,140.

Le Crédit agricole a été l'objet de transactions très-restreintes, entre 780 et 772 50, son dernier cours coté.

Le Comptoir d'escompte est immobile, à 637 50.

Les actions du Crédit industriel, sur lesquelles on détachera fin octobre un coupon de 5 francs de dividende, sont demeurées calmes à 635.

Le Sous-Comptoir se maintient facilement à 540.

Les actions du Crédit mobilier ferment à 972 50, soit en hausse, sur la semaine dernière, de 40 francs.

Dont 10 francs, fin courant, on a fait 992 50 ; dont 20 francs, fin prochain, 1,010, et dont 10 francs, 1050.

Les actions de l'Orléans, dont les cours avaient été affectés par des arbitrages considérables faits en faveur du Lyon, se sont vivement relevées à 1,056 50 et 1,060, quand on a su l'augmentation de ses recettes.

Nous blâmerons toujours les gens qui vendront de l'Orléans pour acheter d'autres chemins, car tôt ou tard, en raison du classement des titres, ils seront débordés sur leurs prix de vente.

Les actions nouvelles sont très-fermes à 782 50.

Les actions du Lyon ont été constamment tenues aux environs de 1,180. Le cours de 1,200 fr. nous paraît acquis sous peu de jours.

Les actions du Midi sont montées à 845 fr., avec une tendance ascensionnelle assez marquée.

Le Nord s'est solidement établi à 1030.

L'Est et l'Ouest ne participent point à la hausse générale des autres chemins.

Le premier clôture aujourd'hui à 557 50, ayant amélioré son prix, sur la semaine dernière, de 2 50 ; le second termine à 560.

Les actions du Genève n'ont pas bougé du cours de 370.

Le Dauphiné est très-faible ; il a été constamment offert, et est descendu à 415.

Les Autrichiens sont peu solides à 476 25 et 478 75.

Les Lombards un instant lourds entre 605 et 602 50, se sont relevés à 607 50, demandé.

Le Mobilier espagnol est monté à 610 fr., en hausse de 40 fr.

Nous disons plus haut ce que nous pensons de l'avenir de cet établissement de crédit.

Les chemins romains finissent à 331 25.

Le Nord de l'Espagne a donné lieu à de très bons achats de 510 à 516 25.

Le Barcelone s'est élevé à 340, par suite de l'amélioration de ses recettes.

Les Portugais sont très-fermes et en voie de hausse à 407 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Graissessac à Béziers	34.43 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	27.85 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	26.35 0/0
Guillaume-Luxembourg	22.95 0/0
Séville-Xérès-Cadix	19.10 0/0
Besançon à Alais	15.50 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	9 85 0/0
Midi	8 12 0/0
Nord de l'Espagne	7.12 0/0
Lyon-Genève	5 09 0/0
Central Suisse	1.25 0/0
Barcelone-Saragosse	1.11 0/0
Orléans	1.10 0/0
Dauphiné	0.71 0/0
Victor-Emmanuel	0.71 0/0
Cordoue à Séville	0.26 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Réseau du Sud de l'Autriche	1.40 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	1.50 0/0
Nord	1.91 0/0
Union-Suisse	4.80 0/0
Ouest suisse	5.08 0/0
Est	5 30 0/0
Ouest	8 70 0/0
Autrichiens	20.00 0/0
Ardennes	21.03 0/0

A. de Biraque d'Apremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	12 septembre.	19 septembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 45	69 05	» 35	» »
Rente à 1/2 0/0	96 20	96 25	» 05	» »
Banque de France	3165 »	3200 »	35 »	» »
Consolidés	93 6/8	» »	» »	» »
Crédit foncier	1225 »	1230 »	5 »	» »
Crédit agricole	685 »	672 50	» »	12 50
Crédit industriel et com	635 »	» »	» »	» »
Crédit mobilier	932 50	972 50	40 »	» »
Crédit mob. espagn.	568 75	607 50	38 75	» »
Comptoir d'Escompte	638 75	637 50	» »	1 25
Orléans	1055 »	1058 75	3 75	» »
Nord	1025 »	1030 »	5 »	» »
Nord (act. sorties)	995 »	985 »	» »	» 10
Est	555 »	557 50	2 50	» »
Paris-Méditerranée	1157 50	1175 »	17 50	» »
Midi	835 »	846 25	11 25	» »
Ouest	562 50	560 »	» »	2 50
Genève	370 »	» »	» »	» »
Dauphiné	430 »	415 »	» »	15 »
Ardennes ancien	415 »	» »	» »	» »
Ardennes nouveau	415 »	» »	» »	» »
Ch. Autrichiens	476 25	» »	» »	» »
Victor-Emmanuel	367 50	360 »	» »	7 50
Russes	407 50	410 »	2 50	» »
Romains	330 »	331 25	1 25	» »
Sud-Autr.-Lombard.	606 25	» »	» »	» »
Saragosse Pampelune	345 »	360 »	» »	5 »
Saragosse-Alicante	572 50	580 »	7 50	» »
Saragosse-Barcelone	332 50	340 »	7 50	» »
Nord-Espagne	508 75	512 50	3 75	» »
Séville-Xérès-Cadix	445 »	450 »	5 »	» »
Portugais	402 50	407 50	5 »	» »

L'ORLÉANS ET SES RECETTES.

Nous avons signalé à plusieurs reprises, notamment dans notre article du 6 septembre, les probabilités d'une sensible augmentation de recettes sur les lignes de l'ancien réseau d'Orléans pendant les derniers mois de l'année courante, comparativement aux recettes des derniers mois de 1861. Cette vérité paraissait comprise, car les actions d'Orléans, du cours de 1,015 francs au 29 août ont atteint le 8 septembre celui de 1,065 francs, en hausse de 50 francs, en même temps que le Paris-Lyon-Méditerranée, du cours de 1,000 francs s'élevait à 1,165, soit une hausse de 65 francs.

Mais, depuis, une spéculation à la baisse, ou plutôt une série d'arbitrages, a précipité l'Orléans à 1,045 francs, tandis que le Lyon, soutenu d'ailleurs par ses prodigieuses recettes, s'est enlevé jusqu'à 1,180 francs.

Nous approuvons fort ceux qui ont acheté du Lyon, car la hausse n'a pas dit son dernier mot sur cette magnifique valeur ; mais nous croyons que ceux qui ont vendu de l'Orléans, sans même penser au coupon de 30 francs qui se détache dans huit jours, pourront en éprouver du regret. Cette proposition se justifie par une étude un peu attentive des recettes de la Compagnie d'Orléans.

On sait que le trafic de Paris à Nevers, dont la Compagnie d'Orléans se trouve privée depuis le mois de septembre 1861 par suite de l'ouverture de la ligne du Bourbonnais, représentait un trafic annuel d'environ 5,200,000 francs, soit en moyenne 100,000 francs par semaine. Mais ce trafic n'était pas également réparti entre tous les mois de l'année ; on peut estimer qu'il équivalait à une recette de 3,800,000 francs environ pour les huit premiers mois de l'année et de 1,400,000 francs seulement pour les quatre derniers mois. On trouve cette hypothèse très-vraisemblable, si l'on remarque, d'une part, que la diminution comparative des huit premiers mois de 1862 sur les huit premiers de 1861 est de 3,791,000,000 francs, et de l'autre que les quatre derniers mois de 1861 avaient fait reperdre aux recettes de l'année 925,211 fr. comparativement aux quatre derniers mois de 1860.

Or, les huit premiers mois de 1861 avaient présenté une augmentation moyenne de 116,000 francs par semaine. Non-seulement cette augmentation cessa de se produire à partir de l'ouverture du Bourbonnais, mais elle fut remplacée par une diminution moyenne de 57,825f. on peut donc légitimement présumer que les autres lignes de l'Orléans continuant à donner des excédants de recettes, la perte sur le trafic de Nevers, pendant les quatre derniers mois de 1861, a représenté 58,000 francs par semaine, plus une partie des 116,000 francs d'augmentation hebdomadaire précédemment acquise, le tiers peut-être, soit environ 38,000 francs ; ce serait donc, pour seize semaines, à 96,000 francs de perte comparative, une somme de 1,500,000 francs environ, qui jointe aux 3,791,000 francs d'excédant des huit premiers mois de 1861 sur 1862, recomposeraient une somme de 5,200,000 francs, exactement égale au montant total annuel de l'ancien trafic de Paris à Nevers.

Ce qui ressort de ces évaluations, c'est que la diminution de plus d'un million qui se produisit dans le dernier tiers de l'année 1861 ne se reproduira pas cette année, et puisque les recettes hebdomadaires de l'Orléans atteignent actuellement un niveau supérieur aux plus fortes recettes des quatre derniers mois de 1861, il n'y a pas lieu de supposer que ce niveau s'abaisse ultérieurement.

En effet :		
La 32e semaine de 1862 a donné		1,397,419,015
La 33e	—	1,452,514,056
La 34e	—	1,422.165,170
La 35e	—	1,454,064,011
La 36e	—	1,456,780,051

Voici maintenant le tableau des recettes des dix-sept dernières semaines de 1861 :

3	au	9	septembre	1,441,163
10	—	16	—	1,456,623
17	—	23	—	1,411,199
24	—	30	—	1,403,845
1er	au	7	octobre	1,465,064
8	—	14	—	1,416,708
15	—	21	—	1,378,812
22	—	28	—	1,338,386
29 oct.	au	4	novembre	1,270,113
5	au	11	—	1,310,130
12	—	18	—	1,285,040
19	—	25	—	1,282,789
26 nov.	au	2	décembre	1,257,785
3	au	9	—	1,210.630
10	—	16	—	1,255,680
17	—	23	—	1,291,676
24	—	30	—	1,159,068
			Au total.	22,034,806

La moyenne de ces dix-sept dernières semaines n'est que de 1,331,000 francs, soit d'au moins 100,000 francs au-dessous des recettes actuelles des lignes d'Orléans. C'est la vérification, pour ainsi dire mathématique, de nos précédents calculs.

AUGUSTE VITU.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Lignes de Bretagne.

La Compagnie d'Orléans inaugure demain dimanche la première section de la ligne de Nantes à Châteaulin, comprise entre Savenay et Lorient, sur un parcours de 150 kilomètres.

Cette première partie comprend seize stations, savoir : Savenay, Pont-Château, Dreffléac, Saint-Gildas-des-Bois, Sévérac, Redon, gare de bifurcation où vient s'embrancher le chemin de Redon à Rennes, Saint-Jacut, Malansac, Questembert, Elven, Vannes, Sainte-Anne-d'Auray, Auray, Landevant, Hennebont et Lorient.

Le service des voyageurs est ouvert également à partir de demain de Savenay à Lorient.

On annonce pour la même époque l'ouverture par la Compagnie de l'Ouest de la section de Rennes à Redon.

F. GRIMARD.

CHEMINS ROMAINS.

L'inauguration de la section de Naples à Ceprano (chemin de fer de Rome à Naples) a eu lieu le 30 août avec un grand éclat. Des motifs sur lesquels nous n'avons pas à nous expliquer ont déterminé le gouvernement romain à refuser le passage au train d'inauguration. Il n'en subsiste pas moins que les 250 kilomètres de la ligne de Rome à Naples sont complétement achevés, quatre mois avant le délai qui n'expirait qu'au 1er janvier 1863. Une pareille promptitude d'exécution n'a rien qui étonne lorsqu'on connaît le coup d'œil et la décision de l'homme éminent qui dirige ces travaux : nous avons nommé M. de Salamanca.

Ceprano est placé, comme on sait, sur la frontière qui sépare le royaume d'Italie des États pontificaux.

Les travaux d'art exécutés sur cette partie de la ligne sont très-remarquables. C'est d'abord la tranchée de Conca, creusée à 20 mètres de profondeur et longue de 3 kilomètres ; le pont provisoire sur le Volturno, un pont magnifique sur la Peccia ; un pont en fer d'une seule arche de 40 mètres est en construction sur le Siri. Le pont de Proviselo repose sur trois piles de 22 mètres de hauteur, et dont chaque arche a 18 mètres d'ouverture. C'est, en un mot, une succession de magnifiques travaux exécutés avec une précision et une solidité incomparables.

A San Germano, les invités ont trouvé un déjeuner préparé dans une tente que dominait la montagne où est située l'abbaye du Mont-Cassin. L'abbé du Mont-Cassin assistait au déjeuner : il a pris la parole et terminé son discours par cette exclamation : *Viva la religione! viva il re!*

Avant lui plusieurs orateurs ont adressé des allocutions à l'assemblée : M. Courpon, administrateur de la compagnie du chemin de fer, président du banquet, qui, dans un excellent langage, a finement touché à des questions placées sur la limite de l'industrie et de la politique ; M. Colonna, maire de Naples; M. Marliani, député au Parlement, polyglotte très-distingué, qui a terminé en français la moitié de son discours commencé en italien.

Il est à désirer que le gouvernement pontifical ne prolonge pas la singulière interdiction dont il a cru devoir frapper le chemin qui unit les deux capitales de l'Italie, et qui doit être pour la Compagnie des chemins de fer romains, comme pour l'Italie elle-même, une source de prospérité.

AUGUSTE VITU.

SOCIÉTÉS INDUSTRIELLES DE MARSEILLE.

Dans notre numéro du 30 août nous exposions nos appréciations sur trois valeurs industrielles concernant la ville de Marseille, à savoir : les Ports, les Docks et les Gaz et Hauts-Fourneaux.

Ces valeurs étaient alors cotées aux prix suivants :

Ports de Marseille	555
Docks	680
Gaz et Hauts-Fourneaux. . .	335

Le journal le *Crédit public* a cru devoir combattre nos prévisions, et s'est efforcé de prouver qu'il y avait exagération dans les cours alors cotés.

L'événement n'a pas donné raison à notre confrère.

Voici les cours de ce jour :

Ports de Marseille. . . .	695 »
Docks.	695 »
Gaz	405 »

Nous croyons même à une continuation de hausse sur ces valeurs. Nous sommes, en effet, en mesure d'annoncer la réalisation prochaine d'un projet de fusion qui groupera autour de la Société immobilière de Paris les trois affaires suivantes :

1° Rue Impériale de Marseille ;
2° Ports de Marseille ;
3° Magasins généraux.

Cette fusion, qui élèvera à un très-haut degré de puissance la Compagnie immobilière de Paris, ouvre à toutes les valeurs marseillaises des perspectives nouvelles, qui expliqueraient des cours encore plus élevés que ceux qui ont été cotés cette semaine.

A. DE BIMAGUE D'APREMONT.

CHRONIQUE

SERVICE DE SURVEILLANCE DES CHEMINS DE FER. — Un décret de date récente établit de la manière suivante le service de surveillance des chemins de fer :

« Art. 1er. — Le service de surveillance des chemins de fer et de leurs dépendances, institué par notre décret du 22 février 1855, sera placé sous la direction de cinq commissaires divisionnaires de police dont la circonscription et la résidence seront déterminées par notre ministre de l'intérieur.

» Art. 2. — Les commissaires divisionnaires de police des chemins de fer seront chargés, sous l'autorité des préfets, de la surveillance du personnel des commissaires spéciaux de police et des inspecteurs spéciaux de police établis sur les chemins de fer. Ils seront nommés par nous et prêteront serment, avant d'entrer en fonctions, devant le préfet de police. »

TOULON A NICE. — D'après une communication officielle, les travaux de construction du chemin de fer de Toulon à Nice se poursuivent avec une très-grande activité. La Compagnie a toujours sur ses ateliers de sept à huit mille ouvriers.

La section de Toulon aux Arcs, sur une longueur de 70 kilomètres, vient d'être livrée à la circulation.

Les travaux seront terminés, jusqu'à Cagnes, vers la fin du mois d'octobre prochain, et la Compagnie promet l'ouverture, sur ce point, pour les premiers jours de novembre.

La construction du pont sur le Var retardera l'ouverture complète de la ligne de Toulon à Nice jusqu'à la fin de 1863. Le projet de pont et la rectification de la route impériale aux abords vient de recevoir l'approbation du gouvernement. L'exécution en est confiée à la Compagnie, moyennant une subvention du ministère des travaux publics, pour la partie des travaux à la charge de l'État.

A la suite du traité passé entre les deux gouvernements français et italien, pour la construction du chemin de fer qui doit relier leurs territoires, la Compagnie a fait étudier un avant-projet du prolongement du chemin de fer de Nice à la frontière d'Italie.

Ce projet vient d'être soumis à l'enquête d'utilité publique prescrite par l'ordonnance du 18 février 1830. La dépense est évaluée à 24 millions environ. Le gouvernement est dans l'intention d'exécuter ce prolongement aussitôt après l'ouverture de la ligne principale.

Un décret impérial, du 14 juin 1861, a déclaré l'utilité publique d'un embranchement de Grasse sur la ligne de Toulon à Nice ; il a stipulé que la ville de Grasse et les localités intéressées seraient tenues de fournir les terrains nécessaires à l'établissement du chemin jusqu'à concurrence de la moitié de leur prix. Cette condition sera remplie.

M. l'ingénieur en chef du contrôle vient de présenter un premier projet pour la partie comprise entre Pégomas et la route impériale, qui est en ce moment soumis à l'examen de l'administration supérieure. On s'occupe déjà de préparer l'achat des terrains que le chemin de fer doit occuper.

CHEMIN DU BOURBONNAIS. — Par décision en date du 9 septembre, M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, a autorisé la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à livrer à la circulation régulière des trains, à partir du 15 septembre courant, les portions de la seconde voie qu'elle a fait établir, d'une part, entre la Charité et Cosne, et, d'autre part, entre Ferrières et Nemours (ligne du Bourbonnais), sous la condition qu'un ordre de service prescrira provisoirement le ralentissement sur la nouvelle voie qui est celle de droite, ou du côté de la Loire, et sous toutes réserves en ce qui concerne les mesures à prendre, suivant les règles ordinaires, pour assurer la sûreté et la régularité du service.

CHEMINS ALLEMANDS. — On mande de Berlin, 31 août, que les recettes des chemins de fer allemands sont, en général, en voie d'augmentation. Parmi les chemins qui ont donné cette année, pour l'exercice de 1861, le dividende le plus élevé, celui de Magdebourg à Halberstadt, a distribué à ses actionnaires 22 1/2 0/0 ; celui de Magdebourg à Leipsick, 17 0/0, et celui de Leipsick à Dresde, 15 3/4 0/0. Par contre, huit autres chemins allemands n'ont donné aucun dividende. Ce sont des chemins locaux et de petits embranchements.

PORTUGAL. — Le gouvernement vient de charger l'un de ses ingénieurs de procéder aux études d'un chemin de fer d'Oporto à Reyva.

— La ligne ferrée de Lisbonne à Oporto vient d'être inaugurée jusqu'à Villanova de Gula.

CHEMIN D'ANVERS A ROTTERDAM. — Le chemin de fer d'Anvers à Hasselt, récemment concédé à la Compagnie du Nord de Belgique, est cédé à la Société d'Anvers à Rotterdam, qui construit et

exploite à ses frais la nouvelle ligne; le Nord de Belgique reçoit, pour son bénéfice, une part de la recette brute lorsque celle-ci aura dépassé un certain chiffre.

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam vient d'approuver la convention conclue entre les deux Compagnies.

Nous croyons savoir, en outre, qu'un traité est en négociation avec la Compagnie du chemin de fer de Hasselt-Maestricht et Aix-la-Chapelle, pour la reprise de l'exploitation de cette ligne.

Nous reviendrons sur ces conventions lorsqu'elles seront devenues définitives; mais, dès aujourd'hui, nous tenons à faire remarquer que les chemins de fer belges entrent dans une voie nouvelle; au morcellement du réseau va succéder l'ère des grandes administrations. Ainsi, la Compagnie d'Anvers à Rotterdam exploitera probablement une ligne, sans solution de continuité, partant du Moerdyk, passant par Anvers, Lierre, Aerschot, Diest, Hasselt, Maestricht, et aboutissant à Aix-la-Chapelle, soit environ 200 kilomètres.

CHEMINS BELGES. — Trois assemblées générales extraordinaires sont convoquées pour la fin de ce mois; les actionnaires de la grande Compagnie du Luxembourg, du chemin Guillaume-Luxembourg et du chemin de fer de Pepinster à Spa, auront à se prononcer sur une série de conventions qui, toutes, ont trait à une seule combinaison, que nous indiquerons ici en peu de mots.

La grande Compagnie du Luxembourg construira la ligne de l'Ourthe, de Liége à Marche; la Compagnie Guillaume-Luxembourg se charge de l'établissement de la section de Spa à Weiswampach et prend à bail l'exploitation de la ligne de Pepinster à Spa. Deux lignes nouvelles vont donc traverser le riche pays du Luxembourg. Quant à l'exploitation, elle sera réunie en une seule administration: la grande Compagnie du Luxembourg, qui, indépendamment de ses propres lignes, prend à bail, de la Compagnie Guillaume-Luxembourg, les sections de Sterpenich à Luxembourg, de Luxembourg à Weiswampach, de Weiswampach à Spa et finalement de Spa à Pepinster, par suite d'une rétrocession de l'exploitation de cette ligne.

La Compagnie du Luxembourg aura donc les transports sur un réseau considérable, environ 400 kilomètres, savoir: les lignes de Bruxelles à Luxembourg, de Luxembourg à Pepinster, et de Liége à Marche.

Afin de pourvoir à la construction de la nouvelle section et à l'augmentation de son matériel, la Compagnie du Luxembourg propose de réunir une somme de 20 millions en créant 40,000 actions privilégiées rapportant un intérêt de 5 0/0. L'émission serait faite au pair, sans commission, et les versements échelonnés suivant l'avancement des travaux.

Si la Compagnie du Luxembourg réalise le capital qui lui est nécessaire à des conditions si excessivement avantageuses, ce sera une preuve du crédit qu'elle a su reconquérir.

Nous n'avons fait qu'indiquer le sens général des différents contrats passés entre les Compagnies Guillaume-Luxembourg, Pepinster à Spa et Grand-Luxembourg; les actionnaires de ces entreprises voient qu'il s'agit d'intérêts majeurs, c'est donc pour eux un devoir d'assister aux prochaines assemblées générales qui sont convoquées; nous ne saurions trop les y engager.

CHEMIN DE LIÉGE A LUXEMBOURG. — Le *Moniteur belge* a publié la convention conclue à Bruxelles, le 22 juillet 1862, entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg, pour l'établissement d'un chemin de fer direct de Liége à Luxembourg. L'exploitation de la ligne devra s'ouvrir dans un délai de cinq années, à dater de l'échange des ratifications de la présente convention.

CHEMINS DE NASSAU. — L'un des liquidateurs de la Société des chemins de fer de Nassau, M. Frédéric Lévy, vient d'adresser la circulaire suivante aux actionnaires français:

MM. les actionnaires des chemins de fer de Nassau se demandant avec raison par suite de quelles circonstances la répartition de l'actif, qui devait avoir lieu en décembre dernier, n'a pas encore été faite, et les renseignements envoyés n'étant pas suffisants pour me mettre à même de répondre, je suis allé à Wiesbaden.

Là, j'ai acquis la conviction que ces retards étaient indépendants de la volonté de mon coliquidateur et du gouvernement qui, au contraire, ont fait tous leurs efforts pour arriver à une plus prompte solution. Ces retards proviennent des oppositions mises sur les fonds déposés et du refus, par la majorité du conseil de liquidation, de nous délivrer la somme convenue avant le paiement intégral des dettes.

Le conseil de liquidation, convoqué pour la fin de ce mois, doit prendre, d'accord avec le gouvernement, des mesures qui nous permettront de lever les difficultés existantes. Il y a donc lieu d'espérer que cette liquidation touche à son terme.

Ce qui m'a été pleinement confirmé, c'est que l'argent déposé à la caisse de Wiesbaden, et qui porte intérêt ne peut en aucun cas être détourné de sa destination spéciale en faveur des actionnaires français. A Paris, les fonds déposés à la caisse des consignations seront mis à notre disposition après que les mainlevées auront été données à Wiesbaden, et, en outre, toutes les formalités ont été remplies pour l'hypothèque des 900,000 f. Millaud. Sur cette somme, 225,000 francs seront exigibles le 1er novembre prochain.

RUSSIE. — On charge en ce moment, à Anvers, sur le navire *Mohamed-Said*, de la Compagnie des bateaux à vapeur du Levant, d'énormes pièces en tôle destinées à de grands ponts en fer, construits par MM. Ch. Evrard et Ce, à Bruxelles, pour le chemin de fer de Novotcherkask, dans la Russie méridionale. On sait que cette maison a été chargée de la fourniture de tout le matériel fixe et de tout le matériel mobile pour cette ligne qui, dit-on, va prendre un très-grand développement.

— Le chemin de fer entre Moscou et Nyjni-Nowgorod a été ouvert au public le 13 août: le trajet se fait en seize heures.

LOCOMOTIVE SUR LES ROUTES ORDINAIRES. — Nous trouvons, dit M. Barral dans *la Presse scientifique*, une nouvelle intéressante dans un journal de Londres. Une machine à vapeur locomotive a transporté dernièrement, dans les rues de Londres, des pièces de fer forgé destinées à la construction d'un pont de chemin de fer et pesant chacune 20,000 kilogrammes. Le trajet s'est effectué de nuit, pendant les heures réservées aux machines de traction par les règlements de police. Le transport des premières pièces a eu lieu de la manière la plus satisfaisante, quoiqu'il ait fallu passer par le pont de Londres et descendre par conséquent la rampe assez forte qui règne du côté de Tooley street. On estime qu'il n'aurait pas fallu moins de vingt-cinq chevaux pour traîner ces pièces, dignes d'être forgées par des Titans.

Les feuilles anglaises sont unanimes pour reconnaître l'importance du service rendu par ces machines motrices, dont plusieurs figurent avec honneur à l'Exposition internationale.

Le roulage à vapeur paraît être adopté déjà sur quelques lignes secondaires d'Angleterre; un correspondant du *Times* propose de ne pas terminer le réseau des voies ferrées et de s'en rapporter à ces machines pour le service des voies médiocrement fréquentées.

BANQUE HYPOTHÉCAIRE HONGROISE. — Les documents concernant la Banque hypothécaire hongroise ont été envoyés hier du cabinet de Sa Majesté à la chancellerie hongroise. Les statuts seront communiqués à l'assemblée générale qui doit se réunir à Pesth dans six ou huit semaines. La fixation du siége de la Banque à Pesth, l'octroi d'un supplément de 500,000 florins sur les fonds du pays pour arrondir le capital de fondation, et l'intérêt à 5 1/2 0/0, ont obtenu, comme étant les points les plus importants, l'approbation souveraine; on est encore en pourparlers pour savoir si les fonds de la Banque seront cotés à la Bourse de Vienne.

F. GRIMALD.

CONSEILS GÉNÉRAUX.

Session de 1862.

VOEUX CONCERNANT LES CHEMINS DE FER MIS A L'ENQUÊTE DANS LES DÉPARTEMENTS DU MIDI.

Conseil général de la Gironde.

Rapport présenté par M. J. Holagray.

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL GÉNÉRAL.

Messieurs,

Le Conseil général de la Gironde, dans sa dernière session, a émis à l'unanimité le vœu que le gouvernement concédât à la Compagnie du Midi un chemin de fer de Cette à Marseille, par le littoral de la Méditerranée. Depuis, tous les départements du Midi, par l'organe de leurs Conseils généraux, leurs Conseils municipaux, leurs chambres et tribunaux de commerce, ont adressé au gouvernement, comme vous, l'ardente expression de leurs vœux en faveur de la réalisation des projets de la Compagnie du Midi.

Ces projets ont trouvé, toutefois, un puissant contradicteur dans la Compagnie de la Méditerranée, qui jouit seule aujourd'hui du privilége d'arriver à Marseille par une voie ferrée, et qui tient essentiellement à conserver les avantages d'une pareille position.

Cette Compagnie, après avoir combattu les nouveaux projets comme inutiles à la prospérité du pays et ruineux pour ses finances, a dû changer de tactique lorsqu'elle a vu la persistance des populations du Sud-Ouest à réclamer contre l'insuffisance des communications par voies ferrées entre Cette et Marseille. Elle s'est alors décidée à présenter une série de projets de chemins de fer à établir dans les départements de l'Hérault, du Gard, des Bouches-du-Rhône. Ces projets, incomplets au point de vue des intérêts des contrées du Sud-Ouest, n'ont pas arrêté les manifestations en faveur des projets de la Compagnie du Midi. Aussi le gouvernement de l'Empereur, se rendant aux vœux des populations, malgré l'opposition des Conseils spéciaux, a décidé la mise aux enquêtes des projets présentés par les deux Compagnies.

Notre premier sentiment, Messieurs, doit être de remercier le gouvernement de l'Empereur, qui a tant fait pour Bordeaux et le département de la Gironde, du nouveau bienfait qui donne satisfaction aux intérêts commerciaux, non-seulement de notre département, mais encore de tout le bassin de la Garonne.

Votre commission des travaux publics, saisie des projets des deux Compagnies et des diverses publications auxquelles ils ont donné lieu, a fait de cette importante affaire une étude sérieuse; elle me charge aujourd'hui de vous soumettre le résultat de sa profonde conviction, développé dans le projet de délibération suivant:

Le Conseil général:

Vu la délibération prise dans sa séance du 30 août 1861, pour demander le prolongement direct, jusqu'à Marseille, de la ligne de Bordeaux à Cette;

Vu le projet dressé par les ingénieurs de la Compagnie du Midi, au mois de février 1862, pour l'exécution d'un chemin de fer du littoral de Cette à Marseille;

Vu la lettre du 23 avril 1862, du président du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne, relative aux enquêtes prescrites par le gouvernement sur les nouveaux chemins de fer, qui offre d'exécuter entièrement, aux frais de cette Compagnie, la ligne du littoral de Cette à Marseille et aux conditions qui seront fixées par le gouvernement, la ligne de Rodez à Montpellier, par Carlels, avec prolongement jusqu'à la ligne du littoral;

Vu notamment les paragraphes de cette lettre (pages 16 et 17), où l'honorable président de la Compagnie des chemins de fer du Midi, se déclare prêt à entrer dans les vues du gouvernement pour arriver, moyennant de légers sacrifices de la part de l'État, à un abaissement

important des tarifs des canaux sur tous les produits pondéreux qui, par leur nature et leur faible valeur, ont besoin de transport à bas prix pour le développement industriel et agricole des contrées que les canaux traversent ;

Vu l'exposé présenté par la Compagnie de Paris à la Méditerranée, sur les enquêtes relatives à divers chemins de fer projetés par cette Compagnie dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Gard et de l'Hérault ;

Vu notamment : 1° les propositions relatives à la ligne de Lunel à Arles, qui réduirait de 22 kilomètres le trajet actuel de Cette à Marseille par la voie ferrée ; 2° celles relatives à l'exécution des deux lignes de Rodez à Montpellier, l'une par le Vigan, l'autre par Cartels comme le propose la Compagnie des chemins de fer du Midi ; 3° les propositions ayant pour but d'améliorer l'exploitation entre Bordeaux et Marseille, consistant : à réduire à 160 kilomètres (longueur du tracé par le littoral) la distance tarifée entre Cette et Marseille ; à accepter pour le tarif entre le réseau du Midi et Marseille (voyageurs et marchandises), les tarifs communs réglés par la Compagnie du Midi exclusivement, ainsi que les délais et conditions qu'elle aura stipulés pour elle-même ; à établir des trains de voyageurs à la vitesse qui sera réglée par la Compagnie du Midi, sans transbordement ni interruption d'aucune sorte ; enfin à admettre le parcours réciproque des voyageurs d'une extrémité à l'autre des deux lignes, sans rupture de charge à Cette et ailleurs.

Vu la délibération de la Chambre de commerce de Bordeaux du 4 juillet 1862, qui remercie le gouvernement de l'Empereur, au nom des intérêts commerciaux de tout le bassin de la Garonne, de la décision qui prescrit la mise aux enquêtes du chemin de fer direct de Cette à Marseille ;

Vu notamment la partie de cette délibération relative au rachat des canaux du Midi, dans laquelle la chambre, en faisant toutes réserves sur l'intérêt qu'elle attache à la question des canaux, ne veut pas lui voir sacrifier celle du chemin de fer de Cette à Marseille, à la prompte exécution duquel elle attache une importance de premier ordre ;

Vu la lettre du 20 août 1862, relative à l'affranchissement des canaux du Languedoc, adressée aux conseils généraux par deux négociants de Marseille ;

Considérant que depuis la délibération du 30 août 1861, trente départements et soixante villes représentants les intérêts de tous les départements du sud-ouest de la France se sont associés aux vœux émis pour l'exécution d'une ligne directe de Bordeaux à Marseille par l'organe des conseils généraux, des conseils municipaux, des chambres et tribunaux de commerce, et par l'envoi de délégués auprès de l'Empereur et de S. Exc. M. le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce ; qu'en présence de cette manifestation des populations du Midi, à laquelle se sont associés les grands intérêts commerciaux et industriels de la France représentés par les villes de Nantes, Châlons, Besançon, Lyon et Mulhouse, le gouvernement de l'Empereur a décidé la mise aux enquêtes des projets susvisés de la Compagnie du Midi et de celle de la Méditerranée, projets qui ont tous pour objet principal de remédier à l'insuffisance des communications par les voies ferrées existant aujourd'hui entre Bordeaux et Marseille dans la portion comprise entre Cette et la métropole commerciale de la Méditerranée. Qu'ainsi, l'insuffisance des moyens actuels de transport entre Cette et Marseille est reconnue par le gouvernement, par les populations et par les Compagnies de chemins de fer elles-mêmes ; qu'il ne s'agit plus, par conséquent, pour le conseil général, que de choisir, entre les divers projets soumis aux enquêtes, ceux qui sont de nature à donner la plus complète satisfaction aux intérêts du département de la Gironde et au commerce du port de Bordeaux.

En ce qui concerne la ligne directe de Bordeaux à Marseille :

Considérant qu'au point de vue des intérêts de la Gironde, la ligne nouvelle à ouvrir entre Cette et Marseille a surtout pour but de créer des communications aussi économiques et aussi rapides que possible entre les deux grands ports de l'Océan et de la Méditerranée, Bordeaux et Marseille, afin d'assurer à la France une partie importante du trafic actuel du détroit de Gibraltar ; que si les dernières propositions de la Compagnie de Paris à la Méditerranée sont aussi avantageuses que celles de la Compagnie du Midi sous le rapport de l'économie, elles leur sont inférieures sous celui de la rapidité des transports, puisque le tracé direct de Cette à Marseille par le littoral diminue le trajet de 45 kilomètres, tandis que la rectification proposée par la Compagnie de la Méditerranée ne le raccourcit que de 22 kilomètres.

Considérant que, pour que le transit entre les deux mers, à travers la France, puisse se développer sur une large échelle, il est préférable qu'une seule Compagnie, obéissant à une même inspiration, soumise à une seule volonté, puisse non-seulement appliquer le même matériel, le même tarif et les mêmes facilités de transbordement, mais encore organiser des correspondances maritimes aux deux extrémités de sa ligne ; que dans ces conditions, donner une des clefs du transit à la Compagnie de la Méditerranée, qui déclare hautement, dans l'exposé de ses projets qu'elle ne croit pas à la possibilité de détourner une partie du trafic du détroit de Gibraltar, n'est pas le moyen d'en assurer le succès ; que d'ailleurs cette Compagnie n'a presque aucun intérêt à dériver dans la direction de Bordeaux les communications entre l'Océan et la Méditerranée, à cause du faible parcours de ses lignes dans cette direction, tandis que le transit peut seul donner à la Compagnie du Midi une très-grande prospérité ; qu'ainsi, pour procurer à la France tous les avantages que le Conseil général attend de l'ouverture d'un chemin direct entre Bordeaux et Marseille, avantages indiqués dans la délibération du 30 août 1861, il est indispensable de donner cette ligne à la Compagnie du Midi, dont les intérêts sont seuls d'accord sur cette question avec ceux des départements du Sud-Ouest, et principalement du département de la Gironde ;

Considérant, d'ailleurs, que le principe de l'intégrité des réseaux que la Compagnie des chemins de la Méditerranée pourrait invoquer n'a rien d'absolu, et doit comporter les dérogations que peut exiger un grand intérêt public, comme celui du transit des deux mers à travers la France d'une partie du trafic du détroit de Gibraltar ; que ce principe même sera respecté par la concession à la Compagnie du Midi de la ligne du littoral entre Cette et Marseille, puisque le réseau de la Méditerranée est formé des voies qui réunissent le centre de la France à cette mer, et que les voies destinées à relier l'Océan à la Méditerranée, à travers le Midi de la France, appartiennent évidemment, dans le système des réseaux, à la Compagnie du Midi.

Considérant, d'ailleurs, que le gouvernement, par la concession d'une ligne directe sur Marseille à la Compagnie du Midi, ne peut craindre de nuire à la Compagnie de la Méditerranée, puisque cette dernière Compagnie cherche à démontrer, dans tous les documents qu'elle produit, que les revenus de la ligne nouvelle seront insignifiants.

En ce qui concerne l'exécution de la ligne de Rodez à Montpellier et à Marseille.

Considérant qu'à une époque où les ressources du pays suffisent à peine pour permettre d'achever les voies concédées, on doit se borner à ne demander au gouvernement que les lignes nouvelles indispensables à la prospérité du pays, comme celle du littoral entre Cette et Marseille et comme celles qui doivent mettre nos richesses industrielles et minérales en communication avec les lieux de consommation ;

Considérant que sous ce rapport, une ligne de Rodez à la Méditerranée paraît indispensable, mais que l'établissement de deux lignes dans la même direction, l'une par Cartels, l'autre par le Vigan, serait au moins prématuré ; qu'il faut choisir, dès lors, entre les deux tracés, celui qui donne satisfaction au plus grand nombre d'intérêts et surtout aux intérêts du Sud-Ouest, que le Conseil général de la Gironde a plus spécialement mission de défendre ;

Considérant que la ligne par Cartels qui vient rejoindre les lignes de Lodève à Agde et de Graissessac à Béziers, en rapprochant du Midi et de l'Espagne les richesses minérales des Cévennes, doit avoir la préférence ;

Considérant que cette ligne fait naturellement partie du réseau de la Compagnie du Midi et qu'il importe, d'ailleurs, de ne pas mettre dans les mains d'une même Compagnie les transports vers la Méditerranée de toutes les houilles des Cévennes ;

Attendu que l'arrivée à bas prix des houilles à Marseille, ainsi que le Conseil général l'a établi dans sa délibération du 30 août 1861, est l'une des conditions principales du transit entre les deux mers, par voie de terre, de Marseille à Bordeaux, et qu'il est par conséquent nécessaire de mettre une voie de transport pour ces houilles, à la disposition de la Compagnie du Midi, si grandement intéressée au développement du transit ; qu'une seule Compagnie desservant tous les bassins houillers pourrait, d'ailleurs, en vue de développer celui dans lequel elle aurait ses intérêts, sacrifier tous les autres ; que, sous ce rapport encore, il vaut mieux, puisque la Compagnie de la Méditerranée possède le bassin puissant de la Grand-Combe, que les autres bassins des parties sud de l'Auvergne et des Cévennes soient desservis par un chemin de fer concédé à la Compagnie du Midi.

Considérant, du reste, que, par l'adoption générale des propositions de la Compagnie du Midi, comparées à celles de la Méditerranée, on trouve un avantage de 80 kilomètres sur la distance de Rodez à Agde, de 32 kilomètres de Rodez à Cette, de 29 kilomètres sur celle de Rodez à Montpellier ; que les deux tracés n'offrent aucune différence de parcours sur la distance de Rodez à Marseille ; que la seule direction où le trajet soit plus considérable est celle vers Nîmes, ce qui est sans intérêt pour nos contrées, et qu'ainsi il y a lieu, à ce point de vue encore, d'accorder la préférence à la ligne par Cartels.

En ce qui concerne le rachat des canaux du Midi ;

Considérant que, malgré l'intérêt puissant qui s'attache à l'abaissement des droits sur ces voies de transport, surtout pour les matières encombrantes et les houilles, il ne faudrait pas, ainsi que l'a expliqué la Chambre du commerce de Bordeaux, que cette question vînt arrêter la réalisation du chemin de fer du littoral entre Cette et Marseille, qui constitue un intérêt de premier ordre pour nos contrées, et qui peut seul établir, d'une manière continue et durable, la prépondérance de notre navigation dans la Méditerranée, et donner au port de Bordeaux une vie et une activité plus grande que celle dont il a jamais joui ;

Que le rachat complet des canaux paraît impossible, la Compagnie du Midi ne pouvant, en ce qui concerne le canal latéral à la Garonne, dont la concession est une des bases constitutives de la Société, consentir à son rachat sans l'assentiment impossible à obtenir de tous les actionnaires sans exception ; qu'ainsi, on doit se borner à solliciter de larges abaissements de tarifs pour lesquels, d'ailleurs, la Compagnie du Midi se déclare disposée à entrer dans les vues du Gouvernement ;

Considérant enfin que l'adoption des propositions de la Compagnie de la Méditerranée causerait aux populations du Sud-Ouest le double préjudice non-seulement de les priver des voies ferrées de Rodez à Montpellier par Cartels, et de Cette à Marseille par le littoral ; qu'elles croient indispensables à leur prospérité industrielle et commerciale, mais aussi de leur enlever tout espoir de réduction dans les tarifs des canaux ; qu'en effet, le Gouvernement, qui ne peut imposer un abaissement de tarif à la Compagnie du Midi, concessionnaire de ces canaux, sans l'assentiment de cette Compagnie, serait impuissant pour obtenir cet abaissement, si, par le rejet des propositions de la Compagnie du Midi, il se fermait la seule voie qui lui soit ouverte pour arriver à s'entendre avec elle sur une révision de ses tarifs de navigation ;

Considérant que, sous ce dernier rapport comme à tous les autres points de vue, il ne peut y avoir de doute sur l'intérêt des populations du Sud-Ouest, et qu'elles doivent prêter l'appui le plus énergique aux projets de la Compagnie du Midi ;

Le Conseil général de la Gironde, prenant acte des déclarations de la Compagnie du Midi, qui est prête à entrer dans les vues du Gouvernement pour arriver, moyennant une faible indemnité, à un abaissement important des tarifs des canaux sur tous les produits pondéreux :

Remercie vivement le Gouvernement de l'Empereur de la décision qui met aux enquêtes le chemin de fer direct de Cette à Marseille par le littoral de la Méditerranée ;

Émet le vœu que cette voie ferrée, ainsi que celle de Rodez à Montpellier et à la Méditerranée par Cartels, soient concédées, dans le plus bref délai possible, à la Compagnie des chemins de fer du Midi.

Conseil général de Vaucluse.

Séance du 28 août.

Chemins de fer de la Méditerranée et du Midi.

TRACÉS DIVERS.

Un membre de la commission des travaux publics entretient le Conseil des nouveaux tracés de chemins de fer, proposés par les Compagnies de la Méditerranée et du Midi ; il compare les avantages et l'opportunité de ces divers tracés, et, attendu que les projets de la Compagnie de la Méditerranée présentent tous un intérêt évident et d'une haute importance pour le département de Vaucluse, ainsi que pour les autres départements du Sud-Est, tandis que la ligne demandée de Cette à Marseille, par l'extrême littoral, ne paraît offrir aucune espèce d'utilité pour ces départements, il propose au Conseil d'émettre le vœu que le gouvernement de l'Empereur accueille favorablement les propositions de la Compagnie de la Méditerranée, ayant pour objet l'exécution :

De la ligne de Lunel à Arles ;

De l'embranchement du Pas-des-Lanciers à Martigues et à Bouc ;

De la ligne de Marseille à Aix, soit directe, par le col du Pin, soit par Aubagne et Fuveau ;

De la gare de marchandises à l'Estaque, avec raccord sur les ports de Marseille ;

De la gare au sud de Marseille, avec embranchement servant de tête de ligne sur Toulon et Nice, de Toulon au Vigan ;

Et le prolongement de la même ligne du Vigan sur Milhau.

Un membre fait observer que la Compagnie du Midi n'a adressé au Conseil aucun plan de ses projets, et que, dès lors, il ne convient pas de s'occuper d'elle dans le vœu que va émettre le Conseil ;

Que tout en reconnaissant que les propositions de la Méditerranée sont, jusqu'à un certain point, opposées à celles de la Compagnie du Midi, elles n'impliquent pas, d'une manière absolue, l'abandon du projet du chemin projeté de Cette à Marseille, par le littoral de la Méditerranée.

Un autre membre pense, au contraire, que les projets de la Compagnie du Midi étant aussi notoires que ceux de la Compagnie de la Méditerranée, il y a lieu d'émettre un avis sur cette question, au double point de vue de l'intérêt général et de l'intérêt particulier de notre département.

Ce membre fait l'exposé suivant :

Une polémique très-vive s'est élevée entre le chemin de fer du Midi et celui de la Méditerranée.

La cause de la polémique est ceci : à tort ou à raison, le Midi veut pénétrer dans le réseau de la Méditerranée, et entrer à Marseille. La Méditerranée résiste ; c'est son droit. La question n'est pas encore décidée.

Il faut reconnaître que l'entreprise, bien ou mal fondée, du Midi, a eu pour résultat de stimuler le zèle de la Méditerranée et d'accélérer des projets qui eussent été longtemps ajournés.

Quoi qu'il en soit, la Méditerranée vous soumet diverses propositions ; il vous appartient de les appuyer ou de les repousser.

Pour ma part, je suis franchement pour la Méditerranée. Je crois que c'est la bonne cause. Je suis sûr que les projets de la Méditerranée renferment les véritables intérêts de vos contrées.

Au Midi, je fais deux objections :

Je lui oppose les précédents administratifs.

Il a perdu sa cause devant le Conseil général des ponts-et-chaussées et devant le comité consultatif des chemins de fer.

En second lieu, il est en possession des canaux parallèles à sa voie de fer. C'est là une anomalie considérable, un monopole dangereux.

Le chemin de fer, en effet, a tué la navigation. La conséquence immédiate de ce fait a été le renchérissement du prix des transports, car il est de notoriété publique que la voie d'eau transporte à meilleur marché que le chemin de fer.

On a délaissé les canaux, les rivières, les fleuves, la batellerie ; c'est un tort, car la marchandise encombrante et qui n'est pas pressée, a besoin de transports à bon marché.

Après le traité de commerce pour la concurrence des produits nationaux avec les produits étrangers, il est devenu évident qu'il fallait réduire les tarifs.

Le meilleur moyen est de ressusciter la navigation, pour exercer une pression sur les tarifs des voies de fer. On le fait partout.

Eh bien ! la Compagnie du Midi possède tous les canaux parallèles ; elle est maîtresse des tarifs ; ses tarifs sur ces canaux sont le double et le triple des tarifs établis sur les canaux de l'Etat.

Il y a là un fait déplorable. Je le signale et je ne veux pas ajouter à cette anomalie privilégiée l'envahissement du réseau de la Méditerranée.

J'ai dit que l'avantage de nos contrées est dans les projets de la Méditerranée. En effet, elle offre trois chemins d'Avignon sur Marseille.

Le Midi n'offre rien qui vous soit utile.

Il offre un chemin de fer de Cette à Marseille. Il suffit de jeter les yeux sur la carte pour deviner à l'instant que ce chemin, comme chemin, ne peut servir à rien. De Cette à Marseille, il y a le sable et le désert, aucun mouvement de voyageurs n'existera là ; ce qu'il y aura, c'est un trafic de marchandises. Or, pour la marchandise encombrante, il y a entre Cette et Marseille un moyen de transport qu'on appelle le cabotage. Le but latent, mais certain de la voie de Cette à Marseille est de détruire le cabotage ; ainsi la Compagnie prendra la mer comme elle a la terre, comme elle a les canaux. C'est une véritable confiscation.

Pour ma part, et sans insister davantage contre les projets de la Compagnie du Midi, je donne mon plein assentiment à ceux de la Méditerranée, et je propose la rédaction suivante :

Le conseil fait des vœux pour que les projets mis à l'enquête par la Compagnie de la Méditerranée, soient adoptés définitivement et en conformité des décisions du conseil général des ponts et chaussées et du comité consultatif des chemins de fer.

Plusieurs membres prennent successivement la parole, et après discussion, l'assemblée adopte l'avis proposé ci-dessus, en ces termes : « Le conseil fait des vœux pour que les projets mis à l'enquête par la Compagnie de la Méditerranée soient adoptés définitivement et en conformité des décisions du conseil général des ponts et chaussées et du comité consultatif des chemins de fer. »

Pour extrait conforme,

Le conseiller de préfecture, secrétaire général,

Signé, CHABRANNE.

Conseil général de la Drôme.

Projets de chemins d'embranchement et de gares supplémentaires présentés par la Compagnie de Lyon et à la Méditerranée.

Vu la lettre de M. Paulin Talabot à M. le préfet de la Drôme, en date du 22 août dernier ;

Vu la brochure intitulée : *La Compagnie du Midi et ses canaux*, à la date du 2 août 1862, signée Hippolyte Peut.

Vu la brochure intitulée : *Enquête sur divers chemins de fer projetés dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Gard et de l'Hérault*, à la date d'août 1862, sans signature.

Vu le rapport de M. le préfet de la Drôme ;

Ouï, la commission des chemins de fer par l'organe de M. le colonel du génie Charetou, son rapporteur ;

Considérant que les concessions faites par l'Etat aux compagnies de chemins de fer, en obligeant ces compagnies à l'exécution d'embranchements d'un faible parcours, souvent onéreux pour elles, en compensation des avantages ou subventions qui leur sont accordés, constituent un contrat que les parties doivent respecter ;

Qu'il serait en conséquence injuste de permettre à une compagnie rivale de s'introduire dans un réseau concédé, à moins qu'un grand intérêt public ne commandât cette immixtion ce qui est contestable dans le cas ;

Que cette immixtion, dût-elle donner satisfaction à un intérêt public, aurait pour résultat d'alarmer par le principe qu'elle consacrerait, la confiance des capitalistes et d'ébranler le crédit des compagnies, crédit qui leur est indispensable pour l'exécution des embranchements secondaires de leur réseau ;

Considérant qu'à ce point de vue elle nuirait essentiellement aux intérêts de ces mêmes populations qui attendent avec une légitime impatience l'exécution de ces embranchements ;

Considérant que ce ne serait qu'en cas d'insuffisance de la Compagnie de la Méditerranée qu'il y aurait lieu de concéder à une compagnie rivale les embranchements compris dans le réseau qui lui est concédé ;

Que cette insuffisance n'est pas constatée ;

Qu'au contraire la Compagnie de la Méditerranée vient de livrer à la circulation l'embranchement de Privas à Livron ; qu'elle travaille avec activité à celui de Valence à Grenoble, et qu'elle paraît disposée à commencer prochainement celui de Livron à Crest, et qu'ainsi rien ne motive contre elle la mesure exceptionnelle de l'immixtion dans son réseau d'une compagnie rivale ;

Considérant que si le trafic de la ligne principale de Marseille à Lyon a dépassé toutes les prévisions, et que si cette ligne est aujourd'hui surchargée, ce qu'on ne saurait contester, la Compagnie de Lyon à la Méditerranée met à l'enquête pour pourvoir à l'insuffisance actuelle ou à venir de cette ligne :

1° L'embranchement direct de Marseille à Aix qui permettra de parer à une interruption accidentelle de parcours à travers le souterrain de la Nerthe et qui se soude à Pertuis à l'embranchement par la vallée de la Durance d'Avignon à Gap, permettra de décharger la partie de la ligne de Marseille à Avignon du trafic des marchandises à petite vitesse ;

2° L'embranchement de Marseille à Bouc par les Martigues lequel prolongé au besoin jusqu'à Arles par la rive gauche du Rhône constituerait avec l'embranchement d'Arles à Lunel que la Compagnie met aux enquêtes est celui de Lunel à Brioude par Milhau qu'elle projette, une grande ligne distincte ;

Qu'il résulte ainsi des projets mis aux enquêtes par la Compagnie que le commerce de Marseille pourra être déversé sur l'Est, le centre et le sud-ouest de la France par trois grandes artères qui embrassent dans leur secteur les trois quarts de la superficie territoriale de l'Empire par [illegible] devoir, au moyen des lignes secondaires [illegible] s'y souder ou doivent s'y souder, donner satisfaction [illegible] les besoins du présent et de l'avenir ;

[illegible] que si l'on pouvait concevoir quelques [illegible] suffisance de ces trois lignes à desservir [illegible] peuvent faire naître le percement de l'isthme de Suez et le développement qui doit en résulter pour le commerce de Marseille la possibilité de doubler les voies actuelles du tronçon principal de Marseille à Lyon en affectant exclusivement deux de ces voies au trafic des marchandises, doit calmer à cet égard toutes les appréhensions ;

Considérant que l'établissement d'un embranchement par le littoral de Cette à Marseille ne correspond qu'à des intérêts restreints, comparativement à ceux que desservent les embranchements mis à l'enquête par la Compagnie de la Méditerranée ;

Qu'il ne peut desservir qu'un secteur équivalent au quart de la superficie totale du territoire de l'Empire ;

Que son établissement serait une gêne pour la navigation du Rhône si on ne donnait pas au massif de la voie une attitude suffisante, et que dans ce cas il constituerait, en barrant la vallée du Rhône à son débouché un danger permanent d'inondations pour le bas de cette vallée.

Que, loin d'assurer d'une manière plus efficace que les embranchements projetés par la Compagnie de la Méditerranée, la permanence du parcours, il est au contraire plus exposé que ces embranchements à être emporté par les eaux d'inondations ou à être recouvert par la lame que chassent à la côte les vents violents du sud-ouest.

Au point de vue spécial de l'intérêt du département de la Drôme :

Considérant que l'établissement projeté par la Compagnie d'un embranchement de Saint-Ambroix au Pouzin desservant par un tronçon la ville d'Aubenas permettra de soulager le trafic des voies principales entre Avignon et Valence, et que cet embranchement mettra en relations directes le centre du département et la vallée de l'Isère, avec Nîmes et le Languedoc, et surtout avec le bassin houiller d'Alais ;

Par tous ces motifs,

Le conseil, à l'unanimité, émet le vœu que les embranchements mis aux enquêtes par la Compagnie de la Méditerranée soient préférés par le gouvernement à l'embranchement par le littoral présenté par la Compagnie du Midi, et que cette Compagnie soit déboutée de ses prétentions ;

Il émet aussi le vœu que l'embranchement partant du pas des Lanciers pour se diriger sur les Martigues et Bouc soit soudé de préférence s'il est possible à Marseille même, afin de donner une garantie de plus contre l'interruption du parcours par le souterrain de la Nerthe.

Pour copie conforme.

Le Conseiller de préfecture, secrétaire général.

Conseil général des Hautes-Alpes.

Séance du 30 août.

Le conseil,

Convaincu que l'avenir des voies ferrées du département se relie essentiellement à la plus grande prospérité possible de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, émet le vœu que le gouvernement accorde à ladite Compagnie de Lyon à la Méditerranée les concessions qu'elle sollicite en ce moment en concurrence à la Compagnie du Midi.

Pour extrait conforme :

Le préfet des Hautes-Alpes, etc.

Conseil général du Var.

Séance du 28 août 1862.

Commission des vœux.

RAPPORT ET DÉLIBÉRATION.

Le département du Var ne saurait rester étranger à la grande question qui intéresse les deux grands réseaux des voies ferrées de tout le midi de la France, et qui divise en ce moment les deux compagnies du Midi et de la Méditerranée. Nous voulons parler de la demande d'établir un chemin direct de Cette à Marseille.

On a voulu d'abord en faire une question de principe, et on a prononcé le grand mot de concurrence. Ce mot rappelle, en effet, le moyen le plus ordinaire et le plus puissant de forcer toutes les industries à s'améliorer, à marcher sans cesse vers le double but de leur perfectionnement, qui se résume en deux mots : faire mieux, faire à meilleur marché. Mais, si telle est la règle économique ordinaire, il est des situations exceptionnelles où l'application du principe n'amènerait que des résultats fâcheux, et où le système protecteur peut seul être utile.

C'est cette idée qui prévalut en 1857, après qu'on eût discuté néanmoins et à fond le système contraire de la libre concurrence. On pensa qu'il fallait concentrer dans les mains des fortes Compagnies les divers réseaux à créer, pour avoir une garantie sûre qu'elles ne failliraient pas à leur œuvre.

Or, cette œuvre est-elle achevée?

Elle est loin de l'être, surtout en ce qui concerne notre département.

Le Var attend encore beaucoup. Nous ne parlerons ni de la demande si souvent réitérée d'un embranchement de Toulon à Hyères, ni de la facilité qu'il y aurait, en faisant infléchir la voie des Alpes vers Rians, de faire profiter plus largement de ses bienfaits les bassins de Rians et de tout le Verdon. Nous n'entrerons pas dans ces détails, d'autant plus qu'un rapport spécial y est consacré.

Mais il est une ligne qui présente les caractères d'une utilité aussi urgente que multiple. C'est celle qui, partant d'un point commun aux deux lignes déjà existantes d'Aubagne et Aix (soit Trest ou Fuveaux, et passant par Saint-Maximin et Brignoles, irait rejoindre la ligne de Toulon sur l'Italie au Luc ou à Vidauban.

Cette ligne ferait communiquer une grande partie de l'intérieur de notre département, entre autres tout le nord de l'arrondissement de Brignoles avec Marseille et Toulon par Fuveaux; avec Paris, Lyon et le nord de la France par Aix. Elle serait en même temps la grande et la véritable voie d'Italie, car il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour s'assurer qu'il n'est pas bon d'obliger les voyageurs et les marchandises venus de Paris, Lyon ou les Alpes, à aller toujours faire un grand détour à Marseille et à Toulon pour se rendre en Italie.

Il faut à cet égard une ligne plus directe, partant plus courte et moins coûteuse. Or, la plus naturelle est celle que nous avons décrite, et qui, arrivant à Aix par Rognac, ou mieux encore par la ligne de la Durance, contournerait par Fuveaux, Saint-Maximin, Brignoles, etc. Ce tracé est déjà suivi en grande partie par la voie de terre dite route impériale d'Italie; les indications théoriques sont ainsi confirmées par une expérience plus que séculaire.

. . . . . .

N'oublions pas d'ajouter que tout ce qui augmentera la facilité de nos communications avec l'Italie, doit être pris d'autant mieux en considération que le présent et l'avenir concourent pour resserrer de plus en plus l'union entre les deux pays.

Mais ces travaux, dont nous venons de donner l'indication sommaire, ces travaux que notre Provence et l'Italie attendent, qui les fera? Évidemment, ce ne peut être que la Compagnie de la Méditerranée; elle peut en entreprendre et en achever l'exécution, car c'est là le complément de son réseau. Il n'est pas à croire qu'aucune autre pût ou voulût, et aucune n'a jamais prétendu s'y immiscer.

. . . . . .

Mais si cela est ainsi, nous avons autant d'intérêt qu'elle à ce que l'œuvre ne lui devienne pas impossible ou qu'elle ne languisse pas dans ses mains. Il ne faut pas l'affaiblir au sud-ouest pendant que vous la forcerez à dépenser et à produire au sud-est. En un seul mot, gardons-nous d'énerver ses forces si vous voulez qu'elle puisse achever sa course.

Il y a donc un intérêt bien marqué pour tout le sud-est de la France à soutenir la Compagnie de la Méditerranée contre les prétentions d'une Compagnie rivale. Quant à l'intérêt que semblerait avoir d'abord le Languedoc et le sud-ouest, il est aujourd'hui effacé peut-être, ou du moins atténué, par la grande simplification que les offres de la Compagnie de la Méditerranée ont apportée dans cette question.

En offrant de faire un embranchement de Lunel à Arles, qui supprime le détour à Tarascon, elle amoindrit de beaucoup la différence de longueur entre sa ligne ainsi amendée et la nouvelle ligne qu'on voudrait construire. Elle fait même disparaître tout à fait cette différence au point de vue pécuniaire, en consentant à ne compter en taxe, sur son parcours, que les 160 kilomètres qu'occuperait la ligne directe de Cette à Marseille. Elle offre encore de faire circuler les wagons d'une Compagnie sur les rails de l'autre, et réciproquement, sans transbordement de marchandises ni rupture de charge.

Elle propose d'établir un tarif unique de Marseille à Bordeaux, et poussant le bon vouloir aussi loin qu'il peut aller, elle déclare laisser la fixation du tarif aux soins exclusifs de sa rivale. Toutes ces offres faites publiquement et réitérées ont satisfait, ce semble, aux réclamations fondées que le sud-ouest pourrait faire entendre. Joignez que le sud-ouest a le même intérêt que nous sur un point. Il sera utile à tous que le Languedoc communique avec notre département et l'Italie par l'embranchement de Lunel à Arles plutôt que par la ligne directe de Cette à Marseille.

Ce sera plus utile, en ce sens que les marchandises arrivées de Cette au port de Marseille et en destination pour le Var et l'Italie, ou celles de l'Italie ou du Var en destination pour le Languedoc ou l'Espagne, ne pourraient passer de la gare d'arrivée à la gare de départ qu'en étant portées par terre à travers Marseille. Des hommes pratiques et connaissant bien les lieux ont fait observer, à cet effet, qu'à moins de faire traverser Marseille par un chemin de fer, projet impossible vu la dépense qu'il coûterait, la communication entre les deux gares isolées ne sera possible que par terre.

Si, au contraire, les chargements du Languedoc sur Marseille sont faits par l'embranchement de Lunel à Arles, ceux qui ne devront que passer à Marseille pour aller dans le Var ou en Italie, arriveront naturellement à leur destination par l'effet de l'unité de ligne, et réciproquement.

Le projet d'établir un chemin de fer de Cette à Marseille a soulevé une autre question d'une plus grande portée; celle-ci a préoccupé vivement et continue à préoccuper l'attention publique.

Une seule voie sur Marseille, a-t-on dit, est insuffisante, et un encombrement pourrait se produire; il s'est produit même une fois. En outre, un accident possible dans le souterrain de la Nerthe suspendrait pendant un certain temps tout le mouvement commercial. La ligne de Cette s'offrait comme un supplément à ce double cas.

Qu'elle eût produit ce résultat pour les expéditions du Languedoc, cela est exact; mais Lyon, Paris et les Alpes, c'est-à-dire les trois quarts des parties intéressées étaient exclus du bénéfice de cette ligne supplémentaire, car on ne peut pas attendre qu'elles traient faire le tour par trop long à Cette.

Cela a donné lieu à la Compagnie de la Méditerranée de chercher et de trouver un moyen plus sûr et plus universel de parer aux inconvénients de la double éventualité prévue.

Elle a voulu avec raison utiliser à cette fin la belle ligne de la Durance, et la combinant avec les embranchements d'Aix sur Fuveaux et de Fuveaux à Marseille, auxquels cette combinaison donne une nouvelle utilité, elle a pensé que la ligne de la Durance ainsi complétée pourrait offrir une seconde voie sur Marseille, Toulon et l'Italie.

. . . . . .

Revenons à l'objet principal de cet exposé : nous n'examinerons pas la question de droit qu'elle peut présenter, le conseil n'ayant à exprimer son opinion que sous la forme d'un vœu. Nous n'aborderons pas non plus la question fort grave de savoir si démembrer l'étendue du réseau sur laquelle les Compagnies ont pu et dû compter ne serait pas affaiblir leur crédit dans le présent et dans l'avenir et alarmer la masse d'intérêts liés à leur fortune. On sait qu'en fait de crédit financier, la crainte du mal équivaut au mal lui-même.

Sans doute il est des circonstances où aucune crainte ne doit arrêter, où tout intérêt doit s'immoler, tout dévouement s'exalter, c'est quand il s'agit des grands intérêts de l'État, mais nous sommes bien loin de ces hauteurs. Il s'agit d'un intérêt local, provincial même si l'on veut, mais bien atténué et presque annulé par les dernières offres de la Compagnie de la Méditerranée, comme on l'a vu.

En cet état de choses, notre conclusion se formule ainsi :

Les puissantes raisons qui firent prévaloir, en 1857, le système des réseaux ou de la centralisation sur le système contraire de la libre concurrence, quand il s'agissait de créer les voies ferrées, ces mêmes raisons existent avec tout leur poids, tant que les réseaux ne sont pas achevés. C'est là une conséquence logique et forcée qui a une portée générale; mais nous avons mission de dire qu'elle s'applique spécialement à notre département dont l'intérêt est lié en cela avec celui de tout le sud-est et de l'Italie.

Par ces motifs, votre commission vous propose à l'unanimité d'émettre un vœu bien prononcé pour que la demande faite par la Compagnie du Midi d'une ligne directe de Cette à Marseille ne lui soit pas accordée.

Pour que, au contraire, la Compagnie de la Méditerranée, en conservant toute la puissance de ses moyens, puisse réaliser dans les conditions ci-dessus indiquées la première partie de l'achèvement du réseau qu'elle offre de faire immédiatement (1), pour qu'ensuite la seconde partie (2), qui sera le couronnement de l'œuvre et qui nous intéresse plus spécialement, puisse avoir son tour dans un assez bref délai.

Le conseil général adopte les conclusions.

(1) Ligne de Marseille à Aix par Fuveaux.

(2) Ligne directe d'Aix sur la ligne de Toulon à Nice par Fuveaux, Saint-Maximin, Brignolles, Le Luc ou Vidauban.

Conseil général de l'Isère.

Séance du 31 août.

Le rapporteur, après avoir exposé le projet présenté par la Compagnie du Midi, ajoute :

La Compagnie de la Méditerranée combat vivement cette prétention qui lui paraît un empiétement sur son réseau. Elle soutient qu'elle peut donner aux intérêts généraux une satisfaction beaucoup plus complète par la création de plusieurs nouveaux chemins qu'elle prend l'engagement d'exécuter, et qui sont marqués sur la carte par une teinte rose.

Au point de vue des intérêts de notre pays, des départements du Dauphiné et de la Provence, nous pouvons affirmer sans hésiter que le chemin proposé par la Compagnie du Midi est absolument étranger à ces mêmes intérêts. Il ne servira qu'à remplacer, par une voie ferrée, la voie maritime beaucoup plus économique, qui sert actuellement aux relations existant entre Cette et Marseille, relations dont l'importance aurait même été fort exagérée.

Au contraire, l'exécution des embranchements proposés par la Méditerranée ouvrent vers le sud-ouest aux départements de l'Isère et de la Drôme un nouveau débouché avec l'Ardèche, les Cévennes et le haut Languedoc, au moyen de l'embranchement de Livron à Privas, déjà livré à l'exploitation, et sur lequel vient se souder une nouvelle ligne qui se raccorde avec celle de Nîmes à Alais.

Mais ce qui est pour nous du plus puissant intérêt, c'est que la Compagnie de la Méditerranée, déjà concessionnaire de la ligne de Gap, s'engage à relier directement cette ligne à Aix, Marseille, Toulon et Nice, et cela sans emprunter le souterrain de la Nerthe, ni la grande ligne de Lyon à la Méditerranée.

De cette lutte entre ces deux Compagnies, il s'est dégagé un fait très-important que nous avions signalé, que M. Massy avait appuyé avec toute la vivacité de son intelligence, et qui est aujourd'hui hors de discussion pour tout le monde.

Ce fait, c'est qu'il est nécessaire, c'est qu'il est urgent de donner une seconde issue à Marseille. Il faut que le premier port de la Méditerranée, que le plus vaste entrepôt de céréales de tout le continent ait une deuxième ligne évitant le long tunnel de la Nerthe, et servant d'auxiliaire à la ligne actuelle, dont l'encombrement est l'objet des plaintes unanimes du commerce, surtout lorsqu'une récolte mauvaise, ou même insuffisante, exige le transport de quantités considérables de blés étrangers.

Or, il ne peut y avoir aucun doute sur la direction que doit suivre cette ligne auxiliaire.

Il est évident que c'est par le Nord; car c'est avec le Nord, avec Lyon et Paris, que Marseille entretient le plus vaste mouvement d'affaires.

Ce tracé direct de Marseille à Aix se reliant à la ligne d'Avignon à Gap, dont la construction, entreprise dès l'année prochaine, sera le premier tronçon de la nouvelle voie ferrée qui, prolongée à un point quelconque de Gap à Grenoble, mettra Marseille d'abord en communication avec Lyon, ensuite avec Chambéry, la Suisse, l'est de la France et l'Allemagne.

Nous ne devons pas oublier de vous faire remarquer que cette ligne de Marseille à Gap n'est autre que la grande ligne de France en Italie par Briançon et le Mont-Genèvre, qui devra nécessairement être continuée, quelle que soit l'issue du travail gigantesque entrepris pour le percement du Mont-Cenis.

Mais même que cette grande œuvre parvienne à son achèvement, en supposant encore que l'exécution de la ligne du Mont-Genèvre soit retardée, ne faudra-t-il pas de toute nécessité ouvrir à Marseille, à la Provence, une communication directe et de beaucoup plus courte avec la haute Italie, la Vénétie et les provinces du Tyrol? La communication entre Gap et Grenoble satisfait à ce grand intérêt, puisque de là on parvient par des lignes déjà faites ou presque achevées au pied du Mont-Cenis.

La communication que vous sollicitez entre l'Isère et les Hautes-Alpes n'est donc plus *une nouvelle ligne;* ce n'est pas même un *embranchement;* c'est *une simple lacune* d'une grande ligue, d'une artère principale, communiquée par tous les intérêts, et qui deviendrait stérile, si cette lacune n'était pas comblée.

Aussi, messieurs, les populations du Midi se sont-elles empressées de se faire entendre dans l'enquête ouverte à l'occasion du débat soulevé entre les deux Compagnies. Les conseils généraux des départements de la Provence, des Alpes-Maritimes ont été consultés. Presque toutes les villes principales ont émis leurs vœux en faveur des embranchements proposés par la Compagnie de la Méditerranée.

La ville de Grenoble a été l'une des premières à ré-

pondre à cet appel. Par une délibération du 27 juin dernier, le conseil municipal du chef-lieu de notre département n'hésite pas à se joindre aux vœux émis par la ville d'Aix et les autres villes de la Provence. « Si l'on jette, dit ce Conseil, un coup d'œil sur la carte, on est frappé de voir la grande région qui sépare Marseille de Grenoble privée de voies ferrées, alors que, du même regard, on reconnaît immédiatement que cette contrée est la véritable communication indiquée à Marseille, la Savoie, la Suisse, tout le nord de la France, l'Allemagne, etc. Et cependant, la contrée alpestre du sud-est de l'empire, aujourd'hui déshéritée de chemins de fer, abonde en produits agricoles, en cours d'eau, en richesses minérales de toute nature; et il ne lui manque que le secours des chemins de fer pour abonder en produits industriels. »

A tant de considérations, nous devons ajouter que cette ligne intéresse essentiellement la défense du territoire.

Aussi, messieurs, votre commission a l'honneur de vous proposer la résolution suivante :

« Le conseil renouvelle avec les plus vives instances les vœux qu'il a précédemment émis pour la reprise et la continuation des études d'un chemin de fer de Grenoble à Marseille par le département des Hautes-Alpes, et devant se relier à celui déjà concédé d'Avignon à Gap, et, comme moyen d'arriver à la réalisation du projet, le Conseil émet le vœu que la seconde sortie de Marseille et une seconde voie auxiliaire dont la nécessité est généralement reconnue soient établies vers le nord, par le tracé direct entre Marseille et Aix, devenant ainsi le premier tronçon de la ligne des Alpes, de Marseille à Grenoble par le département des Hautes-Alpes.

» En conséquence, le Conseil exprime l'avis que les propositions faites par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée d'exécuter le tracé direct de Marseille à Aix, et de là à la ligne d'Avignon à Gap, obtiennent la préférence et soient adoptées par l'administration supérieure. »

Les conclusions du rapport sont successivement mises aux voix et adoptées.

Chambre de commerce de Marseille.

Extrait du registre des délibérations.

PROJETS DE LIGNES DE CHEMINS DE FER ET DE GARES PROPOSÉS PAR LES COMPAGNIES DU MIDI ET DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Séance tenue le 16 septembre 1862, à laquelle ont assisté MM. J.-B. Pastré, président, Amédée Armand, vice-président, Ch. Roux, Touache, Félix, Roux Hilarion, Roulet, Bergasse, Féraud, Courtot, Bernard et Albert Pascal.

Le procès-verbal de la dernière séance étant lu et adopté, M. le président fait connaître que le but de la réunion est d'entendre le rapport de la Commission chargée par la chambre de formuler un avis à présenter dans l'enquête ouverte sur les propositions de la Compagnie du Midi et de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

M. Amédée Armand, rapporteur de cette Commission, s'exprime en ces termes :

Messieurs,

Par sa dépêche en date du 18 août dernier, M. le Sénateur, administrateur du département des Bouches-du-Rhône, a invité la Chambre à donner son avis dans l'enquête comparative ordonnée par le Gouvernement sur les propositions de la Compagnie du chemin de fer du Midi et celles de la Compagnie de la Méditerranée.

Vous connaissez l'importance de ces propositions diverses qui préoccupent à si juste titre le commerce et l'industrie du pays, tant par la gravité des intérêts engagés que par les questions de principe qu'elles soulèvent.

Vous n'ignorez pas non plus avec quelle ardeur la lutte s'est établie entre les deux Compagnies, et combien on a cherché à passionner l'opinion publique pour ou contre leurs [illegible]

Dans l'examen des questio[illegible] sont soumises, le devoir de notre Commission était de se tenir en dehors de cette excitation des esprits, de demeurer libre de toutes préoccupations étrangères à l'intérêt que la Chambre représente, et de se borner à constater les véritables besoins du commerce, en indiquant le mode le plus convenable de leur donner satisfaction.

Pour préparer votre détermination, vous avez fait une étude approfondie de tous les arguments qui ont été présentés.

Vous avez appelé dans votre sein les directeurs des deux Compagnies, et vous avez reçu d'eux-mêmes les renseignements susceptibles d'éclairer vos résolutions.

Aussi, quelle que soit la mesure d'influence qui pourra être réservée à votre avis, vous aurez, dans tous les cas, le droit de vous rendre le témoignage que vous n'avez rien négligé pour le donner en complète connaissance de cause.

Il ressort clairement de l'étude que chacun de nous a faite des deux projets que nous avions à examiner, la conviction qu'il faut considérer dans leur ensemble les propositions présentées d'un côté par la Compagnie du Midi, et de l'autre, par la Compagnie de la Méditerranée.

La Compagnie du Midi expose que la ligne actuelle de Cette l'oblige à un trop long parcours pour aboutir à Marseille.

Elle se plaint de ne pouvoir communiquer avec Marseille qu'en rompant charge et qu'à l'aide de transbordements.

Elle ajoute que le service se trouve ainsi divisé et qu'il manque de l'unité nécessaire pour une bonne administration.

Elle fait observer qu'une seule gare et une seule sortie sont insuffisantes pour le mouvement du trafic à Marseille.

Enfin, d'après cette Compagnie, la concurrence est toujours utile, et l'intérêt général ne peut que gagner à avoir sur Cette deux chemins de fer au lieu d'un.

Elle propose, en conséquence, de relier directement Cette à Marseille par un nouveau chemin le long du littoral passant par Aigues-Mortes, Bouc et les Martigues.

Ce nouveau chemin n'aurait que 160 kilomètres de longueur et présenterait une diminution de parcours de 45 kilomètres sur le tracé actuel par Tarascon.

Il supprimerait les ruptures de charge et les transbordements qui existent actuellement entre Marseille et le réseau du Midi : par ce moyen, la Compagnie du Midi donnerait une seconde sortie et une nouvelle gare à Marseille.

En outre, la Compagnie du Midi a demandé la concession d'un chemin de fer de Montpellier à Rodez par St-Affrique et Milhau, afin de faire profiter ces contrées d'une communication avec la Méditerranée et d'amener, par un parcours réduit, les houilles de Graissessac dans les Bouches-du-Rhône.

La Compagnie de la Méditerranée présente, de son côté, des propositions pour satisfaire à l'intérêt public sur les divers points que nous venons de signaler.

Elle abrège la distance de Cette à Marseille par une ligne entre Arles et Lunel; la différence de 45 kilomètres entre la ligne projetée par le littoral et le chemin actuel de Cette se trouve ainsi réduite à 20 kilomètres, et, dès à présent comme pour l'avenir, cette Compagnie s'oblige à réduire à 160 kilomètres, qui est la longueur du tracé par le littoral, la distance qui sera tarifée pour les marchandises et les voyageurs entre Marseille et Cette.

Elle laisse, dès à présent, la Compagnie du Midi maîtresse de fixer, pour le trafic, entre le réseau du Midi et Marseille (voyageurs et marchandises), les tarifs communs ainsi que les délais et conditions que la Compagnie du Midi aura fixés pour elle-même.

De plus, pour le moment où la Compagnie du Midi aura posé sa seconde voie, elle s'oblige à établir des trains de voyageurs à la vitesse qui sera réglée par la Compagnie du Midi sur sa propre ligne, sans transbordement ni interruption d'aucune sorte, et à admettre le parcours réciproque des wagons d'une extrémité à l'autre des deux lignes sans rupture de charge à Cette ni ailleurs.

La Compagnie de la Méditerranée propose aussi de relier Bouc et Martigues à Marseille par un embranchement se détachant de la ligne principale à la station du Pas-des-Lanciers.

Pour remédier aux inconvénients d'une seule sortie et d'une seule gare à Marseille, elle s'oblige encore à établir :

1° Une nouvelle gare au sud de la ville avec embranchement servant de tête de ligne sur Toulon et sur Nice ;

2° Une ligne de Marseille à Aix donnant une seconde sortie, soit par le col du Pin, soit par Aubagne et Puveau, et se soudant à la ligne principale au-dessus d'Aix ;

3° Une gare de marchandises à l'Estaque, avec raccordement sur les ports de Marseille ;

4° Enfin, en ce qui concerne la communication à établir entre Rodez et le département des Bouches-du-Rhône, la Compagnie de la Méditerranée offre d'exécuter la ligne de Lunel au Vigan et celle de Vigan à Milhau, où elle rencontrerait le réseau de la Compagnie d'Orléans prolongé de Rodez à Milhau.

Et dans le cas où la Compagnie du Midi refuserait de se charger de la ligne de Montpellier à Milhau par Saint-Affrique, la Compagnie de la Méditerranée offre d'exécuter elle-même cette ligne.

Tel est l'ensemble des deux groupes de propositions soumises à notre examen.

Quels sont les besoins auxquels ces propositions diverses doivent satisfaire dans l'intérêt général ?

Quelles sont les propositions qui y satisfont le mieux ?

C'est ce que nous avons à examiner.

Il est incontestable que notre gare actuelle est insuffisante, malgré les agrandissements récents qu'elle a reçus.

Il est également démontré qu'une seule sortie de Marseille ne peut suffire à son trafic actuel, et encore moins au progrès de l'avenir.

Il faut donc à Marseille une nouvelle gare et une nouvelle sortie indépendante de celle qui est établie par le souterrain de la Nerthe.

Les propositions de la Compagnie du Midi, il faut bien le reconnaître, ne donnent satisfaction à ces besoins que dans une mesure infiniment trop restreinte.

Dans quelle direction s'opère, en effet, la plus grande partie du mouvement commercial dont Marseille est le centre? Où sont les principaux, les plus nombreux clients du commerce marseillais? Ils ne sont évidemment pas au Sud-Ouest. Sauf quelques produits spéciaux à la Méditerranée qu'on envoie dans cette région, le commerce de Marseille est forcément limité, dans cette direction, par le rayon de débouchés des ports de l'Océan qui reçoivent les mêmes marchandises que Marseille. Au contraire, vers le Nord et l'Est, nous avons à pourvoir presque exclusivement aux besoins de populations riches, industrielles, tant en France qu'en Suisse et en Allemagne, où nous pouvons développer largement nos débouchés.

Le commerce entre Marseille et Cette et le réseau du Midi ne forme en réalité qu'une minime fraction du trafic général.

Le mouvement commercial par le chemin de fer a été, pour Marseille, en 1861, de 1,239,000 tonnes, dont 1,195,000 dans la direction du Nord et 44,000 dans la direction de Cette.

Le débouché nouveau offert par la ligne projetée du littoral est exclusivement dirigé sur Cette.

Or, en supposant que cette ligne nouvelle attirât à elle la moitié, les trois quarts, la totalité si l'on veut, des marchandises qui ont cette destination, ce serait une diminution de *trois et demi pour cent* des marchandises qui traversent notre gare actuelle.

Les relevés du mouvement général du premier semestre de 1862 donnent la même proportion.

Une réduction de trois et demi pour cent reste-

rait évidemment sans effet pour prévenir l'encombrement.

Il nous reste d'ailleurs, une voie toujours ouverte entre Cette et Marseille, par la navigation à voile et à vapeur.

La Compagnie de la Méditerranée, au contraire, divise le mouvement sur l'artère qui réclame le plus impérieusement cette division et qui reçoit l'énorme proportion de 98 1/2 0/0 du trafic général.

En ce qui concerne les gares, elle divise ce mouvement par deux gares nouvelles : l'une à l'Estaque, en communication avec les ports, l'autre établie dans la partie méridionale de la ville.

Elle divise le mouvement sur la ligne elle-même, par une voie directe et indépendante sur Aix, ne se rattachant à la ligne principale qu'à une distance convenable de Marseille.

Nous aurons donc, par les propositions de la Méditerranée, trois gares, deux sorties et deux lignes dans la direction du Nord jusqu'à Avignon, où l'encombrement n'est plus à redouter.

Sur ce point, la préférence est incontestablement acquise aux propositions de la Compagnie de la Méditerranée.

En ce qui concerne nos relations avec le Sud-Ouest de la France par le réseau du Midi, tout le monde reconnaît que la ligne actuelle de Cette à Marseille impose à ces relations un allongement de parcours, que, de plus, la nécessité de rompre charge à Cette et d'y opérer des transbordements est une cause de perte de temps et d'augmentation de frais.

Sous ce rapport, l'utilité générale réclame depuis longtemps qu'il soit remédié à ces inconvénients.

La Compagnie de la Méditerranée donne à cet égard, par ses propositions, satisfaction aux exigences de l'intérêt public comme à tout ce que les désirs de la Compagnie du Midi ont de légitimes.

En effet, par la ligne directe d'Arles à Lunel, l'allongement de parcours se trouve réduit à une différence de 20 kilomètres, et cette différence disparaît entièrement par l'engagement que prend la Compagnie de la Méditerranée de ne tarifer sa ligne de Cette à Marseille, ainsi réduite, que pour 160 kilomètres, longueur de la ligne projetée par le littoral.

De plus, elle laisse la Compagnie du Midi maîtresse de fixer les délais et les conditions du transport comme elle les réglera pour sa propre ligne.

D'autre part, les waggons des deux Compagnies pouvant circuler d'une extrémité à l'autre sur les deux lignes, il n'y a plus de transbordements, ni ruptures de charge; c'est, pour chaque Compagnie, comme la continuation d'un parcours sur sa propre ligne; il n'y a plus de frais inutiles ni de pertes de temps.

Il n'y a pas à craindre non plus des embarras dans le service.

Les choses sont ainsi établies entre des lignes bien plus importantes que celle du Midi et de Cette à Marseille.

Nous pourrions citer ici de nombreux exemples de points de soudure de divers réseaux, non seulement entre chemins français, mais encore de chemins français à chemins étrangers où les choses se passent ainsi sans aucun inconvénient. Nous nous bornerons à mentionner des rapports semblables établis entre la ligne du Havre et celle de l'Est.

Les relations entre le Havre et nos départements de l'Est constituent un trafic bien autrement considérable que celui existant entre Cette et Marseille, (il a été de 155,000 tonnes en 1861), et cependant on n'a pas entendu dire que, le parcours du Havre à Mulhouse et réciproquement s'effectuant ainsi sur des lignes appartenant à plusieurs Compagnies, il en soit jamais résulté aucun inconvénient.

En 1861, le transit de la Compagnie de la Méditerranée avec l'Est a été de. . . . 375,000 T.
avec le Nord..... 464,300 »
avec l'Ouest..... 100,000 »
avec l'Orléans..... 480,000 »

Puisqu'un pareil transit, formant un total de 1,419,000 tonnes, n'a donné aucun embarras, comment supposer qu'il en existerait dans les relations entre le réseau du Midi et Marseille?

Ce serait une exception d'autant plus inexplicable que la Compagnie du Midi s'est déclarée elle-même, dans la Chambre, parfaitement satisfaite de ses relations de transit avec la Compagnie de la Méditerranée pour toutes les destinations vers le Nord.

Si le défaut d'unité de service est sans inconvénient pour le transit de la Compagnie du Midi par la ligne de la Méditerranée vers le Nord, peut-on raisonnablement admettre que ce transit ne s'effectuera pas dans les mêmes conditions vers Marseille?

Enfin, c'est la Compagnie du Midi qui règlera les tarifs du parcours de Cette à Marseille; elle n'a donc pas à redouter d'être traitée avec rigueur sur la ligne qu'elle empruntera.

La Compagnie de la Méditerranée demande toutefois que ses tarifs soient communs avec ceux de la Compagnie du Midi, mais celle-ci ne paraît pas disposée à accepter ces tarifs communs, elle veut rester libre de varier ses tarifs comme il lui plaira sur les diverses parties de son parcours.

Ce désir est tiré sans doute de l'appréciation qu'elle a le droit de faire de son intérêt particulier; mais il est évidemment hostile à l'intérêt général, et le commerce doit s'opposer à l'accomplissement de mesures semblables.

Nous touchons ici à une question très-importante: celle des tarifs différentiels.

Nous sommes loin de méconnaître les services que les tarifs différentiels peuvent rendre, dans certains cas, au commerce et à l'industrie, mais nous n'ignorons pas non plus à combien de combinaisons abusives on peut aboutir avec ces tarifs. Or, ces abus ne tendent à rien moins qu'à fausser la destination naturelle des chemins de fer, à créer un état factice dans l'intérêt de certaines spéculations et surtout pour la destruction de toute concurrence.

La Chambre a toujours protesté énergiquement contre le jeu immodéré des tarifs; elle n'a cessé de demander que l'application des tarifs différentiels fût restreinte le plus possible, et ses réclamations ont contribué à obtenir du gouvernement l'interdiction des tarifs différentiels basés sur les quantités de marchandises à transporter.

Mais, s'il peut être utile que le gouvernement en permette encore l'application pour ce qui tient aux distances, la Chambre trouve, dans l'établissement des tarifs communs kilométriques entre la Compagnie du Midi et la Compagnie de la Méditerranée, une garantie contre des abus auxquels il faudrait nécessairement s'attendre.

Que se passerait-il, en effet, si la Compagnie du Midi avait la faculté d'appliquer à son gré des tarifs différentiels sur sa ligne prolongée? elle le ferait à coup sûr de manière à attirer tout le trafic entre Marseille et Cette sur sa voie ferrée, au préjudice de tous les autres moyens de communication.

Le premier résultat serait l'anéantissement du cabotage si important entre Marseille et Cette. La Compagnie du Midi y parviendrait facilement, par l'application, entre ces deux points, de tarifs très-bas, alors même qu'ils la constitueraient en perte sur cette partie de son parcours.

Certes, si l'intérêt général devait en profiter, nous serions les premiers à accepter cette nouvelle situation. Malheureusement, il n'en est rien et l'intérêt général aurait, au contraire, beaucoup à souffrir de l'élévation définitive des prix qui succéderaient inévitablement à cet abaissement temporaire.

La certitude de ce qui nous est réservé à cet égard résulte pour nous de la manière dont la Compagnie du Midi a usé de ses tarifs à l'égard du canal du Languedoc, parallèle à sa ligne ferrée.

En effet, cette Compagnie, déjà maîtresse du canal latéral à la Garonne, s'est trouvée en concurrence, dès le début de son exploitation, avec le canal du Languedoc.

La première conséquence de cette rivalité a été un abaissement de tarif sur toute la voie ferrée.

Jusque là, tout paraissait établi dans l'intérêt du Commerce, qui semblait n'avoir qu'à se féliciter d'une réduction de 40 0/0 dans ses frais de transport de Cette à Toulouse, réduction qu'lui procurait, en effet, l'abaissement adopté des tarifs entre ces deux points. Mais les choses n'ont pas tardé à changer de face: la Compagnie du Midi est devenue fermière du Canal du Languedoc qui a dû se rendre à merci plutôt que de périr tout à fait dans une pareille lutte.

Dès le moment de la concentration des deux voies dans les mains de la Compagnie du Midi, ces tarifs ont été surélevés de plus de 140 00, et le commerce, qui avait pu se flatter un instant que le primitif abaissement de tarif sur la voie ferrée lui serait profitable, n'a pas tardé à reconnaître son erreur et à voir clairement alors qu'il était appelé à supporter seul les lourdes conséquences de ces ingénieuses combinaisons.

Qu'on nous permette d'entrer dans quelques détails à cet égard.

Un tarif, régulièrement approuvé le 20 mars 1857, avait fixé les droits de péage sur le canal du Languedoc à 0 fr. 03 c. par tonne et par kilomètre pour un grand nombre de marchandises; la plupart d'entre elles étaient tarifées à 0 fr. 02 1/2 pour un parcours de 100 à 200 kilomètres. Lorsque le parcours excédait 200 kilomètres, elles ne payaient que 0 fr. 02 c. Enfin, ces mêmes marchandises, venant de Marseille avec lettre de voiture directe, parcourant plus de 200 kilomètres, ne payaient que 0 fr. 01 c. par tonne et par kilomètre.

Immédiatement après la prise de possession du canal du Languedoc par la Compagnie du chemin de fer du Midi, la taxe générale et uniforme a été portée, pour certains cas, au quintuple du tarif préexistant.

Il est résulté de là que les frais de transport (traction comprise) qui, pendant la concurrence entre le canal du Languedoc et le chemin de fer, étaient tombés, de Cette à Toulouse, à 7 fr. 40 c., ont été élevés à 17 francs par tonne.

Sans doute, le prix de transport de 7 fr. 40 c. entre Cette et Toulouse n'était que l'effet d'une lutte à outrance qui ne pouvait se prolonger indéfiniment et, sous ce rapport, le rétablissement normal des tarifs était à prévoir dans un avenir plus ou moins prochain.

Le Commerce avait toutefois le droit d'espérer que l'augmentation n'atteindrait pas ou tout au moins ne dépasserait pas les tarifs antérieurs à la lutte. Malheureusement les faits sont encore venus détruire cette illusion et le Commerce a dû se résigner à supporter le prix de 17 fr. par tonne entre Cette et Toulouse, au lieu du prix de 11 fr. qu'il payait avant l'établissement du chemin de fer.

Lorsque, dans une de nos dernières séances, nous avons demandé compte, comme c'était notre devoir, au Directeur de la Compagnie du chemin de fer du Midi, d'un aussi déplorable résultat, il s'est borné à nous répondre qu'il n'y avait pas d'aliment entre Cette et Bordeaux pour la *ligne ferrée* et *les canaux*, et, selon sa propre expression, *qu'il n'y avait pas à vivre pour les deux voies*.

Cet arrêt de mort qui a frappé les canaux atteindrait fatalement le cabotage entre Cette et Marseille, si la Compagnie du Midi restait libre d'appliquer les tarifs différentiels sur ce parcours.

Là aussi, on déclarait qu'il n'y a pas à vivre pour deux; le cabotage succomberait dans une lutte inégale, et le Commerce aurait à subir les exigences de la voie ferrée désormais affranchie de cette concurrence.

Une faculté qui pourrait conduire à une situation aussi fâcheuse ne pourrait être admise. Le gouvernement ne saurait voir d'un œil indifférent la ruine complète du cabotage qui rend tous les jours de nombreux services au commerce, qui contribue à former des marins et qui figure dans le mouvement des marchandises [illegible]

port, pour un chiffre très-considérable, dans lequel le cabotage à vapeur, seul, est représenté par 80,000 tonnes.

Nous devons donc appuyer l'établissement des tarifs communs kilométriques qui préviendront les regrettables abus que nous venons de signaler.

En résumé, pour tout ce qui tient au service du réseau du Midi entre Cette et Marseille, nous estimons que les engagements pris par la Compagnie de la Méditerranée satisfont complétement à ce que la Compagnie du Midi peut légitimement désirer.

Ce qu'elle peut légitimement désirer, elle l'obtient sans aventurer 50 ou 60 millions, sans aucune dépense et avec la faculté de régler elle-même les tarifs, les délais et les conditions de parcours sur la ligne de la Méditerranée entre Cette et Marseille.

Le chemin projeté par le littoral est donc inutile, même au point de vue des communications entre Marseille et les régions du Sud-Ouest.

S'il est inutile, son exécution ne ferait qu'enlever au fonds commun des capitaux dans lequel puisent toutes les entreprises, une somme très-importante dont se trouveraient privés des travaux véritablement nécessaires, et, sous ce rapport, sont établissement serait nuisible non-seulement comme devant infailliblement amener, ainsi que nous venons de le voir, la destruction du cabotage entre Marseille et Cette, mais encore comme faisant obstacle à l'exécution d'autres lignes véritablement utiles que l'intérêt général réclame impérieusement.

La Compagnie du chemin de fer du Midi ne devrait avoir aucune peine à reconnaître qu'en l'état du mouvement commercial actuel, un nouveau chemin entre Marseille et Cette n'est pas indispensable; mais elle déclare qu'il sera impossible d'obtenir pour ce mouvement l'accroissement qu'elle espère lui donner, tant qu'elle n'aura pas son *terminus* à Marseille, *terminus* qui seul, peut lui permettre de détourner sur son réseau l'immense transit international qui passe par le détroit de Gibraltar.

C'est ainsi qu'elle cherche à justifier son désir d'opérer une pénétration dans le réseau de la Compagnie de la Méditerranée, à laquelle elle annonce devoir faire une concurrence d'autant plus redoutable qu'elle sera obligée d'attirer à elle des marchandises de tous les points de la Méditerranée et de l'Océan par un grand abaissement de tarifs.

Nous croyons qu'il appartient surtout à la Chambre de commerce de Marseille d'apporter à l'enquête quelque lumière sur cette grande question de transit international.

Mais, avant tout, nous devons faire remarquer que la Compagnie du Midi, par suite des engagements que la Compagnie de la Méditerranée prend à son égard, de lui laisser régler comme elle le voudra les tarifs entre Cette et Marseille, a, dès à présent, entre les mains et tout à fait à sa disposition le moyen d'abaisser les tarifs à son gré et d'attirer ainsi le trafic sur son réseau de la même manière et dans les mêmes conditions qu'elle le ferait si elle avait sa ligne par le littoral.

Quant au transit international de la Méditerranée dans l'Océan, il s'opère dans des conditions telles qu'il n'est pas permis de croire qu'il puisse être détourné sur le chemin de fer de la Compagnie du Midi.

Il faudrait d'abord exclure de ce transit toutes les marchandises qui vont dans un port d'Angleterre, à Corck ou Falmouth, pour être vendues à Londres sur connaissement et être dirigées sur un point quelconque du Royaume-Uni ou un port du continent compris entre Hambourg et le Havre, où les prix sont les plus favorables.

Telles sont les céréales de toute espèce, les graines oléagineuses, les chargements complets d'huiles, laines, etc.

Ce mode de procéder est très-avantageux au commerce et rien ne saurait le [illegible].

Quant aux autres marchandises [illegible] de l'Orient sur les marchés anglais, il existe des lignes de bateaux à vapeur entre l'Angleterre et l'Egypte, la Syrie, Smyrne, Constantinople, et même Trieste; ces bateaux portent les produits des manufactures anglaises et retournent avec des frets qui varient de 25 à 35 shillings suivant la nature de la marchandise; ils prennent d'abord toutes les marchandises qui peuvent supporter le prix de 30 à 35 shillings, et se complètent ensuite avec des céréales, avec d'autres marchandises quelconques qu'ils prennent même au-dessous du prix de la navigation à voile; ces bateaux à vapeur sont obligés d'accepter ces bas prix afin de pouvoir lutter avec la navigation à voile qui a l'avantage de conduire d'abord ces marchandises aux ports de relâche *pour ordre*, comme nous l'avons dit plus haut, rien ne pouvant remplacer pour la bonne vente des blés et des graines oléagineuses l'expédition à Corck et Falmouth *pour ordre*.

Tel est le mécanisme actuel du transit et le passage de la marchandise par Marseille et Bordeaux qui ne pourra jamais offrir les mêmes avantages.

Il faudrait d'abord faire venir la marchandise à Marseille par navires à voiles au prix de 25 à 30 francs par tonneau et, si on y ajoute les frais de débarquement à Marseille, le transport de Marseille à Bordeaux par chemin de fer, quelque faible que soit le tarif, et enfin le transport de Bordeaux sur un point quelconque de l'Angleterre, il est bien évident que la somme de tous ces frais sera bien plus élevée que le prix du transport par la navigation directe, par navires à voiles et par bateaux à vapeur.

Ajoutons que le transit à travers la France rendrait l'opération d'une plus longue durée, les vapeurs anglais faisant leur traversée en 15 et 20 jours.

Que si on faisait venir la marchandise à Marseille par navires à vapeur, il en coûterait aujourd'hui, avec les ressources actuelles, un prix plus élevé que pour aller directement par vapeurs des lieux de production en Angleterre, et, dans le cas où on établirait des bateaux à vapeur spéciaux, dans le but d'amener la marchandise à Marseille, les frets ne pourraient jamais descendre au-dessous des prix actuels de la voile.

Ainsi, il est impossible, à notre avis, de supprimer le détroit de Gibraltar; le transit se bornera toujours à des exceptions, pour quelques parties de marchandises peu importantes, d'ailleurs, et provenant de quelques pays voisins qui n'ont pas à expédier en Angleterre des quantités suffisantes pour faire un chargement.

Traduisant ce qui précède par des chiffres, d'après le prix-courant des frets en Egypte, du 27 août, apporté par le dernier courrier, nous voyons les prix de transport suivants :

Navires à voile pour Marseille.

Cotons	Fr.	6 85 °/o k.
Graines, chargement plein		2 50 »
Marchandises lourdes		2 50 »
Blés ou fèves		2 50 les 160 lit.

Bateaux à vapeur pour Liverpool.

Comme. 30 sh. le ton.	Fr.	37 50 les 1,015 k.
soit		3 70 les 100 k.
Coton... 3/8 la bal.		8 25 »
Lest.... 6/6 le quarter.		

Le quarter mesurant 238 kilogrammes, ce prix donne 4 fr. 50 pour les 160 litres.

En comparant ces prix, il resterait donc pour le transit entre Marseille et l'Angleterre ou un port de destination sur l'Océan :

Pour le coton	Fr.	1 40 °/o k.
Pour le blé		1 60 »
Pour les gommes		1 20 »

Ces prix sont complétement insuffisants, et on peut dire impossibles pour faire face à des frais de déchargement à Marseille, de transport par chemin de fer jusqu'à Bordeaux, d'un déchargement et d'embarquement à Bordeaux, et, enfin, de fret de Bordeaux en Angleterre, quelques minimes que soient ces frais, ou qu'on puisse même les supposer.

Enfin, il faudrait encore tenir compte des déchets résultant de ces transbordements et des manutentions de la marchandise, que le commerce cherche toujours à éviter.

Dans ses calculs sur le transit international, la Compagnie du Midi fixe à 40 francs la tonne les frais de transport entre Marseille et Liverpool ou Londres.

Or, nous venons de voir qu'il ne reste, pour représenter cette partie de parcours, que 12 à 16 francs par tonne! Il est vrai que la Compagnie du Midi espère pouvoir, si elle y était forcée, réduire ce transport à 32 francs la tonne, mais le prix de 32 francs est juste le double de 16 francs.

En présence de chiffres semblables, il n'y a plus à discuter, et l'on est forcé de reconnaître que le transit international est impossible par le chemin de fer de la Compagnie du Midi et qu'il ne pourra se réaliser que pour une quantité relativement minime de marchandises déclassées.

Quant au commerce spécial entre Marseille et l'Angleterre, il est très-restreint; et nous savons tous qu'un service de bateaux à vapeur a été organisé, il y a quelques années, entre notre port et le Royaume-Uni et qu'il n'a pas pu se soutenir.

Les espérances mises en avant au sujet du détournement possible sur le réseau du Midi du transit international, nous paraissent avoir été fondées sur des appréciations faites de trop haut ou de trop loin; elles peuvent bien se produire dans le domaine des théories, mais à la condition de n'en jamais sortir; elles ne résisteraient pas, en effet, à l'épreuve de l'application pratique.

Mais, si le transit international ne vient pas augmenter, dans une proportion considérable, le courant commercial, que deviendra la concurrence annoncée, où et sur quoi s'exercera-t-elle?

Certes, le gouvernement est bien fixé sur les principes invariables de la chambre de Marseille, à l'égard de la concurrence et de la liberté commerciale, et nous n'avons pas à faire ici une profession de foi nouvelle en pareille matière.

Mais en vérité, pour la ligne du littoral demandée par la Compagnie du Midi, c'est sans doute faute d'y avoir réfléchi, que l'on parle de concurrence. On paraît raisonner même dans divers documents officiels comme si la ligne projetée devait se trouver en communication avec la ligne de la Compagnie de la Méditerranée sur Lyon et le Nord.

Et cependant il n'en est rien. La ligne projetée se borne à relier, par une nouvelle voie, Marseille et Cette, et ne peut servir uniquement et exclusivement qu'à des communications entre ces deux villes.

La concurrence n'existerait donc que sur le parcours entre Cette et Marseille, c'est-à-dire sur une ligne qui ne prend que 3 1/2 0/0 de notre mouvement général par chemin de fer et qui a déjà une concurrence efficace dans la navigation maritime. Cette concurrence a même forcé la Compagnie de la Méditerranée à réduire son tarif à 0 fr. 04 c. 2,10. Cependant, cette réduction n'a pu lui procurer que le tiers du transport entre Marseille et Cette. Dans de si étroites limites, la concurrence ne pourrait produire aucun effet sensible, car, dans tous les cas, les 96 1/2 0/0 de marchandises qui passent sur la ligne principale de la Compagnie de la Méditerranée en seraient complétement affranchies.

Mais si la concurrence n'existe pas, si ce n'est qu'une apparence, qu'un prétexte, où sont donc les motifs réels qui ont amené cette lutte ardente entre les deux Compagnies, et qui ont produit cette excitation dans les esprits depuis l'embouchure de la Garonne jusqu'à Marseille?

Nous les chercherions vainement ailleurs que dans la question de principe relative au maintien ou à la violation de l'intégrité des réseaux. La Compagnie du Midi sera-t-elle ou non autorisée à pénétrer dans le réseau de la Compagnie de la

Méditerranée ? Tel est le grand, le seul intérêt qui se trouve au fond du débat

De la solution que le gouvernement donnera à cette question, pourront naître des conséquences que nous devons apprécier dans l'intérêt général.

Mais il s'agit ici de bien s'entendre.

Est-ce dans un intérêt général applicable à toute autre chose qu'au besoin que nous avons de développer nos gares et nos lignes ferrées ?

Quelque respectable que puisse être cette sorte d'intérêt général, nous n'avons pas à le comprendre dans l'examen qui nous est demandé.

Encore moins aurons-nous à tenir compte de ces intérêts divers et spéciaux qui se groupent et s'agitent autour de la discussion dans un but auquel la spéculation n'est peut-être pas étrangère.

Le point sur lequel le Gouvernement a voulu s'éclairer, en ordonnant l'enquête, et dont nous ne saurions nous écarter, n'est autre que le développement le plus avantageux et le meilleur à donner à nos communications par chemin de fer.

Que faut-il à Marseille sous ce rapport? Nous l'avons déjà dit. Il lui faut une seconde sortie vers le Nord, une seconde voie dans cette direction, une nouvelle gare située le mieux possible.

Or, par qui obtiendrons-nous tout cela? Sera-ce par la Compagnie du chemin du Midi? — Mais elle ne nous offre qu'une seconde voie sur Cette qui n'a rien de commun avec nos besoins réels, et une seconde gare placée dans des conditions peu favorables. En arrivant sur ses propres rails à Marseille, cette Compagnie ne peut desservir cet immense intérêt que nous avons à nous développer vers le Nord ; elle n'en a pas même la pensée ; en tout cas, elle ne fait à cet égard aucune offre.

Sera-ce par l'adjudication que nous pourrons obtenir l'exécution des travaux qui nous sont indispensables? — Une pareille idée n'a pu être sérieusement mise en avant.

Quelle est la Compagnie, en effet, qui voudrait se rendre adjudicataire d'une gare ou de tronçons de ligne enserrés dans un réseau qui lui serait étranger?

Ce n'est donc que par la Compagnie de la Méditerranée que nous pouvons obtenir les améliorations désirées. Il n'y a pas d'autre solution possible.

Or, la Compagnie de la Méditerranée déclare qu'elle ne prend les engagements que vous connaissez qu'à la condition que la Compagnie du Midi ne sera pas autorisée à pénétrer dans son réseau.

Si cette pénétration était autorisée, la Compagnie de la Méditerranée retirerait ses propositions.

Nous serions peu touchés de cette déclaration de la Méditerranée si elle n'était que l'expression d'un défaut de bonne volonté; il ne s'agit pas de savoir si elle voudra, mais bien si elle pourra, et surtout quand et comment elle pourra. Or, nous sommes pleinement convaincus qu'une pénétration de la Compagnie du Midi dans le réseau de la Méditerranée, si elle n'avait pas pour effet d'ébranler le crédit de celle-ci, amènerait tout au moins une diminution notable dans l'empressement des capitaux à se porter vers ses entreprises.

Il en résulterait que la Compagnie de la Méditerranée deviendrait moins forte pour exécuter d'une part, les travaux auxquels elle est déjà obligée, qui s'élèvent à environ un milliard, et d'autre part, ceux des lignes qu'elle propose aujourd'hui, dont l'importance dépasse 180 millions.

Jusqu'à ce jour le gouvernement, sans aliéner aucun de ses droits, a cependant assigné à chaque Compagnie des portions distinctes de territoire afin d'éviter la concurrence directe entre elles.

Ce système a-t-il été bon ou a-t il été nuisible?

L'exemple de l'Angleterre nous fournit une réponse péremptoire.

La liberté la plus illimitée a été laissée en Angleterre à quiconque a voulu établir un chemin de fer. Plusieurs lignes parallèles ont été établies entre les villes les plus importantes. Il en est résulté d'abord une lutte et par conséquent des tarifs excessivement réduits, puis l'absorption des chemins rivaux par le plus puissant, la surélévation des tarifs à un taux bien supérieur à celui des tarifs français, et, enfin, un rendement très-minime, malgré ces tarifs élevés, à cause du capital énorme représenté par les prix cumulés de tous les chemins en concurrence.

Nous ne citerons, à cet égard, qu'un seul fait :

Dans la dernière assemblée générale des actionnaires de l'un des chemins de fer les plus importants de l'Angleterre, le *Great Western*, les Directeurs ont annoncé au nom du Conseil qu'il serait distribué, pour le dernier semestre écoulé un quart pour cent tenant lieu tout à la fois d'intérêt et de dividende. Cette annonce a produit une très-vive impression sur l'assemblée qui a protesté contre le Conseil et les Directeurs qui ont été accusés de vouloir distribuer un dividende fictif et non réellement acquis.

Les choses en sont venues au point, en Angleterre, que les capitaux, découragés, ont complétement déserté les entreprises de ligne complémentaires des réseaux.

Le système français a laissé, au contraire, aux Compagnies les moyens d'exécuter des lignes improductives que le gouvernement peut leur imposer et surtout pour leur permettre d'abaisser leurs tarifs. La Compagnie de la Méditerranée est une des plus prospères en France, et c'est aussi celle qui a les tarifs les moins élevés.

Nous pouvons citer pour exemple les prix comparatifs de la Compagnie de la Méditerranée et de la Compagnie du chemin du Midi pour le trafic du Languedoc.

Les marchandises de Marseille pour le Languedoc jusqu'à Bordeaux prennent forcément le chemin de la Méditerranée et celui du Midi ; elles sont, par conséquent, tarifées par les deux Compagnies. Or, la Compagnie de la Méditerranée a établi, sur la ligne de Marseille à Cette, un tarif spécial pour les blés, le bral, le chanvre, le chlorure et les produits chimiques, le soufre, les grenailles, les huiles, le plomb, le sainfoin, le salpêtre, les savons, le sel, la soude, etc., à raison de 0 fr. 04 centimes 2/10 par tonne et par kilomètre de Marseille à Cette.

Ces mêmes marchandises, arrivant de Marseille à Cette, sont taxées par la Compagnie du Midi à raison de :

0 fr. 08 2/10 à 0 fr. 10 2/10, pour Narbonne ;
0 fr. 06 8/10 à 0 fr. 09 4/10, pour Toulouse ;
0 fr. 05 0/10 à 0 fr. 07 4/10, pour Bordeaux ;

De sorte que la Compagnie de la Méditerranée, sur le parcours lui afférant pour les transports de Marseille à destination du Languedoc, traite, en définitive, à des conditions qui présentent, sur les tarifs du chemin de fer du Midi, pour le trajet équivalent, une différence en moins variant de 25 à 50 0/0.

Voilà pour l'exportation de Marseille vers l'Ouest.

La situation est la même pour la marchandise venant de l'Ouest vers Marseille en se dirigeant vers le Nord. Ainsi, les vins, ces grands produits du Languedoc, qui viennent prendre à Cette le réseau de la Méditerranée pour se diriger, soit vers Marseille, Toulon, etc., soit vers le Nord, Paris et autres localités, sont taxés par la Méditerranée à 0 fr 05 c. par tonne et par kilomètre, alors que le Midi les a transportés à Cette aux prix suivants :

0 fr. 06 c. 7/10 de la Nouvelle à Cette ;
0 fr. 08 c. 4/10 de la Salase à Cette ;
0 fr. 10 c. de Rivesaltes à Cette ;
0 fr. 09 c. 7/10 de Narbonne à Cette ;
0 fr. 11 c. de Béziers à Cette.

Vous reconnaîtrez, Messieurs, avec votre Commission, que ce résultat, qui s'applique non-seulement au trafic du Languedoc, mais encore à celui de tout le réseau de la Compagnie de la Méditerranée, est dû principalement à la prospérité de cette Compagnie. Pourquoi n'ajouterions-nous pas que ce résultat est dû aussi aux instances que notre Chambre, gardienne des intérêts qui lui sont confiés, n'a jamais cessé de faire en toute occasion, tant auprès de la Compagnie qu'auprès du gouvernement, sur l'importante question de l'abaissement des tarifs.

Si, maintenant, il fallait sortir de ce système, qui a servi de base à toutes les compagnies de chemin de fer, on comprend qu'il résulterait une atteinte à leur crédit, et notamment que celles qui, sur la foi de l'état des choses existant, ont pris à leur charge des lignes nouvelles, se trouveraient moins en mesure de les exécuter, et qu'elles seraient parfaitement fondées dans leur refus d'accepter de nouveaux engagements.

Le Gouvernement lui-même ne pourrait mettre en demeure la Compagnie de la Méditerranée d'exécuter de nouvelles lignes qu'après l'achèvement ou l'avancement à un certain degré de celles qu'il lui a récemment imposées, et de cela seul il résulterait tout au moins un ajournement de plusieurs années dans l'exécution de travaux qui sont pour nous d'une si haute utilité.

Cet ajournement de six, huit, peut-être dix ans, serait un très-grave inconvénient pour les intérêts du commerce. Un retard de dix ans, par exemple, dans des améliorations aussi nécessaires et aussi urgentes, deviendrait véritablement fatal.

Dix ans sont pour Marseille ce qu'un siècle serait pour d'autres ports.

Il n'y a donc pas à hésiter : il faut obtenir l'exécution immédiate des propositions de la Compagnie de la Méditerranée, qui nous seront bien autrement profitable que la seconde voie sur Cette, offerte par la Compagnie du Midi.

Nous avons déjà dit que, par la division des réseaux, le Gouvernement n'a aliéné aucun de ses droits ; mais pour faire brèche à ce système, il faut deux choses : la première, qu'il s'agisse d'une ligne rendue nécessaire par l'intérêt général ; la seconde, que la Compagnie, dans le réseau de laquelle la ligne nouvelle doit être établie, se refuse à l'exécuter ou à donner satisfaction à cet intérêt par tout autre moyen équivalent.

Nous ne nous trouvons dans aucune de ces conditions. Nous avons indiqué ce qu'il y avait de légitime au point de vue de l'intérêt général dans les propositions de la Compagnie du Midi.

La Compagnie de la Méditerranée y donne satisfaction par les engagements qu'elle prend relativement au service de Marseille à Cette et au réseau du Midi.

Autoriser, dans ces circonstances, une ligne nouvelle de Marseille à Cette, qui impliquerait la pénétration de la Compagnie du Midi dans le réseau de la Méditerranée, serait donc une superfétation dangereuse.

Nous le répétons encore une fois : que la considération des réseaux disparaisse devant l'intérêt général, rien de plus juste ; mais, en dehors de cette condition, la division entre les Compagnies doit être respectée, même dans l'intérêt général.

Si des raisons tirées de l'intérêt public nous font exclure la concurrence des chemins de fer entre eux, nous réclamons avec instances l'amélioration des concurrences naturelles par la navigation des fleuves et canaux.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte du sud de la France pour y voir, dans la direction de Bordeaux, cette magnifique ligne de canaux dus à la sagesse des générations précédentes, qui relient la Méditerranée à l'Océan et que la spéculation a naguère frappés d'interdit. Du côté de Lyon, nous voyons un beau fleuve entièrement parallèle à la voie ferrée dont il est le concurrent naturel.

Nous ne saurions donc trop insister auprès du gouvernement pour que les tarifs des canaux du Midi, s'ils ne peuvent pas être entièrement supprimés, soient du moins ramenés à un taux qui constitue une concurrence réelle avec le chemin de fer qui leur est latéral.

Il est impossible de tolérer plus longtemps que la voie d'eau soit plus coûteuse que le chemin de fer lui-même.

D'un autre côté, le Rhône est appelé à rendre de très-grands services au commerce et à l'industrie ; sans doute, la navigation sur ce fleuve a notablement diminué depuis l'établissement du chemin de fer de Marseille à Lyon, par suite des

tarifs réduits de la voie ferrée. Il n'en a pas été ici comme pour les canaux du Midi, dont les tarifs sont devenus au contraire, très supérieurs à ce qu'ils étaient avant la création du chemin de fer du Midi.

Le chemin de Lyon à la Méditerranée a, dès l'origine et constamment, fait jouir le commerce d'une diminution de 20 à 25 0/0 sur les anciens prix de la navigation à vapeur du Rhône. Mais, malgré cette réduction, le fleuve lutte avec une remarquable énergie, il rend encore de grands services au commerce, et si ces services n'ont pas l'importance qu'ils pourraient avoir, il ne faut l'attribuer qu'à l'état de son parcours qui manque presque toujours d'un tirant d'eau suffisant.

La Chambre n'ignore point que la sollicitude du gouvernement s'est déjà portée sur cette question, que les études sont si non achevées, du moins très-avancées; elle serait même autorisée à croire, si les renseignements qui lui sont parvenus sont exacts, qu'on pourrait obtenir, avec une dépense relativement peu considérable, le tirant d'eau nécessaire à la navigation, non-seulement dans tout le parcours du fleuve, mais encore sur la barre de son embouchure. La Chambre recommande vivement à toute la bienveillance du gouvernement l'exécution des ouvrages destinés à assurer une navigation libre et sûre sur le Rhône, de Lyon à la Méditerranée. Ce sera là, pour l'intérêt général, une concurrence bien autrement utile et bien autrement profitable que la concurrence illusoire proposée par la Compagnie du Midi contre la Compagnie de la Méditerranée.

Ces considérations nous paraissent suffisantes pour écarter les propositions de la Compagnie du Midi. Si nous entrions dans le détail des conditions du tracé de la ligne projetée par le littoral, nous trouverions un grave motif de lui refuser notre adhésion.

Nous ne signalerons qu'en passant, que cette ligne s'établirait, pour la plus grande partie de son parcours, dans un pays insalubre, presque inhabité et dans lequel on ne peut pas espérer de pouvoir porter la vie du commerce et de l'industrie.

Il s'y trouve, il est vrai, quelques salines importantes, mais qui seront, à notre avis, aussi bien desservies par l'embranchement d'Arles à Lunel qui traversera la partie supérieure de la Camargue, et surtout par la parfaite navigabilité du Rhône.

En effet, les débouchés du sel ne peuvent trouver un développement que par l'exportation, la consommation locale restant forcément limitée, et il y aura toujours plus d'économie, pour une marchandise aussi pauvre, à user de la voie maritime qui conduit, sans aucun transbordement, le sel au navire même qui doit le recevoir pour l'exporter.

Aigues-Mortes, Bouc et Martigues sont les seules localités qui pourraient profiter de la nouvelle ligne; mais, par les propositions de la Méditerranée, Aigues-Mortes se trouvera reliée à la ligne principale par un embranchement sur Lunel, et la ville des Martigues, ainsi que le port de Bouc, nous paraissent devoir être desservis dans les meilleures conditions par l'embranchement partant du Pas-des-Lanciers.

Les autres questions soulevées par le tracé projeté n'entrent point dans notre compétence, mais il en est une pourtant qui intéresse au plus haut degré le commerce et sur laquelle nous insisterons de toutes nos forces; nous voulons parler du viaduc sur le Rhône, du chemin de fer projeté par le littoral, qui intercepterait presque complétement toute navigation maritime dans le bas du fleuve.

Vous avez interpellé sur un point aussi grave M. le directeur de la Compagnie du Midi; il y a répondu en vous citant de nombreux exemples de ponts tournants sur des canaux et sur des voies fluviales, et qui ne font point obstacle à la libre circulation du chemin de fer d'une part et des bateaux de l'autre; mais il n'a pu vous en apporter aucun dans lequel on voie des navires traversant sous voile, et par tous les temps, une arche de viaduc ouverte; c'est là une de ces impossibilités qu'il suffit d'énoncer et qui n'a pas besoin de démonstration.

Or, il est très-important pour le commerce que la navigation maritime ne soit pas interceptée à la tour Saint-Louis.

Le Rhône doit aboutir, sans embarras, sans obstacle d'aucune sorte, jusqu'à la mer. C'est là une des conditions nécessaires pour que ce fleuve rende les services que le commerce en attend.

Le gouvernement doit donc se garder, comme d'une chose essentiellement nuisible à l'intérêt public, d'autoriser la création d'un obstacle semblable sur la seule grande voie fluviale du Midi, qui forme la véritable, la seule concurrence de notre principal chemin de fer.

Sous ce rapport, nous devons repousser énergiquement le projet du chemin par le littoral de la Compagnie du Midi.

En ce qui concerne la ligne de Lunel à Milhau par le Vigan, votre commission est d'avis qu'elle est autant d'utilité générale que celle de Montpellier à Milhau par St-Affrique, et qu'il y a lieu, par conséquent, de les concéder, la première, à la Compagnie de la Méditerranée; la seconde à la Compagnie du Midi, en autorisant la Compagnie d'Orléans à prolonger son réseau de Rodez à Milhau.

Dans ces deux lignes projetées, le commerce de Marseille trouvera des avantages divers.

Le plus considérable est celui que lui procurera la ligne par le Vigan, qui deviendra pour lui une seconde voie sur Bordeaux.

La ligne de Montpellier à Milhau par St-Affrique, desservant aussi des centres de population très-intéressants, réduira de 30 à 32 kilomètres le parcours des mines de Graissessac à Marseille.

Nous sommes portés à croire qu'on a exagéré l'importance de ces mines, car elles sont reliées depuis plusieurs années à la ligne principale de la Compagnie du Midi, et à peu près directement sur Cette; il semblerait donc que, profitant d'un débouché direct sur la Méditerranée, la houille de graissessac aurait dû éloigner du marché de Cette, qui lui paraissait exclusivement réservé, toutes les autres houilles provenant de différents lieux de production.

Et, cependant, d'après les relevés qui ont été faits, il n'est arrivé de Graissessac à Cette, dans le courant de l'année 1861, que la quantité de 5,000 tonnes, tandis que les compagnies des mines du Gard y ont envoyé des quantités quatre ou cinq fois plus considérables.

Nous ne comprenons pas dans ce chiffre de 5,000 tonnes les charbons achetés sur les mines par l'État, qui se charge lui-même des transports des mines au lieu de destination.

Si donc les mines de Graissessac, pouvant, depuis trois ans, arriver par chemin de fer à Cette, n'ont fourni à la consommation de ce port qu'une quantité très-réduite, on comprendra facilement qu'elles ne puissent faire parvenir que très-exceptionnellement leurs produits à Marseille et à Toulon.

A quoi cela tient il? Votre Commission n'est pas en mesure de le dire, mais vous partagerez son étonnement en apprenant que la Compagnie du Midi, qui paraît accorder aux mines de Graissessac une grande bienveillance, fait payer à ces houilles, sur son réseau, 0 fr. 07 c. par tonne et par kilomètre, tandis que la Compagnie de la Méditerranée les transporte de Cette à Marseille presque à moitié prix, c'est-à-dire à 4 c. 1/10e par tonne et par kilomètre.

Vous penserez, Messieurs, avec votre Commission, que si la Compagnie du Midi exige un tarif aussi élevé sur un semblable produit, c'est qu'elle a à peu près la certitude qu'elle n'obtiendrait pas de ce côté une augmentation d'aliments par l'abaissement de son tarif.

Cette réflexion nous paraît une réponse suffisante à ce qui a été dit sur l'immense développement prochain des mines de Graissessac, au moyen des abaissements de tarif.

D'ailleurs, nous avons déjà vu que, par les engagements que prend la Compagnie de la Méditerranée, la Compagnie du Midi peut réaliser tous les abaissements de tarif qu'elle voudra, que toutes les marchandises seraient appelées à en profiter, et que les houilles de Graissessac, par conséquent, ne paieraient pas un centime de plus de transport de Cette à Marseille que par la ligne du littoral.

Quoi qu'il en soit, au moyen de la ligne de Montpellier à Milhau, par Saint-Affrique, les houilles de Graissessac obtiendront une réduction, sur leur parcours jusqu'à Montpellier, de 30 à 32 kilomètres qui sera toujours un résultat utile.

Le désir de donner un accroissement légitime aux mines de Graissessac n'a pas empêché votre Commission de voir ce qui se passe à nos portes. Il existe dans notre département des mines de charbon qui sont dignes aussi d'intérêt, et dont le développement est arrêté par des frais de transport qui s'élèvent au taux véritablement exhorbitant de 25 centimes par tonne et par kilomètre.

Les mines de lignite de Fuveau fournissent depuis très-longtemps 120,000 tonnes de charbon au commerce et à l'industrie (dont 40,000 trouvent leur emploi dans la navigation à vapeur).

La production annuelle de ces mines est le double de la production des mines de Graissessac, et elles n'attendent que d'être reliées au chemin de fer de Toulon, pour augmenter considérablement leurs extractions.

Votre Commission a pensé, à cet égard, qu'il y a utilité générale à desservir ces mines par l'embranchement d'Aubagne à Valdone qui pourra, plus tard, mettre Marseille en communication avec le centre du département du Var.

Les considérations qui précèdent, et dans lesquelles nous avons examiné toutes les questions qui se rattachent aux propositions de la Compagnie du Midi et de la Compagnie de la Méditerranée ont produit dans l'esprit de tous les membres de votre Commission, la conviction la plus entière en faveur des propositions de la Compagnie de la Méditerranée.

Cette conviction a été surtout déterminée par ce fait que l'on trouve dans les propositions de la Méditerranée non seulement la réalisation complète des avantages offerts par la Compagnie du Midi, mais encore ceux bien autrement considérables qui résultent des gares et voies nouvelles que la Compagnie de la Méditerranée s'engage à établir.

En conséquence, votre Commission conclut à ce que la Chambre de commerce de Marseille demande que le Gouvernement concède à la Compagnie de la Méditerranée, qui offre de les exécuter sans subvention :

1° Une ligne de Lunel à Arles;

2° Un embranchement du Pas-des-Lanciers sur Martigues et Bouc;

3° Une ligne se dirigeant le plus directement possible de Marseille sur Avignon par Aix et les Molles;

4° Une gare de marchandises à l'Estaque avec une ligne de raccordement sur les ports de Marseille;

5° Une gare au sud de Marseille servant de tête de ligne sur Toulon et Nice;

6° La ligne de Lunel au Vigan;

Et avec subvention :

7° La ligne du Vigan sur Milhau;

Tous ces travaux devront être exécutés en trois années.

Votre commission demande de plus :

Que la Compagnie de la Méditerranée exécute dans le plus bref délai possible l'embranchement d'Aubagne à Valdone.

Enfin, votre Commission vous propose de demander au gouvernement, d'une part, sinon l'abolition, du moins une notable diminution sur les tarifs du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne, et, de l'autre, qu'il soit pris des mesures immédiates et efficaces pour donner au Rhône, sur tout son parcours et même sur sa barre, au plus

bas étiage, le tirant d'eau suffisant pour la navigation.

Ce rapport entendu, la Chambre l'adopte à l'unanimité, dans toute sa teneur, et le convertit en délibération.

Pour extrait certifié conforme :
Le Président de la Chambre de Commerce,
Signé : J.-B. PASTRÉ.

Chambre consultative des Arts et Manufactures d'Aix.

L'an 1862 et le 5 septembre, à 4 heures de relevée, MM. les membres de la Chambre consultative des arts et manufactures de la ville d'Aix, dûment convoqués, se sont réunis au lieu ordinaire de leurs séances.

Etaient présents :

M. F. Aubert, président du tribunal de commerce, président de la chambre;

MM. Coq, Coupin, Giber, Guilheaume, Lafont, Liroque, Leydet aîné, Makaire, Michel et J. Bernard, secrétaire de la chambre.

M. le président expose qu'à plusieurs reprises et notamment dans sa séance du 13 juin dernier, la chambre s'est sérieusement occupée des chemins de fer projetés dans nos contrées :

Qu'une enquête était ouverte sur les propositions émanant de la Compagnie du Midi et de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. M. le sénateur chargé de l'administration du département des Bouches-du-Rhône a bien voulu demander à la chambre son avis sur ces propositions :

Qu'il y a lieu de délibérer sur cette question importante;

Sur quoi, la Chambre consultative, ouï l'exposé de M. le Président, vu l'arrêté de M. le Sénateur, en date du 18 août 1862;

Après avoir pris connaissance des Mémoires, cartes et plans fournis par les deux Compagnies à l'appui de leurs propositions respectives;

En ce qui touche les propositions présentées par la Compagnie du Midi ;

Considérant que l'objet principal des propositions de cette Compagnie est la création d'un chemin de fer de Marseille à Cette par le littoral;

Considérant que l'intérêt général du pays réclame impérieusement l'établissement à Marseille d'une nouvelle voie ferrée se dirigeant vers le Nord; que cette direction est la seule qui satisfasse aux besoins les plus urgents du commerce français et international, aux nécessités de l'alimentation publique, aux exigences de notre puissance militaire;

Considérant que le chemin de fer projeté entre Marseille et Cette, se dirigeant vers l'Ouest, ne remplit aucune de ces conditions, et peut empêcher, au contraire, la construction de la ligne vers le Nord ;

Que ce chemin de fer, sans utilité pour les intérêts généraux de la France, n'est pas de nature à servir les intérêts locaux, puisque, de Marseille à Cette, il rencontre à peine quelques petits centres de population, tels que Martigues, Bouc et Aigues-Mortes, lesquels seront convenablement desservis par les embranchements offerts par la Compagnie de la Méditerranée.

Qu'en dehors de ces localités, la ligne littorale ne traverse que des pays incultes, stériles, à peu près déserts, et dont l'amélioration ne paraît guère possible; que les rares habitants de ces contrées sont décimés par les fièvres paludéennes, dont les voyageurs auraient à redouter les pernicieuses atteintes;

Considérant que l'établissement de cette ligne nécessiterait, sur le Rhône et non loin de ses embouchures, des ouvrages d'art qui entraveraient la navigation ;

Qu'établie au bord de la mer, sur des terrains peu solides, trop facilement submersibles, elle serait encore exposée, sur presque tout son parcours, aux coups de l'ennemi, en cas de guerre maritime; qu'étant ainsi sujette à tant d'inconvénients, d'interruptions et de dangers, elle se trouve dans une situation exceptionnellement mauvaise ;

Considérant que si la ligne littorale, comparée à celle passant par Lunel et Arles, présente une légère abréviation dans le trajet de Marseille à Cette, la compagnie de la Méditerranée s'engage à ne taxer pour ce trajet, les voyageurs et les marchandises, que pour 160 kilomètres, ce qui est la longueur de la ligne littorale ;

Considérant que vainement la Compagnie du Midi fait valoir les avantages que procurerait l'adoption de son projet, en supprimant la rupture de charge à Cette, en établissant des tarifs communs et en améliorant l'exploitation depuis Marseille jusqu'à Bordeaux; que tous ces avantages peuvent être immédiatement obtenus, sans qu'il soit nécessaire de dépenser environ 60 millions pour la création d'un chemin de fer dont l'utilité est si problématique;

Qu'en effet, la Compagnie de la Méditerranée s'engage dès à présent à accepter, pour le trafic commun de Marseille à Bordeaux, les tarifs, les conditions de vitesse, que la Compagnie du Midi aura établis elle-même sur son propre réseau, et cela sans transbordement, ni interruption d'aucune sorte; que la Compagnie du Midi peut donc, lorsqu'il lui plaira, faire jouir le public des améliorations qu'elle lui refuse volontairement;

Considérant que le mouvement commercial existant entre Marseille et Cette est d'une très-faible importance, puisqu'il n'excède pas 125,000 tonnes par an; que les deux tiers au moins de ce trafic s'effectuent par la navigation maritime, laquelle offre au commerce des conditions convenables de célérité et une grande modicité de prix (80 centimes par kilog.) ; qu'avec une telle concurrence jointe à celle résultant du chemin de fer de Tarascon, la ligne littorale ne peut guère produire un revenu qui rémunère l'énorme capital dépensé; que, par la force des choses, la Compagnie du Midi serait amenée à combattre la navigation, et, qu'à l'aide des tarifs différentiels, elle parviendrait à la détruire;

Considérant que le plus grand intérêt du commerce est de conserver les moyens de transports économiques fournis par la navigation; que les procédés de la Compagnie du Midi, au sujet des canaux du Languedoc et de la Garonne, nous indiquent suffisamment son intention de réduire la navigation à l'impossibilité de subsister; que si le commerce se laissait abuser par les grands mots de concurrence et de bon marché qu'on entend si souvent prononcer, il signerait la destruction du cabotage de Marseille à Cette et créerait, en faveur de la Compagnie du Midi, déjà maîtresse des canaux du Sud-Ouest, un monopole dont nous ne tarderions pas à ressentir les désastreux effets;

Considérant que le système des réseaux de chemins de fer, adopté en 1857, a déjà produit les plus heureux résultats ; qu'il a affermi le crédit des Compagnies et leur a permis de créer un grand nombre de lignes dont le pays n'aurait pas été doté sans cette sage mesure ; que, dans la question actuelle, aucun intérêt public ne justifie une dérogation au principe salutaire de la séparation des réseaux ; que l'empiétement de la Compagnie du Midi n'aurait d'autre effet que de priver la France des immenses avantages qu'elle doit retirer des divers projets proposés par la Compagnie de la Méditerranée ;

En ce qui touche les propositions de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et comprenant les projets suivants :

1° Ligne de Lunel à Arles;

2° Embranchement du Pas-de-Lanciers sur Martigues et Bouc ;

3° Ligne directe de Marseille à Aix ;

4° Etablissement d'une gare de marchandises à l'Estaque;

5° Etablissement d'une nouvelle gare au sud de Marseille ;

Sur le premier point :

Considérant que le tracé de Lunel à Arles, évitant le littoral où règne la stérilité, la solitude et l'insalubrité, traverse des contrées riches et peuplées où l'agriculture et l'industrie fournissent une grande abondance de produits; qu'il passe dans la partie supérieure de la Camargue, c'est-à-dire dans des pays en pleine culture, qui profiteront de tous les bienfaits qu'on peut attendre d'un chemin de fer ;

Que le viaduc sur le Rhône sera établi dans des conditions telles qu'il n'apportera aucune entrave à la navigation.

Que la ligne projetée aboutit à l'importante ville d'Arles, dont les intérêts méritent d'être pris en sérieuse considération.

Que cette ligne assure d'une manière facile et économique les relations entre le Languedoc et l'arrondissement d'Aix, la partie septentrionale du Var et toute la vallée de la Durance ; que ces avantages ne peuvent pas être obtenus vers la voie du littoral.

Que le Languedoc a déjà ses rapports avec le Nord parfaitement établis par la ligne de Tarascon, et que le chemin de Lunel à Arles lui ouvre une nouvelle et précieuse communication avec Marseille, presque aussi courte que celle du littoral, et ne coûtant pas d'avantage, soit pour les voyageurs, soit pour les marchandises.

Sur le second point :

Considérant que les populations des Martigues et de Bouc ont leurs relations à peu près exclusivement dirigées vers Marseille, et que leur principal intérêt et d'être reliées à cette ville; que l'embranchement du Pas-des-Lanciers leur donne, sous ce rapport, une entière satisfaction ; qu'il leur offre encore un débouché vers le Nord et les rapproche de la ville d'Aix, où les appellent incessamment leurs affaires judiciaires administratives et autres.

Sur le chemin de fer direct de Marseille à Aix :

Considérant que le 13 juin dernier, et bien avant que les propositions actuelles de la Compagnie de la Méditerranée fussent connues, la Chambre consultative a donné sur ce point un avis motivé qui sera joint à la présente délibération;

Considérant que l'urgente nécessité de créer à Marseille une nouvelle voie ferrée se dirigeant *vers le Nord et indépendante de la Nerthe*, n'est plus contestée, qu'elle est au contraire affirmée par toutes les populations et hautement reconnue par la Compagnie de la Méditerranée; que cette voie assure et garantit en tout temps la régularité des immenses relations que Marseille entretient avec le Centre, l'Est et le Nord de l'Empire, avec la Suisse, l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas, l'Angleterre et l'Europe septentrionale.

Que réciproquement les exportations que ces divers pays opèrent par Marseille ne courrent plus de risque d'être contrariées ou entravées :

Qu'en cas de disette, l'introduction facile des blés étrangers dans l'intérieur écartera tous les dangers auxquels se trouvait exposée l'alimentation publique; qu'en cas de guerre les forces militaires de la France auront toujours un libre accès vers les grands ports de Marseille et de Toulon :

Considérant que la nouvelle voie arrivant à Aix se soudera aux embranchements de Rognac et de Pertuis, et communiquera ainsi par plusieurs points avec Avignon et tout le Nord, avec le Languedoc et la vallée de la Durance ;

Que les départements des Hautes et Basses-Alpes, jusqu'à présent privés de chemins de fer, demandent énergiquement à être reliés à Marseille par la ligne la plus directe, que le même vœu retentit unanimement depuis Pertuis jusqu'à Grenoble;

Que les populations riveraines de la Durance, réduites encore aux anciens moyens de transports, entretiennent déjà un trafic annuel avec Marseille de 300,000 tonnes, tandis que le mouvement de Cette à Marseille, pour lequel on fait tant de bruit n'arrive pas à la moitié de ce chiffre ;

Considérant que ce trafic est appelé à recevoir la plus grande extension lorsqu'une voie directe et sans rupture de charge descendra les bestiaux

les charbons, les marbres, les bois de construction et développera toutes les richesses agricoles, minérales et forestières qui demeurent inexploitées par suite de la difficulté et de la cherté des transports ;

Que le tracé direct par Aix deviendra la tête de ligne du chemin de fer des Alpes qui, prolongé par Grenoble jusqu'à Lyon, ouvrira entre cette dernière ville et Marseille une nouvelle et importante communication ; que nous seront ainsi reliés au Piémont et aux nouveaux départements de la Savoie ;

Qu'en examinant les avantages que la ligne d'Aix va procurer à la France et à la région Sud-Est, il y a lieu de ne pas dédaigner ceux qu'en retireront les villes d'Aix et de Marseille ;

Considérant que l'abréviation notable de la distance qui les sépare donnera un nouvel et irrésistible essor aux relations si nombreuses existant entre les deux villes ;

Que Marseille, sans cesse grandissant, sera forcée d'établir hors de ses murs une grande partie de son industrie ; que la création de ses nouvelles et magnifiques rues, l'établissement des gares et des nouveaux chemins de fer projetés feront de jour en jour sentir davantage cette nécessité.

Que l'industrie marseillaise ne manquera pas de profiter, pour les forces motrices, des chutes si nombreuses et si économiques que le canal du Verdon va bientôt répandre sur notre territoire ; qu'elle ne trouverait nulle part des conditions aussi favorables de proximité et de bon marché, pour les moteurs hydrauliques, pour la main-d'œuvre, les locaux et les terrains ; que les deux cités voisines trouveront dans la ligne directe un puissant élément de prospérité.

Sur les deux derniers points :

Considérant que l'établissement d'une nouvelle gare de marchandises à l'Estaque, aura pour effet de faire cesser l'encombrement de la gare actuelle de Marseille ; que des inconvénients et des dangers existent pour les voyageurs, lorsque les trains se renouvellent à des distances trop rapprochées ; que souvent les retards éprouvés par les marchandises n'ont d'autre cause qu'un trop long stationnement dans les gares, où la surabondance des colis nuit à la célérité et à la régularité du service ;

Qu'un embranchement établi entre l'Estaque et les ports de la Joliette et les nouveaux bassins, recevra ou versera sur les quais une grande quantité de marchandises, sans toucher à la gare de Saint-Charles ;

Que la gare projetée au sud de Marseille, ainsi que le chemin de ceinture qui en est la conséquence obligée, sont appelés à rendre les mêmes services de dégagement, en recevant les voyageurs et les marchandises de Toulon et de l'Italie ; que l'exploitation des chemins de fer vers le Nord et l'Italie sera considérablement améliorée ;

Qu'en nous bornant à signaler les avantages que les nouvelles gares assurent à l'intérêt général, nous sommes persuadés que le commerce marseillais et le gouvernement apprécieront les bienfaits plus importants encore dont elles dotent la ville de Marseille ;

En ce qui touche les tracés proposés pour la ligne directe de Marseille à Aix :

Considérant que le tracé par Aubagne et Fuveau ne représente qu'un intérêt particulier, celui du bassin houiller de Fuveau, et ne peut être considéré sérieusement ni comme une nouvelle issue de Marseille vers le Nord, ni comme une tête de ligne pour les Alpes ; qu'il peut encore moins servir de ligne directe entre Aix et Marseille ;

Qu'en effet, ce tracé, long de 55 kilomètres (54,745 mètres), nécessite à Aubagne les transbordements et les pertes de temps que nous reprochons au chemin de Rognac ;

Que l'embranchement de Rognac nous conduit à Marseille avec un parcours de 52 kilomètres (52,341 mètres), qu'ainsi le tracé par Aubagne, comparé à celui de Rognac, allonge de 2,404 mètres la distance de Marseille à Aix ;

Que la ligne d'Aubagne présente contre des rampes plus longues et de plus grandes difficultés de traction ;

Qu'évidemment un pareil projet doit être écarté, puisqu'il s'agit de trouver une amélioration et non point une aggravation à la situation actuelle ;

Considérant que dès-lors la comparaison ne peut exister qu'entre le tracée de Gardanne et des Milles ;

Que ces deux tracés ont un tronc commun depuis Marseille jusqu'à la station de la Malle sur le plateau du Pin ; que la bifurcation s'opère à ce point, de manière à ce que l'un se dirige à l'est vers Gardanne, et l'autre fléchit au nord-est vers les Milles ;

Considérant que le tracé par Gardanne présente un développement de 40,500 mètres, tandis que celui des Milles n'a qu'une longueur de 37,300 mètres ;

Que les pentes et rampes de la ligne de Gardanne sont plus défectueuses et présentent à l'exploitation plus de difficultés que celles des Milles ;

Que le tracé de Gardanne doit coûter 14 millions 200 mille francs, tandis que celui des Milles sera effectué moyennant 9 millions et demi ;

Considérant qu'en présence de ces différences, il y a lieu de préférer le chemin le plus facilement praticable et le moins coûteux ;

Que l'économie réalisée par la préférence du tracé des Milles sur celui de Gardanne permettra à la Compagnie d'appliquer 5 millions à la ligne de Fuveau sans augmenter sa dépense ;

Qu'il importe, avant toutes choses, de satisfaire l'intérêt général qui réclame impérieusement la création du chemin de fer le plus direct entre Marseille et Aix ;

Considérant que le conseil général des ponts et chaussées et le comité supérieur des chemins se sont prononcés contre les projets de la Compagnie du Midi et en faveur de ceux de la Méditerranée ; qu'un pareil avis émanant des autorités les plus compétentes est d'une immense gravité ;

Considérant que M. Talabot, directeur général de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, a donné, devant le Conseil général des Bouches-du-Rhône, l'assurance formelle que les propositions de cette Compagnie étaient indivisibles, et que ses diverses projets seraient exécutés dans l'espace de trois ans, à partir de la concession ;

Par ces motifs :

La Chambre, délibérant à l'unanimité,

S'oppose à l'établissement de la ligne de Marseille à Cette par le littoral ;

Prie le gouvernement de vouloir bien concéder à la Compagnie de la Méditerranée, qui offre de les exécuter dans trois ans et sans subvention :

1° Le chemin de fer de Lunel à Arles ;

2° Un embranchement du Pas-des-Lanciers aux Martigues et à Bouc ;

3° Une ligne directe de Marseille à Aix ;

4° L'établissement d'une gare de marchandises à l'Estaque avec raccordement sur les ports de Marseille ;

5° L'établissement d'une nouvelle gare au sud de Marseille ;

Emet le vœu que, parmi les tracés proposés pour la ligne directe de Marseille à Aix, celui des Milles soit préféré, et qu'il soit promptement exécuté.

Invite M. le président à vouloir bien verser à l'enquête une ampliation de la présente, ainsi qu'un exemplaire de la délibération prise par la Chambre le 13 juin dernier.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Situation au 31 août 1862.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque ... 689,205 58		
Espèces en caisse 851,731 70	1,540,936 28	
Effets remis à la caisse		911,078 20
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours. 19,029,783 46		
— de 31 à 60 — . 14,324,197 52		
— de 61 à 105 — . 15,719,099 04		
Etrangers 4,226,352 83		
Warrants 2,594,050 37	55,933,483 24	
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragraphes 2 et 3)		2,000,000 »
Frais de premier établissement		126,983 70
Frais généraux		62,184 05
Comptes courants		2,609,797 23
Immeuble social		2,179,259 14
Versement à faire non appelé :		
1re émission ..... 30,000,000 »		
Actions à émettre .... 20,000,000 »	50,000,000 »	
		115,361,722 85

PASSIF.

Capital : émis ..... 40,000,000 »		
— à émettre .... 20,000,000 »	60,000,000 »	
Comptes de dépôts :		
3 0/0 à 3 jours de vue. 32,209,504 17		
Comptes courants (escompte et espèces). 20,415,054 58	52,624,558 75	
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		110,125 20
Acceptations et effets divers à payer		258,708 60
Profits et pertes		432,603 13
Réescompte du dernier semestre		167,524 55
Intérêts et dividendes à payer, solde de 1859, 1860 et 1861		21,629 07
Premier semestre 1862 (5 fr. par action).		400,000 »
Bénéfices réservés du 1er semestre 1862) ..		19,869 62
Fonds de réserve		1,326,703 84
		115,361,722 85
Effets à échoir en portefeuille		55,933,483 24
Effets à échoir en circulation avec l'endossement de la Société		25,601,013 25
		81,534,526 49

Certifié conforme aux écritures :

Le sénateur président,

LE MARQUIS G. D'AUDIFFRET.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

Bilan au 31 août 1862.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse 73,108 11		
Espèces à la Banque de France 73,413 01		175,891 97
Espèces à la Société générale de Crédit industriel et commercial 27,280 85		
Actions : 375 francs par action non appelés		15,000,000 »
Portefeuille		5,176,413 »
Nantissements :		
Marchandises 32,650,155 43		
Valeurs et titres divers 20,286,699 50		52,936,851 93
Frais de constitution, émission, 1er établissement		188,000 »
Agences		158,038 51
Frais généraux		17,666 88
Comptes courants. Débiteurs		935,893 57
Divers		38,396 50
		74,627,044 95

PASSIF.

Capital		20,000,000 »
Créditeurs :		
Marchandises.....	32,650,153 45	
Valeurs et titres divers	20,286,699 50	52,936,854 95
Réserve statutaire. 1er semestre 1861.		116,860 11
Dividende restant à payer.....		213,001 25
Réescompte du portefeuille, 1er sem.		39,388 85
Comptes courants. Créditeurs.....		1,214,551 36
Profits et pertes :		
Report du 30 juin 1861.....	59,528 73	
Solde nouveau.....	46,879 70	106,408 43
		74,627,063 95

Opérations en cours au 31 août 1862.

Avances :		
Sur nantissement de marchandises..		21,353,778 65
Sur nantissement de valeurs et titres divers.....		9,400,425 »
Total.....		31,254,203 65
Effets à échoir restant en portefeuille,		5,176,413 »
Effets en circulation avec l'endossement du Sous-Comptoir.....		26,077,790 65
Total égal.....		31,254,203 65

Certifié conforme aux écritures,

Le sous-directeur,

A. Beaussier.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les transactions ont été pour le moins aussi animées, cette semaine, sur le marché au comptant que sur le marché à terme.

Il s'est fait d'énormes affaires sur les Ports de Marseille, qui se sont élevés jusqu'à 730, pour fermer aujourd'hui à 695.

Les bruits de la fusion de cette compagnie avec la Société immobilière de Paris, qui réunirait également la Société des magasins généraux et la Société de la rue Impériale de Marseille, joints au découvert considérable qui existait sur cette valeur, ont déterminé cette hausse considérable.

Nous annonçons aujourd'hui que ces bruits, bien loin de n'être pas confirmés, sont devenus une certitude.

Nous ignorons encore sur quelle base la fusion de ces trois sociétés est faite. Quoi qu'il en soit, la réunion de ces quatre sociétés immobilières ne peut que permettre de brillants résultats à ceux qui s'y trouvent intéressés.

Les Rivoli, de 180, sont montés à 210; les réalisations de bénéfices les ont fait réagir aujourd'hui à 205. Tout indiq ue que le mouvement de hausse est loin d'être fini.

Les Docks et entrepôts de Marseille, qui, on le sait, possèdent des surfaces précieuses sur les ports de Marseille, sont montés de 680 à 740. Ils ont reculé aujourd'hui, sous l'influence des réalisations de bénéfices, à 693. Cette réaction ne peut être que momentanée.

Les Gaz de Marseille ont eu leur part de hausse dans ce grand mouvement marseillais et se sont élevés à 415.

Les Gaz parisiens sont bien tenus à 1,393 75 (actions anciennes) et à 1,390 (actions nouvelles).

Les Magasins généraux ont donné lieu à de gros achats de 615 à 625. Ils restent aujourd'hui à 617 50.

Les Voitures ont été traitées entre 62 50 et 63 75, ex-coupon.

La caisse Mirès a eu un mouvement de hausse subite qui l'a portée à 70 ; nous ignorons la cause de cette élévation de cours.

Les Omnibus ont été négociés entre 795 et 787 50, dernier cours.

La Compagnie des Eaux a trouvé preneurs de 357 50 à 360. La Vieille-Montagne est faible à 275. Le Sous-comptoir des entrepreneurs est très-ferme à 140.

E. Bonnaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Les affaires ont été très-calmes cette semaine. Les fonds anglais ont peu varié. Leur dernier cours a été hier de 93 3/8 à 93 1/2 au comptant, et de 93 1/2 à 93 5/8 au 8 octobre. Le 3 0/0 réduit et le nouveau 3 0/0 ont fait de 91 7/8 à 92. Les actions de la Compagnie des Indes ont fait de 230 à 232, le 5 0/0 réduit à 109 1/4. Bons de l'Echiquier, mars : de 17 à 20 shell.; juin : de 20 à 28 shell. de prime.

Quant aux actions de la Banque, le registre de transfert a été clos hier, et ne se rouvrira que le 14 octobre. La dernière cote s'est élevée à 244. — Hausse de 3 0/0 sur les comptes plus élevés de la semaine dernière.

La Banque a envoyé hier 50,000 souverains au Portugal. Elle a reçu 50,000 l. st. en lingots. Le duc de Nassau négociait depuis quelque temps un emprunt de 7 millions de florins avec la maison Rothschild. Cette affaire a été définitivement conclue hier.

J'ai appris avec peine que la maison W. N. Lynet et Ce avait suspendu ses paiements. Ces messieurs opéraient surtout avec l'île Saint-Vincent. Leur passif est de 20,000 l. st.

Les derniers avis de New-York sont du 8. Ils disent que les cours étaient fermes en hausse. A quelle cause attribuer cette amélioration, au moment où les armées du Sud franchissent le Potomac? Les spéculateurs de New-York pensent probablement que les dernières victoires des confédérés donneront à réfléchir au gouvernement de Washington, et qu'il se décidera à faire la paix.

Une autre nouvelle favorable nous est arrivée d'Amérique, c'est celle de la décision du gouvernement fédéral qui exonère de l'*income-tax* des États-Unis les effets publics dont les intérêts sont payables à Londres. Ces intérêts seront payés sans déduction. En conséquence, le chemin de fer central de l'Illinois et les autres compagnies américaines ont révoqué les ordres qu'ils avaient déjà donnés à leurs commettants, et les actionnaires recevront leurs dividendes intacts.

Les chemins de fer anglais sont en hausse. Chatham a gagné 1/2; le *Caledonian*, le Great Western, le Midland, 1/4; Midland (Birmingham et Derby) a gagné 1; le North Western seul a baissé de 1/4.

Les fonds étrangers ont subi quelques variations. Le consolidé turc est en faveur; il a clôturé hier à 37 3/4. Mais le Péruvien est tombé à 1 1/4 au-dessous du pair. Le 5 0/0 italien est stationnaire à 70; le Mexicain a fait 32 1/8, 1/2, 1/4, 7/8; le 4 1/2 0/0 russe, 92; le 3 0/0, 60; la dette espagnole, de 34 1/4 à 34 1/2; différée, 15; passive, 20 1/8, 1/4.

Les nouvelles d'Amérique ont fait un peu baisser le prix des cotons, parce qu'on a spéculé sur les chances, bien petites cependant, d'une paix plus ou moins prochaine. Il y a eu diminution de 2 deniers par livre, comparativement à la cote de vendredi dernier. Cependant les négociants, qui entretiennent les rapports les plus fréquents avec New York, pensent qu'il y a encore plusieurs mois de misère à subir avant que la paix soit faite.

Les transactions entre notre pays et l'Amérique ont diminué d'un tiers, si on compare les six premiers mois de 1862 avec la période correspondante de 1861. L'Amérique a eu cependant des récoltes magnifiques; mais ses expéditions en grains, farines et salaisons ne peuvent compenser le déficit du coton, déficit que n'ont pu combler pour nos fabriques les envois de l'Egypte et de l'Inde, quoique les expéditions de ces deux pays pour l'Angleterre se soient augmentées de 32 0/0. Et l'augmentation ne s'arrêtera pas là.

C. Delattre.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — Le mouvement de hausse se continue pour les farines de commerce; seulement il se fait peu d'affaires ; on a traité quelques petits lots en courant du mois, dès ce matin, à 60 25 et 60 50; sur ce terme de livraison les vendeurs sont peu nombreux ainsi que sur le livrable en octobre que l'on a traité à 59 25.

Mais plus on atteint les époques éloignées, plus les acheteurs sont rares, et l'on peut dire que les cours sont nominaux sur les 4 ou 6 mois de novembre à 58, 58 25.

Blés. — Les offres de la culture sont un peu moins nombreuses que la semaine dernière. Les prétentions des détenteurs sont aussi plus élevées, et, au début du marché, on demandait 1 fr. de hausse sur les cours de la semaine dernière.

Les affaires sont lentes à s'engager et la meunerie qui agit toujours avec une grande réserve ne traite que les lots qu'elle peut obtenir en subissant une baisse de 50 c.

Les blés de choix ont été payés 35 50 et 36 fr.

Les premières qualités sont tenues de 34 50 à 35 fr.

Les sortes courantes ne s'obtiennent pas à moins de 33 50 à 34 fr. C'est donc sur ces deux dernières sortes que porterait la hausse de 50 c.

En blés de commerce, il s'est vendu des provenances de Beauce 34 fr.; des blés du centre depuis 32 50 jusqu'à 34 fr.

Quelques échantillons de la Picardie ont été cédés de 33 à 33 fr. 50 c. sur la ligne du Nord ; mais nous ne voyons rien offrir par les marchands de Montereau, Bray, Sens et la ligne de Lyon.

Seigles. — Les seigles se sont encore payés 20 fr. les 115 kilog. en gare du Nord. C'est le même prix que la semaine dernière et la demande n'est pas plus animée.

Orges. — Les porteurs d'échantillons demandent toujours 17 fr. des orges nouvelles, Bourgogne, Champagne ou Beauce ; mais, à ce prix, il n'y a preneurs que pour les premières qualités.

Les autres sortes sont délaissées de 16 à 20 50.

Avoines. — Les avoines sont dans la même position qu'il y a huit jours, avec des demandes suffisantes. Nous pouvons coter : 27 fr. pour les qualités de choix ; 26 à 27 fr. 50 pour les premières qualités de Beauce et de Brie, et 25 à 25 fr. 50 pour les sortes légères. Le tout les 150 kilog. réglés.

Les escourgeons sont tenus fermes, de 16 50 à 17 fr. en gare d'arrivée.

HUILES. — Cours officiels : huile de colza en tous fûts, 125 fr.; en tonnes, 126 50 ; huile épurée en tonnes 134 50 ; huile de lin en fûts 119 fr., en tonnes 120 50; huile d'œillette bon goût 124 fr. Le tout aux 100 kilogrammes.

VINS. — Bordeaux, 10 septembre. — Vins du Narbonnais, de 240 à 300 fr. les 900 litres, et les beaux vins, 350 à 400 fr.; Roussillon, de 425 à 500 fr.

Nous avions beau temps hier, mais aujourd'hui pluie tout à fait intempestive. Le raisin a besoin, pour achever de mûrir, de chaleur et non de fraîcheur. Nous comptons sur une demi-récolte dans l'ensemble du Bordelais.

(*Echo de l'agriculture.*)

MÉTAUX. *Cuivre.* — La demande est animée, l'article devient rare, il y a conséquemment fermeté de prix. Le Chili brut est monté à 218 50, et le minerai Corocoro à 232 50.

Billardon.

Aux actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer.

Messieurs,

Vous savez sans doute que, l'année dernière, un comité a été formé dans l'intérêt des actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer. Ce comité siégeait rue Montmartre, 111, et avait pour secrétaire M. Ch. Detaille.

Jusqu'à ce jour, M. Ch. Detaille a rendu aux actionnaires des services réels, mais ces services ne lui donnent pas le droit de s'interposer près des actionnaires pour leur demander, comme il vient de le faire, la remise de leurs actions et un versement en espèces. Aussi m'a-t-il mis dans la nécessité de vous prévenir que je suis complétement étranger à la Société qu'il a formée, société qui est de nature à nuire aux efforts que je fais dans votre intérêt.

Je dois ajouter que, malgré les obstacles que je rencontre, malgré les graves difficultés qu'on me suscite, j'ai toujours l'espoir de retrouver votre capital; et, pour atteindre ce but, je n'ai besoin de vous imposer aucun nouveau sacrifice.

Je dois enfin vous prévenir que si, comme je l'espère, j'ai, dans un temps très-rapproché, une communication à vous faire, elle aura lieu directement en mon nom.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de ma parfaite considération et de mes sentiments dévoués.

J. Mirès.

Paris, septembre 1862.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

25 septembre. — **Société J.-F. Cail et Cᵉ.** — A 1 heure, quai de Billy, 48.

27 septembre. — **Chemin Guillaume-Luxembourg.** — A 3 heures, 68, boulevard de Strasbourg.

1er octobre. — **Chemin de Turin à Savone.** — A midi, rue Borgo nuovo, à Turin.

2 octobre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — A midi, rue du Parchemin, 8, à Bruxelles.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er octobre. — **Chemin d'Orléans.** — 30 fr. par action ancienne.

1er octobre. — **Chemin d'Orléans.** — 3 fr. 12 c. 1/2 par action nouvelle.

1er octobre. — **Chemins de l'Ouest.** — 17 fr. 50 par action.

15 septembre. — **Chemin franco-suisse.** — Paiement du coupon n° 7 des obligations.

1er octobre. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — 7 fr. 50 par obligation.

APPELS DE FONDS.

1er au 10 octobre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Appel de 100 fr. par obligation non libérée de l'emprunt 1862.

REMBOURSEMENTS.

1er décembre. — **Ville de Bruxelles.** — Remboursement des obligations de l'emprunt 1862 sorties au tirage du 1er septembre.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 24 mai.

31 décembre. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 mai.

2 janvier 1863. — **Emprunt anglo-autrichien.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er juillet 1862.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le projet des travaux à exécuter pour l'amélioration de la baie de Canche, en aval du port d'Etaples, notamment le plan général présenté le 1er juin 1861 par l'ingénieur en chef ;

Vu le procès-verbal de la conférence mixte à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'adhésion donnée à l'exécution des travaux par le directeur des fortifications, par application de l'article 18 du décret du 10 août 1853 ;

Vu les pièces de l'enquête et la délibération de la commission d'enquête ;

Vu la délibération de la commission nautique ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 10 décembre 1860 et 7 octobre 1861 ;

Vu la lettre de notre ministre de la marine et des colonies, en date du 11 mars 1862 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4) ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'amélioration de la baie de Canche, en aval du port d'Etaples, conformément aux dispositions générales du plan ci-dessus visé et à l'avis, en date du 7 octobre 1861, du conseil général des ponts et chaussées, lesquels plan et avis resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Ces travaux sont déclarés d'utilité publique.

Art. 3. — La dépense, évaluée à 70,000 francs, sera imputée sur les fonds de la deuxième section du budget chapitre XXXIX (Amélioration des ports).

Art. 4. — Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 26 août 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :
Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
E. Rouher.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 3 au 9 septembre	1730	1.524.030 12	876 38	1706	1.578.740 38	925 46	» »	5.30	25.731 68	855 »
Orléans*	3 — 9 —	1475	1.456.790 51	987 65	1475	1.441.168 88	977 06	1.10	» »	30.151 93	1060 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	3 — 9 —	1411	2.687.308 21	1.904 35	1411	2.456.215 46	1.733 67	9.85	» »	59.718 34	1152 50
Ouest*	3 — 9 —	1238	1.273.103 70	1.028 35	1213	1.375.543 25	1.125 75	» »	8.70	29.402 50	365 »
Nord*	3 — 9 —	1053	1.460.500 51	1.387 03	967	1.367.411 72	1.414 07	» »	1.91	41.275 18	1030 »
Midi*	3 — 9 —	798	716.144 40	897 53	798	662.357 11	830 02	8.12	» »	26856. 80	841 25
Lyon a Genève*	3 — 9 —	231	170.159 95	736 62	231	161 908 15	700 90	5.09	» »	19.817 50	370 »
Ardennes*	3 — 8 —	355	135 054 35	380 43	187	90.105 71	481 86	» »	21.03	13.521 77	410 »
Dauphiné*	3 — 9 —	182	87 222 20	479 25	160	76.134 85	475 85	» 71	» »	15.515 99	430 »
Graissessac a Béziers	3 — 9 —	52	16.991 25	326 75	52	12.648 70	243 25	34.43	» »	»	»
Bessèges a Alais*	3 — 9 —	33	34.357 10	1 041 12	33	29.756 »	901 33	15.50	» »	34.113 19	» » »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	3 — 9 —	1961	1.308.973 70	666 48	1967	1.126.064 60	675 98	» »	1.40	23.034 90	607 50
Autrichiens	3 — 9 —	1324	959.542 50	724 83	1324	1.199.207 50	905 91	» »	20.»	23.968 55	477 50
Madrid à Alicante et Tolède	3 — 9 —	482	403.778 88	837 71	482	315.003 00	653 96	27.85	» »	23.943 31	570 »
Saragosse et Madrid a Médinaceli	3 — 9 —	166	59.510 49	359 »	103	38.043 77	365 89	» »	1.50	»	»
a Alicante Alcazar a Ciudad	3 — 9 —	155	30.689 00	197 60	114	17.731 26	155 53	26.35	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	3 — 9 —	306	155.968 36	426 10	183	77.176 27	421 40	1.11	» »	11.403 45	325 »
Nord de l'Espagne	3 — 9 —	522	226.793 72	430 61	375	150.754 50	402 01	7.12	» »	13.309 90	512 50
Union suisse	7 — 13 —	275	81.720 »	297 »	275	86.025 »	312 »	» »	4.80	» »	»
Central suisse	3 — 9 —	262	173.013 31	660 35	262	170.859 67	652 14	1.25	» »	18.090 41	»
Victor-Emmanuel	3 — 9 —	214	157.041 36	734 02	214	155 968 12	728 82	» 71	» »	22.987 91	370 »
Romains Bologne a Ancone	3 — 9 —	206	63.179 »	311 »	»	»	»	»	»	8.927 11	335 »
Romains Rome a Civita-Vecchia	3 — 9 —	73	12.193 55	167 02	»	»	»	»	»	8.917 »	»
Saragosse a Pampelune	3 — 9 —	179	57.137 20	319 24	»	»	»	»	»	8.887 »	340 »
Séville-Xérès-Cadix	20 — 26 août	160	101.850 99	636 55	160	85.524 55	531 52	19.10	» »	16.403 55	430 »
Ouest suisse	3 — 9 septembre	150	83.936 37	559 58	150	88.424 47	589 50	» »	5.08	14.163 58	143 75
Cordoue a Séville	20 — 26 août	131	49.165 85	375 31	131	49.036 50	374 22	» 20	» »	12.639 04	»
Guillaume-Luxembourg	27 août 2 septembre.	120	38.101 09	317 51	78	20.141 92	258 23	22.95	»	11.054 24	277 50
Portugais	27 — 2 —	75	14.168 80	190 »	»	»	»	»	»	»	402 50

Prélèvement fait d[illegible] sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

BANQUE D'ANGLETERRE

Situation au 10 septembre 1862.

Département de l'émission.

PASSIF.

	liv. sterl.
Billets émis	31,433,925

ACTIF.

Dette du gouvernement	11,015,100
Autres valeurs	3,634,900
Espèces et lingots d'or	16,782,925
Espèces en argent	»
	31,343,925

Département de la Banque.

PASSIF.

Capital des propriétaires	14,553,000
Reliquat	3,642,708
Dépôts publics (y compris échiquier, commissaires de la dette nationale, compte de dividende)	8,768,329
Autres dépôts	13,869,643
Billets à sept jours et autres	859,825
	41,633,505

ACTIF.

Valeurs du gouvernement (y compris annuité amortie)	11,111,067
Autres valeurs	19,296,660
Billets	13,397,365
Espèces d'or et d'argent	828,615
	41,633,505

Le 11 septembre 1862.

M. MARSHAL, 1er *caissier.*

MM. les actionnaires de la Société générale de Crédit industriel et commercial, sont informés qu'un dividende de 5 francs par action libérée de 125 francs, soit 4 0/0 par action pour le premier semestre de 1862, leur sera payé à titre d'à-compte, tous les jours de 10 heures à 2 heures, à partir du 1er novembre prochain, à la caisse de la Société, rue de la Victoire, 72.

Le sénateur président,

M. G. D'AUDIFFRET.

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT DE BERNE.

Mise au concours de travaux d'art.

Il est ouvert un concours pour l'entreprise des travaux ci-après :

1° Pour la construction de la travée d'un pont donnant passage aux eaux d'inondation à Unterworben, faisant partie du troisième lot de la section Bienne-Studen.

Ces travaux sont de la nature suivante :

Charpenterie estimée à...	Fr.	858 50
Ouvrages en fer estimés à...		31,940 »
Total.....		32,798 50

2° Pour la construction des piles et culées et des travaux en fer du pont sur l'Aar à Busswyl, figurant au premier lot de la section Studen-Berne, comprenant les travaux suivants :

Terrassements, estimés à..	Fr.	62,920 »
Maçonnerie, id.....		282,080 »
Charpenterie, id.....		39,100 »
Ouvrages en fer, id.....		383,300 »
Total.....		767,400 »

Les plans, devis et cahiers des charges sont déposés au bureau central technique du chemin de fer de l'Etat de Berne, à Berne.

Pour l'entreprise des travaux sous n° 1 ci-dessus, le cautionnement à fournir est fixé à 3,500 francs, et à 60,000 francs pour les travaux sous n° 2.

Les soumissions peuvent être faites pour les deux travaux réunis, ou pour l'un d'eux seulement. Dans le premier cas, les offres pour chacun des travaux devront être indiquées séparément.

Les soumissions devront être rédigées en la forme voulue, cachetées et porter la suscription : *Soumission pour travaux d'art.* Elles seront adressées *franco*, d'ici au 11 octobre au plus tard, jusqu'à 6 heures du soir, au Comité directeur du chemin de fer de l'Etat bernois à Berne (Suisse). Les soumissions seront accompagnées de pièces justificatives touchant la capacité technique des entrepreneurs; elles indiqueront en outre le mode du cautionnement qu'ils se proposent de fournir.

Berne, le 11 septembre 1862.

Comité directeur du chemin de fer de l'Etat de Berne,

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schaken, à Vesoul.

AVIS.

Le Conseil Bourgeois, représentant la communauté de Saint-Thomas (Antille danoise), fait savoir aux personnes qui seraient disposées d'entreprendre l'éclairage au gaz des rues de cette ville, qu'il est disposé à recevoir leurs offres.

Ces offres devront mentionner le taux auquel les contractants s'engageront à fournir le gaz, soit pour :

75 lampes
100 —
125 —
150 —
} Bec de gaz de cinq pieds ou une lumière égale;

Ainsi que le prix du gaz, par pied cubique, suivant la quantité de lampes qui sera jugée nécessaire pour éclairer la ville.

Le contractant devra fournir tous les matériaux, y compris les lampes.

Les offres devront stipuler les conditions auxquelles le contractant serait disposé à céder l'établissement à la ville, à l'expiration de son contrat, dont la durée sera de dix à quinze ans.

Le gaz doit être de première qualité.

La ville compte au moins 12,000 habitants.

Un terrain situé à l'ouest de la ville, ayant un lieu de débarquement convenable, pourra être obtenu à des termes modérés.

Les offres seront reçues jusqu'au 1er janvier 1863.

Pour d'autres renseignements s'adresser au secrétaire du Conseil des Bourgeois.

Saint-Thomas, ce 28 juillet 1862, Bureau du Conseil Bourgeois.

Par ordre :

P. VAN VLIERDEN,
Secrétaire.

La 43e livraison des *Grandes usines de France*, par M. Turgan, vient de paraître chez Michel Lévy. Sous le titre de *Manufacture des glaces de Saint-Gobain*, elle traite du doucissage et du polissage des glaces, des applications du mercure et de l'étain, et des divers procédés d'étamage. Elle renferme aussi des détails sur les emplois dans la construction des glaces non étamées.

On lit dans *l'Indépendance belge :*

« Nous appelons l'attention de nos lecteurs sur la *Compagnie internationale d'assurances* (autorisée par ordonnance royale), qui vient d'être fondée en Hollande au capital de 2,100,000 florins, divisés en 15,000 actions de 140 florins chacune (300 francs).

» On sait que, de toutes les opérations financières, l'assurance est la plus sûre et celle qui procure les bénéfices les plus considérables. La *Compagnie internationale* se propose d'exploiter toutes les branches d'assurances. Les traités qu'elle a déjà conclus avec d'autres sociétés d'assurances lui permettront de donner à ses opérations une extension rapide, et lui garantissent dès le commencement un chiffre considérable d'affaires, et par conséquent de forts dividendes.

» Fondée sous le patronage d'hommes éminents, la *Compagnie internationale* possède les sympathies du public hollandais. Les conditions favorables de ses statuts lui ont attiré un grand nombre de souscripteurs, et elle a résolu de faire participer le public français aux avantages exceptionnels qu'elle présente. La solidité proverbiale des affaires hollandaises assure, nous n'en doutons pas, le meilleur accueil à cette entreprise, aussi sérieuse que fructueuse.

» La souscription est ouverte, à partir du 15 septembre courant, au bureau du *Comptoir international*, 5, rue Ménars, où l'on délivre les statuts. »

Vient de paraître : l'édition de Septembre du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des voyageurs sur tous les chemins de fer de l'Europe ; — les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs illustrés* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales gares des chemins de fer, chez les principaux libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

EMPRUNT DE LA VILLE DE MARSEILLE.

Le premier tirage des obligations de l'emprunt de 9,500,000 francs, contracté par la ville de Marseille, en vertu de la loi du 19 juin 1850, a été effectué le 1er septembre 1862, à 9 heures du matin, en séance publique, à l'Hôtel-de-Ville.

Conformément aux conditions stipulées dans la souscription dudit emprunt, il a été tiré 500 numéros correspondant à un pareil nombre d'obligations et dont le détail suit :

4	1518	2992	4597	6563	8107
6	1533	3007	4612	6514	8132
24	1535	3011	4640	6552	8138
44	1556	3019	4687	6590	8147
64	1602	3021	4696	6565	8184
77	1656	3053	4710	6572	8213
78	1718	3055	4761	6574	8232
92	1721	3099	4768	6585	8235
120	1726	3100	4790	6606	8245
150	1794	3108	4835	6608	8252
192	1808	3125	4838	6617	8271
197	1813	3130	4885	6629	8277
253	1850	3151	4942	6646	8312
260	1865	3164	4943	6659	8354
271	1879	3188	4976	6704	8358
277	1893	3235	4993	6736	8379
303	1925	3264	5002	6755	8420
306	1936	3276	5027	6780	8422
339	1952	3320	5088	6819	8438
343	1971	3322	5091	6826	8455
344	1972	3381	5100	6851	8489
356	1997	3387	5107	6878	8489
361	2011	3415	5123	6886	8490
366	2016	3432	5194	6903	8497
396	2026	3443	5203	6924	8506
411	2032	3462	5206	6929	8507
443	2048	3468	5211	6932	8518
469	2051	3487	5223	6933	8528
453	2059	3503	5250	6958	8529
464	2110	3526	5263	7029	8539
465	2116	3541	5310	7034	8503
472	2121	3544	5326	7074	8601
481	2147	3553	5336	7084	8646
489	2167	3566	5342	7113	8661
509	2186	3568	5377	7119	8671
536	2223	3573	5401	7209	8717
539	2226	3575	5403	7239	8776
559	2241	3604	5448	7249	8780
577	2240	3614	5461	7287	8808
583	2256	3653	5475	7299	8810
585	2294	3665	5504	7305	8813
603	2306	3670	5521	7311	8814
605	2333	3674	5528	7363	8817
610	2335	3678	5529	7217	8860
613	2338	3679	5531	7321	8893
623	2344	3682	5550	7333	8890
644	2368	3740	5618	7367	8903
680	2370	3761	5625	7374	8912
725	2379	3772	5631	7454	8916
738	2427	3812	56 6	7476	8971
758	2433	3874	5647	7496	8935
781	2441	3897	5732	7504	8938
850	2448	3898	5740	7536	8965
873	2477	3933	5767	7547	8967
900	2484	3939	5770	7553	8981
902	2503	3964	5779	7564	8989
956	2567	3981	5780	7626	9058
1024	2586	3995	5817	7645	9104
1041	2615	4021	5820	7653	9110
1051	2620	4026	5928	7655	9115
1135	2626	4050	6004	7661	9174
1144	2707	4062	6042	7662	9234
1171	2735	4080	6053	7675	9260
1182	2753	4105	6081	7697	9263
1192	2778	4127	6135	7716	9298
1201	2783	4142	6182	7781	9300
1214	2797	4162	6229	7786	9306
1258	2811	4170	6282	7805	9331
1274	2822	4178	6296	7813	9336
1280	2823	4214	6309	7862	9354
1295	2829	4257	6323	7892	9360
1300	2830	4298	6329	7929	9407
1310	2833	4302	6337	7949	9418
1311	2852	4326	6347	7955	9435
1320	2860	4336	6367	7967	9446
1346	2893	4356	6384	7982	9467
1377	2901	4370	6417	7984	9468
1387	2904	4383	6435	8019	9497
1405	2922	4385	6440	8024	9505
1409	2941	4431	6446	8025	
1440	2943	4467	6474	8040	
1454	2948	4518	6477	8046	
1459	2951	4547	6493	8076	
1487	2968	4557	6498	8091	

Le remboursement en capital des obligations désignées ci-dessus aura lieu, à partir du 1er octobre prochain, tous les jours, de dix heures du matin à quatre heures de l'après-midi, à la caisse de l'hôtel-de-ville.

EMPRUNT DE LA VILLE DE LILLE (1860)

Remboursement des obligations.

TIRAGE DU 1er SEPTEMBRE 1862.

Liste des numéros sortis.

(Le remboursement aura lieu un mois après le tirage.)

Numéro remboursé par une somme de 25,000 francs capital compris.

138476

Numéros remboursés par une somme de 10,000 francs, capital compris.

22805	117455	150307

Numéro remboursé par une somme de 4,000 francs, capital compris.

55727

Numéros remboursés par une somme de 1,000 francs, capital compris.

116334	155574	152470	31137
127337	158337	109804	13835

Numéros remboursés par une somme de 500 francs, capital compris.

43201	74483	31734	107271
49630	4809	61940	50724
42320	122896	56230	15517

Numéros remboursés par une somme de 400 francs, capital compris.

56338	45009	10743	77456
44163	17593	5852	107415
114561	103584	95383	24532
166763	37796	94102	93528

Numéros remboursés par une somme de 200 francs, capital compris.

64217	186172	61394	74219
166160	7306	20559	62892
158858	139368	76070	34061
114078	138469	47493	140437

Numeros remboursés par une somme de 100 francs, capital compris.

2258	36709	57498	80483	108552
2328	36914	58240	80744	108847
3320	36939	58354	81846	108969
3538	37192	58567	81740	111443
3985	38212	58693	82090	111527
4172	38468	59307	82816	111671
4677	39820	59469	82954	112733
5257	39951	59780	83693	113511
5378	40030	59796	84020	114745
5977	40245	59917	85725	115111
5954	40466	60592	85825	116323
7988	41067	60787	86493	116734
8090	41703	61018	86832	116909
9655	41726	61500	87632	117412
10066	42023	61819	88706	117679
11247	42081	62307	89160	118219
11903	42086	62350	90889	118800
12130	43112	62952	90785	119003
12172	43936	63041	91848	120259
12375	45127	63240	91887	120446
13608	45212	64034	92223	120655
14642	45389	64301	94606	121731
14674	46412	65201	95052	121960
16014	47114	65925	95450	122090
18320	47194	65964	95464	123177
18976	47594	66083	95743	123651
19002	48862	66550	95877	125820
20006	48870	67242	96189	125981
21108	49184	68305	96802	126893
21198	49278	68624	99167	127550
21338	49288	68677	100039	127595
22853	49052	68771	100815	128007
23911	49832	68781	100964	128285
27754	50716	69294	102101	129718
28198	51206	69451	102193	130071
29427	51465	72186	102668	130235
30284	51472	72887	103421	130317
32460	51093	72965	103577	130486
32473	52300	72994	104267	132374
32937	52387	73313	105069	132650
33558	54464	73827	106318	133931
33853	54817	73947	107382	134135
34303	55452	75348	107683	134498
35084	55728	76375	107749	134610
35834	56332	76518	108070	134732
36141	56794	77916	108204	135584
36478	57150	78418	108312	136134
136931	145348	155807	168060	
137324	145443	159334	169178	
137385	14778.	159947	169334	
136715	148104	160502	171841	
138323	148265	160669	171860	
138610	149082	160670	171983	
138761	150825	160741	172034	
139734	151318	161314	172232	
140372	152034	161456	172711	
140391	152037	162281	173191	
140408	152153	169568	173625	
140872	152966	163402	173892	
141928	153576	163688	173900	
142500	153716	163917	174031	
143630	154256	164309	174118	
144190	155540	165728	174435	
144505	155569	166859	174702	
144826	155794	167150		

Les obligations ci-dessus ont droit, en outre, à 1 fr. 50 d'intérêt.

Le paiement des obligations sorties et des coupons d'intérêt se fera, à partir du 1er octobre 1862, soit à la caisse du receveur municipal, à Lille, soit à Paris, chez M. Léopold S. Kœnigswarter, banquier, rue de la Chaussée-d'Antin, 60.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année ;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — *L'Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1739 kilomètres.
1861. — 1706 —

14e année — 36me semaine.

Du 3 au 9 septembre 1862.

55.551 Voyageurs	633 290 50
Bagages, Marchandises, etc.	890.739 62
Total	1.524.030 12
Recettes antérieures	44.110.998 33
Total général	45.635.028 45
36e semaine de 1862	1 524 030 12
Semaine correspondante de 1861.	1.578.740 38
Différence	54 710 26
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	45 635 028 45
— — 1861.	46.661.463 62
Différence	1 026.435 17

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	18.426.378 04
Du 1er janvier au 31 mai 1861	18.088.070 63
Différence en faveur de 1861.	168.583 60

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	7.874.294 07
Du 1er janvier au 31 mai 1861.	8.064.808 58
Différence en faveur de 1861.	190.514 51
Différence en faveur de 1862 par les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 3 au 9 septembre 1862.

111.432 Voyageurs	597.659 45
Bagages, Marchandises, etc.	859.121 06
Total	1.456 780 51
Semaine correspondante de 1861.	1.441.168 88
Différence	15 611 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	44 520 683 07
— — 1861.	48.296.147 80
Différence	3.775 464 73

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 493 kil. — 1862... 693 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 461 kil. — 1862... 683 kil.

27 006 Voyageurs	79 915 15
Bagages, Marchandises, etc.	113.948 07
Total	193.863 22
Semaine correspondante de 1861	153 091 19
Différence	40.772 03
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.247.907 77
— — 1861.	3.952.587 15
Différence	2 295 320 62

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 3 au 9 septembre 1862.

85.367 Voyageurs	886.175 51
Bagages et marchandises	1.801.132 70
Total	2.687.308 21
Semaine correspondante de 1861.	2 410.215 46
Différence	277 092 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	81.425.919 07
— — 1861.	75.077.432 95
Différence	6.348.486 12

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

26.639 Voyageurs	94 375 10
Bagages, Marchandises, etc.	75.764 85
Total	170 139 95
Période correspondante de 1861.	161.908 15
Différence	8.231 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.721 433 35
— — 1861.	4.790.685 19
Différence	69 251 84

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 736 kilomètres.
1861. — 537 —

73 001 Voyageurs	242.101 59
Bagages et Marchandises	407.170 48
Total	649 272 07
Semaine correspondante de 1861.	443 467 35
Différence	205 804 72
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	19 553 016 59
— — 1861.	13.664 595 17
Différence	5.888.421 42

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1215 kilomètres.
1861. — 1213 —

Du 3 au 9 septembre 1862.

425.290 Voyageurs	729.812 75
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	94 797 35
— — Pet. vitesse	448.593 60
Total	1.273 203 70
Semaine correspondante de 1861.	1.375.643 25
Différence	102.439 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	35 887 613 35
— — 1861.	36.685.073 30
Différence	797 459 95

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 juillet 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

7 mois 1862, 900 kilomètres	26.191.937 50
— 1861, 900 —	26.710 937 36
Différence	518.999 86

RÉSEAU MIXTE.

7 mois 1862, 295 kilomètres	2.408 026 44
— 1861, 295 —	2.342.412 43
Différence. » —	65.614 01

NOUVEAU RÉSEAU.

7 mois 1862 21 kilomètres	113.245 64
— 1861 16 —	83.469 17
Différence	29.776 47
Différence totale : 3 kilom.	436.609 38

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 917 —

Du 3 au 9 septembre 1862.

213.903 Voyageurs	631 949 90
Bagages, Marchandises, etc.	828.600 61
Total	1.460 550 51
Semaine correspondante de 1861.	1.367.414 72
Différence	93 135 79
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	43 918 003 12
— — 1861.	42.333.737 97
Différence	1.584.265 15

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 109 kilomètres

11 530 Voyageurs	31 455 80
Bagages, Marchandises, etc.	22.580 65
Total de la semaine	54 036 45
Semaine correspondante de 1861.	22 215 48
Différence	31.820 97
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.706 261 79
— — 1861.	178.663 60
Différence	1.527 598 19

MIDI

Chemin de fer.

De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.

De Castets à Montauban et à Toulouse.

Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.

Longueur exploitée : 244 kilomètres.

Du 3 au 9 septembre 1862.

71.087 Voyageurs	281 986 74
Bagages, Marchandises, etc.	434.157 66
Total	716.144 40
Canaux	27.834 51
Totaux réunis	743.978 91
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	662.357 11
Semaine correspondante de 1861. Canaux	39.520 27
Total	701.877 38
Différence	42.101 53

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	23 056.844 37
— — 1861.	20.403.501 06
Différence	2.653.343 31

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 313 kilomètres

Août 1862.

74.651 Voyageurs	227.763 94
Bagages, Marchandises, etc.	84.561 73
Total	312.325 67
mois correspondant de 1861	123.007 34
Différence	189.318 33
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.182 905 38
— — 1861.	526.974 47
Différence	655.930 91

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, [illegible], Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 255 kilomètres.
1861. — 164 —

Du 3 au 9 septembre 1862.

25.106 Voyageurs	46.951 07
Bagages, Marchandises, etc.	88.083 28
Total	135 034 35
Semaine correspondante de 1861.	90.105 71
Différence	44.928 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.596.714 78
— — 1861.	2.621.214 02
Différence	975.500 76

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 3 au 9 septembre 1862.

Voyageurs	2 880 60
Bagages, Marchandises, etc.	31.476 50
Total	34.357 10
Semaine correspondante de 1861.	29.744 —
Différence	4 613 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.125.821 60
— — 1861.	1.030.464 20
Différence	95.357 40

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 182 kilomètres.
1861. — 100 —

Du 3 au 9 septembre 1862.

19.911 Voyageurs	48 163 85
Bagages, Marchandises, etc.	39.056 35
Total	87.220 20
Semaine correspondante de 1861.	76.132 85
Différence	11.087 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.448.964 01
— — 1861.	2.153.260 22
Différence	295.703 79

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 500 mètres.

Du 9 au 15 septembre 1862.

44.901 voyageurs	4 701 30
Produit total depuis le 3 juin	75.178 14

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 3 au 9 septembre 1862.

137.810 Voyageurs	461.196 42
Bagages, Marchandises, etc.	658 398 29
Transports militaires	27.905 77
Total	1.147.500 48
Semaine correspondante de 1861.	1.130.450 46
Différence	17.050 02

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 348 kilomètres.
1861. — 254 —

49.048 Voyageurs	117 268 41
Bagages, Marchandises, etc.	62.469 71
Transports militaires	6.835 14
Total	186 573 26
Semaine correspondante de 1861.	122.614 14
Différence	63 959 12

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1870 —

En 1862	1 300.033 70
En 1861	1.253.064 60
Différence	46.969 10

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	45.001.157 43
En 1861	39 793.612 12
Différence	5.207 545 31

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

18.304 Voyageurs	54 392 91
Bagages, Marchandises, etc.	34.132 25
Transports militaires	6.267 16
Total	94.792 32
Semaine correspondante de 1861.	67.408 09
Différence	27 384 23
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.986 018 58
— — 1861.	2 438.337 61
Différence	547.680 97

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 3 au 9 septembre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 462 —

Voyageurs	101.708 89
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	15.495 43
— (Petite vit.)	286.573 96
Total de la semaine	403.778 28

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 156 kilomètres.
1861. — 104 —

Voyageurs.	42.033 70	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	4.449 93	59.510 49
Marchandises (Petite vitesse)	13.026 86	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862 Longueur exploitée : 155 kilomètres.

Voyageurs	16.419 81	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.434 70	30 629 06
Marchandises (Petite vitesse)	12.774 55	

Total des trois lignes réunies.	493 917 83
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	12.973.568 38
Total général des recet. en 1862.	13.467.486 21
— — 1861.	12.757.146 87
Différence	710.339 34

Google

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861 — 1324 —

Du 3 au 9 septembre 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	335.352 50
[illegible] quintaux Marchandises	624.190 »
Total	959 542 50
Semaine correspondante de 1861	1.190.267 50
Différence	230 725 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	34 265 160 »
— — 1861	31.010.602 50
Différence	3.255 422 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 533 kilomètres.
1861. — 375 —

Du 3 au 9 septembre 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

20.728 Voyageurs	105 223 07
Marchandises	83 238 69
Total	188.461 76
Produit annuel par kilomètre	20 821 »

Ligne de l'Escorial

10 931 Voyageurs	30 657 03
Marchandises	5.674 93
Total	36 331 96
Produit annuel par kilomètre	37.891 »
Total de la semaine	224 793 72
Semaine correspondante de 1861	150.754 49
Différence	74 039 23
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	5.274 056 52
— — 1861	4.067.049 86
Différence	1 207.006 66

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 3 au 9 septembre 1862.

54.495 Voyageurs	81.232 60
Bagages, marchandises, etc	38.063 66
Recettes diverses	2.300 96
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	35.384 14
Total	157 081 36
Semaine correspondante de 1861	155.968 12
Différence	1 113 24
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4 922.393 85
— — 1861	4.728.188 87
Différence	194.204 98

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni-Novogorod.

Longueur exploitée totale, 1101 kilomètres

Du 23 au 29 juillet 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	166.673 92
Marchandises	171.729 76
Total	338.403 68
Recettes antérieures en 1862	9.341.667 68

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 3 au 9 septembre 1862.

21.494 Voyageurs	89 294 39
Marchand., cargaison, équipages	66.673 97
Total	155 968 36
Semaine correspondante de 1861	77.176 27
Différence	78.792 09
Recettes depuis le 1er janv. 1862	4.196.770 75

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 7 au 13 septembre 1862

29.850 Voyageurs	50 930 »
Bagages, Marchandises, etc	30.790 »
Total	81 720 »
Semaine correspondante de 1861	80.025 »
Différence	4 305 »
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861	2 618 220 »
— — 1860	2 529.045 »
Différence	89.175 »

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 3 au 9 septembre 1862.

Voyageurs	7.053 45
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.262 90
— — (pet. vit.)	2.876 20
Total	12 192 55

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 208 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	47.264 12
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.409 22
— — (pet. vit.)	12.505 68
Total	64.179 »
Total pour les deux sections	76.371 55

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	760 904 50
Section de Bologne	1.837.213 99
Total	2.598.118 49

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 242 kilomètres.
1861. — 242 —

Du 3 au 9 septembre 1862.

44.201 Voyageurs	107.580 60
Bagages, Marchandises, etc	65 432 71
Total	173 013 31
Semaine correspondante de 1861	170.859 87
Différence	2.153 44
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.738 788 91
— — 1861	4.634.817 14
Différence	103.971 77

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 20 au 26 août 1862.

34e semaine	37.350 05
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	49 165 85
Semaine correspondante de 1861	49.036 50
Différence	129 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.659 902 60
— — 1861	1.401.226 05
Différence	258.676 55

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.
Du 3 au 9 septembre 1862.

36.177 Voyageurs	57.864 05
3.414 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	26 072 32
Total	83 936 37
Semaine correspondante de 1861	88.426 47
Différence	4.490 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.108 954 96
— — 1861	1.900.616 41
Différence	208.338 55

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 170 kilomètres.

Du 3 au 9 septembre 1862.

Voyageurs	29 749 40
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	3 697 15
Marchandises (petite vitesse)	23 690 65
Total	57 137 20

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.
Du 27 août au 2 septembre 1862.

Voyageurs	11.110 11
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	733 »
— (Petite vit.)	2.325 69
Total	14.168 80

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 140 kilomètres.
Du 20 au 26 août 1862.

33.721 Voyag., Bagag. et March.	101.850 99
Semaine correspondante de 1861	85.524 53
Différence	16.326 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2 682 604 31
— — 1861	2.463.835 02
Différence	218 769 29
Différence kilométrique	10.10 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 130 kilomètres.
1861. — 78 —
Du 27 août au 2 septembre 1862.

10.007 Voyageurs	13.476 37
Bagages, articles de messagerie	731 86
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	23.892 85
Total de la semaine	38 101 08
Recettes antérieures	999.654 47
Total	1.037 755 55
Recettes de la semaine en 1862	38 101 08
Période correspondante de 1861	20.141 92
Différence	17 959 16
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.037 755 55
— — 1861	411.752 91
Différence	626.002 64

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois d'août 1862	18.186 25
— — 1861	18.733 70
Différence	547 45

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de juillet 1862	1.073.972 25
Id. id. 1861	951.165 94
Différence, 12.91 0/0, soit	122.806 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	11.437.902 09
— — 1861	10.121 357 53
Différence, 13.01 0/0, soit	1.316.544 56

OMNIBUS DE PARIS

Du 10 au 16 septembre 1862.

		Par journée d'omnibus en — Perm.	Relais
Recettes	330.412 15	83 20	52 71
Semaine correspondante de 1861	301.607 35	79 02	50 85
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	11.727.033 45	82 17	46 81
Période correspondante de 1861	10.944.533 85	81 08	48 71
Différence	743.030 00	1 09	1 90

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Actions anciennes. Paiement du vingt et unième coupon.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le paiement de l'intérêt annuel de 15 francs et d'un à-compte de 15 francs sur le dividende de l'exercice courant (1862), soit 30 fr. par action entière, se fera, à dater du 1er octobre prochain, à la caisse centrale de la Compagnie.

Ce paiement, en ce qui concerne les titres au porteur, sera réduit à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, savoir :

A 29 fr. 05 c. pour les actions entières,

Et à 14 fr. 31 c. pour les actions de dividende.

Comme d'ordinaire, les coupons d'actions au porteur et les certificats d'inscription d'actions nominatives seront reçus, dès le 15 septembre courant, de 10 à 2 h dans les bureaux du service central, rue de Clichy, 19.

Il en sera délivré aux déposants un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il s'agit de titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Le directeur de la Compagnie,
SOLACROUP.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Il est rappelé à MM. les souscripteurs des 340,000 obligations émises au mois de juin dernier qu'ils auront à payer, du 1er au 10 octobre prochain, à raison de 100 francs par obligation, le second terme de celles qui leur ont été attribuées.

En cas de retard de paiement, le débiteur sera passible des intérêts à 5 0/0 l'an, à partir du 1er octobre.

MM. les souscripteurs peuvent se libérer par anticipation du troisième terme de 100 francs, exigible du 15 au 25 janvier 1863, sous escompte de 4 0/0. Les titres libérés et définitifs participeront seuls au tirage qui aura lieu dans la dernière quinzaine de décembre.

Les versements seront reçus dans les caisses où les souscriptions primitives ont eu lieu, savoir : à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, 44, et rue Laffite, 17; à Lyon, rue Impériale, 33; et à Marseille, à la Gare.

Le secrétaire général,
G. REAL.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

rue Laffitte, 17.

Obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée (emprunt de 60 millions).

Le semestre d'intérêts échéant le 1er octobre 1862 sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, à Lyon et à Marseille, à raison de :

12 fr. 50 c. par obligation nominative ;

12 fr. 16 c. par coupon d'obligation au porteur (déduction faite de l'impôt).

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons ou titres à l'appui, à partir du 23 septembre courant, de 10 heures à 2 heures, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 17.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

44, rue Neuve-des-Mathurins.

MM. les porteurs d'obligations 3 et 5 0/0, de l'ancienne Ce de Paris à Lyon, sont prévenus que les intérêts de ces titres échéant le 1er octobre prochain, seront payés à la caisse centrale, 44, rue Neuve-des-Mathurins, sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit 0 f. 72 par coupon d'obligation 5 0/0, et

0 fr. 21 c. par coupon d'obligation 3 0/0.

MM. les porteurs d'obligations d'Andrézieux à Roanne (1re et 2e ordre) de l'ancienne Compagnie du Bourbonnais sont également prévenus que les intérêts de ces titres échéant le 1er octobre prochain seront payés à la même caisse, sous la déduction de l'impôt pour les titres au porteur, soit pour le premier ordre 0 fr. 28 c. par coupon, et pour le deuxième ordre, 0 fr. 26 c.

Les intérêts des titres nominatifs seront payés, sans déduction, à partir du 1er octobre, sur la présentation de ces titres.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus, à partir du 20 septembre courant.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Rue Neuve-des-Mathurins, 44.

Liste des obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon, sorties au tirage du 18 septembre 1862.

Série 448 :		
3re 41701 à 34800	100	obligations.
Série 180 :		
17901 à 18000	100	—
Série 231 :		
23001 à 23100	100	—
Série 642 :		
64101 à 64200	100	—
Série 520 :		
51901 à 52000	100	—
Série 566 :		
56501 à 56600	100	—
Série 20 :		
1901 à 1963	63	—
Total...	663	obligations.

Le remboursement des obligations désignées par le sort s'effectuera, à raison de 1,250 francs, à partir du 1er octobre 1862, 44, rue Neuve-des-Mathurins.

Le secrétaire général,
G. RÉAL.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

L'assemblée générale extraordinaire, fixée au 19 septembre 1862, n'ayant pu se constituer faute d'un nombre suffisant d'actions représentées, MM. les actionnaires sont convoqués de nouveau pour le 10 novembre prochain, à 1 heure précise, au siége de la Société, rue Lepeletier, 35.

Conformément à l'article 45 des statuts, l'assemblée est appelée à délibérer :

1° Sur un projet de modifications aux statuts ;

2° Sur une proposition d'aliénation d'immeubles.

Conformément à l'article 37 des statuts, MM. les actionnaires se constitueront en assemblée générale ordinaire le même jour et à la même heure.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire général,
H. GISLAIN.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE SARAGOSSE A PAMPELUNE

MM. les porteurs d'obligations du chemin de fer de Saragosse à Pampelune sont prévenus que le coupon n° 5 échéant le 1er octobre prochain, sera payé, à dater dudit jour, à raison de 7 fr. 50 c. par coupon :

A Madrid, chez M. J. de Salamanca;
A Paris, chez M. L. de Cuadra, banquier, rue Taitbout, 59 ;
A Bordeaux, chez M. J. Vasquez, cours de Tourny, 34;

A Lyon,
A Marseille,
A Toulouse,
} au syndicat des agents de change.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Paiement du coupon n° 1 des actions de la Société libérées de 500 francs.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon n° 1 des actions libérées de 500 fr. échéant le 1er octobre prochain sera payé, à partir dudit 1er octobre, à la caisse de la Société générale de crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 52, à Paris, à raison de 12 fr. 50 c. par coupon, conformément à l'article 13 des statuts.

MM. les porteurs d'actions de l'ancienne compagnie de Frascati pourront toucher à la même époque et à la même caisse, le coupon n° 15 desdites actions, à raison de 4 fr. 68 c. par action.

Ceux de MM. les actionnaires, qui voudraient faire le dépôt de leurs coupons avant l'échéance du 1er octobre prochain, sont prévenus que ces coupons seront reçus, à partir du 15 septembre courant, à la Société générale de crédit industriel et commercial, où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, le 14 septembre 1862.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Paiement du coupon n° 1 des actions privilégiées trentenaires.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions privilégiées trentenaires que le coupon n° 1 de ces actions échéant le 1er octobre prochain sera payé, à partir dudit 1er octobre, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 52, à raison de 15 fr. par coupon.

Ceux de MM. les porteurs d'actions privilégiées trentenaires, qui voudraient faire le dépôt de leurs coupons avant l'échéance du 1er octobre prochain, sont prévenus que ces coupons seront reçus, à partir du 15 septembre courant, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, le 14 septembre 1862.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

HAINAUT ET FLANDRES.

MM. les actionnaires de la Compagnie Hainaut et Flandres sont prévenus que l'assemblée générale extraordinaire, fixée au 28 août 1862, ne s'étant pas trouvée en nombre suffisant pour délibérer, ils sont convoqués à une nouvelle assemblée générale, qui aura lieu le 2 octobre prochain, à midi précis, rue du Parchemin, 8, à Bruxelles.

L'assemblée pourra délibérer, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées, sur les questions à l'ordre du jour.

Pour assister à l'assemblée, les porteurs d'au moins quinze actions de la Compagnie devront, conformément aux art. 46 et 47 des statuts, déposer, dix jours au moins avant la réunion, leurs titres et les procurations qu'ils auraient données pour se faire représenter, soit :

A Bruxelles, chez MM. Trumper et Maërtens, banquiers, rue du Parchemin, 4 ;

A Gand, à l'agence commerciale de la Compagnie, rue du Comte de Flandres, 39;

A Paris, chez MM. G. de Bionay et Ce, banquiers, rue Drouot, 30.

N. B. Les cartes d'admission délivrées pour l'assemblée du 28 août sont valables pour celle du 2 octobre prochain.

COMPAGNIE ROYALE DES

CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale est convoquée à Lisbonne au siége de la Société, le 20 novembre 1862.

Conformément à l'article 32 des statuts, l'assemblée se compose des cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas inférieur à cinquante pour chacun. Ceux des actionnaires porteurs d'un nombre suffisant d'actions qui voudront assister ou se faire représenter à cette assemblée, devront, un mois avant la réunion, déposer : à Lisbonne, dans la caisse de la Compagnie ; à Madrid, dans la caisse de Don José de Salamanca ; à Paris, dans la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, 72, rue de la Victoire; à Londres, chez MM. Balleras et Ce, 43, Austin-Friars, les actions qui leur donnent le droit d'y assister.

Ce dépôt sera fait en échange d'un reçu qui constatera le jour et l'heure auxquels il aura été effectué.

La liste définitive sera close le 20 octobre. S'il y avait des actionnaires porteurs d'un même nombre d'actions, on préférera celui qui, le premier, aura fait le dépôt de ses titres.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que l'intérêt semestriel, à raison de 6 0/0 l'an, leur sera payé sur ces titres (coupon n° 12), à partir du 1er octobre prochain. Ce paiement aura lieu tant à Paris, au siége de la Compagnie, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires, qu'à Marseille, à la direction de l'exploitation, 2, quai de la Joliette ; à Bordeaux, à l'agence générale, 36, quai de Bacalan, et à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, banquiers.

La retenue à opérer sur les obligations au porteur est de 35 centimes par coupon.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus qu'il sera procédé, le mercredi 24 septembre courant, à 2 heures, au siége de la Société, rue Saint-Arnaud, 8, au tirage de quarante-cinq obligations qui seront remboursées au siége social à partir du 1er octobre 1862.

Paris, 17 septembre 1862.

Le secrétaire du conseil,
Ernest BASSET.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES DE LA LOIRE

MM. les actionnaires sont prévenus que le conseil d'administration a fixé à 6 francs par action le dividende du premier semestre 1862. Ce dividende sera réduit à 5 fr. 88 c. pour les actions au porteur, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857 et payé pour ce semestre.

Le dividende sera payé, à partir du 16 octobre prochain, comme à l'ordinaire :

A Paris, au siége social, rue de Richelieu, 85;

A Lyon, chez MM. Ve Morin-Pons et Morin ;

A Saint-Etienne, place Marengo 2 ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Ce.

Le visa des transferts et conversions sera suspendu du 6 au 16 octobre et le coupon détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE RIVE-DE-GIER.

MM. les actionnaires sont prévenus que le conseil d'administration a fixé à 12 fr. 50 c. par action la répartition à faire sur les bénéfices du premier semestre 1862.

Une retenue de 15 centimes sera faite sur chaque action au porteur, pour l'impôt payé à l'Etat pendant le premier semestre 1862, d'après la loi du 23 juin 1857.

Ce dividende sera payé, dès le 16 octobre prochain, sur la présentation et aux porteurs de certificats nominatifs, et des coupons des titres au porteur, savoir :

A Lyon, au siége social, place de

la Miséricorde, 1 ;

A Paris, chez MM. Seguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et C°, banquiers ;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et C°. banquiers.

Les transferts et conversions seront suspendus du 6 au 16 octobre prochain, et le coupon sera détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE SAINT-ÉTIENNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le conseil d'administration a fixé à 5 francs par action, le dividende du premier semestre 1862. Une retenue de 10 centimes sera faite sur chaque action au porteur, pour l'impôt afférent à ce semestre.

Le dividende sera payé, à partir du 16 octobre prochain :

A Lyon, au siége social, rue Impériale, 34 ;

A Paris, chez MM. Seguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40;

A Saint-Etienne, dans les bureaux de la direction ;

Et à Genève, chez MM. Lombard, Odier et C°, banquiers.

Le visa des transferts et conversions sera suspendu du 6 au 16 octobre et le coupon détaché après la Bourse du 6.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES HOUILLÈRES DE MONTRAMBERT ET LA BÉRAUDIÈRE.

M. les actionnaires sont informés que le dividende du premier semestre 1862 a été fixé à 5 francs par action. Ce dividende sera payé, à partir du 16 octobre prochain, et sous la retenue de 10 centimes par action au porteur, à raison de l'impôt payé à l'Etat, savoir :

A Lyon, au siége social, dans les bureaux de la Société, quai de l'Hôpital, 1 ; à Saint-Etienne, dans les bureaux de la direction, rue Brossard, 6 ; à Paris, chez MM. Seguin frères, rue de la Ville-l'Evêque, 40, et à Genève, chez MM. Lombard, Odier et C°.

Le coupon sera détaché après la Bourse du 6 octobre, et le visa des transferts et conversions sera suspendu du 6 au 16 du même mois.

SOCIÉTÉ ANONYME

DU SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Rue de la Chaussée-d'Antin, 66.

MM. les actionnaires sont prévenus que le conseil d'administration a fixé à 4 francs par action, le dividende du premier semestre 1862.

Ce dividende sera payé, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72.

☞ Le conseil d'administration de la BANQUE GÉNÉRALE SUISSE a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que l'assemblée générale ayant fixé à 10 francs par action, le dividende de l'exercice 1861-1862, le complément de ce dividende sera payé, à partir du 1er octobre prochain, à raison de 5 francs par action entièrement libérée, contre la remise du coupon n° 11.

COMPAGNIE DES MINES DE

SOUDE D'ESPAGNE.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, qui avait été fixée d'abord au 22 août et qui, par un un cas de force majeure, n'a pu avoir lieu le 15 septembre, est renvoyée dans les mêmes conditions au 20 octobre prochain.

A partir du 10 octobre, les actions seront reçues tous les jours (dimanches et fêtes exceptés) au siége social, de 10 heures du matin à 3 heures du soir, et devront être rigoureusement déposées, au plus tard, la veille de la réunion avant midi.

MANUFACTURE DE GLACES,

VERRES A VITRES, CRISTAUX, GOBELETERIES,

3, rue de Jéricho, à Bruxelles.

L'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Société que, d'après le bilan arrêté au 30 juin dernier, approuvé par MM. les commissaires, chaque action a droit à un dividende de 8 fr. 75 c. qui sera payé à dater du 1er octobre prochain, en échange du coupon n°5, à la caisse de la Société, à Bruxelles, ou chez MM. Mallet frères et C°, banquiers, rue d'Anjou-Saint-Honoré, 37, à Paris.

Bruxelles, 9 septembre 1862.

COMPAGNIE ANONYME DES FORGES

DE CHATILLON ET COMMENTRY

Le conseil d'administration de la Compagnie anonyme des forges de Châtillon et Commentry a l'honneur d'informer les actionnaires que sur les 12,000 actions nouvelles émises à 500 francs, sous la réserve du gouvernement, et laissées à leur disposition du 25 août au 15 septembre, 9,603 actions, soit plus des 3/4, ont été souscrites et attribuées aux actionnaires dans la proportion d'une action nouvelle pour quatre actions de l'ancienne commandite.

Plusieurs d'entre eux ayant fait connaître leur intention de se charger d'une part importante du solde de 2,897 actions, resté disponible, il a été jugé convenable de le réserver aux actionnaires par préférence au public aux conditions suivantes :

La souscription sera ouverte du 29 septembre courant au 6 octobre prochain ; chaque actionnaire, en déposant ses anciennes actions de la commandite, ou en maintenant le dépôt antérieurement effectué, fera connaître le nombre d'actions nouvelles qu'il entend souscrire, et versera 25 francs par action souscrite à titre de garantie.

Le nombre des actions souscrites sera rendu public avant le 15 octobre; s'il excède le solde disponible des 2,897 titres, ce solde sera réparti entre les souscripteurs au prorata des actions anciennes par eux déposées.

Le conseil d'administration maintient sa souscription précédemment annoncée, à concurrence de 4,800 actions nouvelles : elle sera réduite, le cas échéant, dans la proportion du nombre d'actions anciennes, appartenant au conseil.

100 francs par chaque action attribuée aux souscripteurs, seront versés du 15 au 25 octobre 1862. (Les 25 francs versés à titre de garantie viendront en déduction de la somme à payer pour la libération de ce premier terme.)

200 francs seront versés du 15 au 25 décembre 1862, et 200 francs du 15 au 25 février 1863.

L'intérêt à 6 0/0 sera dû à partir du 15 octobre pour les deux termes non libérés, chaque actionnaire restant libre de se libérer par anticipation.

A défaut de paiement d'un terme échu dans le délai d'un mois, à partir du premier jour de l'échéance, le montant de la souscription sera exigible en totalité; la vente en pourra être effectuée aux risques du souscripteur.

On souscrit et on peut faire les versements :

A Paris, rue du Conservatoire, 11; à Sainte-Colombe et à Commentry, dans les bureaux de la Compagnie ;

A Lyon, chez MM. V° Morin, Pons et Morin ; P. Galline et C°.

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et C°.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

LEÇONS D'ARMES

Par CORDELOIS,

Professeur d'escrime.

DU DUEL ET DE L'ASSAUT,

Un volume illustré de vingt-huit planches et de quarante-deux figures représentant les diverses positions de l'escrime, gravées sur acier, par M. Brown, professeur de l'Académie des Beaux-Arts à Bruxelles.

Prix : 10 francs, chez l'auteur, 23, rue de Provence, et rue Laffite, 1, à la salle d'armes.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.

Départements.

Trois mois..... 15 f.
Six mois..... 30
Un an..... 56

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.

Paris.

Trois mois 18
Six mois..... 36
Un an 68

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauchet, Paul Féval, V° Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 exemplaires. — Elle offre en prime à ses abonnés les CLASSIQUES FRANÇAIS *et le* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de 30 0/0.*

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 3.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Dénomination.	Samedi 13 Comptant.	Samedi 13 Terme.	Lundi 15 Comptant.	Lundi 15 Terme.	Mardi 16 Comptant.	Mardi 16 Terme.	Mercredi 17 Comptant.	Mercredi 17 Terme.	Jeudi 18 Comptant.	Jeudi 18 Terme.	Vendredi 19 Comptant.	Vendredi 19 Terme.
182 500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3160 »	—	3165 —	—	3170 —	—	3125 —	—	3108 75	—	3100 —	—
80 000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	—	—	637 50	—	637 50	—	636 25	—	637 50	—	637 50	—
20.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France (estamp.)	1215 —	1215 —	1215 —	1212 50	1225 —	1225 —	—	1225 —	1225 —	1230 —	1225 —	1230 —
					Id. nouvelles	1125 —	1125 —	1130 —	1130 —	1130 —	1130 —	1130 —	1140 —	1130 —	—	—	—
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	490 —	—	490 —	—	490 75	—	490 —	—	490 —	—	490 75	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	463 75	—	463 —	—	465 —	—	—	—	465 —	—	465 —	—
400.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	97 50	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	95 —	—	95 —	—	93 75	—	95 —	—	95 —	—	93 75	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1020 —	—	1020 —	—	1025 —	—	1025 —	—	1025 —	—	—	—
75 000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75 000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 130 fr. payés	430 —	—	425 —	—	428 75	—	430 —	—	428 75	—	430 —	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	87 50	—	86 25	—	86 25	—	86 25	—	86 25	—	87 50	—
80.000	500	375	15 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	632 50	635 —	632 50	635 —	632 50	—	632 50	635 —	635 —	—	635 —	635 —
120 000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	937 50	942 50	945 —	948 75	940 —	950 —	945 —	947 50	941 25	945 —	972 50	972 50
»	»	»	»	»	Crédit agricole	680 —	—	680 —	—	675 —	—	675 —	—	672 50	—	—	—
					Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120 000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	572 50	573 75	572 50	575 —	560 —	590 —	585 —	587 50	602 50	602 50	606 25	607 50
8 000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100 000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	60 —	—	60 —	—	58 75	—	60 —	—	60 —	—	70 —	—
50 000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	» Comptoir des Entrepreneurs	131 25	—	136 25	—	137 50	—	138 75	—	140 —	—	140 —	—
60 000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	540 —	—	540 —	—	538 75	—	—	—	538 75	540 —	—	—
6 000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	538 75	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Actions ou commandite.	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	535 —	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	—	600	500	»	...	»
C	Comptoir Bonnard	40 —	200.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lécuyer	520 —	24 000	500	»	...	25 »
C	Caisse Béchet	400 —	20.000	500	»	janvier juillet	20 00
C	Caisse de l'Industrie	40 —	50.000	100	»	juillet	1 »
A	Nu-Propriétaires	875 —	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	787 50	34 000	500	»	janvier juillet	47 —
A	— act. de jouissance	240 —	»	»	»	juillet	22 —
A	Omnibus de Lyon	67 50	60.000	100	10	...	néant
A	Omnibus de Londres	50 —	250.000	100	»	...	néant
A	Ce impériale des Voitures de Paris	63 75	400.000	100	»	avril octobre	néant
A	Messageries impériales (Service marit.)	700 —	60 000	500	»	janvier juillet	40 —
	— (actions nouvelles)	—	32.000	500	100	...	5 »
A	Compagnie générale transatlantique	577 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant
C	Bazin, L. Gay et Ce	202 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	450 —	»	»	»	...	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar	470 —	20.000	1/2.000	»	...	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 —	»	500	»	...	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	400 —	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1215 —	60.120	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— actions de jouissance	91 25	60.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	960 —	27.300	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— act. de jouissance	140 —	27.300	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	500 —	6.000	1.000	»	avril octobre	50 —
A	Loing (canal)	—	19.500	1.000	»	avril octobre	50 —
A	Aire à la Bassée	700 —	600	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	750 —	11 500	1.000	»	juin décembre	50 —
A	Sambre française canalisée	1500 —	6.500	1.000	»	janvier juillet	95 —
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	205 —	160 000	100	»	janvier juillet	18 —
A	Ports de Marseille	780 —	30.000	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	415 —	21 [illegible]	1/3.000	»	...	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	617 50	25 [illegible]	1/2.000	150	...	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	195 —	60.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	440 —	»	»	»	...	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1400 —	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 —
A	— actions nouvelles	1305 —	»	»	»	...	»
A	Union des Gaz	90 —	24 000	250	»	janvier	néant
A	Marseille et mines de Portes	405 —	36 000	1/3000	»	avril octobre	18 30
C	Nord (Batignolles)	—	5.000	500	»	juin décembre	25 —
C	Versailles	—	1.500	500	»	mars septemb	25 —
C	Boulogne, Sèvres, etc	—	500	1.000	»	1er juin	60 —
A	Lyon	3670 —	7.000	1/7.000	»	janvier juillet	130 —
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1440 —	2.000	1/2000	»	...	77 50
»	Gaz général de Paris	—	»	»	»	...	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	400 —	6.000	500	»	janvier juillet	22 30
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	780 —	11.000	500	»	octobre avril	75 —
A	Terre-Noire, Bességes, la Voulte	678 75	30 000	1/30000	»	...	30 —
A	Decazeville (Aveyron)	2000 —	2 000	1/2000	»	juin décembre	néant
A	Alais (Gard)	450 —	15.000	1/15000	»	juin décembre	15 —
C	Creusot (Saône-et-Loire)	600 —	28.000	500	»	juin décembre	10 —
C	Basse-Indre	—	5.000	500	»	avril octobre	20 —
C	Châtillon et Commentry	412 50	50.000	500	»	mars septemb	15 »
A	Horme	880 —	10 000	1/10000	»	...	»
A	Maubeuge (Nord)	—	6.000	1/6000	»	...	30 —
C	Fourchambault	330 —	50.000	1/[illegible]	»	avril octobre	25 —
C	Marine et chemins de fer	900 —	54.000	1/54000	»	mai novembre	30 —
C	Côte-d'Or	—	»	500	»	...	néant
C	Franche-Comté	—	10.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	840 —	16.000	1/16000	»	...	60 —
C	Firminy	302 50	»	250	»	...	23 —
C	Pont-l'Évêque	310 —	»	500	»	...	»
A	Montceau-sur-Sambre (Belgique)	575 —	10.000	500	»	avril octobre	45 —
A	Providence (Belgique)	1400 —	5 500	1.000	»	septembre	90 —
A	Phénix-métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant

Actions ou commandite.	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1800 —	2.100	1/2100	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	725 —	30 000	500	»		32 —
A	Grand'Combe	820 —	24 000	1/24000	»	janvier juillet	60 —
A	Loire	193 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	150 —	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 —
A	Saint-Étienne	170 —	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	225 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 —
A	Carmaux	850 —	23 200	1/23200	»	mai novembre	25 —
A	Azincourt	1175 —	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	560 —	3.550	1/3550	»	...	26 —
A	Layon-et-Loire	400 —	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	437 50	»	500	»	...	20 —
A	Quaregnon	150 —	6.720	250	»	...	10 —
A	Charbonnages belges	415 —	36.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Pendu	250 —	5.000	500	»	...	»
C	Centre-du-Flénu	280 —	3.600	1.000	»	mai	36 —
C	Mouzaïa (cuivre)	15 —	60 000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul id.	225 —	9.000	1/9000	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»	...	néant.
C	Santander zinc	—	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	270 —	90.000	80	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 —	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 —
A	Stolberg privilégiée id.	—	40.000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiée id.	—	40.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie id.	500 —	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 —
A	Silésie id.	100 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
C	Maberly (Amiens) filature	340 —	8.000	500	»	septembre	15 —
C	Cohin id.	100 —	15 000	500	»	janvier juillet	25 —
A	Société Linière id.	—	1.400	500	»	...	»
	Pont-Rémy id.	300 —	5.000	1/5000		30 avril	33 —
C	Siècle journal	—	2.500	1/2500	»	...	125 —
C	Journaux réunis id.	—	6 000	500	»	janvier juillet	45 —
C	Droit id.	5400 —	100	2.500	»	...	»
C	Saint-Gobain glaces	12500 —	3 600	1/3600	»	...	750 —
A	Montluçon id.	110 —	24.000	500	»	...	néant
A	Oignies (Belgique) id.	410 —	24.000	500	»	septembre	31 —
	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	120 —	2.100	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	—	24.000	500	»	...	20 —
C	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	20 —
C	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»	...	néant
A	Compagnie générale des Eaux	320 —	80.000	250	»	...	16 —
C	Deux cirques (E. Dejean et Ce)	214 —	6 [illegible]	500	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	...	»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	...	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

	Obligations industrielles.	Dernier cours compt.	Nombre.	Taux de remboursement.		Époque de paiement des revenus.	Intérêt annuel.
	Compagnie immobilière de Paris	275 —	»	»	»	...	»
90	Ce impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	56	...	5 —
500	Ports de Marseille	495 —	20.000	500	15	janvier juillet	30 —
500	Messageries impériales (services marit.)	537 50	12.000	500	1861	avril octobre	30 —
»	Loire, anciennes	1165 —	4.528	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	962 50	11.085	1.250	75	février août	50 —
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 —	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1010 —	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages)	280 25	6.500	500	20	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	473 —	13.020	500	16	janvier juillet	25 —
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.000	600	50	janvier juillet	30 —
270	Compagnie générale des Eaux	291 25	20.000	500	20	avril octobre	15 —
250	Châtillon et Commentry	252 50	30.000	500	15	mai novembre	15 —
175	Horme, anciennes	470 75	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 —
225	— nouvelles	270 25	7.030	300	16	31 mars sept	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	400 —	8.000	450	11	janvier juillet	20 —
»	Rue impériale de Lyon	535 —	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
410	Gaz de Paris	481 25	23.580	500	45	janvier juillet	25 —
220	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	295 —	60.000	500	»	janvier juillet	15 —
»	Docks du Havre	561 25	»	»	»	...	»
»	Omnibus de Paris	477 50	17.000	500	»	janvier juillet	25 —
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 —	16.000	250	30	janvier juillet	15 —

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 13 au 19 septembre

Coupons détachés	Intérêts répartis	NOMBRE D'ACTIONS	VALEUR nominale	RESTE à verser	DERNIER REVENU ANNUEL	ÉPOQUES DE JOUISSANCE	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 13 COMPT.	SAMEDI 13 TERME	LUNDI 15 COMPT.	LUNDI 15 TERME	MARDI 16 COMPT.	MARDI 16 TERME	MERCREDI 17 COMPT.	MERCREDI 17 TERME	JEUDI 18 COMPT.	JEUDI 18 TERME	VENDREDI 19 COMPT.	VENDREDI 19 TERME
	1157	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	**Orléans**	» »	» »	1130 »	» »	1115 »	» »	» »	» »	1115 »	» »	» »	» »
	»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1076 25	1055 »	1055 »	1050 »	1070 »	1065 »	1017 50	1017 50	1057 50	1065 »	1057 50	1055 75
	»	300.000					Id. actions nouvelles	780 75	779 75	775 »	773 75	772 50	780 »	778 25	778 75	780 »	780 »	779 75	780 25
	»	65.030	»	»	85 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	1000	441.767	400	»	66 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	**Nord ancien**	1023 50	1025 »	1022 50	1022 50	1022 50	1022 50	1026 25	1026 25	1030 »	1030 »	1025 »	1025 »
	»	41.166	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	»	41.417	400	»	41 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage.	1065 »	» »	» »	» »	» »	» »	1065 »	» »	1065 »	» »	» »	» »
	1023	500.100	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	**Est**	560 »	553 »	558 75	558 75	557 50	560 »	557 50	561 »	560 »	557 50	556 25	557 50
	»	»	»	»	24 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	405 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	401 »	» »	» »	» »
	1100	670.000	500	»	75 fr. »» pour 1861	mai, novembre	**Paris-Lyon-Méditerranée**	1157 50	1161 25	1150 »	1158 75	1175 »	1175 »	1175 »	1178 75	1160 »	1177 50	1175 »	1175 »
	1001	236.000	500	»	55 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Midi**	830 75	830 »	837 50	836 25	833 75	835 »	842 50	842 50	843 75	845 »	842 50	846 25
	1213	300.000	500	»	12 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	**Ouest**	562 50	565 »	560 »	561 25	562 50	565 »	561 25	561 25	560 »	560 »	554 75	560 »
	231	80.000	500	»	»	janvier, juillet	**Lyon-Genève**	» »	» »	373 50	371 25	375 75	371 25	370 »	370 »	370 »	371 25	368 75	370 »
	158	26.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Dauphiné**	» »	» »	» »	» »	425 25	» »	425 75	» »	425 75	» »	» »	» »
	335	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Ardennes**	410 »	» »	410 »	» »	415 »	» »	415 »	» »	415 »	» »	» »	» »
	»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	» »	415 »	415 »	» »	415 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	39	12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	**Bessèges à Alais**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	»	»	500	»	»	août, février	**Algériens**	» »	» »	433 50	» »	432 50	» »	432 50	» »	» »	» »	401 »	» »
	211	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	**Victor-Emmanuel**	365 »	» »	365 »	» »	367 50	» »	367 50	370 »	364 25	» »	364 75	366 »
	»	»	»	»	» 0/0	janvier, juillet	**Lyon-Croix-Rousse**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	3052	400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Chemins autrichiens**	478 25	476 25	478 75	477 50	478 75	480 »	480 »	478 75	478 25	480 »	477 50	478 25
	2150	750.000	500	500	42 fr. »» pour 1861	mai, novembre	**Sud-Autrichien-Lombard**	605 25	607 50	603 75	603 75	605 75	603 75	601 25	611 75	606 25	605 »	606 25	620 25
	150	81.000	500	»	»	mai, novembre	**Ouest-Suisse**	143 75	» »	143 75	» »	145 »	» »	141 25	» »	142 50	» »	142 50	» »
	292	72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	**Central-Suisse**	470 »	» »	» »	» »	» »	» »	476 »	» »	» »	» »	» »	» »
	179	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Saragosse-Pampelune**	» »	» »	347 50	» »	347 50	» »	» »	» »	347 50	» »	345 »	» »
	711	310.000	500	30	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	**Madrid-Saragosse** libérées	570 »	573 50	575 »	573 75	560 »	573 »	580 »	576 25	575 »	575 »	577 50	580 »
	»						Id. libérées	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	275	90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	**Barcelone-Saragosse**	332 50	330 »	332 50	333 75	335 »	335 »	333 75	335 »	335 »	337 50	333 75	340 »
	26	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Nord-Espagne**	515 »	513 75	515 »	513 75	518 25	516 »	518 75	513 »	518 75	513 »	516 25	512 50
	131	36.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	**Séville-Cordoue**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	100	47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Séville-Xérès-Cadix**	450 »	445 »	450 »	445 »	450 »	445 »	450 »	» »	450 »	450 »	450 »	» »
	»	»	»	»			**Moubianch à Reus**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	»	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	**Russes**	407 75	» »	407 75	» »	410 »	» »	412 75	» »	410 »	411 25	412 50	416 »
	279	179.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	**Romains**	333 75	331 25	332 50	332 50	331 25	332 50	336 25	337 50	332 50	331 25	335 »	331 25
	»	»	»	»		avril, octobre	Id. trentenaires	145 »	» »	145 »	» »	150 25	» »	146 25	» »	146 25	» »	146 25	» »
	220	50.000	500	»	5 0/0	»	**Guillaume-Luxembourg**	240 »	» »	240 »	» »	240 »	» »	250 »	» »	240 »	» »	» »	» »
	»	»	»	»		avril, octobre	**Hainaut et Flandres**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	73	»	500	»		janvier, juillet	**Portugais**	407 50	405 »	410 »	406 25	410 »	» »	407 50	» »	» »	407 50	407 50	407 50
	»			»			**Ligne d'Italie**	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des EMPRUNTS	NOMBRE D'OBLIGATIONS	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation	ÉPOQUES DES TIRAGES	PRIX de rembourse-ment	REVENU ANNUEL	ÉPOQUES DES JOUISSANCES	NOMS DES COMPAGNIES	13	15	16	17	18	19
1850	»	»	»	»	»	»	»	**Versailles**, rive droite, 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1839—1840	»	»	»	»	»	»	»	**Saint-Germain** 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	**Paris à Orléans** 5 0/0	» »	» »	» »	1150 »	» »	» »
1849	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	— 5 0/0	» »	» »	» »	1100 »	1140 »	» »
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	**Paris à Rouen**, 4 0/0	» »	» »	» »	1140 »	» »	» »
1845	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	**Rouen au Havre**, 5 0/0	» »	» »	» »	985 »	» »	980 »
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 5 0/0	» »	» »	» »	1060 »	» »	» »
1852—1854	31.538	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	**Ouest**, 5 0/0	1030 »	1010 »	» »	» »	» »	» »
1852—1856	368.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	**Est**, 5 0/0	500 »	500 »	501 25	501 25	501 25	501 25
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1853	21.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	» »	500 »	510 »	510 »	» »	510 »
1852	130.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	**Méditerranée**, 5 0/0	522 50	530 »	530 »	530 »	530 »	530 »
1854	102.411	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 5 0/0	» »	» »	» »	505 »	» »	» »
1845	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	**Rouen au Havre**, 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	**Paris à Rouen**, 4 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Grand-Central**, 3 0/0	305 »	» »	305 »	305 »	305 »	305 »
1852	85.413	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 3 0/0 gar.	» »	» »	» »	303 75	» »	» »
1855	265.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Méditerranée**, 3 0/0 gar.	313 75	» »	313 75	312 25	» »	» »
1852—1861	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Paris à Orléans**, 3 0/0	308 75	310 »	310 75	308 75	308 75	310 »
1854—1861	600.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	**Nord**, 3 0/0	308 75	310 »	310 »	308 75	310 »	310 »
1855	87.319	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Lyon à Genève** (anciennes) gar.	» »	303 75	» »	303 75	303 75	302 50
1857—1860	137.083	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	— (nouvelles)	301 25	» »	» »	302 50	302 50	» »
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 3 0/0	318 75	318 75	320 »	318 75	318 75	» »
1856—1861	1.370.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	**Ouest**, 3 0/0 gar.	312 50	312 50	311 50	313 75	309 75	313 75
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Bourbonnais**, 3 0/0	307 50	307 50	306 25	306 25	307 50	306 25
1850—1860	419.700	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Midi**, 3 0/0 gar.	305 »	305 »	306 »	303 75	305 »	303 »
1860	27.000	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	**Bessèges à Alais**, 3 0/0	» »	» »	303 75	» »	» »	300 »
1857—1861	600.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	**Est**, 3 0/0	302 50	303 75	303 75	303 75	303 »	306 »
1860	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Ardennes**, 3 0/0 gar.	301 25	301 25	302 50	302 50	303 75	303 75
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Dauphiné**, 3 0/0 gar.	302 50	301 50	305 »	303 25	303 75	306 75
1854—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Paris-Lyon-Méditerranée**, 3 0/0	307 50	307 50	307 75	308 75	308 75	308 75
1858—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	**Autrichiens**, 3 0/0 ... gar. par le gouv. autrich.	268 75	270 »	268 75	270 »	270 »	271 »
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Lombardo-Vénitiens**, 3 0/0 id. id.	265 »	265 »	265 »	263 75	265 »	266 »
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Romains**, 3 0/0 id. Roben.	236 25	236 25	236 25	236 25	236 25	236 25
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Saragosse-Pampelune**, 3 0/0	218 25	216 25	216 25	218 75	216 25	216 25
1856—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	**Madrid à Saragosse**, 3 0/0	265 »	265 »	261 25	265 »	265 »	265 »
1859	24.576	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Cordoue à Séville**, 3 0/0	235 »	» »	236 25	236 37	235 »	235 »
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Séville à Xérès**, 3 0/0	» »	» »	235 »	235 »	» »	236 »
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	**Séville-Xérès** (nouvelles)	232 50	232 50	230 »	» »	234 75	230 »
1850—1861	900.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Nord de l'Espagne**, 3 0/0	260 »	260 »	261 25	262 50	261 25	264 »
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Ligne d'Italie** (Rhône au Simplon)	222 50	222 50	» »	222 50	222 50	220 »
»	»	»	»		»	20 »	avril, octobre	**Montblanch à Reus**.	235 »	» »	235 »	235 »	235 »	235 »
1858—1861	22.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	**Guillaume-Luxembourg**	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Chemins portugais**.	243 75	243 75	245 »	245 »	245 »	246 »
1858	109.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	**Graissessac à Béziers** 3 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 13 COMPTANT.	SAMEDI 13 TERME.	LUNDI 15 COMPTANT.	LUNDI 15 TERME.	MARDI 16 COMPTANT.	MARDI 16 TERME.	MERCREDI 17 COMPTANT.	MERCREDI 17 TERME.	JEUDI 18 COMPTANT.	JEUDI 18 TERME.	VENDREDI 19 COMPTANT.	VENDREDI 19 TERME.
RENTES 3 0/0, jouissance juillet 1862	69 60	69 60	69 50	69 55	69 70	69 65	69 70	69 80	69 »	69 »	69 »	69 65
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	96 20	» »	96 25	» »	96 »	» »	96 »	» »	96 50	» »	96 25	» »
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
RENTES 4 0/0 id. id.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	438 75	» »	438 75	» »	» »	» »	437 50	» »	437 50	» »	438 75	» »
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1110 »	» »	1110 »	» »	1110 »	» »	1110 »	» »	1110 »	» »	1110 »	» »
Id. id. id. 1855 (60), jouissance septembre 1862	457 50	» »	457 50	» »	458 75	» »	458 75	» »	458 25	» »	461 »	» »
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862	227 50	» »	226 25	» »	226 25	» »	227 50	» »	227 50	» »	226 »	» »
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Ville de Lille	96 25	» »	96 25	» »	96 25	» »	96 25	» »	95 »	» »	» »	» »
Ville de Tourcoing et Roubaix	40 »	» »	» »	» »	40 »	» »	40 »	» »	» »	» »	» »	» »
Ville de Bruxelles 1862	97 50	» »	97 10	» »	96 25	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	93 0/0	» »	93 5/8	» »	93 3/8	» 0/0	93 5/8	» »	93 5/8	» 0/0	93 5/8	» »
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	» 0/0	» 0/0	» 0/0	» »	75 0/0	» »	77 7/8	» »	» 0/0	» »	77 3/4	» »
Id. 3 0/0 1850 id.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	70 85	» »	70 80	» »	70 60	» »	70 75	70 50	71 »	» »	70 30	» »
Id. 3 0/0 id.	43 50	» »	» »	» »	43 75	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	70 85	71 »	70 85	70 75	70 60	70 75	70 85	70 60	71 10	70 85	70 85	70 »
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	73 0/0	» »	73 0/0	» »	73 1/2	» »	73 1/2	» »	73 1/2	» »	73 1/2	» »
Emprunt russe	» 0/0	» 0/0	95 1/2	» 0/0	» 0/0	» 0/0	» 0/0	» 0/0	» »	95 0/0	» 0/0	» 0/0
Espagne, différée convertie, jouissance 1er juin 1862	44 0/0	» 0/0	44 1/8	» 0/0	» 0/0	» »	44 1/2	» »	44 1/2	» 0/0	» 0/0	» »
Id. 3 0/0 intérieur	» »	» »	49 1/2	» 0/0	» 0/0	» 0/0	» 0/0	» 0/0	49 1/2	» 0/0	49 7/8	» 0/0
Id. 3 0/0 extérieure 1841	» »	» »	54 0/0	» »	» 0/0	» »	» 0/0	» »	» 0/0	» »	53 0/0	» »
Id. 3 0/0 id. 1856	50 1/2	» 0/0	50 3/4	» 0/0	50 3/4	» »	51 0/0	» »	51 0/0	» 0/0	51 1/8	» 0/0
Id. passive extérieure (sans intérêt)	19 1/4	» 0/0	» 0/0	» 0/0	19 1/4	» 0/0	19 3/8	» 0/0	20 »	» 0/0	20 1/2	» 0/0
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	» 0/0	» »	» 0/0	» »	» 0/0	» »	» 0/0	» »	» 0/0	» »	» 0/0	» »
Turquie, 4 1/2 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	332 50	» »	331 25	» »	332 75	» »	335 »	» »	335 »	» »	335 »	» »
[illegible], obligations	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

N° 1151. — 21e ANNÉE. — N° 39. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 27 SEPTEMBRE 1862.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

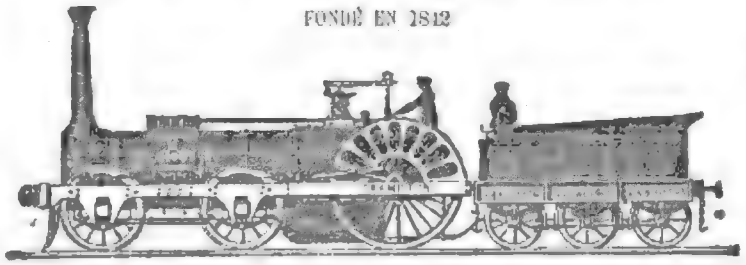
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	18 fr.	9 fr.
DÉPARTEMENTS	22 »	11 »
ÉTRANGER	26 »	13 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	1 fr. 50

Les actes d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans ce tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du Journal, qui traite de gré à gré.



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **200,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — L'*Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui la demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

AVIS NOUVEAU.

Ceux de nos abonnés qui auraient déjà reçu l'Atlas, à titre de prime, auront la faculté de réclamer pour leur réabonnement actuel, au lieu et place de cet atlas, et en sus de la première prime, la chance de lots correspondant à DEUX OBLIGATIONS FONCIÈRES DE 100 FRANCS *pour l'un des quatre tirages de l'année.*

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 745. — Chemins du Dauphiné, 746. — Chemin d'Orléans, 747. — Les chemins de la Moselle, 748. — Compagnie générale transatlantique, 748. — Société Cail et Cie, 749. — Banque générale suisse, 750. — Liquidation de la société Prost, 750. — Chronique, 751. — Chemins de fer mis à l'enquête dans les départements du Midi, 753. — Banque d'Angleterre, bilan, 765. — Marché industriel, 765. — Correspondance de Londres, 765. — Bulletin commercial, 766. — Bulletin des recettes de la semaine, 767. — Avis aux actionnaires, 767. — Jurisprudence, 767. — Avis divers, 768. — Crédit foncier de France, 769. — Recettes des chemins de fer, 771. — Annonces, 772. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 775 Cours des actions et obligations industrielles, 775. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 776.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La hausse se fait presque sans réaction. Nous l'avions bien prévu ; en redire les causes serait nous répéter sans nécessité.

Il n'y a pas d'incidents politiques de nature à compromettre la paix de l'Europe dans un avenir prochain, la récolte est bonne et l'argent est abondant.

Bien des capitalistes, après la conversion facultative, avaient réalisé leur 4 1/2 et mis leur argent en réserve pour acheter dans des cours de baisse. Surpris, malgré nos avertissements, par la hausse, ils se décident de jour en jour à rentrer dans les valeurs, et contribuent ainsi au mouvement ascensionnel. L'arrière-garde de ces capitalistes, la partie la plus nombreuse, ne tardera pas à donner, et contribuera à développer le mouvement et à le consolider.

Nous ne saurions trop le redire, le mouvement actuel était indiqué, il était normal, et il se continuera, si aucun incident inattendu ne vient se mettre à la traverse. On ne peut conserver éternellement des capitaux non placés, et il était évident qu'à la première éclaircie, il faudrait se décider à acheter franchement.

L'inquiétude actuelle des capitalistes, c'est de savoir à quelles valeurs s'adresser, et de se rendre compte de celles qui donnent le plus de gages d'avenir et de sûreté. C'est dans cette recherche que nous cherchons à diriger nos lecteurs, et nous croyons avoir été assez heureux jusqu'à ce jour.

La rente 3 0/0, naturellement, attire d'abord l'attention ; c'est le fonds d'Etat, c'est-à-dire la valeur de placement par excellence. Aux cours actuels, c'est un placement avantageux. Ce qui en arrêtait l'élan, c'est évidemment le stock de rentes à placer après la conversion, mais ce stock disparaît de jour en jour, et bientôt, la conversion forcée aidant, la rente unique du 3 0/0 devra conquérir des cours plus en rapport avec le crédit et la grandeur de l'Etat.

Les habiles commencent déjà à acheter de la rente à prime, et nous croyons qu'ils ont raison. Le 3 0/0 ferme aujourd'hui à 69 45 en liquidation ; il ne faut pas oublier qu'un coupon de 75 centimes a été détaché, ce qui, en défi-

nitive constitue déjà un mouvement de hausse assez prononcé.

Le 4 1/2 est très-ferme entre 96 50 à 96 25. Ceux qui achètent se disent qu'à ce taux le placement est avantageux, et que la condition pire qui puisse leur être faite c'est qu'ils soient remboursés dans un avenir très-prochain au pair, plus la partie du coupon déjà échue. Evidemment il y a là un bénéfice qui n'est pas à dédaigner.

Les obligations trentenaires sont plus recherchées, de 458 75 à 460. Nous ne serions pas étonnés qu'elles fussent peu à peu absorbées par des banquiers intelligents, qui voient dans cette acquisition la spéculation la plus sûre et la plus productive.

Les fonds italiens ont profité de la bonne tenue de la rente française pour regagner le cours de 71 60.

Les fonds espagnols sont fermes, il y a eu un mouvement de hausse assez marqué sur la passive, ce qui est le symptôme évident de mesures réparatrices qui seraient prises prochainement.

Les fonds russes sont à 95 fr.

La Banque de France se tient à 3,200 »», sans grandes affaires. La faveur reviendra un jour ou l'autre à ce placement; du reste, ces actions sont en de telles mains qu'elles ont toute sécurité contre des mouvements violents en baisse, et qu'elles peuvent, attendre une hausse lente, mais sûre.

Nous retrouvons le Crédit foncier, actions estampillées, à 1,240 »», et les actions nouvelles, à 1,150 »». On voit que cette valeur, trop essoufflée par la spéculation en hausse, ne saurait participer au mouvement actuel. Ce que l'on doit désirer pour elle, c'est qu'elle puisse se maintenir dans les cours actuels. Nous le souhaitons, sans l'espérer.

Le Crédit agricole se maintient à 670 »».

Le Crédit industriel trouve preneurs à 635, et le Sous-Comptoir, à 538 75.

Le Comptoir d'escompte est à 637 50.

Les actions du Crédit mobilier ont eu les honneurs de la hausse; le cours de 1,000 francs est définitivement conquis. On ferme aujourd'hui à 1018 75, et nous ne serions pas étonnés que l'on dépassât bientôt le cours de 1,100 francs. Il faut répéter que cette hausse s'explique naturellement par les bénéfices énormes que cette Société a dû réaliser sur son portefeuille. Elle possédait en effet des Midi, des Mobilier espagnol, des Rivoli, etc., etc.; on peut calculer, après les hausses subies par ces valeurs, ce que cette Société a fait de bénéfices. Il faut, en outre, être juste : cette Société a dû passer par des crises financières et politiques qui avaient amoindri ses valeurs, et empêchaient ainsi de nouvelles entreprises. Ces crises ont été dominées. Les valeurs diverses, patronnées par cette Société, sont toutes ou presque toutes en pleine prospérité; elle va donc pouvoir fonder de nouvelles entreprises et constituer ainsi de nouveaux avantages à ses actionnaires. C'est ainsi qu'elle a participé récemment à la fondation du Crédit foncier italien, à la création de la rue Impériale à Marseille, et on peut être convaincu qu'elle ne s'arrêtera pas là. Il reste tant à faire pour développer l'industrie et la richesse en France! Ces actions ferment aujourd'hui à 1,018 75; l'écart des primes fin prochain n'est pas moins de 80 fr. pour les primes dont 10 fr., et 60 francs pour les primes dont 20 fr. Ce sont là de véritables symptômes de hausse.

Les actions du Crédit mobilier espagnol ont été constamment recherchées; elles ferment à 657 50. Pour cette valeur encore la cause de hausse est dans la bonification des valeurs du portefeuille et dans la prospérité des compagnies industrielles patronnées par cette société de crédit.

Les actions des chemins de fer ont donné lieu à des mouvements variés qui s'expliquent par les diverses situations de ces entreprises.

L'Orléans est très-ferme; ceux qui calculent que le coupon à détacher dans quelques jours sera de 30 francs, et que les augmentations de recettes ont recommencé à partir du 21 septembre, entrent peu à peu dans cette valeur; aussi croyons-nous pour le mois prochain à un notable mouvement de hausse. La recette de la semaine s'arrêtant au 16 septembre est de 1,505,973 francs, c'est-à-dire, si on se reporte à notre article de la semaine dernière, supérieure de 170,000 francs à la moyenne des dix-sept dernières semaines de 1861. Pour peu que ce développement de trafic continue, nos prévisions seront dépassées. Ces actions ferment aujourd'hui, celles estampillées à 1062 50 et les nouvelles à 785.

Les actions de Lyon ont eu un peu de faiblesse par suite des réalisations; elles ferment aujourd'hui à 1168 75. Elles ne tarderont pas à reprendre.

Le Midi continue sa marche ascensionnelle, il tend vers le cours de 900 francs, si souvent indiqué par nous; il ferme aujourd'hui à 870.

L'Est et l'Ouest finissent à 551 25 et à 557 50.

Le Genève est à 372 50.

Les chemins autrichiens sont moins faibles à 482 50.

Les Lombards sont à 612 50.

Les chemins de Saragosse et du Nord de l'Espagne ont tous deux monté l'un à 600 fr. et l'autre à 530.

Les vendeurs de Barcelone se lassent peu à peu, rachètent, et amènent ainsi un léger mouvement de hausse dans la valeur.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	90.92 0/0
Cordoue à Séville	30.71 0/0
Bességes à Alais	18 17 0/0
Guillaume-Luxembourg	17 56 0/0
Nord de l'Espagne	10.74 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	10.72 0/0
Séville-Xérès-Cadix	9.55 0/0
Dauphiné	8 85 0/0
Lyon-Genève	8 84 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	8.66 0/0
Midi	7.90 0/0
Orléans	3.39 0/0
Barcelone-Saragosse	3.38 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	3 07 0/0
Union-Suisse	2.67 0/0
Central Suisse	0.02 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Victor-Emmanuel	1.86 0/0
Nord	4 26 0/0
Graissessac à Béziers	6.45 0/0
Ouest	6 60 0/0
Est	7 74 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	8.06 0/0
Ouest suisse	11 33 0/0
Ardennes	18.62 0/0
Autrichiens	23.65 0/0

A. de Birague d'Apremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	19 septembre.	26 septembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 05	69 45	» 40	» »»
Rente 4 1/2 0/0	96 25	96 25	» »»	» »»
Banque de France	3200 »»	3200 »»	» »»	» »»
Consolidés	96 0/8	93 3/8	» »»	» 2/8
Crédit foncier	1230 »»	1240 »»	10 »»	» »»
Crédit agricole	672 50	670 »»	» »»	2 50
Crédit industr. et com.	635 »»	633 75	» »»	1 25
Crédit mobilier	972 50	1018 75	46 25	» »»
Crédit mob. espagn.	607 50	567 50	50 »»	» »»
Comptoir d'Escompte	637 50	637 50	» »»	» »»
Orléans	1058 75	1062 50	3 75	» »»
Nord	1030 »	1030 »	» »»	» »»
Nord (act. sorties)	985 »»	985 »»	»» »»	» »»
Est	557 50	551 25	» »»	6 25
Paris-Méditerranée	1175 »	1168 75	» »»	6 25
Midi	846 25	870 »»	23 75	» »»
Ouest	560 »»	557 50	» »»	2 50
Genève	370 »»	372 50	2 50	» »»
Dauphiné	415 »»	422 50	7 50	» »»
Ardennes ancien	415 »»	430 »»	15 »»	» »»
Ardennes nouveau	415 »»	430 »»	15 »»	» »»
Ch. Autrichiens	476 25	482 50	6 25	» »»
Victor-Emmanuel	360 »»	367 50	7 50	» »»
Russes	410 »»	415 »»	5 »»	» »»
Romains	331 25	332 50	1 25	» »»
Sud-Autr.-Lombard	606 25	612 50	6 25	» »»
Saragosse Pampelune	340 »»	340 »»	» »»	» »»
Saragosse-Alicante	580 »»	610 »»	30 »»	» »»
Saragosse-Barcelone	340 »»	340 »»	» »»	» »»
Nord-Espagne	512 50	530 »»	17 50	» »»
Séville-Xérès-Cadix	450 »»	460 »»	10 »»	» »»
Portugais	407 50	415 »»	7 50	» »»

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

Un journal financier a publié samedi dernier, au sujet de la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné, un article des plus regrettables. Heureusement, ni les porteurs de titres ni la Bourse ne s'en sont guère émus; mais ce n'est pas une raison pour laisser passer sans contrôle des assertions par trop légères.

Pour aller au fond de l'article et négliger les menus détails, il s'agissait tout simplement de prouver aux actionnaires que l'intérêt des actions au 1er janvier 1863 ne serait pas payé; le leur prouver était même de trop; il suffisait de le leur faire craindre.

Dans ce but, on cherche à établir que l'exploitation du second semestre de 1862 ne fournira pas même de quoi servir l'intérêt des obligations; et que la Compagnie n'a pas le droit de prendre sur le compte-capital la somme nécessaire au service des actions.

A cette argumentation, tout habillée de chiffres qui n'ajoutent rien à sa valeur réelle, il suffit de répondre que l'opinion exprimée par le journal en question n'est partagée ni par la Compagnie du Dauphiné, ni par les actionnaires, ni par l'administration supérieure; car l'insuffisance afférente aux actions pendant les

derniers mois de la dernière année d'exploitation fractionnaire était parfaitement prévue. Le Conseil d'administration, dans son rapport lu à l'assemblée générale du 17 mai dernier, après avoir établi qu'il restait à émettre 2,700,000 francs d'obligations au 1er janvier 1862, et qu'il faudrait y ajouter un million de plus pour les dépenses de premier établissement pendant l'exercice courant, complétait son exposé en ces termes : « D'un autre côté, le produit net de l'exploitation ne pouvant encore suffire au paiement des intérêts dus aux obligations et aux actions pendant la période de la construction, il y aurait à couvrir le déficit pouvant résulter de cette insuffisance, en même temps que celui d'un million représentant le solde des frais de premier établissement. » En conséquence, le Conseil demandait l'autorisation qui lui a été accordée, d'émettre, sous l'approbation de M. le ministre des travaux publics, le nombre d'obligations nécessaires pour couvrir les insuffisances éventuelles des ressources.

On prétend qu'en vertu apparemment de cette autorisation, le nombre des obligations émises, qui n'était au 31 décembre 1861 que de 141,808, s'élèverait aujourd'hui à 148,000 ; il aurait été par conséquent émis depuis le commencement de l'année 16,192 obligations. Qu'on le remarque bien, nous discutons ces chiffres tels qu'on nous les donne, sans avoir même à rechercher s'ils sont exacts. 148,000 obligations représentant à 7-50 d'intérêt semestriel.....Fr. 1,185,000

L'intérêt à 4 0/0 des actions pour six mois.....Fr. 350,000

1,535,000

Mais, dit-on, l'exploitation ne donnera que.....Fr. 838,000

Et il y aura par conséquent un déficit de.....Fr. 697,000

Savoir : 347,000 fr. pour les obligations ; 350,000 fr. pour les obligations.

Eh bien, il nous suffit d'admettre, un instant et par hypothèse, les chiffres fournis par le journal auquel nous répondons, pour lui démontrer à lui même qu'il est inexcusable d'avoir parlé de déficit, puisque ces mêmes chiffres vont nous administrer la preuve que ce déficit n'existe pas. Car si la Compagnie du Dauphiné a réellement émis, depuis le commencement de l'année, 16,192 obligations, le cours moyen étant de 300 francs l'une, elle aurait ainsi réalisé..... Fr. 4,857,600

Le complément de ses dépenses d'établissement n'exigeant que.... 3,700,000

Il lui resterait un excédant disponible de..... 1,157,600

c'est à-dire à peu près le double du prétendu déficit.

Voilà pour les intérêts des obligations et des actions au 1er janvier 1863, c'est-à-dire pour la fin de l'exercice en cours. A partir de cette époque, où commencera la première année d'exploitation complète, la Compagnie, les actionnaires et l'autorité supérieure aviseront.

Cela dit, empressons-nous d'ajouter que la base de tous les calculs d'exploitation qui ont été mis en avant, et dont tout l'artifice consiste à diminuer les recettes et à grossir les dépenses, nous paraît des moins assurées ; mais c'est un sujet tout distinct que nous réservons pour une autre fois.

Auguste Vitu.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

LIGNES DE BRETAGNE.

Inauguration de la section de Nantes à Lorient

Ainsi que nous l'avions annoncé, la Compagnie d'Orléans a inauguré dimanche dernier, 21 septembre, la première partie de ses lignes de Bretagne, comprise entre Nantes et Lorient.

Cette première section comprend :

De Nantes à Savenay, gare de bifurcation de la nouvelle ligne sur le chemin de Nantes à Saint-Nazaire . . . . . 39 kilom.

De Savenay à Lorient. . . . . 150 kilom.

Soit 189 kilom. livrés aujourd'hui à l'exploitation.

La Compagnie ouvrira l'année prochaine la seconde section comprise entre Lorient et Quimper . . 65 kilom.

Et enfin, dans deux ans et demi, la troisième section comprise entre Quimper et Châteaulin. . . . . 30 kilom.

Soit un total de . . . . . 284 kilom.

De Châteaulin un service de bateaux à vapeur, ayant chaque jour un départ régulier aller et retour, met le voyageur à Brest en trois heures, par une traversée des plus pittoresques sur la rivière de Châteaulin et la rade de Brest ; notre premier port militaire se trouvera donc relié à Paris dans deux ans et demi, par une ligne de fer d'un parcours total de 711 kilomètres.

Dimanche dernier, à 10 heures, le train d'inauguration quittait la gare de Mauves (Nantes).

M. le baron de Richemont et M. Cochin, administrateurs, M. Solacroup, directeur de la Compagnie, M. R. Morandière, ingénieur des ponts et chaussées, directeur des travaux neufs du réseau ouest, représentaient la Compagnie d'Orléans. Deux chefs de division du ministère des travaux publics, les autorités, les fonctionnaires publics du département et les invités de Paris et de Nantes avaient pris également place dans le train spécial.

La nouvelle ligne, ainsi que nous le disions dans notre dernier numéro, compte seize stations :

Savenay, gare de bifurcation ; Pont-Château ; Dreffeac ; Saint-Gildas-des-Bois ; Sévérac ; Redon, gare de bifurcation de la ligne de Redon à Rennes ; Saint-Jacut ; Malansac ; Questembert ; Elven (Saint-Nolff) ; Vannes ; Sainte-Anne-d'Auray ; Auray, gare de bifurcation de la ligne de Napoléon-Ville (Pontivy) ; Landévant ; Hennebont et Lorient.

La nouvelle ligne a été l'objet d'importants travaux d'art dont l'exécution, traitée avec un soin extrême dans leurs plus petits détails, a excité l'admiration des gens compétents. Nous citerons :

A Pont-Chateau : un tunnel de 150 mètres de longueur, suivi d'une tranchée profonde taillée à vif dans le rocher.

A Redon, avant d'arriver à la station, un beau pont métallique jeté sur la Vilaine, et dont la travée centrale a 40 mètres de portée. La traversée des marais de la vallée de l'Oust et de la Vilaine, sur une longueur de près de 2 kilomètres, peut être également regardée comme un véritable travail d'art, à cause des difficultés nombreuses qu'a présentées l'établissement des remblais et des ponts sur un sol tourbeux qui a englouti 8 à 9 mètres de remblai. On voit, de chaque côté de la voie, de profondes crevasses et des soulèvements considérables qui ont quelque analogie avec les déchirements d'un sol tourmenté par un tremblement de terre ou une révolution volcanique.

A Auray, un viaduc en maçonnerie long de 207 mètres et haut de 27, et composé de dix arches de 15 mètres d'ouverture.

A Hennebont, un viaduc jeté sur le Blavet, long de 222 mètres et haut de 27 mètres. Construit en granit, ce bel ouvrage se compose de onze arches, dont cinq centrales offrent une largeur de 22 mètres et une hauteur sous clef de 25 mètres, pour donner passage aux navires.

A Lorient, le pont jeté sur le *Scorff*, qui forme à son embouchure un bras de mer. C'est l'ouvrage le plus important de la ligne. Long de 330 mètres, il se compose de dix arches en granit, établies en terre ferme, et de trois travées métalliques d'une longueur totale de 173 mètres, reposant sur deux piles d'une grande hardiesse, fondées sur le rocher, à 18 mètres en contre-bas des eaux moyennes. Les travées de rive ont chacune 52 mètres de portée. La travée centrale en a 64.

La partie métallique du pont du *Scorff* rappelle le pont jeté sur le Rhin, à Kehl. Ce travail fait le plus grand honneur à MM. Ernest Gouin et Ce.

Les stations de la nouvelle ligne méritent également une mention. Construites en briques et en tuffau, elles sont d'une grande élégance. Les gares de Redon et d'Auray, gares de bifurcation, et celle de Vannes, gare de chef-lieu de département, sont très-vastes et parfaitement distribuées ; celle de Lorient est une construction en fer et en briques très-légère, par suite des servitudes militaires auxquelles la condamne sa situation près d'une place de guerre.

Une petite station a attiré la vive attention de tous les voyageurs, c'est celle de Sainte-Anne-d'Auray, élégant pavillon, style Louis XIII, que surmonte un très beau groupe de bronze, représentant sainte Anne et la Vierge. Chacun s'est plu à louer le sentiment qui avait inspiré à la Compagnie d'Orléans ce respectueux hommage envers le lieu de pèlerinage le plus vénéré parmi les populations bretonnes.

Le train d'inauguration est entré en gare à Lorient à 3 heures 1/2. Des tribunes avaient été préparées pour recevoir les autorités et les invités ; un autel avait été dressé, pour la cérémonie religieuse et la bénédiction des machines, qui a été faite par Mgr l'évêque de Vannes. Le vénérable prélat a prononcé une allocution qui a vivement impressionné l'assistance, et dans laquelle S. G. s'est plu à rendre un hommage mérité à l'esprit de progrès qui caractérise notre époque, et auquel la religion était heureuse de s'associer.

A 5 heures, un banquet réunissait les invités de la ville de Lorient. Trois discours ont été prononcés, l'un par M. le préfet du Morbihan, le second par M. de la Haichois, député au Corps législatif et maire de Lorient ; le troisième, par M. le baron de Richemont, au nom de la Compagnie d'Orléans.

Nous devons, en terminant ce rapide compte rendu, rendre un hommage mérité au personnel de la construction de la ligne de Bretagne ; il se compose de MM. R. Morandière, ingénieur en chef, directeur ; Desnoyers, ingénieur en chef ; Malibran, ingénieur de l'arrondissement

de Redon; Sévène, ingénieur de l'arrondissement de Vannes; Dubreil, ingénieur de l'arrondissement de Lorient; Vestier, architecte des stations.

CHARLES BOUSQUET.

LES CHEMINS DE FER DE LA MOSELLE.

Le rapport présenté par le préfet de la Moselle au conseil général de ce département contient les renseignements suivants sur les chemins de fer en cours d'exécution :

Chemin de fer, ligne de Thionville à Niederbronn.

Le chemin de fer de Thionville à Niederbronn est compris dans le réseau classé par la loi du 2 juillet 1861.

La longueur portée à l'avant-projet est de 136 kilomètres, et l'estimation totale des dépenses s'élève à 42,800,000 francs, — soit par kilomètre environ 315,000 francs.

La partie de cette estimation qui incombe à l'Etat dans les conditions des lois des 11 juin 1842 et 15 juillet 1845, pour les acquisitions de terrains, les terrassements, ouvrages d'art, à l'exception, toutefois, des bâtiments à construire dans les stations, monte à 29,000,000 francs, — soit par kilomètre 213,000 francs.

D'après la décision de S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le tracé de ce chemin doit remplir les conditions suivantes :

1° Partir de Thionville en prolongement de la ligne des Ardennes, venant de Sedan;

2° Passer à ou près Falk et Carling;

3° Traverser le bassin houiller de la Moselle;

4° Couper le chemin de Metz à Forbach en un point à déterminer entre Saint-Avold et Cocheren;

5° Passer par ou près Sarreguemines et Bitche.

La prescription obligatoire de faire partir de Thionville même, en prolongement de la ligne des Ardennes, le chemin à diriger sur Niederbronn, n'a point permis de donner suite à l'étude d'un tracé partant de Hagondange, comme le conseil général l'avait demandé dans sa session de 1861.

Les projets déjà présentés et définitivement approuvés s'étendent de Carling à Sarreguemines et de Sarreguemines à Brandelfing, au-delà du chemin de grande communication n° 15, de Bitche à Volmunster. Ils forment une longueur de 47,505 mètres.

Le montant de ces projets approuvés, pour les dépenses à la charge de l'Etat, dans les conditions de la loi de 1842, s'élève à 6,930,000 francs, plus, pour 31 passages à niveau, 170,000 francs; total : 7,100,000 francs; — soit par kilomètre une dépense moyenne de 150,000 francs, qui est inférieure de plus d'un quart à celle de 213,000 francs par kilomètre, prévue dans l'exposé des motifs.

La mise en adjudication de tous les projets n'a pas encore été approuvée.

Deux lots seulement ont été adjugés; ils comprennent une longueur de 32,227 mètres, entre Carling et le territoire de Sarreguemines.

L'estimation totale de ces deux lots est de 3,185,000 francs.

L'adjudication a eu lieu le 10 mai 1862, et les travaux sont en cours d'exécution.

Les crédits ouverts ou annoncés sur l'année 1862 s'élèvent actuellement à 1,050,000 francs, et MM. les ingénieurs pensent qu'il sera facile, si les crédits ultérieurs sont suffisants, de terminer les travaux dans l'espace de deux ans.

Dès lors, le bassin houiller de la Moselle et le chef-lieu de l'arrondissement de Sarreguemines seraient mis en communication avec la ligne actuelle de Forbach à Metz.

Le nombre des stations sera de cinq moyennement espacées de 8 kilomètres.

Elles sont projetées à Carling, Boning, Farschwiller, Aundling et Sarreguemines.

Chemin de fer des Ardennes. — Ligne de Sedan à Thionville, partie comprise entre Longuyon et Thionville.

La longueur de la ligne entière est de 117 kilomètres. Toute la partie comprise entre l'entrée de la gare de Longuyon et la sortie du territoire de Pierrepont est aujourd'hui complétement terminée. La réception des travaux a été faite le 25 juillet dernier par la commission *ad hoc*, et cette section a été livrée à l'exploitation le 1er de ce mois. En ce qui touche la section de Pierrepont à Thionville, les travaux de terrassement sont poussés avec beaucoup de vigueur, et l'on peut considérer que, sous ce rapport, on est parvenu aux deux tiers du travail total.

Tous les grands ouvrages d'art qui sont : les viaducs de la Crusne, de la Pienne, de Knutange, et deux souterrains, sont très-avancés. On y travaille avec beaucoup d'activité. Il en est de même pour l'établissement des stations. M. l'ingénieur du contrôle espère que si l'activité actuelle se soutient, cette section pourra également être livrée à l'exploitation dans les premiers jours du printemps prochain.

Embranchement de Longuyon à Longwy et à la frontière belge.

Dans la section de Longuyon à Longwy, sur 22 tranchées à ouvrir, 20 sont attaquées, et on est arrivé au quart du travail. Sur 18 aqueducs, ponts, passages inférieurs ou supérieurs, 10 sont à peu près terminés.

Des 8 ponts sur la Chiers, 6 sont en très-bonne voie d'exécution et 2 ne sont pas commencés. Les 2 souterrains sont en bonne voie d'exécution : on est entré en galerie dans tous les deux; néanmoins l'inexécution des ouvrages d'art voisins gêne encore le transport des déblais.

Embranchement de Longwy à la frontière.

Toutes les tranchées sont attaquées et très-avancées.

La seule tranchée importante, celle de Goyatte, est presque terminée. Tous les aqueducs, ponts, passages inférieurs ou supérieurs, ainsi que les grands ouvrages, sont terminés, sauf un aqueduc de 4 mètre.

Les travaux de la ligne entière ont occupé, en moyenne, par jour, 1,177 ouvriers et 60 chevaux.

En résumé, les travaux sont poussés avec vigueur sur toute la ligne et les chantiers bien organisés; mais il est à regretter que les gares ne soient pas en voie d'exécution.

M. l'ingénieur du contrôle craint que la première section ne puisse être livrée qu'après le délai légal du 10 juin 1863.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

Nous croyons que cette entreprise est de nature en ce moment à attirer l'attention des capitalistes.

Précisons d'abord sa situation et ses conditions d'existence.

Nous examinerons ensuite ses chances d'avenir.

Cette société s'est formée par l'absorption de l'ancienne société maritime.

Ses statuts, promulgués le 25 août 1861, portent à trente ans la durée de la Société.

Elle a pour but d'abord les services transatlantiques, ensuite la construction des navires, l'armement, l'affrétement, la pêche et les transports maritimes.

Son fonds social est représenté par 80,000 actions de 500 fr., et par 32,000 obligations au capital de 500 fr., lesquelles portent intérêt à 5 0/0, et sont remboursables en vingt-huit ans, à partir du 1er juillet 1864.

Les services transatlantiques concédés à la Compagnie comprennent deux lignes principales.

La première se dirigeant, toutes les deux semaines, du Havre sur New-York, avec escale à Brest, et de New-York sur le Havre, avec la même escale, donnant lieu ainsi à cinquante-deux traversées d'aller et retour, et à un parcours total de 55,016 lieues marines.

La seconde partant deux fois par mois de Saint-Nazaire pour Aspinwall (isthme de Panama), et d'Aspinwal pour Saint-Nazaire, avec escale à la Martinique et à Sainte-Marthe, ou Carthagène, donnant lieu à quarante-huit traversées et à un parcours total de 78,572 lieues.

Sur la grande ligne de Saint-Nazaire à Aspinwall, et au point d'escale de la Martinique, viennent s'embrancher trois services annexes : le premier allant deux fois par mois à la Guadeloupe, le second se dirigeant mensuellement vers Santiago de Cuba, la Vera-Cruz et Tampico, le troisième desservant chaque mois notre colonie française de Cayenne.

Il est accordé par le gouvernement français à la Compagnie transatlantique, pour ces divers services, une subvention annuelle de 9,300,000 francs pendant vingt années.

Telles sont les bases principales de la Société transatlantique.

Examinons maintenant quelles sont les espérances que doivent légitimement concevoir les détenteurs d'actions.

L'établissement de communications régulières à vapeur est de nature à développer singulièrement le commerce, et ainsi à apporter aux Compagnies maritimes qui servent d'instruments un bénéfice excédant de beaucoup ce qui était entré dans leurs estimations primitives.

C'est, du reste, ce que prouvent les résultats obtenus par les Compagnies anglaises et américaines.

En 1837, se fondait à Londres la première Compagnie transatlantique : le commerce anglais n'était alors que de 3,512,500,000 francs.

Dès 1850, sous l'influence des facilités données par les transports maritimes, il ne comptait pas moins de 7 milliards et demi d'affaires, et, en 1859, il atteignait à 10 milliards.

De même en Amérique, grâce à l'armement de nombreux transports, les importations et les exportations augmentaient de 240 0/0.

La France est malheureusement restée en arrière de ce mouvement. Cependant, une grande Compagnie, celle des Messageries maritimes, a servi à développer notre commerce dans la Méditerranée.

Cette même Compagnie a inauguré à peine depuis deux ans la ligne du Brésil, et en une année les importations ont augmenté de 80 0/0; du reste, cette progression est naturelle : en effet, la valeur des échanges entre la France et les Etats-Unis, qui était en 1850 de 410,000,000 de francs, s'est élevée en 1860 à 657,000,000 de francs.

Les échanges entre la France et les pays baignés par la mer des Antilles et le Pacifique, n'étaient en 1850 que de 172,000,000 de fr. Dès 1860, on atteignait 306,000,000 de fr.

Les Etats et le commerce national profiteront surtout de l'établissement des grandes lignes maritimes, de même qu'ils s'enrichissent par l'établissement des grandes voies ferrées. Et les premiers fruits seront récoltés par les actionnaires de ces entreprises qui participeront largement aux bénéfices.

L'exemple des compagnies anglaises et américaines en est la preuve.

Ainsi une compagnie anglaise, connue sous la dénomination de Compagnie Cunard, du nom de son fondateur, fut constituée modestement en 1841, avec un très-petit capital; elle faisait avec quatre bateaux à vapeur de 400 chevaux le service entre Boston et Liverpool. Bientôt les bénéfices devinrent tels qu'elle possède aujourd'hui trente-huit bateaux à vapeur de grande dimension, et qu'elle a constamment fourni de gros dividendes à ses actionnaires.

La Compagnie anglaise du Royal-Mail, qui dessert la ligne des Antilles, d'Aspinwal et du Brésil, témoigne à son tour d'un développement continu et remarquable. Fondée en 1839, au capital de 1,200,000 livres, dont 900,000 versées, elle a mis d'abord en service 10 bateaux en bois, de 400 à 450 chevaux, puis, graduellement, elle a accru le nombre et la puissance de ses paquebots, et étendu dans la mer des Antilles et sur les côtes du Brésil le vaste réseau de ses lignes. Sa flotte comprend aujourd'hui 23 navires, jaugeant ensemble 53,583 tonneaux, et présentant une force totale de 11,480 chevaux-vapeur.

Or, c'est au moyen de ses réserves annuelles seulement, et sans l'appel du complément de son capital, que son matériel flottant s'est trouvé ainsi transformé et considérablement augmenté au bout de vingt ans.

Ces résultats si avantageux sont déjà un heureux présage pour la Compagnie transatlantique.

Ajoutons qu'elle débute dans des conditions bien meilleures. En effet la Compagnie du Royal Mail reçoit une subvention de 35 fr. 60 par lieue marine parcourue ; la Compagnie Cunard une subvention de 42 fr. 60 ; la Compagnie transatlantique a obtenu une subvention qui n'est pas moindre de 59 fr. 16 par lieue parcourue; en outre, elle a reçu de l'État une avance de 18,600,000 francs, remboursables par vingtièmes et sans *intérêts*.

Si donc les deux compagnies anglaises ont donné des résultats si avantageux, il est bien certain que la compagnie française en recueillera qui ne seront pas moindres, et qui devront être de beaucoup supérieurs.

La moyenne des passagers du Royal Mail était, en 1851, dans la direction des Antilles et d'Aspinwal, de 69 à l'aller et au retour. En 1857, cette moyenne s'élevait à 202 ; aujourd'hui elle ne comprend pas moins de 6 à 800 passagers.

Le nombre total des voyageurs entrés ou sortis du Havre était de 4,000 en 1855, de 8,800 en 1859, de 11,200 en 1860. Cependant ce service n'était fait que par navires américains, qui n'offrent qu'une sécurité douteuse et des départs irréguliers. Evidemment l'augmentation s'accroîtra d'autant plus qu'on trouvera tous les avantages que présentent les paquebots français.

Il y a donc la promesse d'un avenir magnifique et assuré dans ses résultats pour la Compagnie transatlantique, et ses titres méritent d'attirer les capitaux sérieux.

Déjà la Compagnie des Messageries maritimes a vu ses actions monter à 750 et même 760, en raison du développement de ses services. La Compagnie transatlantique doit espérer la même faveur.

Nous n'en sommes qu'au début de l'organisation de ces grandes lignes maritimes; aussi a-t-il fallu encourager les capitaux timides par de larges subventions. L'Etat a eu raison, il a fait ce qu'on avait pratiqué pour l'établissement des grandes voies ferrées. En leur concédant des subsides avantageux et largement rémunérateurs, on a fondé une grande industrie, entraîné les épargnes à s'y intéresser, et constitué ainsi notre réseau national.

Plus tard, le développement du commerce et de l'industrie, fécondés par les nouvelles voies, a dépassé les prévisions primitives, et donné des résultats bien supérieurs à tout ce qu'on avait pu soupçonner.

Il en sera de même pour les grands services maritimes. Les entreprises actuelles, grâce aux bases libérales sur lesquelles elles sont établies, devront donner de tels résultats qu'ils encourageront l'établissement de nouvelles lignes. Nous verrons alors pour ces sortes d'entreprises se développer la même faveur que pour les entreprises de chemins de fer. De même que celles-ci ont transformé notre commerce et notre industrie intérieurs, de même les lignes maritimes serviront à augmenter dans d'énormes proportions notre commerce extérieur.

Nous avons assez de côtes pour lutter avec les autres puissances maritimes; ce qu'il nous faut actuellement, c'est que les capitaux français aient l'intelligence d'y apporter leur concours.

Les deux entreprises des services transatlantiques et des messageries maritimes y contribueront puissamment en démontrant par les produits qu'ils serviront à leurs actionnaires que ces entreprises sont destinées à une véritable prospérité.

Terminons par montrer une dernière face avantageuse de la question.

La convention du 24 avril 1861, en raison du temps réclamé pour la construction des seize paquebots à vapeur nécessaires, fixait seulement au mois de juillet 1864 la date de la mise en marche et de l'ouverture des lignes.

L'expédition du Mexique rendait nécessaire l'anticipation de ce délai; c'est pourquoi l'État a demandé à la Compagnie transatlantique l'établissement immédiat d'un service postal mensuel entre la France et le Mexique.

Grâce aux conditions avantageuses offertes par le Gouvernement, la Compagnie s'est engagée à exécuter, dès le mois d'avril, un service postal mensuel de Saint-Nazaire à la Vera-Cruz, avec escale à la Martinique et Santiago de Cuba ou Cienfuegos, ce qui demande un parcours annuel de 45,160 lieues marines. Elle s'est engagée à mettre en ligne deux bâtiments à vapeur de 450 à 500 chevaux, et deux bâtiments de 300 chevaux, donnant une vitesse moyenne en service de 9 nœuds à l'heure.

De son côté l'Etat s'est engagé à payer à la Compagnie une subvention de 310,000 fr. par voyage d'aller et retour, soit pour douze voyages annuels 3,720,000, fr. et à lui faire une avance immédiate de 4 millions.

Des circonstances fortuites et heureuses ont permis à la Compagnie transatlantique d'acheter aussitôt deux bateaux de 500 chevaux et deux bâtiments de 300 chevaux.

Les steamers neufs de 500 chevaux, *la Louisiane* et *la Floride*, ont tous deux 85 mètres de long. Ils renferment des aménagements pour 100 passagers de 1re classe, et 60 de 2me cl.; ils résument tous les progrès nouveaux de la construction navale, et les perfectionnements introduits dernièrement dans l'aération des salons et des cabines sont appliqués à leur bord. Leurs essais dans la Clyde avaient donné 12 nœuds 1/2 de vitesse. Ils sont arrivés de Greenock à Saint-Nazaire en 52 et 58 heures, ce qui donne en service une moyenne de 11 nœuds.

Quant à *la Vera-Cruz* et au *Tampico*, de 300 chevaux, ils mesurent chacun 83 mètres de tête en tête; ils ont donné 10 nœuds 1/2 aux essais dans la Mersey, à la vapeur seule ; avec le secours de la voile, ils atteignent aisément 11 et 12 nœuds.

Le 14 avril dernier, le premier paquebot, *la Louisiane*, chauffait pour les Antilles et le Mexique.

Depuis, les départs et retours se sont succédé mensuellement, et le trafic des voyageurs et marchandises a été constamment en augmentant.

La Louisiane n'emmenait dans son premier voyage que quarante à quarante-cinq passagers, elle ne ramenait quatre-vingt-cinq.

La Floride, au troisième voyage, transportait en moyenne, aller et retour, deux cent cinquante passagers.

Le Tampico, au quatrième départ, emportait deux cent dix-sept passagers.

La Louisiane, au sixième départ, amenait deux cent cinquante et un passagers, dont quatre-vingt-un de première classe, et était complétement chargée de marchandises.

Cette proportion ira en s'augmentant, surtout en raison de ce qu'il n'existe qu'un autre service, anglais, et également mensuel.

En 1863, le service de New-York commencera, et aura cette singulière bonne fortune de trouver tous les services américains désorganisés, et de pouvoir s'y substituer immédiatement.

En présence des concessions si avantageuses faites à la Compagnie, des résultats magnifiques obtenues par les compagnies étrangères quoique moins richement dotées, nous ne doutons pas du succès de la Compagnie transatlantique. Bien plus, nous croyons que le premier exercice révélera de beaux résultats.

Louis Reco.

SOCIÉTÉ J.-F. CAIL ET Cie.

Assemblée générale ordinaire du 25 septembre.

Jeudi 25 septembre a eu lieu la réunion annuelle des actionnaires de la Société J.-F. Cail et Ce, au siége social, 48, quai de Billy.

A deux heures, M. Germain Thibault, désigné par l'assemblée, aux termes des statuts, pour la présider, a ouvert la séance par la lecture de l'ordre du jour, après avoir constaté la validité de la constitution de l'assemblée.

L'ordre du jour portait :

Lecture et approbation du procès-verbal de la réunion du 26 septembre 1861 ;

Lecture des rapports de la gérance et du Conseil de surveillance;

Vote sur l'approbation des comptes et des dividendes.

Après la lecture et l'approbation du procès-verbal de la réunion du 26 septembre 1861, M. Cheylus, l'un des gérants, a donné communication à l'assemblée du rapport sur les opérations de l'exercice 1861-1862.

Ce travail, très-substantiel et d'une précision remarquable, a rendu compte des opérations spéciales des divers établissements de la Société, et constaté les bénéfices qui proviennent de chacun d'eux. Les maisons de Bruxelles, de Valenciennes; les succursales de Douai et de Denain, présentent les résultats les plus satisfaisants. Les affaires entreprises en Russie sont en plein progrès, et la Société vient d'être chargée par un traité de l'entretien du maté-

des chemins de fer russes. Les établissements des colonies sont en pleine prospérité. Les sucreries établies en France suivent une marche constamment progressive.

Quant à l'établissement principal de Paris, il se développe dans des proportions vraiment extraordinaires, et le rapport du Conseil de surveillance nous apprend d'une part que le matériel et l'outillage, d'une valeur de 4 millions environ, sont amortis aux trois quarts, et que les commandes déjà reçues pour l'exercice qui vient de commencer au 1er juillet, font espérer les mêmes résultats que ceux obtenus pendant le dernier exercice qui se solde par un bénéfice net de 75 francs par action de 500 francs, défalcation faite de tous frais, soit 15 0/0 de revenu.

C'est là une situation hors ligne, et qui place désormais les établissements de la Société Cail et Ce au premier rang des établissements de ce genre en Europe.

Nous mettrons sous les yeux de nos lecteurs, dans un prochain numéro, le résumé des opérations de cette Société pour le dernier exercice, afin que chacun puisse se rendre un compte exact de la situation de cette belle industrie.

Nous publierons aussi la liste du troisième tirage des obligations de la première série, et la première liste des obligations de la deuxième série qui viendront en remboursement à partir du 25 octobre prochain, savoir : 800 obligations de la première série, et 1,750 de la deuxième série.

Les comptes du dernier exercice et des dividendes proposés par la gérance, ont été approuvés à l'unanimité, et l'assemblée, avant de se séparer, a voté par acclamation des remerciments à MM. Cail et Cheylus et à MM. les membres du Conseil de surveillance, pour l'intelligence, le zèle et la constante sollicitude qu'ils apportent dans la gestion des affaires sociales.

Le premier dividende de 25 francs par action sera payé à partir du 30 septembre courant, et le solde, soit 50 francs, au 30 mars 1863, savoir : 25 fr. en espèces et 25 fr. en un bon de liquidation payable à la dissolution de la Société, et portant intérêt à 5 0/0 l'an. On sait dans quel esprit de conservation et de prudente administration ont été créés ces bons de liquidation, qui mettent ainsi à la disposition de la caisse sociale des sommes importantes, et lui servent à alimenter dans une mesure suffisante son fonds de roulement.

Nous avons expliqué le mécanisme et l'économie de ces bons de liquidation dans nos précédents comptes rendus; c'est pourquoi nous ne croyons pas nécessaire d'y revenir aujourd'hui.

F. Grimaux.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE
DE
CRÉDIT INTERNATIONAL MOBILIER & FONCIER

Assemblée générale annuelle du 4 septembre 1862.

La réunion ordinaire des actionnaires de la Banque générale suisse a été tenue à Genève, au siége social, le 4 septembre courant.

M. James Fazy, président du Conseil d'administration, a présidé l'assemblée, conformement à l'article 50 des statuts.

Le rapport sur les opérations du dernier exercice constate une amélioration dans la marche des affaires de la Société. Nous espérons publier ce rapport prochainement, et l'accompagner des appréciations que son examen pourra nous suggérer.

Nous indiquons sommairement aujourd'hui les faits principaux qui ressortent de ce document.

Le parlement italien a assuré par un vote la rentrée du capital dû par la Compagnie *Ferdinanda* pour des avances faites au chemin de fer de Florence à Arezzo. Au 30 juin 1862, une somme de 1,600,000 francs était déjà encaissée par la Banque. La somme complémentaire d'environ 3 millions de francs est en voie de recouvrement, que retardent seulement quelques difficultés soulevées par des créanciers de l'ancienne Société *Ferdinanda*, et qui ont déjà été tranchées en première instance en faveur de cette Société.

L'amélioration de la Société de l'Union des Gaz donne une plus-value importante aux actions de cette Société, qui sont dans le portefeuille de la Banque.

Enfin, l'usine à gaz de Séville, dont la Banque avait fait l'acquisition au prix de 1,600,000 fr., et qui a ensuite été mise en société anonyme espagnole au prix de 2,000,000, représentés par 4,000 actions de 500 francs, a donné d'excellents résultats dès la première année de son exploitation.

Il résulte de l'ensemble des opérations de la Banque que les bénéfices se soldent par 896,197 francs, sur lesquels on a prélevé seulement 10 francs par action, en portant la différence au compte de la réserve.

Les difficultés pendantes pour le règlement définitif de la créance due par la Compagnie du chemin de fer de Florence à Arezzo, aussi bien que la mise en garde contre d'autres éventualités, ont engagé le Conseil d'administration à cette mesure de prudence, qui a été sanctionnée par l'assemblée. L'approbation des comptes de l'exercice 1861-1862 a été également votée à l'unanimité.

L'assemblée a ensuite fixé à 10 francs par action le dividende à répartir pour le dernier exercice. La moitié de ce dividende a été payée en avril dernier, et le solde, soit 5 francs par action, sera en cours de paiement dès le 1er octobre prochain.

F. Grivard.

LIQUIDATION DE LA SOCIÉTÉ A. PROST ET Ce,

Compagnie générale des caisses d'escompte.

Les liquidateurs ont fait dernièrement le troisième compte rendu aux actionnaires de la Société. Leur rapport entre dans des détails très-circonstanciés qu'ils devaient à leurs commettants, mais que nous croyons inutile de reproduire.

Nous n'extrayons de ce long rapport que la partie qu'ils intitulent eux-mêmes *Résumé*.

A. de Biraque d'Arbremont.

RÉSUMÉ.

I. Les affaires de la liquidation se divisent naturellement en deux branches, le passif et l'actif.

Le passif réclamé contre elle et qu'elle conteste se réduit aujourd'hui aux chefs suivants :

1° Le procès avec la caisse de la Villette en défense à sa demande de 250,000 francs;

2° Le règlement des sinistres réservés ou réclamés par les caisses d'Arras, de Beauvais, de Guéret et du Puy;

3° La nouvelle demande en paiement de 21,299 fr. 47 c. dont il a été parlé plus haut;

4° Et le pourvoi en cassation de la caisse de Nancy, qui peut remettre en question une somme de 65,000 fr. que la liquidation aurait à payer si elle devait définitivement succomber, ce qui lui paraît peu probable.

Quant à l'actif, il se compose d'actions du chemin de fer Guillaume-Luxembourg, à la libération desquelles la liquidation doit consacrer les autres ressources qu'elle réalise. Ces ressources se composent principalement :

1° De 70 actions de la Compagnie houillère de Carvin, dont la liquidation n'a pu prendre plus tôt possession, par suite de difficultés diverses qu'il a fallu faire lever judiciairement. Ces actions vont être prochainement vendues aux enchères au mieux des intérêts de la Compagnie générale;

2° D'une créance hypothécaire de 55,000 francs sur M. Bertrand, de Marseille, dont le recouvrement bien assuré est cependant entravé par toutes les formalités de procédure ordinaire de purge hypothécaire et les difficultés suscitées par les débiteurs;

3° Et du reliquat s'il y en a, du compte des primes d'assurances après réparations des sinistres statutaires.

Quant aux autres créances ou valeurs de moindre importance, la commission de liquidation continuera d'en suivre le recouvrement et la réalisation parallèlement à sa défense contre les réclamations récapitulées ci-dessus.

Ces réclamations, pour n'être pas dangereuses aux yeux de la commission, n'en sont pas moins d'une importance capitale, puisque si, contre toute vraisemblance, elles étaient jugées fondées, elles pourraient absorber l'actif entier de la liquidation.

Une fois ces questions vidées, la commission de liquidation réalisera de suite, et au mieux des intérêts de la masse, les créances ou valeurs qu'elle n'aura pu parvenir à encaisser directement, et elle pourra alors rendre son compte.

Quant à une appréciation du résultat de ce compte, pas plus aujourd'hui que précédemment la commission ne se permettra d'en faire. Elle espère sortir victorieuse de tous les procès qu'on lui fait encore, mais son espoir ne sera certitude qu'après jugement définitif.

Tout ce qu'elle peut dire, quant à présent, à ce sujet, c'est qu'en cas de succès dans tous ces procès, l'actif qui pourra rester consistera en actions de la Compagnie R. G. D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg probablement libérées à 400 francs (le dernier versement de 100 francs ne devant pas dépasser, grâce à des imputations d'intérêts, la somme effective de 50 à 60 francs).

Vendre dans un court délai une assez grande quantité de ces actions, c'est, à coup sûr, en provoquer la baisse; aussi, pour prévenir cet inconvénient, la commission projette (sans parti pris encore) de les distribuer en nature aux actionnaires de la caisse Prost, à raison d'une action par un nombre déterminé d'actions de la Compagnie générale.

Pour ceux qui n'auront qu'un nombre insuffisant d'actions et qui ne voudront pas le compléter, en un mot pour les nombres rompus, il sera vendu une quantité correspondante de titres de chemins de fer Guillaume-Luxembourg, et le prix leur en sera réparti.

Ce résultat, encore hypothétique, ne répondra peut-être pas à ce qu'avaient espéré quelques actionnaires. S'il en était ainsi, la commission ne peut que le répéter, ce résidu, très-modeste sans doute, qu'elle pourra parvenir à leur conserver, est une épave sauvée d'un naufrage complet. Elle disait dans les premiers comptes rendus, elle ne peut que dire encore ici, qu'à l'époque où elle a pris la direction de cette affaire, le passif dépassait de beaucoup l'actif, et n'eût pas, par les voies expéditives d'une faillite, alors si menaçante, donné aux seuls créanciers 50 0/0 de leurs créances.

Trop de débiteurs s'étaient figuré que cet être impersonnel de liquidation s'arrêterait devant les résistances et les entraves de toute nature qu'on lui opposait. On se croyait quitte envers elle en l'accablant de récriminations à cause des ruines dont on l'accusait, et qui semblaient devoir la mettre au ban de la justice et des tribunaux. Le temps est venu calmer la défaveur certaine qui, au début, a souvent paralysé son action; mais rien n'a jamais pu être obtenu qu'à force de jugements et d'arrêts devant tous les tribunaux et cours de France.

Si, après ces explications, on s'étonne encore de ce grand nombre de procès, la commission peut répondre que ces procès étaient l'essence même de la liquidation; qu'il en est infiniment peu d'ailleurs où elle n'ait triomphé, et qu'il en est encore moins où elle ait succombé successivement devant les deux degrés de juridiction.

II. En résumé, la situation active et passive qu'on vient d'indiquer se présente à ce jour de la manière suivante sur les livres de la liquidation :

ACTIF.

Pertes constatées et liquidées au 31 mai 1862, au compte de profits et pertes,	9,515,441 29
Soldes débiteurs quatre-vingt-cinq comptes), la plupart fort mauvais et à passer aussi par profits et pertes,	3,103,693 55
Total,	12,619,134 84

PASSIF.

Capital émis représenté par les actions en circulation,	12,254,500 »
Créanciers divers, au nombre de vingt-deux,	364 634 84
Total égal,	12,619,134 84

C'est sur partie de ces chiffres : à l'actif, de 3,103,693f. 55 c.; au passif, de 364,634 fr. 84 c., que se débattent les dernières difficultés judiciaires dont on vient de parler. La plupart de ces comptes pourront d'ailleurs être soldés par le compte de profits et pertes dès que les affaires vraiment sérieuses seront terminées, et toute la liquidation est réellement circonscrite dans les questions énumérées plus haut.

Dividende de 1855-57 mis en distribution par l'assemblée du 30 juin 1857.

La commission de liquidation a reconnu par les écritures de la Compagnie générale qu'un certain nombre d'actionnaires porteurs de leurs actions avant le 1er juillet 1857, et appelés par conséquent à toucher le dividende de 19 fr. 25 c. par action décrété par l'assemblée du 30 juin 1857, n'ont pas touché ce dividende. Quelques-uns l'ont réclamé depuis la mise en liquidation de la Société, mais la déclaration faite alors par le tribunal et la Cour dans le procès correctionnel contre Prost que ce dividende était fictif, plus encore la situation de la liquidation, ont interdit jusqu'ici de faire droit à cette demande.

Aujourd'hui que ce paiement ne sera plus qu'un mode d'égaliser les actionnaires entre eux, la commission reconnaît la nécessité, avant toute répartition générale, de payer ce dividende à ceux qui ne l'ont pas reçu. Elle invite en conséquence MM. les actionnaires qui se trouvent dans ce cas, à faire déposer leurs titres au siége de la liquidation, rue Vivienne, 4, d'ici au 30 juin prochain, afin qu'elle puisse en faire la vérification, établir le compte des coupons impayés, et reconnaître le prélèvement à faire sur l'actif pour cet objet.

Intérêts de 1857 échus le 1er janvier 1858.

Quelques actionnaires, peu nombreux, ont reçu les intérêts de leurs actions échus le 1er janvier 1858; sous toutes réserves à cet égard, la commission déclare qu'elle ne les admettra à aucune répartition avant qu'ils n'aient restitué cet intérêt, ou que les autres actionnaires en aient reçu l'équivalent.

FRANQUIN, DESOUILLE, LAGNIER,
liquidateurs.

CHRONIQUE

CHEMIN DE SEDAN A THIONVILLE. — Les travaux du chemin de fer de Sedan à Thionville sont poussés avec activité MM. Sturel, entrepreneurs, ont établi plusieurs chantiers qui sont en train de terminer le raccord de la ligne des Ardennes avec celle de l'Est entre Hayange, Florange et Thionville.

CHEMIN DE BRIVE A FIGEAC. — On lit dans *l'Echo de l'Isons* qu'une grande impulsion est en ce moment donnée aux travaux de construction du chemin de fer de Brive à Figeac. La ligne sera ouverte dans la deuxième quinzaine d'octobre. La ville de Périgueux se trouvera ainsi en communication directe avec Rodez et tout le bassin houiller de l'Aveyron.

CHEMINS BELGES. — Les travaux du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe ont commencé, on a enlevé tout le côté de droite de l'ancienne écluse à l'entrée du bassin de Bruges; les billes et les rails sont à pied-d'œuvre et l'on va passer aux terrassements, le tracé venant d'être arrêté et les enquêtes pour plusieurs communes étant terminées.

— Les travaux du chemin de fer d'Eecloo à Bruges sont poussés avec activité. Les ponts qui ont dû être jetés sur le canal de Schipdonck, à Balgeroeke, et sur le canal de Bruges, à Steenbrugge, sont presque achevés. Cette semaine, la voie ferrée d'Eecloo à Balgeroeke pourra être parcourue par les locomotives.

CHEMINS NAPOLITAINS. — L'appel de fonds adressé par la Compagnie des chemins de fer napolitains à ses actionnaires a obtenu un plein succès; 150 francs ont été versés sur chaque action, ce qui met 30 millions entre les mains de la Compagnie.

Les travaux vont commencer immédiatement, ils sont entrepris par M. T. Brassey.

CONSTRUCTION ET EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES. — La Conférence des chemins de fer belges vient de mettre au concours trois questions qui offrent un vif intérêt en ce qui concerne l'exploitation et la construction des voies ferrées.

Ces questions sont les suivantes :

1° Quelles modifications devraient être introduites dans nos lois pour mettre la législation qui régit les transports de voyageurs et de marchandises en harmonie avec les faits nouveaux, et notamment pour régler, d'après les principes de l'équité, les obligations réciproques de l'expéditeur et du transporteur par chemin de fer de manière à garantir tous les intérêts?

2° Quelle est, en Belgique, l'influence des pentes et des rampes sur les dépenses d'exploitation des chemins de fer?

3° Quelle est, en Belgique, sur le prix de revient des transports de marchandises par chemin de fer, l'influence : de l'augmentation de parcours; de l'augmentation des quantités transportées, et, par conséquent, quel est le système de tarification le plus convenable à établir au double point de vue des intérêts publics et des Compagnies?

RUSSIE. — On mande de Saint-Pétersbourg, le 14 septembre :

« Le dernier bilan de notre Banque, qui vient d'être publié, est plus défavorable que ceux publiés antérieurement. L'encaisse métallique a diminué de 4,800,000 roubles et le portefeuille d'environ 6 millions, tandis que les billets en circulation n'ont diminué que de 5 millions environ, et les dépôts des particuliers de 1 million de roubles.

» Mais ce qui est le plus fâcheux, c'est l'importance des billets protestés. Sur 45 millions de traites qui se trouvaient dans le portefeuille de la Banque, 1 million et demi ont dû être protestés à l'échéance, ce qui représente 10 0/0 de la somme totale.

» Le malaise qui pèse sur notre commerce ressort ainsi avec évidence. Tant que la disproportion existant actuellement dans le chiffre de nos exportations n'aura pas disparu, notre marché monétaire ne se relèvera pas d'une manière durables. »

CHANGE. — Nous empruntons au journal *l'Echo du Pacifique* les renseignements suivants sur le change entre la Californie et l'Angleterre, renseignements qui peuvent servir également pour le change entre New-York et Londres.

Les personnes qui s'occupent des fluctuations de la Bourse ne comprennent pas toujours, faute de données exactes, les opérations auxquelles donne lieu le change sur les livres sterling, l'un des plus compliqués du marché.

La note qui suit leur donnera la clef de ces opérations :

La livre sterling ou pièce d'or appelée souverain a une valeur intrinsèque de 4 doll. 80 environ ou 480 cents.

La livre sterling se divise en 20 shilling, et le shilling en 12 pence. La livre sterling est donc égale à 240 pence (20 × 12 = 240).

Dans les premiers temps des colonies anglaises en Amérique (1660-1710, etc.), 4 shillings et 6 pence, soit 54 pence, passaient pour doll. 1, soit 100 cents, tandis que la valeur intrinsèque de 54 pence est 108 cents, ainsi que nous l'indique la proportion suivante :

240 pence : 480 cents — 54 pence : 08 cents.

Le pair du change sur Londres, à New-York, d'après leur manière de compter, devrait donc être 108 cents pour 54 pence. Mais grâce à la routine, on continue à regarder 100 cents pour 54 pence comme le pair, et quand le change est à 108, on dit qu'il est à 8 0/0 de prime, tandis qu'on devrait dire qu'il est au pair.

Plus les traites sur Londres seront demandées, plus la quantité de cents qu'il faudra donner pour 54 pence sera considérable. C'est ainsi qu'aujourd'hui il faut payer 1 liv. 30, soit 110 cents pour 54 pence sur Londres, tandis qu'on aurait eu ces mêmes 54 pence sur Londres pour 108 ou 110 cents il y a quelques mois.

En Californie, la manière de calculer le change sur Londres est complétement différente quoique revenant au même. Cela vient de ce que, dans les premiers temps de la Californie, 1 liv. st. passait pour 5 doll., soit 48 pence pour 100 cents, tandis que la véritable proportion est de 50 pence pour 100 cents (480 cents : 240 pence — 100 cents : 50 pence).

Quand on calcule à San Francisco le change sur Londres, au lieu de prendre, comme à New-York, pour base de calcul un nombre fixe de pence (54) et de les vendre contre un nombre plus ou moins considérable de cents, on prend un nombre fixe de cents (100) contre lequel on donne un nombre plus ou moins considérable de pence.

Exemple : Si on dit qu'à New-York le change sur Londres est 108, ça veut dire que pour chaque 54 pence sur Londres on paie 108 cents, ce qui est équivalent au change de 50 tenu ici, car :

108 cents : 54 pence. — 100 cents : 50 pence.

Si on dit qu'à New-York le change sur Londres est 120, ça équivaut ici au change de 45 pence, car :

120 cents : 54 pence. — 100 cents : 45 pence.

En résumé, quand on voit indiqué le change sur Londres, à New-York, 110, 120, 130, cela indique le nombre de *cents* qu'il faut donner pour 54 pence sur Londres, et quand le change sur Londres, à San Francisco, est indiqué à 45, 47, 48, cela indique le nombre de pence sur Londres qu'il faut donner contre 100 cents ou à 1 dollar.

CONVERSION DE LA DETTE BELGE. — On lit dans le *Moniteur des intérêts matériels* :

Dans une séance de la Chambre des représentants, M. le ministre des finances disait que si le budget de l'Etat devait être augmenté, il y aurait des ressources à obtenir d'une conversion de la dette nationale.

Cette question devient donc complétement à l'ordre du jour, elle est intéressante à étudier, car il s'agit de traiter une matière délicate étroitement liée au crédit du pays.

Sous deux aspects différents, l'on peut examiner la conversion de la rente : sous le rapport des économies qu'elle peut apporter au budget; puis, au point de vue plus élevé, de l'influence qu'une unification de la rente pourrait avoir sur le crédit de l'Etat même.

Pour permettre à chacun d'étudier ces questions, voyons la composition actuelle du grand-livre de la dette publique.

Les fonds publics belges qui restent en circulation offrent une grande diversité de types. Voici le relevé des emprunts existants :

4	0/0. Emprunt mis en souscription en 1836.....	30,000,000
3	0/0. Emprunt de 50,850,800 francs contracté en 1838, et dette de 7,021,000 fr. inscrite au grand-livre en 1847.....	58,474,800
4 1/2	0/0. Dette dérivant de la conversion faite en 1844, des emprunts à 5 0/0	93,442,832
4 1/2	0/0. Emprunt contracté en 1848, pour le rachat d'un capital de 80 millions de fl. à 2 1/2 0/0, mis à la charge de la Belgique.....	83,636,000
4 1/2	0/0. Dette résultant, en 1853, de la conversion des emprunts à 5 0/0, 136,631,500 fr. et augmentée de 20,983,800 fr., capital mis à la disposition du Trésor.....	157,615

4 1/2 0/0. Dette provenant de la conversion, en 1857, de l'emprunt à 5 0/0 de 1852.....	24,382,000
4 1/2 0/0. Emprunt contracté en 1860..	45,000,000
Ensemble des fonds sujets à l'amortissement.....	495,570,932
Amortissement opéré jusqu'à fin 1861..	88,616,716
Reste.....	406,954,216
A ce chiffre il faut ajouter :	
Dette active non amortissable, environ	220,000,000
Total de la dette belge.....	626,954,216

L'ensemble du capital dû par la Belgique, au 1er janvier 1862, excède peu 600 millions, chiffre modéré qui n'est pas une charge exorbitante pour le pays. Si l'on fait attention, en outre, qu'une somme de 209 millions environ a été appliquée à la construction du réseau national, c'est-à-dire en dépenses productives, qui rendent un intérêt bien supérieur à celui qu'elles doivent payer, on appréciera l'excellence de la situation financière de la Belgique.

La charge qui, en 1861, a incombé au Trésor du chef des arrérages et de l'amortissement de la dette publique, a été de 40,625,421 francs.

D'après le compte rendu que l'administration de la caisse d'amortissement rend chaque année aux Chambres, voici quel est au 1er janvier 1862, le montant de la rente amortie :

4 0/0 de 1836.....	14,862,600
3 0/0 de 1838.....	29,337,467
4 1/2 0/0 conversion de 1844.....	25,036 149
4 1/2 0/0 emprunt de 1845.....	10,638,500
4 1/2 0/0 conversion de 1853	7,990,600
4 1/2 0/0 de 1857 et 1860 réunis.....	752,600
Capital amorti.....	88,616,716

Il reste donc en circulation :

4 0/0 de 1830.....	15,138,000
3 0/0 de 1838	29,137,333
4 1/2 0/0 conversion de 1844.....	70,506,683
4 1/2 0/0 emprunt de 1845	74,017,500
4 1/2 0/0 conversion de 1853	149,024,700
4 1/2 0/0 de 1857 et 1860 réunis.....	68,630,000
Capital de la rente en circulation...	406,954,216

Si l'on consulte le cours de la Bourse, on verra que les diverses catégories de rente belge sont cotées à des prix rapportant aux rentiers un revenu fort différent ; ce fait est rendu sensible par le tableau suivant :

			d'intérêt.
Rente à 1/2 0/0, à 99.40 donnant au porteur			4.53 0/0
— 4	0/0, à 98. »	—	4.08 0/0
— 3	0/0, à 82. »	—	3.65 0/0
— 2 1/2 0/0, à 58.70		—	4.26 0/0

Ainsi le capitaliste qui fait, au cours du jour, un placement en fonds belges obtiendra 4.53 0/0 d'intérêt s'il achète du 4 1/2, et seulement 3.65 s'il acquiert du 3 0/0. Il y a là une anomalie apparente dont l'explication se trouve dans le jeu de l'amortissement.

Les quatre catégories de rente à 1/2 0/0 sont dotées d'un amortissement annuel de 1/2 0/0, tandis que les rentes 3 et 4 0/0 jouissent d'une allocation de 1 0/0.

On comprend que ces deux derniers fonds, qui sont déjà de création ancienne, vingt-cinq ans environ, sont aujourd'hui en partie rachetés (les tableaux précédents donnent les chiffres exacts); et, comme les intérêts des obligations amorties viennent s'ajouter à l'allocation annuelle, il s'en suit que la caisse d'amortissement dispose d'un capital qui va chaque jour en augmentant. Cette somme devant obligatoirement être appliquée en rachat des rentes 3 ou 4 0/0, dont le capital en circulation s'amoindrit, l'influence exercée par l'amortissement sur le cours de la Bourse devient donc de plus en plus considérable.

Cette inégalité du taux de capitalisation des différentes catégories de rente belge est, à plus d'un titre, préjudiciable au crédit de l'Etat ; il serait à désirer que la dette nationale fût ramenée à un type uniforme.

La nécessité de réunir tous les emprunts d'un Etat en un seul fonds, ayant le même arrérage, les mêmes époques de paiement, un amortissement égal, est aujourd'hui reconnue ; c'est une réforme qui a été opérée avec succès en France ; c'est une règle depuis longtemps adoptée en Angleterre.

La presque totalité de la dette anglaise, qui se compte cependant par milliards, est créée d'après un type unique : le consolidé 3 0/0. Ce fonds est l'un de ceux qui possèdent au plus haut point la faveur publique, puisqu'il est coté 93 0/0, c'est-à-dire qu'il n'offre aux acheteurs qu'un revenu de 3.22 0/0. Ce taux élevé [illegible] ce qu'en Angleterre les consolidés servent de refuge à tous les capitaux sans emploi ; les banquiers, les négociants, les industriels et les rentiers ne laissent pas un instant improductives les sommes qui leur rentrent ; ils les placent en consolidés parce qu'ils savent qu'ils pourront, à un moment donné et avec la plus grande facilité, réaliser leurs titres. Or, ce marché actif sur les consolidés, qui permet à tout instant de vendre ou d'acheter, existe précisément parce que tous les fonds de l'Etat sont créés sur un type unique ; ce qui force tous les acheteurs ou les vendeurs de concentrer leur demande ou leur offre sur un même titre.

Il est évident qu'en subdivisant en cinq catégories les emprunts d'un Etat, on crée cinq marché différents, chacun d'eux ayant une minime importance. Faites converger, au contraire, toutes les affaires sur un marché actif, animé. Cette nécessité n'est, du reste, plus contestée aujourd'hui ; et sous ce rapport, il y a une réforme à essayer en Belgique.

Un autre motif qui rend une conversion de la dette nationale à peu près indispensable, c'est que les conditions actuelles des emprunts mettent une barrière à la hausse de la rente ; depuis plusieurs années le 4 1/2 0/0, de beaucoup plus important comme capital, est coté au pair environ ; à de rares intervalles la cote a pu atteindre 101. Ce qui a empêché le taux du 4 1/2 de s'élever davantage, c'est la faculté réservée à l'Etat, soit de convertir, soit d'opérer l'amortissement par tirages au sort et remboursement au pair.

Si au contraire la dette belge était ramenée à un type unique, le 3 0/0 par exemple, il y aurait une large marge à la hausse, hausse qui se produirait rapidement. Or, le haut cours de la rente doit être désiré par un gouvernement, car c'est non-seulement un signe du crédit du pays, mais aussi une cause de baisse du taux de l'argent dans toutes les transactions.

Il ne faut pas que l'on oublie que la rente doit surtout avoir des conditions de sécurité, de stabilité, de fixité exceptionnelles ; c'est là où se placent les épargnes des capitalistes prudents, qui cherchent avant tout un revenu certain ; or, quelle tranquillité peuvent avoir les rentiers belges qui sont exposés à voir décréter une conversion, trop avantageuse pour le trésor public pour qu'elle ne soit pas tentée un jour ou l'autre. A ce point de vue encore il est à souhaiter que cette question soit promptement examinée : l'intérêt du public est en cela d'accord avec celui de l'Etat. Si la réforme est difficile ou délicate à opérer, c'est une raison de plus pour qu'elle soit franchement abordée par M. le ministre des finances, qui a montré, en maintes circonstances, qu'il ne craint pas d'entamer et sait résoudre les problèmes les plus ardus de la science financière ou économique.

ESPAGNE. — L'Espagne est en quelque sorte la terre promise des sociétés financières. Indépendamment de la Banque royale d'Espagne, il existe à Madrid le Crédit mobilier, la Société Mercantile, la Compagnie générale de Crédit, la Société générale d'Escompte ; dans les provinces il a été créé des banques à Bilbao, Cadix, Jérès, la Corogne, Séville, Valladolid, Santander, Saragosse, Malaga ; il y a cinq établissements financiers à Barcelone ; des sociétés de crédit mobilier ont été fondées, deux à Valence, deux à Santander, deux à Bilbao, une à Valladolid, une à Cadix, une à Huesca, etc.; il y a des caisses d'escompte à Alicante, Badajoz, Barcelone, Bilbao, Grenade, Malaga, Palma, Pampelune, Saragosse, Séville, Tarragone, Valence, etc.

Toutes ces associations financières paraissent ne pas suffire encore aux exigences du commerce et de l'industrie ; le besoin de nouvelles institutions de crédit se faisant donc généralement sentir, une société vient de se constituer sous le titre de : *Banco de Madrid*, au capital de 50 millions de réaux, divisé en 50,000 actions de 500 francs, ou 1,900 réaux. Il sera émis d'abord 25,000 actions, soit la moitié du fonds social, et il ne sera appelé qu'un versement de 25 0/0. Le but de la Compagnie sera le même que celui des sociétés de crédit.

— Le 31 août a eu lieu, avec solennité, l'inauguration des docks de Madrid, construits par une société anonyme.

GAZ. — On peut voir dans les jardins de Cremorne et dans quinze rues près de Londres la lumière produite par le gaz de bois de sapin. L'appareil qui sert à le fabriquer est de l'invention de M. Mark-Lévy. On prétend que les bas produits de la distillation, tels que : goudron, acide pyroligneux, etc., suffisent parfaitement à défrayer tous les frais de fabrication, de façon à laisser comme bénéfice le produit de la vente du gaz. Les cornues employées par M. Mark-Lévy sont d'un système tout particulier. Elles contiennent des espèces de tiroirs destinés à augmenter la surface de chauffe, ce qui donne une bien plus grande quantité de gaz.

— A Madrid, la consommation du gaz s'accroît, comme partout, dans des proportions considérables. Le tableau suivant suffira pour le démontrer :

			Mètres cubes.
En 1857, la consommation a été de			1,926,000
1858,	—	—	2,039,000
1859,	—	—	2,345,000
1860,	—	—	2,760,000
1861,	—	—	3,074,000

C'est là un résultat dont une compagnie peut s'estimer heureuse.

CANAUX. — Un incident imprévu avait momentanément suspendu la marche de l'importante affaire du canal du Verdon. La subvention, promise par le cahier des charges, à la Compagnie qui doit exécuter le canal s'élève à 4 millions de francs. Dans cette somme figurent les 1,500,000 francs accordés par l'Empereur, lors de son passage à Marseille ; les 1,500,000 francs fournis par la ville d'Aix, et les 600,000 francs alloués par le département. Il manquait 400,000 francs pour compléter les 4 millions. On avait toujours espéré, on avait même compté, avec quelque raison, que le complément de la subvention serait accordé par l'Etat ; mais il a fallu renoncer à ces espérances.

M. le ministre des finances a déclaré que la part contributive de l'Etat ne pouvait pas dépasser le chiffre de 1,500,000 francs déjà promis par Sa Majesté.

La situation devenait embarrassante. Mais le zèle et le dévouement de M. le maire d'Aix, ont bientôt trouvé le moyen d'aplanir la difficulté. Il s'est adressé à M. le sénateur et au conseil général. Leur bienveillant concours ne leur a pas fait défaut, et, dans sa séance du 27 août, notre assemblée départementale a voté les 400,000 fr. qui complètent la subvention totale du canal.

Grâce à ce vote généreux, la question financière est complétement réglée, et nous ne voyons pas ce qui pourrait désormais retarder la promulgation du décret de concession. Nous espérons qu'il ne tardera pas à paraître, afin que les travaux soient commencés dans le plus bref délai. (*Mémorial d'Aix.*)

DRAINAGE. — Aux termes d'une décision en date du 30 août 1855, les ingénieurs des ponts et chaussées sont appelés à prêter gratuitement leur concours aux particuliers qui le réclament, soit pour les études et la rédaction des projets de drainage, soit pour la surveillance de l'exécution des projets

Une circulaire du 27 février 1857 exige seulement que les demandes des intéressés soient préalablement soumises à l'approbation ministérielle.

Cette formalité a été signalée, dans ces derniers temps, comme pouvant nuire au développement du drainage, à raison des délais qu'elle entraîne.

Il a été, en conséquence, arrêté qu'à l'avenir les opérations d'études et de surveillance seraient autorisées par les décisions préfectorales, sur l'avis des ingénieurs.

Les maires sont instamment priés de porter ces nouvelles dispositions à la connaissance des propriétaires et des cultivateurs de leur commune.

F. GRIMAUD.

CHEMINS DE FER MIS A L'ENQUÊTE DANS LES DÉPARTEMENTS DU MIDI.

Nous recevons de M. Emile Péreire la lettre suivante sur le chemin de fer entre les deux mers :

NOTE SUR L'ENQUÊTE

DES CHEMINS DE FER DU MIDI.

La lettre sur l'enquête des chemins de fer du Midi que j'ai publiée le 23 août, à l'occasion du mémoire anonyme de la Compagnie de la Méditerranée, est restée sans réponse. Absent de Paris depuis cette époque, je trouve à mon retour, dans tous les journaux de Paris, les délibérations de divers conseils généraux, entre autres ceux du Var, des Hautes-Alpes, des Alpes-Maritimes, de l'Isère, de la Drôme et de l'Ardèche, qui préfèrent les tracés proposés par la Compagnie de la Méditerranée, tracés qui leur promettent des chemins dirigés de Marseille sur Aix, sur les Alpes, sur la Drôme, aux projets proposés par la Compagnie du Midi sur Cette et sur Rodez. J'aurais été prodigieusement surpris du contraire. Je n'essayerai donc pas de les contredire. J'aurais pu opposer à ces délibérations celles non moins importantes de conseils généraux assurément plus compétents pour apprécier l'utilité d'un chemin de Cette à Marseille, à savoir celles des conseils généraux de la Gironde, de la Loire-Inférieure, de la Haute-Vienne, des Landes, des Basses-Pyrénées, des Hautes-Pyrénées, de Lot-et-Garonne, de Tarn-et-Garonne, de la Haute-Garonne, de l'Ariége, de l'Aveyron, du Tarn, des Pyrénées-Orientales, de l'Aude, de l'Hérault, etc., etc., celles enfin de tout le sud-ouest de la France; elles passeront sous les yeux des commissions d'enquête et du gouvernement; quant aux conseils généraux du Nord-Est, qui ne sont en aucune façon desservis par la ligne qu'ils ne combattent que par la crainte de mécontenter la Compagnie de la Méditerranée et de nuire ainsi à la réalisation des projets qui les intéressent, les arguments qu'ils produisent sont tellement identiques que l'on pourrait croire que la même plume les a rédigés. Mais, pour avoir toute la pensée de la Compagnie de la Méditerranée, je suis obligé de recourir à la délibération du conseil général du Gard, qui compte parmi ses membres M. Talabot, et aux articles du *Sémaphore* de Marseille, organe ordinaire de sa Compagnie.

Je comprends d'ailleurs fort bien que le conseil général du Gard préfère des tracés qui sillonnent dans tous les sens ce département à un tracé qui, par le littoral, complète la grande ligne méditerranéenne d'Alicante et de Barcelone à Gênes et à Livourne par Cette et Marseille. Non-seulement cette préférence est dans son droit, mais elle est, pour le Gard comme pour les départements alpestres, la conséquence naturelle de leur situation topographique. Le Gard, de même que le département des Alpes, peut faire un tel choix sans qu'on soit tenté d'y voir la trace de l'influence d'une compagnie financière; mais je suis obligé de reporter à cette inspiration l'argument qui consiste à prétendre que la concession d'un second chemin sur Marseille par le sud de la France, ébranlerait *très-sérieusement* le crédit « des compagnies, et compromettrait ainsi l'œuvre dont elles sont chargées, et *ne saurait manquer de réagir sur le crédit de l'État lui-même.* (Je cite textuellement.) Qu'en conséquence, le conseil général espère que *les pouvoirs publics ne voudront pas courrir de si gros risques* pour un intérêt aussi problématique. »

Mais là ne se bornent pas les vœux du conseil général du Gard, pour le ménagement du crédit des compagnies de chemins de fer en général et celui de l'État *lui-même* en particulier; le conseil général est d'avis « que le gouvernement veille bien concéder à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (j'ai cité, je suis obligé ici de résumer et de ne parler que de ceux de ses vœux qui l'intéressent directement); que le gouvernement, dit-il, veuille bien concéder les chemins de fer suivants :

» De *Lunel* à Arles par Saint-Gilles;
» De *Lunel* au Pas-des-Lanciers;
» De *Lunel* à Aigues-Mortes;
» De *Lunel* au Vigan et à Milhau;
» De *Lunel* à la ligne d'Alais passant à ou près Anduze;

» Plus un embranchement se dirigeant d'Uchaud à la ligne de *Lunel* à Arles, par Vauvert. »

En somme, *six nouveaux* chemins de fer pour desservir Lunel, le tout pour exclure une ligne unique qui, à la vérité, a le défaut de négliger Lunel, mais qui offre une communication directe, et la plus courte possible, de Marseille à l'embouchure du Rhône, à Cette et à Montpellier, ou pour mieux dire une ligne directe de Marseille à Bordeaux ou de la Méditerranée à l'Océan.

Cela est exposé *très-sérieusement*, selon l'expression de la délibération.

La raison financière de *ce vœu* me paraît moins logique que la raison topographique.

De même qu'on saisit aisément le point de vue d'intérêt local auquel s'est placé le conseil général du Gard, il ne faut pas grand effort pour expliquer comment le conseil général des Bouches-du-Rhône, formé principalement des représentants des deux arrondissements d'Arles, d'Aix et des cantons ruraux de l'arrondissement de Marseille, ait présenté une majorité empressée d'adopter les projets de la Méditerranée, qui comprennent tous les tracés que je viens d'énumérer et qui donnent un second chemin à Arles, plus deux nouveaux chemins de Marseille sur Aix, tandis que la Compagnie du Midi se borne à proposer de donner à Marseille un chemin qui ne passe ni par Arles ni par Aix, qui n'est pas destiné à faire le service tout autour de Marseille, et qui n'est qu'un chemin d'intérêt général destiné à assurer des communications de premier ordre, non-seulement pour la France, mais pour l'Europe, et à augmenter l'importance et la prospérité du port de Marseille. Pour des esprits éclairés, placés à un point de vue élevé, une pareille ligne se recommande fortement d'elle-même; mais, dans les Bouches-du-Rhône, il y a de grands politiques au gré desquels tout se subordonne à l'intérêt de leur clocher, et qui croient que Marseille, au lieu d'être la source principale de la richesse du département, y est une sorte d'excroissance superflue.

Quand on raisonne d'après ce point de vue, ce qu'a fait le conseil général des Bouches-du-Rhône est logique. Ce qui l'est moins, c'est que la Chambre de *commerce de Marseille* refuse pour Marseille une nouvelle gare aboutissant à son port, une ligne directe sur Bordeaux, sur l'Espagne, sur le sud-ouest et sur le centre de la France; une ligne qui dessert tout le littoral méditerranéen, et qui doit lui apporter les charbons de Graissessac et de l'Aveyron à des prix moindres que ceux des mines de la Grand'-Combe et de Bességes, actuellement investies du monopole de sa consommation domestique, industrielle et maritime.

On cherche en vain comment une semblable ligne, indépendante du réseau de la Compagnie de la Méditerranée, par conséquent concurrente sur plusieurs points, peut être nuisible au *commerce de Marseille* et exciter le déplaisir de la Chambre de *commerce* de cette grande cité.

Pour comprendre cela, il faudrait sans doute savoir des choses que j'ignore, et, comme on n'est pas obligé de tout expliquer, je m'abstiens.

Néanmoins, puisque, à l'occasion de l'enquête ouverte et commencée sur les chemins de fer respectifs proposés par les deux Compagnies, les agents de la Compagnie de la Méditerranée ont cherché à soulever la passion publique contre les deux canaux du Languedoc et latéral à la Garonne, qu'exploite la Compagnie du Midi; puisque des commis voyageurs salariés courent les villes et les campagnes pour faire signer des pétitions à ce sujet, et que ses journaux embouchent la trompette pour ameuter la population contre l'exploitation de ces canaux dans le but évident de faire diversion à la seule question soumise aujourd'hui à l'enquête, à savoir, le chemin direct de Marseille à Cette et à Montpellier, et son raccordement avec les lignes d'Agde à Lodève et de Béziers à Graissessac; puisque, dis-je, ces attaques se poursuivent avec une persévérance que rien ne lasse, j'ai dû rechercher par quels moyens et à l'aide de quel intermédiaire la Compagnie de la Méditerranée avait engagé cette agitation contre nos canaux pour mieux combattre notre chemin du littoral, et j'ai trouvé dans le recueil *imprimé* des procès-verbaux de la Chambre de commerce de Bordeaux la lettre suivante, à elle écrite par la Chambre de commerce de Marseille, à la date du 16 octobre 1861, lorsqu'il s'agissait de neutraliser l'effet des délibérations favorables au chemin direct de Cette à Marseille prises par quinze conseils généraux, au nombre desquels figurait alors le conseil général des Bouches-du-Rhône, qui depuis...

Voici la lettre de la Chambre de commerce de Marseille à la Chambre de commerce de Bordeaux :

« Messieurs et chers collègues,

» Un grand nombre de négociants et d'armateurs de Marseille ont récemment appelé l'attention de notre Chambre sur les avantages et les économies que retirerait le commerce de la faculté de pouvoir transporter ses marchandises par la voie fluviale qui relie actuellement la Méditerranée à l'Océan, faculté dont il est à peu près privé depuis que la Compagnie du chemin de fer du Midi est devenue fermière des canaux du Languedoc.

» Cette pétition, qui soulève une des plus importantes questions de transports, nous ayant paru digne d'être prise en sérieuse considération, nous nous sommes empressés de l'appuyer auprès de M. le ministre de l'agriculture et du commerce, et de réclamer à notre tour le rachat du canal du Midi et du canal latéral de la Garonne, qui peut seul mettre un terme aux abus existants et rendre à la libre concurrence la voie navigable la plus riche et la plus utile de toutes celles qui sillonnent l'intérieur de la France.

» La question de la navigation fluviale intéressant particulièrement le commerce de votre

place, nous croyons devoir vous adresser *confidentiellement* copie de la lettre que nous avons écrite à cette occasion.

» Peut-être jugerez-vous utile, messieurs et chers collègues, d'adresser de votre côté des réclamations dans le même sens ; nous serions heureux, dans tous les cas, d'apprendre que nos vues sur cet important objet ont pu obtenir votre adhésion. »

Très-probablement, la Chambre de commerce de Marseille a dû faire une semblable *confidence* à d'autres chambres, à d'autres organes plus ou moins officieux du commerce ; si bien qu'aujourd'hui qu'une agitation stérile est produite et se continue, *le Sémaphore*, organe accoutumé de la Compagnie de la Méditerranée, m'interpelle personnellement en ces termes :

« M. Pereire feint d'ignorer que le ministre du commerce et des travaux publics a joint à l'enquête sur les chemins de fer cette question des canaux dont il redoute tant l'issue. »

Je ne sais comment et par qui la Compagnie de la Méditerranée est informée d'un pareil fait, ni comment elle est si fort dans les secrets du ministère des travaux publics ; mais je déclare publiquement que moi, principal intéressé dans la question, en qualité de président de la Compagnie des chemins de fer du Midi et des deux canaux dont il s'agit, je l'ignore complétement ; je dis mieux : je n'y crois pas, parce qu'un fait aussi grave que la mise aux enquêtes de la modification d'un contrat synallagmatique sanctionné par deux fois ne peut s'introduire incidemment, sans avertissement donné tout au moins à la partie intéressée.

Or, voici la lettre par laquelle S. Exc. le ministre des travaux publics nous informe de l'ouverture de l'enquête :

« *Messieurs les administrateurs de la Compagnie des chemins de fer du Midi.*

« Paris, 4 juillet 1862.

« Messieurs, le gouvernement a décidé, ainsi que Son Excellence M. le président du conseil d'État l'a déclaré au Corps législatif, que le projet du chemin de fer direct de Cette à Marseille par le littoral serait soumis à l'enquête d'utilité publique concurremment avec les projets proposés par la Compagnie de la Méditerranée.

» Je vous prie, en conséquence, Messieurs, de vouloir bien m'adresser les dossiers de l'avant-projet de la ligne de Cette à Marseille tel qu'il a été arrêté par vous à la suite de vos dernières études. Cet avant-projet doit comprendre le plan général, le profil en long, l'évaluation de la dépense et un mémoire à l'appui.

» Je vous serai obligé de m'adresser également, disposés pour l'enquête comme je viens de le dire ci dessus, les avant-projets de chemins de fer de Cartels à Montpellier et de Montpellier à Palavas.

» Vous voudrez bien, quant au nombre d'exemplaires à fournir de chaque projet, vous conformer à l'article 5 de l'ordonnance du 18 février 1834, à l'article 1er de celle du 15 février 1835, et m'adresser en conséquence trois exemplaires de l'avant-projet de Cette à Marseille et deux du projet de Cartels à Montpellier et à Palavas.

» Recevez, Messieurs, etc.

» *Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

» ROUHER. »

On le voit, il n'est pas dit un mot des canaux, et il ne pouvait pas en être question, puisque M. le Ministre des travaux publics, avant que le gouvernement eût décidé la mise aux enquêtes de notre projet, nous avait demandé si nous consentirions à abandonner nos canaux et avait reçu de notre part une réponse négative. Du reste, voici le texte de ce qui nous a été écrit à ce sujet et la réponse qui fut immédiatement faite. Je suis fâché que nos adversaires, en se donnant comme informés de la pensée de l'administration des ponts et chaussées, me mettent dans le cas de produire la correspondance de la Compagnie dont j'ai l'honneur de présider le conseil d'administration.

« *A Messieurs les administrateurs de la Compagnie du Midi.*

« Paris, le 12 juin 1862.

» Messieurs,

» Au moment où le gouvernement est appelé à statuer sur la prise en considération de votre demande, tendant à obtenir la concession d'un chemin de fer direct de Cette à Marseille, je viens vous prier de me faire connaître quelles seraient, dans le cas où cette proposition serait admise, vos intentions sur les points suivants :

» 1° Votre Compagnie serait-elle disposée à renoncer à la concession qui lui a été faite du canal latéral à la Garonne, et, en outre, à rétrocéder à l'État le traité qu'elle a conclu avec la Compagnie du canal du Midi, moyennant le paiement sur les fonds du Trésor du fermage stipulé au profit de cette dernière Compagnie ?

» 2° Accepteriez-vous la concession d'un chemin de fer de Milhau à Montpellier par Saint-Affrique, avec embranchement sur la ligne de Graissessac à Béziers, etc. ?

. . . . . .

» La solution de ces diverses questions étant de nature à exercer une grande influence sur les résolutions du gouvernement, je vous prie de vouloir bien y faire une réponse précise, et je vous serai très-obligé de m'adresser cette réponse dans le plus bref délai possible.

» Recevez, Messieurs, etc.

» *Le Ministre des travaux publics,*

» ROUHER. »

Voici la réponse que j'ai faite :

« *A Son Excellence M. le Ministre des travaux publics.*

« Paris, le 12 juin 1862.

» Monsieur le Ministre,

» N'ayant pu communiquer au conseil d'administration de notre Compagnie la lettre que vous lui avez fait l'honneur de lui adresser le 10 de ce mois, je viens, afin de ne pas augmenter les retards qu'a subis l'instruction de notre demande en concession du chemin de fer direct de Marseille à Cette, à Montpellier et à Rodez, soumettre à Votre Excellence mes observations personnelles.

» Il n'y a, à nos yeux, aucune relation nécessaire entre la possession par notre Compagnie du canal latéral à la Garonne et de celui du Languedoc et la concession que nous avons demandée, laquelle aurait pour résultat, par la création d'une nouvelle voie, d'augmenter les éléments de concurrence au profit du public, pour la Compagnie de la Méditerranée aussi bien que pour nous-mêmes.

» Nous ne pourrions d'ailleurs renoncer à la concession du canal latéral à la Garonne, ni au traité conclu avec la Compagnie du canal du Midi sans une indemnité correspondante à la perte que nous ferait subir l'abandon de ces deux canaux, et cette indemnité me semble hors de toute proportion avec l'utilité que l'État pourrait tirer de cet abandon de notre part.

» Cet abandon ayant été publiquement conseillé depuis deux mois dans les écrits émanant de la Compagnie de la Méditerranée ou inspirés par elle, j'ai adressé, avant de savoir que cette question pourrait nous être posée par Votre Excellence, une note à la date du 26 mai dernier, dont j'ai l'honneur de vous transmettre copie.

» Je suis prêt, Monsieur le ministre, ainsi que je le dis dans cette note, à examiner avec Votre Excellence l'indemnité qui pourrait nous être due pour opérer une forte réduction des tarifs des deux canaux pour les houilles, les minerais, les engrais, les fourrages, les marnes, les pierres à plâtre et à chaux, les argiles, les castines, etc. — Votre Excellence voudra bien remarquer l'observation que je fais, que, pour les autres produits, et en particulier pour les blés et les vins qui forment « l'aliment principal du chemin de fer, » les tarifs sont déjà assez abaissés par la concurrence des canaux et de la Garonne.

» J'ajouterai d'ailleurs que je ne crains pas la comparaison que votre administration pourrait faire entre l'ensemble des tarifs de la Compagnie du Midi et de ceux de toutes les autres Compagnies de chemins de fer français.

» Quant à notre demande en concession du 31 mai 1861, nous la maintiendrons dans toutes ses parties, avec la modification que nous vous avons soumise le 24 avril dernier, et qui consiste :

» Dans l'abandon de la garantie d'intérêt pour la ligne directe de Cette à Marseille qui entrerait dans notre ancien réseau.

» On ne peut pas vouloir nous imposer des sacrifices nouveaux pour la concession d'un travail que l'on considère comme onéreux pour nous, et qui a si manifestement pour tout le monde un caractère de nécessité et d'urgence dans l'intérêt de notre commerce intérieur, dans celui du plus grand transit qui puisse être établi en Europe, dans l'intérêt enfin de la politique du gouvernement.

» Je me mets entièrement à la disposition de Votre Excellence pour discuter avec elle les divers points traités dans cette lettre.

» Je suis, etc.

EMILE PEREIRE. »

J'ai eu occasion peu de jours après, de réitérer de vive voix à M. le ministre des travaux publics la même déclaration au nom du Conseil d'administration.

C'est après cette déclaration bien formelle, bien précise que le gouvernement a fait déclarer au Corps législatif, le 24 juin, par M. le président du conseil d'État « que le gouvernement avait décidé la mise aux enquêtes du chemin de fer de Cette à Marseille par le littoral. »

Les écrivains de la Compagnie de la Méditerranée peuvent voir par là que non-seulement je ne feins pas d'ignorer un fait qui ne peut pas exister sans que nous en ayons été officiellement prévenus, la mise aux enquêtes de la reprise de nos canaux, mais qu'au contraire je suis en mesure d'établir, ainsi que je viens de le faire, par des documents officiels, que la question m'a été officiellement posée le 12 juin 1862, après que mes adversaires l'avaient soulevée en octobre 1861, et avant la prise en considération de notre soumission pour le chemin de Cette à Marseille, et que c'est après notre réponse négative que la mise aux enquêtes a été

décidée par le gouvernement et annoncée au *Corps législatif* le 24 juin.

A cette occasion, une explication est nécessaire au sujet des arguments administratifs que la Compagnie de la Méditerranée présente au public avec une assurance qui n'appartient qu'à elle; j'en trouve l'expression résumé dans deux *considérants* de la délibération du conseil général du Gard ainsi conçus :

« Considérant que le conseil des ponts et chaussées et le comité des chemins de fer, en émettant un avis contraire à la mise à l'enquête de la ligne directe de Cette à Marseille, ont donné aux objections que cette ligne soulève, une gravité que rien ne saurait atténuer;

» Considérant qu'il est à la connaissance du conseil général que la question du chemin de fer de Cette à Marseille tient en suspens la concession de plusieurs lignes importantes pour les départements qu'elles sont destinées à desservir.... »

Pour ce qui est de ce dernier fait, c'est une véritable mystification; la Compagnie de la Méditerranée et le conseil général du Gard ne peuvent rien savoir de semblable; et si du retentissement de ce débat il pouvait résulter une influence fâcheuse pour d'autres chemins départementaux, il faudrait évidemment l'imputer aux propositions irréfléchies de la Méditerranée, aux *six nouveaux chemins de fer offerts pour Lunel*, ainsi qu'à l'ensemble de ses projets fantastiques, et non à la demande en concession de la ligne directe de Cette à Marseille.

Quant aux avis des conseils consultatifs dont on fait grand bruit, il est bon de savoir que le conseil général des ponts et chaussées est seul consulté de droit; l'intervention du comité des chemins de fer est purement facultative. Le conseil général des ponts et chaussées n'a donné un *avis* contraire à la mise aux enquêtes qu'à la majorité d'une voix, 8 sur 15, et contrairement au rapport entièrement favorable d'une commission d'inspecteurs généraux, rapport présenté par le président du conseil général des ponts et chaussées, rédigé après un examen qui a duré trois mois, et dans le cours duquel les ingénieurs et les directeurs de la Méditerranée et du Midi ont été plusieurs fois entendus.

Ces deux délibérations sont, je le répète, deux *avis*, demandés, l'un obligatoirement, l'autre facultativement. Ces *avis* ont été contraires à la mise à l'enquête; mais ce que Messieurs de la Méditerranée ne disent pas, c'est que, pour l'accomplissement de ces formalités administratives, ces *avis* doivent être portés au conseil des ministres, qui seul a pouvoir de *décider*. — Or, sans vouloir chercher, comme le fait la Méditerranée, à savoir ce qui se passe dans les hautes régions du pouvoir, — je ne dirai qu'une chose : l'enquête est ouverte.

Maintenant pour calmer les craintes du conseil général du Gard sur *l'ébranlement du crédit des Compagnies, qui ne sauraient manquer de réagir sur le crédit de l'Etat lui-même, si les pouvoirs publics voulaient courir de si grands risques* que celui de la concession à la Compagnie du Midi du chemin direct de Cette à Marseille, nous nous bornerons à citer deux faits publics et authentiques : nous rappellerons que le conseil général des Hautes Pyrénées, présidé par M. le ministre des finances, et le conseil général des Landes, présidé par M. le ministre d'Etat, ont voté à l'*unanimité* en faveur de nos propositions.

Le ministre des finances et le ministre d'Etat sont probablement aussi compétents que le conseil général du Gard dans les questions qui peuvent amener la ruine du crédit des Compagnies de chemins de fer, comme de celui de l'Etat *lui-même*.

C'est la première fois depuis trente ans que je vois une Compagnie de chemins de fer se placer en face du gouvernement et des localités pour leur dire : Si vous concédez à d'autres qu'à moi un chemin dans la direction de Marseille, qui est mon *berceau*, ma *propriété*, je me refuserai à faire ce que pourraient demander les populations des Bouches-du-Rhône et des départements limitrophes; si au contraire vous écartez la Compagnie du Midi et son projet d'ouvrir une ligne de Marseille à Cette et à Rodez, si vous lui confisquez ses canaux, je donnerai six nouveaux chemins à Lunel, un nouveau chemin à Arles, deux nouveaux chemins à Aix, deux chemins sur Milhau, puis des chemins dans le Var, dans l'Ardèche, dans la Drôme, dans le Vaucluse, dans l'Isère, etc., etc.

Et depuis quand la Compagnie de la Méditerranée a-t-elle tant de puissance ?

Qui donc lui demandera la permission de concéder l'un quelconque ou plusieurs de ces chemins, lorsque cela sera jugé utile ? Je comprends que l'assurance avec laquelle on débite ces choses puisse produire quelque impression à Draguignan, à Gap et à Privas, même dans la Drôme et dans l'Isère, mais je comprends moins qu'on fasse de si grands frais pour faire publier à Paris de pareilles prétentions et signifier un tel ultimatum aux corps constitués et au gouvernement.

De toute cette fantasmagorie de gares et de chemins de fer, je suis porté à penser, de même que le fera tout public impartial, qu'il n'y a de réellement et d'immédiatement utile qu'un chemin de fer de Lunel à Vigan, qu'un chemin direct de Marseille sur Aix, et qu'une gare au sud de Marseille, indépendante du souterrain de la Nerthe, qui, à juste titre, est aussi bien la terreur des départements du Var, des Alpes et du Dauphiné, que des départements de l'Hérault, de l'Aveyron, du Centre, des Pyrénées et de tous ceux de la vallée de la Garonne.

Je n'ai aucunement la prétention de m'opposer à l'exécution de ces projets, ni de tout ce qui, parmi les autres, surnagera après discussion. Tout ce qu'il peut y avoir là de bon et d'utile viendra en son temps avec ou sans la participation de la Compagnie de la Méditerranée; mais les hommes sérieux de la finance, et les hommes qui sont le plus versés dans les convenances et les devoirs de l'administration, s'accordent assez à penser qu'avant de construire ses six chemins sur Lunel, la Compagnie de la Méditerranée ferait mieux d'exécuter les chemins dont elle est chargée, lesquels comportent une dépense que j'avais portée, afin de ne pas exagérer, à 5 ou 600 millions, mais que la Chambre de commerce de Marseille, qui connaît incontestablement mieux que moi les affaires de cette Compagnie, porte au chiffre rond d'un milliard, auquel elle conseille gravement d'ajouter de nouvelles lignes, qu'elle estime 180 millions et qui en coûteraient réellement 300 !

Tout cet enchevêtrement de lignes nouvelles que la Compagnie de la Méditerranée a fait miroiter aux yeux des conseils généraux des départements, pour les rallier à son opposition contre nos projets, sont si peu sérieux que je ne suis pas bien sûr que M. Talabot les ait soumis à l'approbation de son conseil d'administration avant de les présenter dans son mémoire.

La plupart de ces lignes n'ont pas été étudiées, et les propositions qui sont faites à cet égard dans le but d'obtenir le rejet de nos projets, dont on fait une condition *sine qua non*, ne sont, comme la campagne contre nos canaux, que des stratagèmes ou des démonstrations à grand spectacle pour faire échouer nos propositions.

Nos projets sont simples; ils sont étudiés dans leurs moindres détails depuis quatre ans; ils ont été approuvés par notre conseil d'administration le 31 mai 1861, et, le jour même, j'ai eu l'honneur de les remettre à M. le ministre des travaux publics en personne.

Depuis que la Compagnie de la Méditerranée les combat dans de nombreuses publications, dont chacune est marquée par l'addition de quelques centaines de kilomètres de chemins de fer à ses propositions antérieures, nous n'avons pas trouvé, nous, un argument qui pût nous déterminer à rien ajouter à nos propositions premières ni à rien retrancher. Nous ne nous sommes pas contentés, comme c'est d'usage, de rédiger des avant-projets; nous avons fait faire les études définitives de nos lignes par nos meilleurs agents, afin d'être en mesure de commencer nos travaux dès la signature de l'acte de concession. Cela diminuera d'autant les dix-huit mois qu'on nous fait perdre.

Notre système est logique, et nous semble jusqu'ici irréfutable au point de vue de l'art comme au point de vue commercial.

C'est une ligne médiane, se dirigeant directement de Rodez sur Marseille par une voie entièrement indépendante du réseau de la Compagnie de la Méditerranée, laquelle détient les deux lignes de Marseille sur Paris, par la Bourgogne et le Bourbonnais, et leurs nombreux rameaux, plus sept chemins sur les frontières d'Italie, de Suisse et d'Allemagne. Cette ligne dessert directement Montpellier, Cette, Agde et Béziers, et sert par là de trait d'union entre nos frontières littorales de l'Italie et de l'Espagne.

Par le port Saint-Louis elle est en relation avec toute la vallée du Rhône et de la Saône, de même que, par Toulouse, elle dessert toute la vallée de la Garonne.

Cette ligne forme un ensemble complet : c'est une artère gouvernementale autant que commerciale; la section de Rodez à Montpellier a déjà subi l'épreuve de l'enquête, et cette épreuve nous a été entièrement favorable dans l'Aveyron comme dans l'Hérault. Pour ce qui est de la section de Cette à Marseille, la seule aujourd'hui soumise à l'enquête, et que nous offrons d'exécuter sans subvention et sans garantie d'intérêt, et à l'occasion de laquelle la Compagnie de la Méditerranée fait demander la confiscation de nos canaux; — comme nous ne sommes pas des coureurs d'aventure, des financiers de fantaisie, que nous ne prêchons pas alternativement le pour et le contre, le blanc et le noir, — nous pouvons être très-explicites : non-seulement nous ne pouvons abandonner nos canaux pour obtenir la concession de cette ligne, mais nous l'offrit-on purement et simplement sans la ligne de Rodez, nous ne croirions pas pouvoir l'accepter.

En présence des réductions de parcours et de tarifs, et des facilités de service que nous offre la Compagnie de la Méditerranée, à la condition que nous consentions à subir l'étrangle-

ment de son souterrain de la Nerthe et de sa gare actuelle, nous devons dire que cette combinaison nous offrirait une grande économie. Pour que nous la refusions, il faut que nous ayons une raison péremptoire. Cette raison, c'est que nous devons soustraire notre Compagnie au joug qu'elle subit, depuis six ans, du fait de la Compagnie de la Méditerranée, joug que celle-ci veut perpétuer. Nous soumissionnons à la fois la section de Marseille à Cette et celle de Rodez à Montpellier, pour conquérir une indépendance qui est aussi nécessaire au développement normal de notre exploitation qu'elle est indispensable aux contrées agricoles, commerciales et manufacturières du Sud-Ouest et du Centre.

La section de Cette à Marseille sans celle de Rodez à Montpellier, aussi indispensable au commerce qu'à nous-mêmes, continuerait cette servitude, en y ajoutant une dépense de 48 millions, que la Compagnie de la Méditerranée saurait rendre stérile par un jeu de tarifs (1).

Cette explication évitera, je l'espère, des malentendus et replacera sur son terrain vrai, sérieux et pratique, une question qu'on a cherché à embrouiller en faisant un bruit inouï et en soulevant d'autres questions complétement étrangères au fond du débat.

Maintenant la Compagnie de la Méditerranée veut-elle que je donne la mesure de ce qu'il y a de sincérité dans la campagne qu'elle a organisée afin de faire pétitionner pour la confiscation de nos canaux? — Voici un fait officiel :

En 1858, nous avons établi un tarif de 10 fr. par tonne sur le parcours entier de nos deux canaux (2 1/3 c. par kilomètre) pour les vins, trois-six et vermouth en fûts, en destination de Paris.

M. le ministre des travaux publics l'a autorisé à titre provisoire, par décision du 18 décembre 1858.

Ce tarif très-modéré était à notre convenance, puisque nous l'avions proposé; — à la convenance de la Compagnie d'Orléans, qui, sans bourse délier, voyait augmenter son trafic dans une forte proportion; — à la convenance du commerce, qui y trouvait une grande économie; — à la convenance enfin de la batellerie, qui y trouvait un aliment important. La Compagnie de la Méditerranée, qui aujourd'hui prétend que les tarifs de nos canaux sont trop élevés, se plaignit alors de la modération de celui que nous venions d'établir, et qui, en effet, lui était contraire, puisqu'il faisait passer sur la ligne de Bordeaux un trafic qu'elle voulait garder pour sa grande artère de Marseille à Paris. Elle parvint par ses réclamations persévérantes à le faire supprimer, ainsi que cela résulte de la lettre suivante que le ministre des travaux publics nous a écrite le 20 juillet 1859 :

« *A Messieurs les administrateurs des chemins de fer du Midi.*

» Messieurs,

» Par décision du 18 décembre dernier, j'ai autorisé, *à titre provisoire*, l'application du tarif spécial de navigation (C), que votre Compagnie proposait de percevoir pour le transport des vins, trois-six et vermouth en fûts, sur le canal latéral et sur le canal du Midi.

» Après nouvel examen de l'affaire, et sur *l'avis du Comité consultatif*, j'ai décidé qu'il y avait lieu de retirer cette autorisation provisoire, et je vous invite, en conséquence, Messieurs, à cesser l'application de votre tarif spécial C, à partir du 15 août prochain.

» J'ai décidé, en outre, qu'aucun tarif de provenance ou de destination ne serait plus admis par l'administration, excepté dans le cas de transit.

» Veuillez, Messieurs, m'accuser réception de la présente lettre, que je communique à M. l'ingénieur en chef du contrôle.

» Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération très-distinguée,

» *Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics*,

» E. Rouher. »

J'ai donc eu bien raison de dire, dans la lettre publiée le 23 août, que la Compagnie de la Méditerranée avait le plus grand intérêt au maintien des tarifs de nos canaux. Si elle n'avait eu la certitude que nous ne voulions, ni ne pouvions les abandonner, elle n'aurait pas commis l'imprudence d'essayer à ce sujet de soulever toutes les mauvaises passions auxquelles elle fait appel dans les pétitions qu'elle fait colporter.

A cette occasion, il est bon de préciser des chiffres qu'on a cherché à dénaturer.

On a dit que, par l'affermage de Languedoc, nous opprimions le commerce du Midi. Voici des chiffres :

Le tarif de ce canal, concédé en 1666 par Louis XIV et Colbert, équivalait à 8 centimes par tonne et par kilomètre pour toutes les marchandises indistinctement. La Compagnie concessionnaire l'a volontairement réduit à 7 centimes dans les années qui ont précédé l'ouverture du canal latéral. Je ne sache pas que la perception de ces tarifs ait ruiné les contrées desservies depuis près de deux siècles par le canal de Riquet.

Par un traité passé avec l'ancienne Compagnie du canal, l'administration des ponts et chaussées a obtenu une réduction du tarif à 6 centimes, en retour des avantages que devait procurer au canal du Languedoc l'ouverture du canal latéral, pour lequel elle avait dépensé 70 millions.

Après l'ouverture du chemin de fer du Midi, la Compagnie du canal réduisit son tarif, en moyenne, à 5 centimes. C'était un tarif de lutte, de concurrence; il fut tellement vulneur pour elle qu'elle ne put plus couvrir ses frais d'entretien, de surveillance et d'administration, et qu'elle s'est estimée heureuse de trouver la Compagnie des chemins de fer du Midi pour lui affermer son canal; et l'administration des travaux publics, dans l'intérêt des actionnaires du canal, a donné son approbation au traité d'affermage, en stipulant, dans l'intérêt public, les garanties qu'elle jugeait convenables.

Depuis le tarif d'affermage, le tarif est gradué de 2 à 6 centimes; la moyenne perçue est de 5 centimes.

Le tarif du canal du Languedoc a donc été réduit par notre traité de 1 centime relativement au traité passé par l'administration des ponts et chaussées en 1856, et de 3 et de 2 centimes relativement au tarif primitif, et au tarif appliqué avant le canal latéral.

Voilà comment notre traité relatif au canal du Languedoc a opprimé les contrées du Midi.

Dans la lutte que nous soutenons, il y a bien des choses faites pour exciter la surprise. Nous trouvons parmi nos adversaires ardents, à Marseille, des administrateurs de la Compagnie des Docks; or, il est bon de savoir que les actions de ces docks, concédés à M. Talabot le 14 octobre 1856, et non encore achevés, n'avaient jamais pu atteindre le pair. — Dans les premiers mois de cette année, leur prix, très-rarement coté, variait entre 475 et 485 fr. — Ce n'est qu'à partir du 8 avril dernier, date d'une lettre fulminante de M. Talabot contre notre chemin du littoral, que ses actions atteignent le pair.

La lutte s'engage; je réponds le 24 avril, et les actions des Docks s'élèvent à 560 francs; le débat continue, elles montent à 600 francs; enfin, toutes les colères de la Compagnie de la Méditerranée éclatent avec furie en août et septembre, et les actions montent à 720 francs. — C'est une plus-value de près de 10 millions pour la Compagnie des Docks de Marseille.

Les actions des ports de Marseille étaient en janvier et février dernier à 350 et 360 fr.; elles s'élèvent aux mois de mars et d'avril à 400 et 500 francs; elles sont aujourd'hui à 700 francs.

C'est une nouvelle plus-value de 10 millions sur l'ensemble de cette entreprise.

Voilà donc les deux affaires qui, à Marseille, se rattachent le plus directement à nos projets, qui voient presque doubler en cinq mois leur valeur; et c'est en présence de ces faits qu'on imprime et qu'on fait délibérer que nos projets sont nuisibles au commerce de Marseille et du département des Bouches-du-Rhône!

Les actionnaires des Docks de Marseille ne s'y sont pas trompés, ils n'ont pas voulu s'associer aux passions de leurs administrateurs, et le public, qui, en définitive, et on l'a dit depuis longtemps, a plus d'esprit que Voltaire, et peut-être aussi que MM. de la Chambre de commerce de Marseille et que les administrateurs des Docks, des forges et chantiers, des paquebots de la Méditerranée, de la Grand'Combe et de Bességes, a montré qu'il comprenait l'importance d'une nouvelle gare dans Marseille, en communication immédiate avec l'ancien port et avec les nouveaux, et d'un chemin indépendant se dirigeant, suivant la ligne la plus directe, sur le Rhône, sur le sud-ouest et le centre de la France, sur Bordeaux et l'Océan par le littoral méditerranéen.

Il faut avoir, comme MM. les administrateurs du chemin de la Méditerranée, le bandeau de la passion devant les yeux pour supposer qu'ils parviendront à empêcher la concession d'une ligne comme celle de Cette à Marseille, soumissionnée sans subvention, sans garantie d'intérêt.

Je n'exalte pas plus, non croit, que je ne me fais illusion sur la puissance de mes adversaires; mais pour être certain que l'inutilité de leur opposition, je n'ai qu'à invoquer les précédents, administratifs dans des cas parfaitement identiques, mais lutinent moins importants, qui tous ont été sanctionnés par le conseil général des ponts et chaussées, par le comité consultatif des chemins de fer, et, qui

(1) C'est ainsi que, par une coalition récente, la Compagnie de la Méditerranée vient d'établir un tarif de coalition, au moyen duquel les marchandises de Cette, en destination pour Poitiers, paient 4 5 francs par tonne, pour un parcours de 998 kilomètres par Nevers, tandis que le parcours direct de Cette à Poitiers par Bordeaux, qui n'est que de 732 kilomètres (266 kilomètres de moins), revient au commerce à 49 fr. 80 c. en vertu du tarif direct que la Compagnie d'Orléans nous impose. Si le tarif kilométrique accordé à la Compagnie de la Méditerranée par la Compagnie d'Orléans, dans la direction de Nevers, nous était accordé dans la direction de Bordeaux, le commerce ne paierait que 39 fr. 87 c. au lieu de 45 francs.

plus est, par le Corps législatif et le gouvernement.

Un chemin de fer de Paris à Calais par Lille et Hazebrouck a été établi en 1846 et 1848; en 1856, on y a adjoint deux raccourcissements, l'un par Arras et Saint-Omer, l'autre par Boulogne, et le gouvernement a reconnu que ces lignes d'abréviation étaient si utiles qu'il a garanti l'intérêt des capitaux qu'elles nécessiteraient.

Soissons était en rapport avec Paris par Compiègne; cela n'a pas suffi, et une ligne directe sur Soissons, partant de Paris, a été établie avec une garantie d'intérêt de l'Etat.

Reims communiquait avec Paris par deux lignes, celle du Nord par Tergnier, celle de l'Est par Châlons; on a établi une troisième ligne sur Reims par Soissons, avec la garantie de l'Etat.

Les deux villes d'Amiens et Rouen étaient en rapport par voie de fer, sans transbordement par Paris; cependant, une ligne directe avec garantie d'intérêt par l'Etat a été décrétée en 1858.

Une ligne de Bayonne à Pau, par Dax et Ramous, était soumissionnée par nous; l'administration a voulu que le détour par Dax fût évité et qu'une ligne directe de Bayonne à Ramous, procurant une abréviation de 30 kilomètres, fût établie; et il l'a reconnue tellement utile, qu'il l'a fait construire dans les conditions de la loi de 1842, et qu'il a garanti l'intérêt du surplus de la dépense.

Tout cela, je le répète, a été sanctionné par des lois et a obtenu l'approbation préalable du conseil général des ponts et chaussées et du comité consultatif des chemins de fer, et cela s'est réalisé sans que nous ayons entendu rien qui ressemble au tapage dont la Compagnie de la Méditerranée assourdit le public.

Et maintenant, nous le demandons aux gens sérieux et désintéressés, à qui fera-t-on croire que les abréviations d'Amiens, de Soissons, celles de Saint-Omer, de Reims, de Bayonne à Ramous, même celle de Reims à Metz par Sainte-Menehould, exécutées ou en cours d'exécution avec le concours des capitaux de l'Etat et avec sa garantie, soient plus utiles que celle de Cette et de Montpellier à Marseille, soumissionnée par la Compagnie du Midi sans subvention et sans garantie d'intérêt?

C'est une bien singulière logique, il faut l'avouer, que de venir dire: le commerce de Marseille est étouffé dans la gare escarpée de la Compagnie de la Méditerranée; le commerce de la grande métropole du Midi avec Paris, avec le Nord-Est, ne peut être solidaire du souterrain de la Nerthe, l'unique débouché des relations du bassin de la Méditerranée avec les trois quarts de l'Europe. Il faut dégager Toulon et Nice, Gap et Draguignan, pour qu'une seconde gare dans Marseille et une seconde sortie par Aix soit ménagée à la direction du Nord-Est; mais tout cela n'est bon qu'à la condition que le Languedoc, que le Roussillon, l'Albigeois, le Rouergue, la Guyenne, l'Armagnac, le Périgord, l'Angoumois, le Poitou et la Bretagne, et, avec ces riches provinces, l'Espagne tout entière, ne puissent pénétrer dans Marseille que par la gare et le souterrain actuels.

Nos adversaires ne s'aperçoivent donc pas qu'en provoquant des adhésions si chaleureuses en faveur de leurs nouveaux projets, qui tous ont pour base l'insuffisance de leur gare et de leur souterrain, ils ne font que confirmer les réclamations instantes qui se sont élevées, depuis plus d'un an, dans les vingt départements du Centre et du Sud-Ouest, contre l'encombrement de l'unique débouché de la ligne de Marseille par la Nerthe?

Est-ce que les raisons qui militent en faveur du Nord-Est ne conservent pas toute leur force lorsqu'il s'agit du Sud-Ouest, qui le premier a signalé le danger et indiqué le remède?

Dans trois ans, personne n'osera avouer qu'il a été hostile à la ligne de Cette à Marseille, qui complète si heureusement et sans aucun frais pour l'Etat la jonction des deux mers.

Et je devrais presque remercier MM. les administrateurs de la Compagnie de la Méditerranée de m'avoir fourni l'occasion de prendre en main la défense d'une cause qui est celle que Riquet soutenait avec persévérance, et qu'il a fait triompher devant Louis XIV et Colbert. Le préambule de l'édit donné à Saint-Germain-en-Laye, au mois d'octobre 1666, pour lui concéder le canal du Languedoc, appréciait dans les termes suivants l'importance de la jonction des deux mers:

« Louis, par la grâce de Dieu, roi de France et de Navarre, à tous présents et avenir, salut. Bien que la proposition qui nous a été faite pour joindre la mer Océane à la Méditerranée par un travail de transnavigation, et d'ouvrir un nouveau port sur les côtes de notre province de Languedoc, ait paru si extraordinaire aux siècles passés, que les princes les plus courageux, et les nations qui ont laissé les plus belles marques à la postérité d'un infatigable travail, aient été étonnés de la grandeur de l'entreprise et n'en aient pu concevoir la possibilité; néanmoins, comme les desseins élevés sont les plus dignes des courages magnanimes, et qu'étant considérés avec prudence, ils sont ordinairement exécutés avec succès, aussi la réputation de l'entreprise et les avantages infinis que l'on nous a représentés pouvoir réussir au commerce de la jonction des deux mers, nous a persuadé que c'était un grand ouvrage de paix, bien digne de notre application et de nous seul, capable de perpétuer aux siècles à venir en mémoire de son auteur, et d'y bien marquer la grandeur, l'abondance et la félicité de notre règne.

» En effet, nous avons reconnu que la communication des deux mers donnerait aux nations de toutes les parties du monde, ainsi qu'à nos propres sujets, la facilité de faire en peu de jours d'une navigation assurée par le trajet d'un canal au travers des terres de notre obéissance, et à peu de frais, ce que l'on ne peut entreprendre aujourd'hui qu'en passant au détroit de Gibraltar avec de très-grandes dépenses, en beaucoup de temps et au hasard de la piraterie et des naufrages; mais comme un ouvrage de cette importance ne peut être fait sans une dépense fort considérable, nous avons fait examiner en notre conseil les diverses propositions qui nous ont été faites pour trouver des fonds, sans charger nos sujets de nos provinces de Languedoc et de Guyenne de nouvelles impositions, quoiqu'ils fussent plus obligés d'y contribuer, puisqu'ils en recevront les premiers et les plus considérables avantages, si nous nous sommes arrêté à celles qui nous ont paru les plus supportables et les plus innocentes, à l'exécution desquelles il est nécessaire de pourvoir. »

Et Vauban, ce grand génie, chargé en 1686, après la mort de Riquet, de compléter le canal du Languedoc, s'exprimait ainsi:

« Le canal de jonction des mers est, sans contredit, le plus beau et le plus noble ouvrage de cette espèce qui ait été entrepris de nos jours, et qui pouvait devenir la merveille de son siècle s'il avait été poussé aussi loin qu'on l'aurait pu mener. Mais, pour le plus grand malheur du monde, on n'a jamais entendu le fond de cet ouvrage, et l'entrepreneur, qui a été aussi l'inventeur, n'a été ni conduit ni aidé comme il devait l'être. »

Aujourd'hui, grâce à la puissance du crédit soutenu par une puissance qui s'inspire des grandes choses, la jonction des deux mers peut se compléter en mettant en relation directe les trois métropoles du Midi: Marseille, Toulouse et Bordeaux, sans recourir aux subsides de l'Etat et des provinces.

Le projet soumis aux enquêtes a donc le double mérite de satisfaire aux plus grands intérêts du pays et de pouvoir s'exécuter facilement. C'est pourquoi le chemin de Cette à Marseille sortira triomphant de la lutte.

Le président de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne,

EMILE PEREIRE.

Paris, 21 septembre 1862.

M. Paulin Talabot, directeur général de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ayant, de son côté, adressé une lettre en réponse aux journaux qui avaient déjà publié la note de M. Emile Pereire, l'impartialité nous engage à reproduire immédiatement cette lettre, qui, d'ailleurs, semble faire présager la fin de tout débat personnel.

F. GERMAIN.

« Marseille, 24 septembre 1862.

» Monsieur le rédacteur,

» M. le président de la Compagnie du Midi a jugé convenable d'insérer dans tous les journaux une nouvelle publication, signée de lui, sous ce titre: *Note sur l'enquête des chemins de fer du Midi.* Cette note n'ajoute aucun argument nouveau à ceux qui ont déjà été produits sous toutes les formes, et ne se distingue des précédentes lettres de M. Pereire que par un plus grand nombre de personnalités blessantes et un ton général encore plus marqué de jactance et d'irritation. Il ne saurait m'convenir d'accepter la discussion sur ce terrain.

» Quant aux insinuations auxquelles M. le président de la Compagnie du Midi s'est livré à l'égard de la chambre de commerce de Marseille, il ne m'appartient pas de les relever, et je laisse au public marseillais le soin d'en apprécier la convenance.

» Les hommes qui composent la chambre sont trop haut placés dans l'estime publique pour qu'il soit possible à M. Pereire d'élever le moindre nuage sur l'honorabilité de leur caractère et l'indépendance absolue de leurs opinions. Leur délibération restera, d'ailleurs, comme l'œuvre la plus complète et la plus décisive qui se soit produite jusqu'ici dans la discussion, et tous les efforts de M. Pereire ne réussiront pas à en atténuer l'effet.

» J'espère que M. Pereire me saura gré de ne pas continuer *le tapage doué*, suivant lui, *la Compagnie de la Méditerranée assourdit le public.* Il jugera, comme moi, que le moment est venu de laisser les commissions d'enquête pro-

céder en paix à l'examen des questions qui leur sont soumises.

» Agréez, Monsieur le rédacteur, l'assurance de ma considération distinguée.

» *Le directeur général de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée,*

» PAULIN-TALABOT. »

On nous prie également de reproduire la pétition suivante qui vient d'être adressée à S. M. l'Empereur par les représentants des Compagnies de navigation du Rhône :

« Sire,

» Le Rhône était sillonné, il y a peu de temps, par soixante bateaux à vapeur, dont le plus grand nombre est aujourd'hui réduit à l'inaction, car la navigation en compte à peine six en activité de service.

» Dans un avenir prochain, cette industrie aura entièrement cessé d'exister, si le seul espoir de salut qui lui reste vient à lui être enlevé : nous voulons parler du chemin de fer projeté de Marseille à Cette par le littoral.

» Cette ligne, passant par la Tour-Saint-Louis, aurait tout intérêt à laisser subsister la navigation, avec laquelle elle serait forcée de correspondre, soit pour la remise qu'elle lui ferait des marchandises venant de Marseille et de Cette pour le Nord, soit pour la reprise de celles que les bateaux lui amèneraient du Nord pour Marseille et le Languedoc.

» La navigation fluviale s'étendrait, dans ce cas, jusqu'à la Tour-Saint-Louis, où elle rencontrerait la navigation maritime, et là aurait lieu le transbordement, à peu de frais, de toutes les marchandises qui y seraient amenées.

» La Compagnie des chemins de fer de la Méditerranée voudrait atteindre le but qu'elle a toujours poursuivi, soit de détruire complétement la navigation du Rhône pour se rendre maîtresse de tous les transports se dirigeant du midi au nord et destinés pour l'intérieur de la France, et cependant l'insuffisance de cette Compagnie a été suffisamment reconnue et constatée plusieurs fois par la fermeture de ses gares, dans des moments d'encombrement.

» Ce grave inconvénient, si nuisible aux intérêts généraux, ne se reproduirait pas s'il était donné à la navigation de reprendre un nouvel essor, parce qu'elle pourrait alors suffire à tous les besoins.

» Si la Compagnie de la Méditerranée sortait triomphante de cette lutte avec le chemin de fer du Midi, elle aurait réalisé une de ses plus chères espérances, et tous les transports allant du midi au nord, et *vice versâ*, lui seraient acquis.

» La navigation du Rhône, succombant alors, entraînerait avec elle la ruine de la navigation de la Saône et des canaux, qui y puise une partie de l'aliment nécessaire à ses besoins, et réduirait à la misère une nombreuse population.

» Vous nous permettrez, Sire, de vous faire remarquer que le chemin de fer par le littoral ne porterait pas un grand préjudice au chemin de fer construit par la Compagnie de la Méditerranée, lequel desservant Cette, Montpellier, Lunel, Nîmes, Beaucaire, Tarascon, trouverait dans ces villes importantes une source de produits qui permettraient aux intérêts engagés de compter sur une rémunération convenable.

» Dans la conviction, Sire, que vous ne laisserez pas accomplir des faits aussi déplorables, nous avons cru devoir les porter à votre connaissance, et attendons avec la plus entière confiance le moment de votre décision.

» Nous avons l'honneur d'être, Sire, avec le plus profond respect, vos très-humbles et très-obéissants serviteurs. F. BONNARDEL.

» *Le directeur de la Compagnie générale de navigation*, L. VAUBERTRAND.

» *Le directeur de la Compagnie des transports sur le Rhône et la Saône* (les Grappins). J. PEIRON.

» Lyon, le 16 septembre 1862. »

Nous recevons aussi communication de la note suivante avec prière de l'insérer :

ENQUÊTE DES CHEMINS DE FER.

LA VRAIE QUESTION.

La compétition actuelle des Compagnies du Midi et de la Méditerranée a soulevé de nombreuses questions. Une des plus importantes, qui touche au passé et à l'avenir de Marseille, nous a paru mériter un examen particulier ; il s'agit de la Compagnie de la Méditerranée, de l'action qu'elle a exercée dans notre cité sur les hommes et sur les choses, et des limites que lui assigne l'intérêt public, d'accord avec la science de l'économie politique.

I.

Depuis le moment où Marseille a été reliée à Avignon par un chemin de fer, de grandes choses s'y sont accomplies. La spéculation, qui s'était confinée jusque-là dans le commerce maritime et terrestre, a pris rapidement son essor : les échanges et les armements, source première de notre prospérité, ont vu s'élever à côté d'eux, au profit de tous, les entreprises de mines, ateliers industriels, docks, transports maritimes, etc.

Il faut certainement reporter au mouvement général de l'activité humaine ces progrès de la spéculation ; mais il serait injuste de ne pas en attribuer une partie au concours de plus en plus actif de la Compagnie de la Méditerranée, et surtout à l'impulsion intelligente que lui a constamment imprimée son éminent directeur, M. Paulin Talabot.

La notoriété publique a déjà signalé le lien étroit qui unit la Compagnie de la Méditerranée aux grandes entreprises que Marseille a vu naître et se développer. Des preuves précises peuvent l'établir.

Dans l'ordre chronologique se présente d'abord la *Société anonyme des Mines de la Grand'Combe*. Malheureuse dans ses débuts, malgré l'assistance de M. Paulin Talabot et de ses frères, l'exploitation de ces mines a prospéré au-delà des prévisions sous le patronage de la Compagnie de la Méditerranée et de la plupart des influences qui s'y rattachent. C'est à ce patronage que nous devons de trouver dans le Conseil d'administration de la Société le nom de M. Léon Talabot, et en outre ceux de Ed. Blount, Poinat, baron Gustave de Rothschild et Simons, que la Compagnie de la Méditerranée a fait entrer depuis longtemps dans son propre Conseil d'administration.

Une société plus récente, mais qui tend à prendre une grande extension à Marseille, celle des *Docks et Entrepôts*, n'a pas moins d'affinité avec la Compagnie de la Méditerranée ou avec les hommes qui sont à sa tête. Personne n'ignore dans notre ville que le château Borély, dont MM. Talabot et Pastré avaient fait l'acquisition, a servi d'aliment au traité que la Société des Docks a passé avec la commune. Nous trouvons d'ailleurs dans son conseil d'administration MM. Dumon, Rey de Foresta, Ch. Mallet, Ernest Simon, tous administrateurs de la Compagnie de la Méditerranée, et même M. Paulin Talabot, son directeur.

La Société des docks possède déjà les bassins de radoub provisoires, établis sur le canal de jonction de l'ancien et des nouveaux ports. Ces *bassins de radoub* avaient donné lieu, en 1855, à une société particulière, dans laquelle notre chambre de commerce avait fait l'apport de son ancien dock flottant. Depuis lors, la Société des docks a acheté ces bassins de radoub et en a payé le prix aux intéressés au moyen de ses actions.

La situation géographique des Docks et Entrepôts, placés entre les nouveaux ports et la voie ferrée, tendrait fatalement, si le fait n'était déjà réalisé, à confondre leurs intérêts avec ceux de la Compagnie de la Méditerranée et des Services maritimes des Messageries impériales.

Nous rencontrons là une nouvelle société mêlée pleinement au mouvement commercial et financier du chemin de fer et des docks. Son Conseil d'administration nous révèle encore ses relations intimes. Nous y voyons en effet figurer MM. Simons, G. West, Am. Revenaz, administrateurs de la voie ferrée ; et d'autre part, MM. Béhic, B. Pastré, J. Breittmayer, les uns administrateurs, et le dernier directeur de la Société des Docks.

La *Société nouvelle des forges et chantiers de la Méditerranée* est en quelque sorte le complément des compagnies que nous venons de citer : elle leur fournit un vaste atelier commun.

Sa parenté avec les autres compagnies est notoire : dans son Conseil d'administration figurent encore MM. Simons, Revenaz, Béhic, Soufflot, des Messageries impériales, A. Jouët, allié de M. B. Pastré. Comme la Société de la Grand'Combe, les Forges et Chantiers de la Méditerranée ont grandi par le puissant appui qui leur a été prêté ; ils comprennent les anciens chantiers Taylor, ceux que dirigeait M. Amédée Armand, et ils viennent de s'adjoindre les ateliers Falguière.

II.

Tout en étendant son action sur les grandes entreprises formées à côté d'elle, la Compagnie du chemin de fer avait pris soin de donner à son réseau un développement admirable. Le chemin de fer de Marseille à Avignon était arrivé jusqu'à Lyon ; il avait relié Tarascon à Nîmes et à Cette ; il avait fusionné plus tard avec le chemin de fer de Paris à Lyon ; et aujourd'hui, sans parler de divers embranchements et jonctions intermédiaires, le réseau de la Compagnie se compose de deux lignes, dirigées de Paris sur Lyon, l'une par la Bourgogne, l'autre par le Bourbonnais ; des chemins de Lyon à Béfort, à Genève, à Grenoble ; de Lyon à Marseille et à Cette, et de Marseille à Nice ! Et ainsi la Compagnie réalisait, pour le dire en passant, comme une nécessité, cette unité de service qu'elle conteste aujourd'hui. Cet immense réseau, par l'addition des lignes secondaires, atteindra bientôt un développement supérieur à 4 000 kilomètres. La Compagnie disposera d'un capital de 12 à 1,500 millions, d'un revenu de 160 millions, et d'un budget des dépenses égal à celui de la plupart des États secondaires de l'Europe. Elle aura enfin une armée de travailleurs qui n'ira pas à moins de vingt-cinq mille personnes !

Voilà la Société qui est toute puissante à Marseille : étendant peu à peu son réseau ; s'associant à de vastes entreprises qui deviennent ses annexes naturelles ; apportant à toute grande chose le concours des fortunes et de l'expérience de ses chefs ou alliés ; disposant de revenus considérables et d'une véritable légion d'employés ; secondant les villes qu'elle traverse ou qu'elle longe par le travail et l'activité qu'elle y suscite ; ralliant à elle les intelligences et les sommités de l'industrie et de commerce, qui trouvent leur place naturelle dans les conseils d'administration ou dans les gérances ; intéressant à son sort les grandes et les petites fortunes, attirées par la solidité et le rendement de ses titres d'actions ou d'obligations ; enfin, marchant à la conquête de l'avenir, sous la direction d'hommes remarquables, entièrement dévoués à leur œuvre !

N'est-ce pas un beau spectacle, que celui de cette force collective, fille de l'esprit moderne, qui répand partout son influence active, et modifie les hommes et les choses, à l'avantage de tous ?

III.

Mais le danger n'est pas loin : faut-il laisser se développer sans frein cette agglomération de capitaux, cette concentration d'entreprises dans un petit nombre de mains ? Faut-il laisser aller au courant de ses volontés et de ses projets cette force collective ?

N'y a-t-il pas à craindre, pour l'avenir de nos populations, que cette action puissante qui pénètre partout, devienne un envahissement et une oppression ; que ses bienfaits dégénèrent en servitudes ; que l'union de ses capitalistes et de ses industriels ressuscite une *féodalité* ; que tout enfin, en elle, réveille bientôt l'idée, les allures et les conséquences que résume avec tant d'énergie le mot de *monopole* ?

Aujourd'hui-même, les récriminations n'épargnent pas la Compagnie de la Méditerranée et ses attenances. Que ne lui reproche-t-on pas ? Leur puissance tournerait au seul profit de leurs directeurs et de leurs actionnaires ; l'intérêt général serait constamment sacrifié à leurs intérêts privés. On ajoute tout bas, qu'en traitant avec la commune pour les Docks et le château Borély, elle a exigé et obtenu de trop larges concessions ; que toutes les grandes entreprises qu'a vu naître Marseille depuis peu de temps, se tiennent par la main et finissent par l'enserrer dans leurs liens multipliés ; que la Compagnie de la Méditerranée se trouve maîtresse de la marine par les services maritimes, par les docks et par les bassins de radoub ; qu'elle est presque le geôlier de Marseille, en tenant les clefs de la seule issue ferrée ouverte sur le territoire de l'Empire ; qu'il y a entre la Compagnie et

tous les hommes influents qu'elle a ralliés, un concert, un pacte, des mots d'ordre et des exclusions systématiques!

Ce sont là, certes, de graves accusations qu'on ne saurait admettre légèrement; mais ne révèlent-elles pas, par leur violence même, un danger très-sérieux? Il faut des digues aux torrents! Quelles digues devons-nous opposer à cette force que la nature des choses a fait grandir au-delà de toutes prévisions?

IV.

La science économique répond à cette demande et satisfait pleinement à l'intérêt public.

Il est des lois qui président au développement du monde physique et du monde économique, portant ainsi témoignage de cette belle unité que la toute-puissance créatrice a établie dans l'univers. Parmi ces lois, il en est une que la nature nous montre avec une saisissante réalité : c'est celle des forces contraires.

La divergence des forces établit seule l'équilibre et l'harmonie dans le monde entier. Ainsi, les masses planétaires sont maintenues dans les cieux par deux forces, dont l'une les empêche de tomber sur leurs soleils, et l'autre de s'éparpiller dans l'espace.

Le monde économique obéit à la même loi. La liberté, prise dans sa véritable acception, sert de frein à toutes les forces créées par le travail et par le capital, en leur opposant la concurrence de forces rivales.

C'est d'ailleurs une loi de notre existence que la lutte: *vivere, militari.* Dans le combat de la vie sociale, l'harmonie finale est due à l'opposition même des intérêts, à leur antagonisme; il faut le débat entre le producteur et le consommateur, et surtout le débat entre les producteurs. Il faut à ces grands êtres financiers qui dominent le monde ou des localités, des êtres égaux en puissance, pour que de leur lutte sorte le bien public. Il faut, en un mot, à toute force collective, une force collective contraire, un contre-poids.

Quel sera le contre-poids de la Compagnie de la Méditerranée et des sociétés qui rayonnent autour d'elle, comme des satellites autour de leur soleil? C'est ce qui nous reste à voir.

V.

L'intérêt public a aujourd'hui une bonne fortune qu'il ne peut laisser échapper : il s'est présenté, pour contre-balancer l'influence croissante dont nous nous occupons, une influence contraire, de même nature et de même ordre. Nous avons nommé la Compagnie du Midi et MM. Pereire.

Ces noms résument encore une force collective, fondée sur l'association et sur la puissance des capitaux. Que cette force entre à Marseille par la ligne du littoral, c'est le moindre côté de la question : qu'elle y entre, soit tout! A elle seule, elle peut servir de contre-poids à l'association qui a pour chef de file M. Paulin Talabot; elle seule peut opposer à ses capitaux, des capitaux non moins considérables; à ses projets, des projets non moins grandioses; à son intelligence, une intelligence aussi hardie; à ses directeurs et à ses ingénieurs, ces directeurs et ces ingénieurs dont le talent a été tout aussi bien consacré par leurs œuvres et par les distinctions honorifiques. C'est une puissance égale, pouvant lutter avec confiance dans la grande bataille des intérêts, et devant, par une concurrence incessante, faire tourner au profit de tous les projets d'innovations futures.

Cet ordre d'idées devrait suffire pour entraîner les convictions et les sympathies du côté de la Compagnie méridionale. N'oublies pas, dirons-nous à nos compatriotes, les services rendus; mais trouvez bon, désirez même qu'un auxiliaire aussi puissant empêche la Compagnie de la Méditerranée de dévier de la ligne du bien public, et assure à cette force, par son contre-poids, le niveau et la marche que son expansion illimitée tend à lui enlever.

VI.

Que l'on ne nous oppose pas les délibérations hostiles de la chambre de commerce et du conseil général de notre département. Ces délibérations renferment, au contraire, une leçon et un salutaire avertissement.

L'extension indéfinie de la Compagnie de la Méditerranée, ainsi que des sociétés qui convergent autour d'elle, a produit, nous l'avons dit, par la force même des choses, une espèce de clientèle semblable à celle qui entourait les patriciens de Rome. Cette clientèle se retrouve partout, même dans les corps administratifs. Nous ne voulons pas la juger, nous ne faisons que constater son existence; et d'ailleurs cette existence n'est due qu'à la loi naturelle qui amène vers un centre puissant les intelligences et les sommités de tout ordre. Aussi ne sommes-nous pas étonné de rencontrer dans le sein de la chambre de commerce, dans le corps qui réunit l'élite de nos concitoyens :

Un membre, à la fois vice-président du Conseil d'administration de la Société des docks et administrateur des Services maritimes des messageries impériales;

Un membre, conseiller de direction des Forges et Chantiers de la Méditerranée, et propriétaire de mines de lignite à Fuveau;

Le frère d'un administrateur de la Société des docks;

Le directeur d'une Compagnie de bateaux à vapeur, lié aujourd'hui d'intérêt avec les Services maritimes, et qui se trouve en même temps administrateur des Docks.

Indépendamment de ces affinités directes avec la Compagnie de la Méditerranée, nous rencontrons dans le sein de la chambre :

Un membre qui représente à Marseille la maison Rothschild, si étroitement unie à la Compagnie de la Méditerranée;

Et un membre faisant partie du conseil de surveillance d'une société de cabotage entre Cette et Marseille.

Que ces hommes jouissent à juste titre de la considération générale, nul ne le conteste. Nous applaudissons à leur intelligence, à leur expérience des affaires et à leur intégrité bien connue.

Mais n'est-ce pas une erreur, tout au moins des électeurs, que de confier la défense de leurs intérêts, dans des questions pouvant toucher tous les jours à la Compagnie de la Méditerranée et à ses dépendances, à des négociants, banquiers ou armateurs qui doivent se trouver en opposition avec leurs propres intérêts? La loi civile permet la récusation ou le renvoi d'une affaire judiciaire devant un autre tribunal, lorsque les juges sont parents ou alliés des parties jusqu'à un certain degré, à plus forte raison quand ils sont intéressés dans cette affaire. N'est-ce pas ici le cas d'une espèce de parenté financière, qui aurait dû amener l'abstention de la plupart des membres de la chambre de commerce?

Il y a plus : cette chambre possède, comme être moral, des actions des Docks, qu'elle a reçues pour sa part de propriété dans la Société des bassins de radoub, et nous avons dit l'intime liaison qui existe entre les Docks et la Compagnie de la Méditerranée.

Et c'est une chambre, placée dans de pareilles conditions, qui aurait la prétention de chercher la vérité dans la question soulevée par l'enquête des chemins de fer! Mais, avec l'impartialité la plus entière, elle ne peut la trouver, et la trouvât-elle d'ailleurs, sa parole perd son autorité. On dira toujours qu'entre la vérité et son appréciation, il a pu se placer fatalement un écran, un nuage : l'intérêt privé. Vous avez beau étouffer sa voix, vous avez beau le dominer de toute la hauteur de votre intelligence et de votre esprit de justice, l'intérêt personnel s'insinue malgré vous dans vos consciences, il obscurcit votre vue, il oblitère vos convictions!

Le vote de la chambre de commerce a-t-il empêché cette manifestation spontanée qui s'est accomplie dans son propre palais, en présence de ses agents, et qui a donné à la Compagnie du Midi plus de deux fois les signatures recueillies par la Compagnie de la Méditerranée? N'est-ce pas là l'indice le plus certain qu'elle ne marche pas dans cette question avec les sentiments et les sympathies du commerce?

— Le conseil général nous a présenté un spectacle analogue. Sur vingt-six membres, neuf représentent l'arrondissement d'Aix qui s'obstine à ne voir de salut pour sa ligne directe que dans les projets Talabot; neuf représentent l'arrondissement d'Arles, à qui la Compagnie de la Méditerranée promet un embranchement nouveau, et qui, devant ces espérances chimériques, oublie les intérêts de sa marine. Parmi les autres membres, ceux de l'arrondissement de Marseille, nous retrouvons deux administrateurs des Services maritimes et des Docks.

Ainsi se trouve expliquée la minorité de cinq membres qui a voté pour la Compagnie du Midi!

Supposez, à Marseille, une force rivale de celle que nous avons constatée. Ses chefs et leurs alliés peuvent, comme ceux du camp opposé, entrer dans les corps délibérants. Tous les intérêts se rencontrent alors à armes égales, et de la discussion de cette lutte loyale, peut naître la lumière, sortir la vérité.

VII

Tout nous convie donc à l'admission de la Compagnie du Midi sur le terrain où se débattent nos plus chers intérêts. Cette coexistence de deux forces rivales doit amener la concurrence et les beaux résultats qu'elle entraîne. Elle peut créer à Marseille, comme accessoire de la nouvelle voie ferrée, des docks importants, placés dans le vieux port et reliés par un embranchement à la ligne principale; constituer ainsi un chemin de ceinture, allant du sud au nord de la ville, tandis que celui de la Méditerranée ira du nord au sud pour rejoindre sa gare d'Italie; produire dans notre cité de vastes ateliers de machines, augmenter sans cesse le mouvement industriel et financier, aider à la restauration des quartiers de la vieille ville, enfin placer la concurrence féconde à côté du monopole qui tend à ralentir et même à supprimer le progrès!

Voilà la question placée sur son véritable terrain. L'intinct public, avec ce bon sens qui ne fait jamais défaut aux masses, l'a d'ailleurs bien compris. Il ne s'agit pas de ces mille arguties imaginées par la Compagnie de la Méditerranée, pour égarer l'opinion publique. Qu'importent ces détails de viaducs, de ponts tournants, de pays plus ou moins salubres, de dépenses, où la discussion a été habilement amenée par un adversaire aux abois! C'est de plus haut qu'il faut juger la question soumise à l'enquête.

Ce qu'il faut amener à Marseille, avec la voie ferrée du littoral, c'est, avant tout, les influences et les capitaux qui s'y rattachent; c'est le contre-poids nécessaire d'une Compagnie puissante qui finirait par voir dans notre ville son domaine propre, et dans ses habitants, des vassaux. Il faut sauvegarder notre avenir par la Compagnie du Midi, et disons-le hautement : l'arrivée de MM. Pereire à Marseille sera un grand événement qu'enregistrera l'histoire de nos contrées. A partir de ce jour, la concurrence fera cesser la domination d'un seul; à partir de ce jour, l'intérêt général sortira fatalement de l'antagonisme des deux puissants intérêts privés mis en présence.

Ce sont là des vérités bonnes à répandre, et nous avons cru obéir au sentiment du devoir en les publiant.

Marseille, 20 septembre.

F.-V. SENÈS.

CHAMBRES DE COMMERCE.

Avis émis par la Chambre de Commerce de Toulon,

Au sujet des propositions des Compagnies du Midi et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour un nouveau chemin de fer de Marseille à Cette.

La chambre de commerce de Toulon et du Var, vu les plans et mémoires présentés par la Compagnie du Midi et par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à l'appui de leurs projets respectifs, actuellement soumis à l'enquête;

Considérant que le vote émis par elle le 10 décembre 1861 sur le projet, alors isolé, de la Compagnie du Midi, était uniquement un vote de principe, basé sur l'utilité de l'extension et de la multiplication des voies ferrées et du rapprochement de la distance à parcourir entre Cette et Marseille;

Considérant qu'aujourd'hui deux projets étant en présence, il convient d'examiner ces deux projets, soit au point de vue de l'intérêt général, soit au point de vue de l'intérêt particulier au département du Var, dont la chambre est l'organe;

Considérant que les avantages principaux invoqués en faveur de la ligne littorale de Cette à Marseille, projetée par la Compagnie du Midi, consistent :

1° Dans une abréviation de parcours entre Marseille et Cette;

2° Dans le dégagement, en cas d'accident, du souterrain de la Nerthe et dans la création d'une seconde voie de sortie de Marseille;

3° Dans l'utilité d'une exploitation unique de la ligne de Bordeaux à Marseille sans transbordement et sans rupture de charge à Cette;

Sur le premier motif :

Considérant que l'avantage de l'abréviation de parcours de 45 kilomètres sur le détour actuel par Montpellier, Nîmes, Tarascon et Arles, disparaît complètement par les projets présentés à l'enquête par la Compagnie de Paris-Lyon Méditerranée;

Qu'en effet, au moyen de l'embranchement de Lunel à Arles et de celui de l'Estaque, cette différence de parcours est réduite à 20 et même à 15 kilomètres; que d'ailleurs cette différence insignifiante en elle-même est supprimée par les réductions de tarif offertes par la Compagnie de la Méditerranée, offres immédiatement réalisables et qui rendent tout-à-fait inutile une dépense de plus de 70 millions pour atteindre le même but;

Sur le second motif :

Considérant que, bien que la nature du sol, dans lequel est percé le tunnel de la Nerthe, doive dissiper toutes les craintes répandues au sujet de

la possibilité d'un éboulement ou d'une obstruction quelconque, il est bon toutefois de rechercher si la ligne littorale de Cette à Marseille offrirait, dans cette éventualité, l'avantage d'une seconde sortie de Marseille vers les points où se dirige le trafic si important de cette place;

Attendu que ce trafic se dirigeant du sud au nord, un détour sur Cette par une ligne transversale vers l'ouest ne saurait en aucun cas servir à dégager Marseille et sa ligne principale;

Sur le troisième motif :

Considérant que la Compagnie de Lyon à la Méditerranée a fait les offres suivantes :

1° D'établir le nombre nécessaire de trains de voyageurs à la vitesse réglée par la Compagnie du Midi sur sa propre ligne, sans transbordement ni interruption à Cette, ni ailleurs; 2° d'établir un tarif commun pour tout le trafic dirigé de la ligne du Midi sur Marseille et réciproquement, en laissant à la Compagnie du Midi le soin exclusif de régler ce tarif commun; 3° de réduire dès à présent à 160 kilomètres (longueur du tracé littoral), la distance tarifée entre Cette et Marseille;

Considérant que ces offres résument et constituent l'ensemble des améliorations que se propose la Compagnie du Midi dans l'exécution de la ligne littorale, et que dès lors il est inutile, pour atteindre le même résultat immédiatement réalisable, de dépenser la somme énorme de 70 millions;

Qu'il est d'ailleurs reconnu que les wagons de marchandises circulent sans difficulté d'un réseau à l'autre en France et même à l'étranger, et que la Compagnie du Midi seule fait exception sur ce point;

Considérant, en outre, que l'économie dans les dépenses est une question de la plus haute importance en ces matières, que la puissance financière du pays et les ressources des Compagnies ont une limite qu'il est sage de ne pas franchir; qu'il résulte de l'examen des projets respectivement produits, que l'exécution des projets de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée réaliserait sur celle des projets de la Compagnie du Midi une économie de 50 millions, que cette somme serait bien plus utilement employée dans l'exécution des lignes du 2e et du 3e réseau;

Considérant que la ligne littorale de Cette à Marseille est établie, dans la plus grande partie de son parcours, sur un terrain submersible par les crues du Rhône, que les nombreux canaux qui coupent cette ligne rendraient nécessaire l'établissement de ponts tournants, lesquels nuiraient à l'exploitation de la voie ferrée; que, pour franchir le fleuve, un viaduc est nécessaire; que cet ouvrage aux embouchures du fleuve même serait préjudiciable à la navigation maritime et fluviale; qu'il est très-important sur ces questions techniques de s'en rapporter aux hommes de l'art, et que le conseil général des ponts et chaussées a condamné de pareils travaux exécutés dans de telles conditions;

Considérant que les seules villes que rencontre la ligne littorale sur tout son parcours, Aigues-Mortes, le pont de Bouc et Martigues, sont mieux desservies par l'embranchement du Pas-des-Lanciers que par ladite ligne; que cet embranchement les met à la même distance de Marseille sans les isoler des autres localités, notamment d'Aix, chef-lieu administratif et judiciaire;

Considérant que les départements du Sud-Est et notamment le Var seraient complètement sacrifiés par la ligne du littoral; que la Compagnie du Midi, déjà maîtresse absolue et de la voie de fer et du canal de Bordeaux à Cette, emploierait exclusivement la voie du littoral de Cette à Marseille pour tout le trafic venant d'au-delà de Cette et qu'alors se présenteraient forcément à Marseille les inconvénients du transbordement et d'une rupture de charge, avec l'inconvénient plus grave encore d'un changement de gare;

Que le mot de concurrence est un vain mot jeté dans le débat; que cette concurrence entre les deux lignes de Cette à Marseille ne saurait exister en faveur de l'expéditeur au-dessus de Cette; que la concession à la Compagnie du Midi de la ligne par le littoral aurait, au contraire, pour effet de perpétuer, au grand détriment du commerce et de l'industrie, cette situation anormale de deux lignes en parfaite communication et pourtant complétement isolées par le mauvais vouloir de l'une des deux Compagnies;

Que ce serait là, du reste, consolider entre les mains de la Compagnie du Midi le monopole exorbitant dont elle jouit déjà au grand détriment de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, monopole qui soulève de si graves et de si sérieuses objections;

Considérant que les principes tutélaires qui ont guidé le gouvernement dans la délimitation des réseaux des diverses Compagnies, ont eu pour but de sauvegarder l'intérêt général du pays, d'assurer dans un temps donné l'exécution complète des réseaux des chemins de fer en consolidant le crédit des Compagnies, en empêchant ces concurrences ruineuses sans profit réel pour le pays; qu'il y a donc lieu de maintenir ces principes dans la question actuelle, rien ne pouvant démontrer la nécessité de les abandonner au point de vue de l'intérêt public;

Considérant, enfin, que la ligne de Cette à Marseille par le littoral ne présente aucun caractère d'utilité publique, ne donne satisfaction à aucun des intérêts généraux du pays, ne satisfait pas davantage aux intérêts locaux et ne répond à aucun besoin réellement senti par le commerce et l'industrie;

En ce qui concerne les projets de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, comprenant :

1° Ligne de Lunel à Arles;

2° Embranchement du Pas-des-Lanciers sur Bouc et sur Martigues;

3° Ligne de Marseille à Aix;

4° Gare de l'Estaque;

5° Gare au sud de Marseille;

Considérant que l'embranchement de Lunel à Arles abrége la distance entre Cette et Marseille de 25 kilomètres; qu'il traverse une contrée riche et peuplée; qu'il favorise les relations directes entre le bas Languedoc et les villes d'Arles, d'Aix et la vallée de la Durance; qu'il établit une communication directe de l'Italie, des Alpes-Maritimes et du Var, des Hautes et Basses Alpes vers le sud-ouest et le centre de la France;

Considérant que l'embranchement du Pas-des-Lanciers sur Bouc et Martigues rapproche Martigues et le port de Bouc, les salins et les mines de ces localités de Marseille où se dirigent en général les produits et les populations de ces contrées; que cet embranchement offre, en outre, un débouché vers le Nord et réunit ces villes à la ville d'Aix, centre des affaires administratives et judiciaires;

Considérant que le chemin direct de Marseille à Aix est la seule et la meilleure solution pour dégager la ligne principale vers le Nord en créant une seconde issue indépendante du souterrain de la Nerthe; que cette ligne auxiliaire doit être forcément entre les mains de la même Compagnie; qu'elle doit être établie dans la même direction que le courant du trafic de la ligne principale;

Que l'embranchement projeté sur Aix, traversant une région riche, populeuse et industrielle, donne satisfaction à des intérêts très-importants jusqu'ici négligés; qu'au point de vue stratégique, cette seconde ligne présenterait de grands avantages au pays; qu'au moyen de l'embranchement de Pertuis sur Aix, l'embranchement projeté constituerait une seconde ligne sur Avignon, Lyon, Paris, la Suisse;

Que, par l'embranchement d'Aix à Rognac, les communications des départements du Sud-Est, du Var entre autres, seraient en tout temps assurées avec le Gard, l'Hérault, le Sud-Ouest, le Centre et l'Espagne;

Considérant que si, dans l'établissement des embranchements de chemin de fer, la question d'abréviation a son importance pour le choix d'un tracé, il est d'autres conditions à remplir qu'il ne faut pas négliger; qu'ainsi, sans nier l'utilité des communications directes entre Marseille et Aix, il ne faut pas leur sacrifier l'industrie, le commerce, la navigation et l'intérêt de la défense du territoire;

Que le riche bassin houiller de Fuveau, dont l'exploitation devient chaque jour plus importante, alimente les usines de Marseille et d'Aix et contribue à l'approvisionnement de l'arsenal de Toulon; que le Var et les autres départements du Sud-Est ont un grand intérêt à trouver à Aubagne un embranchement sur Aix, embranchement qui abrégerait les distances vers le Nord et ouvrirait une communication et un débouché vers les Alpes;

Considérant que la gare à l'Estaque, agrandie et mise en communication avec les voies ferrées établies sur les quais de Marseille, réalisera une grande amélioration, soit pour l'expédition directe et économique des marchandises, soit par le dégagement qu'elle procurera aux gares actuelles de Saint-Charles et de la Joliette;

Considérant que la création d'une nouvelle gare au sud de Marseille, servant de tête de ligne à la ligne de Marseille à Nice, et raccordée par un chemin de ceinture à la gare principale, est d'une grande importance pour cette partie riche et peuplée des quartiers sud de Marseille; que l'utilité en est incontestable, qu'elle est reconnue par le conseil municipal de Marseille lui-même;

Considérant, en définitive, que l'ensemble des projets soumis à l'enquête par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée satisfait de tous points l'intérêt général du pays tout entier, sauvegarde pleinement les intérêts locaux des départements voisins et présente, à tous les points de vue, les caractères les plus évidents de l'utilité publique.

La chambre de commerce de Toulon et du Var est d'avis :

Qu'il y a lieu de s'opposer à l'établissement de la ligne de Marseille à Cette par le littoral;

Que le gouvernement veuille bien accorder à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée :

1. Une ligne de Lunel à Arles,

2. Un embranchement du Pas-des-Lanciers aux Martigues et à Bouc,

3. Une ligne de Marseille à Aix par Aubagne et Fuveau,

4. Un embranchement dirigé de la station de l'Estaque vers le nouveau port Napoléon à Marseille,

5. L'établissement d'une gare au sud de Marseille sur la ligne de Marseille à Nice.

La chambre de commerce émet également le vœu que le gouvernement accueille les propositions de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, relatives aux chemins de fer de Lunel au Vigan et à Milhau avec embranchement sur Aigues-Mortes.

La chambre décide enfin qu'une expédition certifiée de la présente délibération sera, par les soins de son président, transmise immédiatement à M. le préfet de l'Hérault, à M. le préfet du Gard et à M. le préfet des Bouches-du-Rhône.

Nul autre objet n'étant à l'ordre du jour, la séance a été levée, et MM. les membres présents en ont signé le procès-verbal ci-dessus transcrit.

A Toulon, les jour, mois et an que dessus.

Ont signé au registre

MM.

PONS-PEYNUC, président, etc. etc

Chambre de Commerce d'Avignon.

Extrait des registres des délibérations de la Chambre de Commerce d'Avignon.

Séance du 7 septembre 1862.

Présents : MM. Jh. Verdet, président ; P. Faure, Martial Martin, J. Dalabrègue et Ph. Bonnet.

M. le président informe ses collègues que, par ordre du gouvernement, une enquête vient d'être ouverte sur le projet de nouveaux chemins de fer proposés, d'une part, par la Compagnie du Midi, d'autre part, par celle de Paris à la Méditerranée ; que les présidents du Conseil d'administration et directeurs de ces Compagnies ont demandé à la Chambre de Commerce d'Avignon, d'admettre un avis sur ces projets en adressant à son président de nombreuses pièces à l'appui, que, bien que le département de Vaucluse ne soit pas compris au nombre de ceux où l'enquête a été ouverte officiellement, ses intérêts paraissent tellement engagés dans la question, que le Conseil général a cru devoir s'en occuper d'une manière toute spéciale pendant sa dernière session et qu'en conséquence, il propose à la chambre de s'en occuper aussi.

La Chambre de commerce ayant, dans une première séance, adopté les propositions de son président, après avoir mis successivement à la disposition de chacun de ses membres les projets des deux Compagnies et tous les documents qu'elles ont fournis à l'appui, s'est réunie de nouveau et, à la suite d'une discussion approfondie, elle a pris la délibération suivante :

La Chambre de commerce considérant que, le projet présenté par la Compagnie du Midi pour une ligne directe de Cette à Marseille par le littoral, est tracé presque en entier dans des contrées désertes et inhabitables, que les avantages qui, lorsqu'il a été présenté, avait pu provoquer de nombreuses adhésions, était d'abréger considérablement la distance entre Marseille et les contrées du sud-ouest, desservies par la ligne de Bordeaux à Cette, d'éviter le transbordement de voyageurs et de marchandises qui, jusqu'à présent, a eu lieu à Cette et à Tarascon, et surtout d'assurer d'une manière absolue les communications par chemin de fer entre Marseille et le reste de la France, communications qui, dans le cas où un incident, peu probable il est vrai, obstruerait le passage du souterrain de la Nerthe seraient menacées d'une interruption complète.

Que les seules populations de quelque importance que traverse la ligne par le littoral, Aigues-Mortes et Martigues, et la seule industrie qui puisse l'utiliser, celles des salins, sont beaucoup mieux desservies par les embranchements sur Aigues-Mortes et Bouc que propose la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

Considérant, en outre, que le chemin par le littoral tel qu'il est proposé par la Compagnie du Midi nécessiterait l'établissement d'un viaduc sur les deux branches du Rhône, à l'extrémité de la Camargue, et rendrait ce fleuve complétement inaccessible aux nombreux navires à voiles qui, de son embouchure remontent jusqu'à Arles, et porterait ainsi un nouveau coup à la navigation de ce magnifique cours d'eau, qui intéresse à un si haut point tous les riverains du fleuve, et pour la conservation de laquelle le gouvernement a toujours manifesté ses sympathies, soit par les travaux importants qu'il a fait exécuter, soit par les sommes considérables qu'il y a affectées.

Que, depuis lors, les propositions faites par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, non-seulement on fait cesser le danger et les inconvénients signalés plus haut, mais qu'elles présentent de nombreux avantages sur celles de la Compagnie du Midi ;

Considérant, en effet, que la ligne de Lunel à Arles, projetée par la Compagnie de la Méditerranée, traverse des contrées riches et peuplées, pour lesquelles l'exécution de cette ligne serait un immense bienfait ; que si le parcours de Cette à Marseille par la ligne du Midi présente sur celui de la Méditerranée, un raccourci d'environ 15 kilomètres, cette différence insignifiante est compensée d'ailleurs par les rampes au moyen desquelles ce projet franchit la chaîne de l'Estaque, disparaît devant l'offre faite par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée de ne compter dans la tarification que 160 kilomètres pour la distance de Cette à Marseille.

Qu'en outre et relativement au trafic du Bas-Languedoc, vers l'Aveyron, de même que vers la vallée du Rhône et l'Est, la ligne d'Arles à Lunel l'emporte de beaucoup sur celle du littoral.

Considérant, en ce qui concerne l'amélioration des communications entre Bordeaux et Marseille, amélioration que la Compagnie du Midi présente comme le but principal du prolongement de sa ligne jusqu'à Marseille, qu'il est avéré qu'il n'a dépendu que de la Compagnie du Midi d'établir entre ces deux grandes portes, par les moyens universellement pratiqués entre les réseaux des compagnies françaises, des relations aussi commodes et aussi économiques que pourrait le faire une compagnie qui posséderait la ligne entière de Bordeaux à Marseille, et que, s'il n'en est pas ainsi, c'est uniquement parce que la Compagnie du Midi s'est refusée à tout arrangement conçu dans ce but.

Que d'ailleurs la Compagnie de la Méditerranée renouvelle l'offre qu'elle a faite à plusieurs reprises d'établir, d'accord avec la Compagnie du Midi, des trains de voyageurs directs de Bordeaux à Marseille, sans transbordement, dès que la deuxième voie de Cette à Bordeaux aura été posée, d'appliquer aux transports de marchandises, entre le réseau du Midi et Marseille, des tarifs communs dont la Compagnie du Midi réglera à son gré les prix et les conditions.

Considérant que les projets présentés par la Compagnie de la Méditerranée pour une deuxième gare à Marseille et pour une deuxième ligne de Marseille à Aix, destinée à suppléer au besoin la ligne actuelle de Marseille à Avignon, satisfont à tous les intérêts et font cesser complétement le danger résultant d'une seule entrée dans Marseille par le souterrain de la Nerthe.

Considérant que le conseil des ponts et chaussées et le comité du chemin de fer, en émettant un avis contraire à la mise à l'enquête de la ligne littorale de Cette à Marseille, ont donné aux objections que cette ligne soulève une gravité que rien ne saurait atténuer.

Considérant que le système qui a qui a présidé à la répartition actuelle des réseaux entre les grandes compagnies françaises est la meilleure garantie du prompt achèvement de ces réseaux ; que ce système, sans exclure les concurrences que modifieraient de graves considérations d'utilité publique, et tempéré qu'il est par la surveillance du gouvernement sur les tarifs et par les abaissements des droits sur les voies navigables, exclut absolument les tentatives d'invasion ou de concurrence, qui n'auraient d'autres motif que l'intérêt privé, et d'autre but que l'envahissement ; que toute infraction à cet état de choses ébranlerait très-sérieusement le crédit des compagnies, compromettrait ainsi l'œuvre dont elles sont chargées et ne saurait manquer de réagir sur le crédit de l'Etat lui-même ; que particulièrement, en ce qui concerne le chemin de fer de Cette à Marseille par le littoral, les considérations invoquées sont bien loin de justifier la dérogation au système des réseaux qu'impliquerait la concession de cette ligne à la Compagnie du Midi.

Considérant, en ce qui touche plus particulièrement le département de Vaucluse, que les projets de la Compagnie de la Méditerranée assurent les communications entre Marseille, le centre, et le nord de la France par deux voies distinctes, l'une par Arles et Tarascon, l'autre par Aix et Cavaillon se réunissent à Avignon.

Que, dans le cas très-probable où la ligne actuelle d'Avignon à Lyon deviendrait insuffisante pour servir de débouché aux voyageurs et aux marchandises qui afflueront par les deux lignes précitées et les chemins de fer du Languedoc, on pourrait redoubler cette ligne, soit en établissant sur la rive droite du Rhône un chemin parallèle à celui existant sur la gauche, soit au moyen d'un embranchement qui, en traversant une partie du Gard et de l'Ardèche, viendrait se souder à la ligne de Brioude à Arles ; et que, dans l'un ou l'autre cas, Avignon serait le point central où convergeraient ces diverses voies de communications qu'un avenir prochain rendra indispensables.

Par tous ces motifs, est d'avis que le gouvernement veuille bien concéder à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée les chemins sur lesquels il vient d'ordonner une enquête, savoir :

1° Une ligne de Lunel à Arles par Saint-Gilles ;

2° Une ligne directe de Marseille à Aix avec une nouvelle gare à Marseille ;

3° Un embranchement dirigé de la station de l'Estaque vers le nouveau port Napoléon à Marseille ;

4° Une ligne de la station du Pas-des-Lanciers à Martigues et à Bouc ;

5° Un chemin d'Aigues-Mortes à Lunel prolongé jusqu'au Vigan.

Et demande, comme condition expresse et indivisible, que tous ces chemins soient exécutés dans le délai de trois ans.

Pour copie conforme :
Le président de la Chambre de commerce d'Avignon,
Signé : Jh. Verdet.

CONSEILS MUNICIPAUX.

Le conseil Municipal d'Arles a émis un vote favorable aux projets de chemin de fer mis à l'enquête par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Cette délibération a été prise à la suite d'un rapport fait au nom d'une commission désignée pour examiner sous toutes ses faces cette importante question. Voici ce document :

Messieurs,

Dans votre séance du 26 août dernier, vous vous êtes justement préoccupés de l'enquête ouverte dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Gard et de l'Hérault, sur divers projets de chemins de fer, dont la Compagnie du Midi, d'une part, et celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de l'autre, proposent l'exécution.

La ville d'Arles ne pouvait rester indifférente devant les questions graves que soulève la compétition de ces deux grandes Compagnies.

L'intérêt général, qui est la cause de tous les citoyens, l'intérêt particulier de notre localité, que vous avez plus spécialement mission de défendre, tout vous faisait un devoir d'examiner, avec la plus sérieuse attention, les projets dont il s'agit, et de verser à l'enquête les résultats de votre examen.

Avant de prendre une délibération définitive, vous avez voulu qu'une Commission choisie dans votre sein se livrât à l'étude consciencieuse des projets et vous soumît un rapport à ce sujet.

Votre Commission s'est mise immédiatement à l'œuvre, se pénétrant bien, dans le cours de ses investigations, de cette pensée du Conseil, qu'il fallait, avant tout, considérer les questions au point de vue de l'intérêt général, et ne se préoccuper des intérêts locaux que lorsqu'ils se liaient intimement et se confondaient, pour ainsi dire, avec les premiers.

Cette étude terminée, et les bases de son avis arrêtées, elle m'a confié le soin de vous exposer les résultats de son travail.

Comme vous le pensez bien, votre Commission a dû restreindre les observations que vous devez consigner à l'enquête, aux deux lignes qui tou-

chent directement aux intérêts de notre localité, à savoir ; la ligne littorale de Cette à Marseille et l'embranchement de Lunel à Arles.

Quant à tous les autres projets, sans en méconnaître la portée, elle n'a dû s'en occuper qu'à un point de vue général et seulement pour justifier la préférence qu'elle vous propose d'exprimer.

1°

Les projets soumis à l'enquête sont les suivants :

Projets de la Compagnie du Midi.

1° Une ligne de Cette à Marseille par le littoral ;
2° Une ligne de Rodez à Montpellier par Milhau, Saint-Affrique, Graissessac, Lodève.

Ces deux projets sont proposés solidairement, c'est-à-dire que la Compagnie ne se chargerait du second qu'à la condition d'obtenir la concession du premier.

Projets de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

1° Ligne de Lunel à Arles ;
2° Embranchement du Pas-des-Lanciers à Martigues et à Bouc ;
3° Ligne de Marseille à Aix, soit directe par le Col de Pin, soit par Aubagne et Fuveau ;
4° Gare de marchandises à l'Estaque avec raccordements sur les ports de Marseille ;
5° Gare du Sud de Marseille, avec embranchement servant de tête de ligne sur Toulon et sur Nice.

Cet ensemble de lignes et gares est destiné à suppléer la ligne du littoral, en améliorant et complétant le Réseau méridional de la Compagnie.

6° Ligne de Lunel au Vigan, prolongée au besoin sur Milhau, et offre d'exécuter la ligne de Rodez par Saint-Affrique, si le Midi renonce à s'en charger :

2°

EXAMEN GÉNÉRAL.

Tout esprit clairvoyant, exempt de passion et d'intérêt personnel, qui étudiera les questions soulevées par les prétentions rivales des deux Compagnies, dont nous venons d'énoncer les projets, s'étonnera profondément du bruit qui a été fait autour de cette affaire.

On dirait, à voir l'agitation qui s'est produite dans quelques départements du Sud Ouest, qu'il s'agit ici d'une de ces questions vitales pour l'intérêt général, qui surexcitent et passionnent à bon droit l'opinion publique.

Il n'en est rien ; aussi le mouvement, sans cause sérieuse, ne s'explique que par l'habileté avec laquelle l'intérêt privé d'une grande Compagnie a su revêtir les apparences de l'intérêt général, et attirer dans sa sphère d'action un certain nombre d'intérêts locaux flattés par des promesses ou effrayés par des craintes illusoires.

Eh quoi ! est-ce dans un pays tel que la France, sous un gouvernement qui sait prendre l'initiative de tous les progrès, qu'il serait nécessaire de recourir à tant d'agitation et de bruit, pour faire reconnaître et sanctionner une entreprise d'intérêt général ?

Non, sans doute ; les premiers à voir, les premiers à proposer dans ce cas, sont les conseils du gouvernement ; l'agitation dont nous sommes témoins, serait-elle spontanée, ne saurait changer le caractère de la question. S'agiter n'est pas répondre ; mais il faudrait être aveugle pour ne pas voir combien tout ce mouvement est factice. La main de l'intérêt privé s'y reconnaît au premier coup-d'œil.

Toutefois, puisque la question est aujourd'hui portée devant le public, examinons-la à notre tour. Aussi bien, il n'est pas regrettable que l'opinion publique se prononce en semblable matière.

C'est la prétention de la Compagnie du Midi à la concession d'une seconde ligne de Cette à Marseille par le littoral, qui donne lieu au grand débat que nous voyons se poursuivre depuis plus d'un an.

Est-il vrai que l'intérêt général soit d'accord avec cette prétention ? Les voix les mieux autorisées ont dit le contraire ; n'ayons pas égard à ces hautes décisions, et examinons par nous-mêmes.

Quels étaient les intérêts généraux à consulter pour admettre ou pour rejeter la ligne proposée ?

On devait se demander d'abord, si la prétention de la Compagnie du Midi n'était pas une violation du principe des réseaux, si heureusement adopté par la loi de 1857. Le premier des grands intérêts sociaux n'est-il pas le respect des droits légitimement acquis ?

Ensuite, si l'utilité du projet répondait à la dépense qu'il allait nécessiter.

Enfin si, sous prétexte de concurrence, on n'allait pas donner naissance à un monopole écrasant.

A ces diverses demandes, quels sont les réponses fournies par l'examen du projet ?

La création d'une deuxième ligne de Cette à Marseille au profit de la Compagnie du Midi, est une usurpation évidente sur le réseau méridional de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, qui ne peut que troubler profondément les droits et les intérêts liés au sort de cette Compagnie.

Et qu'on ne s'y trompe pas, vis-à-vis de tous, du plus petit comme du plus grand, le respect du droit est un intérêt public de premier ordre.

Les Compagnies de chemins de fer se sont créées dans l'assurance qu'à moins d'une exception justifiée par un grand intérêt général leur réseau serait respecté.

Il leur a été assigné à la suite d'un bilan, où d'un côté figuraient les avantages, de l'autre les charges ; après la ligne fructueuse, venait l'embranchement onéreux. Telles parties du réseau seraient évidemment mauvaises, mais l'ensemble offrait un avantage ; on acceptait.

C'est après avoir pesé et mesuré les divers éléments que les capitaux du pays se sont rendus à l'appel des Compagnies, et que leur crédit s'est formé, étendu, assuré, et ce ne sont pas des millions seulement, mais des milliards qui, sortis de l'épargne de tous, ont rendu possibles tant de magnifiques créations, de telle sorte qu'on peut dire que la fortune des Compagnies, c'est la fortune du pays, et leur crédit, le crédit du pays.

Qui voudrait porter sur cet édifice une main imprudente au risque de l'ébranler ?

C'est pourtant là qu'aboutirait la prétention de la Compagnie du Midi ; le précédent qu'elle veut faire consacrer serait pour toutes les Compagnies une menace pleine de périls, et pour la Compagnie de la Méditerranée une atteinte certaine à son droit. Quel est donc ce grand intérêt qui justifierait une telle exception ?

L'objet principal de la ligne de Bordeaux à Cette, c'est la jonction des deux mers. Ce but est obtenu, et non-seulement la ligne partie de l'Océan arrive à la Méditerranée, mais elle se prolonge jusqu'à Marseille, par l'embranchement depuis longtemps concédé à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, et exploité par elle. Les chiffres les plus positifs attestent que l'embranchement suffit au trafic et au mouvement des voyageurs ; proposer dans une telle situation une dépense de 70 millions pour doubler cette ligne, c'est une aberration que l'aveuglement de l'intérêt privé explique seul.

Il est vrai que la Compagnie du Midi, qui veut, à tout prix, la ligne continue de Bordeaux à Marseille promet des merveilles pour le développement futur de cette ligne, lorsqu'elle en sera la maîtresse unique et absolue ; mais, ce n'est point par des phrases et de l'imagination qu'on répond aux faits et aux chiffres, et, ramenée sur ce terrain, la Compagnie du Midi n'a rien à objecter, si ce n'est l'utilité d'une concurrence qui sera favorable, dit-elle, à l'abaissement des tarifs. La concurrence ! Ce mot dans sa bouche a le droit d'étonner, car il est bien peu d'accord avec ses actes.

Il existait entre les deux mers une concurrence précieuse pour l'intérêt du commerce et de l'agriculture, c'étaient les canaux du Midi et latéral à la Garonne.

Un jour la Compagnie du Midi a voulu devenir seule maîtresse de ces deux canaux ; elle a réclamé le canal du Midi, comme elle réclame la ligne littorale ; qu'est-il devenu entre ses mains ? Des tarifs démesurément exagérés lui ont fait perdre toute utilité. La marchandise ne pouvant plus opter entre le bon marché et la vitesse, est allée forcément à la voie ferrée, payant 27 francs la tonne, de Bordeaux à Cette, quand la navigation aurait pu exécuter le même transport à 9 francs.

Le même sort attend le cabotage du littoral. Les tarifs différentiels auront bientôt raison de la navigation entre Cette et Marseille, et même de l'embranchement de la Méditerranée qui, dans cette direction, sera complétement annihilé.

On le voit, sous quelque aspect que l'on envisage la prétention de la Compagnie du Midi par rapport aux intérêts généraux, on est conduit à la repousser. Maintenant, nous ne pouvons nier que la ligne littorale ne présente certains avantages secondaires, mais sous ces rapports, les projets de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée lui sont de beaucoup préférables.

Un court parallèle l'établira.

La ligne littorale abrège la distance, mais elle traverse des contrées désertes et stériles.

L'embranchement de Lunel à Arles offre un raccourci presque équivalent, en passant dans une région riche et peuplée.

La première relie à Marseille et à Cette les villes d'Aigues-Mortes, Bouc, Marseille.

Par ses embranchements de Lunel au Pas-des-Lanciers la deuxième met ses trois petits ports non-seulement en communication avec Cette et Marseille, mais encore avec le Nord et le Sud-Est.

Enfin, la ligne littorale, offre, dans la direction du Sud Ouest, une issue indépendante du souterrain de la Nerthe, et dégage Marseille en établissant une gare de plus. Mais, par sa ligne directe sur Aix, la Méditerranée obtient un résultat plus complet puisque cette nouvelle issue, également indépendante de la Nerthe, assure les communications, non-seulement avec le Sud-Ouest, mais encore avec le Nord, et, quant à dégager Marseille, elle y arrive bien plus efficacement par la création d'une gare de marchandises à l'Estaque et d'une nouvelle gare au Midi de cette grande cité.

Ainsi, à quelque point de vue qu'on se place, on est forcé de reconnaître que l'examen comparatif des projets des deux Compagnies, commande la préférence en faveur de ceux proposés par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

Mais bornons ici ces considérations, et hâtons-nous d'arriver aux observations particulières qu'au nom de nos intérêts propres nous devons consigner dans l'enquête.

3°

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES SUR LA LIGNE DE CETTE A MARSEILLE PAR LE LITTORAL.

S'il y a quelque chose de démontré aussi clair que le jour, c'est l'inutilité de cette ligne au point de vue des intérêts généraux ; cependant on continue de publier qu'elle enfantera des prodiges.

Au nombre des erreurs propagées par ses partisans intéressés se trouve celle-ci : La Camargue, l'arrondissement de d'Arles doivent en recueillir de grands bienfaits ; plus que personne vous êtes à même d'apprécier la valeur de cette assertation.

Que peut faire à la Camargue cette ligne qui la longe à son extrémité déserte et abandonnée ? Quelles sont les populations qui, pour arriver dans la partie fertile et peuplée du Delta, viendront débarquer aux Saintes-Maries, c'est-à-dire au milieu des lagunes févreuses, sans moyen de communication avec l'intérieur.

Malgré la ligne littorale, le Languedoc continuera à communiquer avec la Camargue par Saint-Gilles et par Arles. A ce point de vue encore, cette ligne n'est qu'une superfétation ; ajoutons qu'une inondation du Rhône, comme nous en avons vu plusieurs en moins de 20 ans, le bouleverserait sur son parcours presque entier, c'est-à-dire d'Aigues-Mortes à Bouc, et l'obligerait à chômer indéfiniment Les terres basses, plates, marécageuses du littoral n'ayant presque pas de pente, les eaux d'inondation ne s'y écoulent que très-lentement ; la ligne y demeurerait dans l'eau des mois entiers, sans qu'il fût possible de réunir des hommes et des matériaux pour réparer ces désordres.

Et ce n'est pas là une assertion en l'air ; nous avons tous vu le littoral de la Camargue, après les inondations de 1840, 1843 et 1856, rester submergé plus d'un an.

La Camargue n'a aucun bien à attendre de la ligne littorale, mais il est un de nos intérêts les plus importants, les plus dignes de faveur qui se trouverait cruellement atteint par l'établissement de cette ligne, c'est l'intérêt de notre marine.

Et ceci est sérieux et bien digne de fixer l'attention du gouvernement, car il existe à Arles 1,400 marins inscrits, et c'est pour notre force navale une pépinière à conserver. Durant la guerre de Crimée, ils n'étaient pas moins de 600 sur la flotte. La partie de la population d'Arles qui vit de la navigation maritime et qui ne s'élève pas à moins de 6,000 âmes, s'est émue à l'annonce d'une ligne à établir par le littoral de Cette à Marseille ; elle y a vu son coup de grâce.

En effet, la ligne du littoral ne la frappera pas seulement dans un de ses éléments de vie, en lui enlevant la part qu'elle peut prendre au Cabotage de Cette à Marseille, mais par son viaduc sur le bas Rhône, elle créerait une gêne, un obstacle permanent à son mouvement.

Et lorsque pour soutenir la lutte elle est contrainte à descendre son fret aux plus extrêmes limites, elle se verrait exposée à un retard, à une prolongation de route forcée !

Le Gouvernement, justement touché de la situation pénible de la navigation, et convaincu qu'il importe aux intérêts publics de maintenir cette concurrence en face des chemins de fer, améliore les canaux, les fleuves, les rivières, supprime les tarifs, fait en un mot ce qui dépend de lui pour conserver une industrie digne de toute sa faveur.

Pour le bas Rhône, spécialement, des améliorations notables sont projetées ; ne pouvant vaincre la difficulté des embouchures, on voudrait essayer de la tourner ; on songe à détruire l'obstacle des hauts fonds d'Arles à la Mer. Eh bien ! c'est dans de telles circonstances que, pour le plaisir de créer une ligne de chemin de fer, doublure inutile d'une autre ligne, on viendrait jeter un barrage entre la Mer et le Rhône ! Après la passe qu'a fait la nature, on viendrait opposer à la navigation la gêne et le danger d'une passe artificielle ! Nous n'avons pas besoin de signaler un à un les inconvénients d'un tel état de choses.

Un navire arrivera avec un temps favorable; au lieu de trouver la passe ouverte, il sera forcé de s'arrêter jusqu'à ce que le train attendu et parfois en retard soit passé. Pour éviter une ligne d'écueils dressée devant lui, et poussé par le vent et le courant, il sera contraint de jeter l'ancre et de se filer; et si, comme cela arrive souvent, c'est un convoi de huit à dix navires qui demande à sortir, quelle longueur pour les derniers placés; le vent peut changer avant que la manœuvre soit accomplie. Il faut admettre l'existence de deux passes, l'une ouverte au vent du nord-ouest, l'autre au vent du sud-est. Par les perturbations fréquentes que chaque grande crue produit dans le lit du fleuve, les passes peuvent aisément s'envaser, ce n'est plus un simple retard, c'est une interruption indéfinie.

Ainsi, au lieu des améliorations si ardemment désirées, si impatiemment attendues, la marine d'Arles trouverait par le fait de la ligne du littoral une concurrence écrasante et de nouvelles gênes volontairement créées.

Cela ne peut pas être; d'avance, le conseil général des ponts et chaussées et le comité consultatif des chemins de fer se sont prononcés contre tout viaduc sur ce point, et le gouvernement si juste de l'Empereur ne saurait autoriser une telle inconséquence.

4o

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES SUR L'EMBRANCHEMENT DE LUNEL A ARLES.

Cet embranchement dessert la Camargue où il pénètre un peu en amont de Saint-Gilles; il met le beau territoire agricole en communication avec une série de localités du Gard et de l'Hérault, aussi riches que populeuses, qui pourront y faire un échange avantageux de produits. Avignon, Marseille, Nimes, Montpellier seront, par ce moyen, aussi rapprochés du centre de la Camargue que l'était autrefois Arles lui-même.

Une fois les deux bras du fleuve traversés, rien de plus facile et de moins coûteux que l'établissement d'un rail-way sur cette plaine tout unie. Nous ne croyons pas nous tromper en prévoyant l'instant prochain où des chemins de fer particuliers s'établiront pour le service de ses grandes exploitations agricoles et des établissements industriels; mais, dès à présent, l'embranchement de Lunel sera d'un secours précieux pour l'amélioration de nos chemins, en nous apportant, à peu de frais, le ballast du plateau de St-Gilles.

La ville d'Arles, dans son intérêt et dans celui de la Camargue, doit donc appeler de tous ses vœux l'embranchement de Lunel.

Il est cependant une objection capitale que nous ne pouvons passer sous silence; elle s'adresse non pas à son tracé, mais à son mode d'exécution.

D'après le projet, le rail-way traverse la Camargue sur une chaussée insubmersible, élevée de 4 mètres au-dessus du sol, ayant 13 kilomètres de longueur, et formant la corde d'un arc dessiné par la chaussée du Rhône.

La surface de ce segment peut être de 3 à 4 mille hectares, et, comme on le voit, il est emprisonné par des digues insubmersibles. Pour l'écoulage de cette surface, en cas d'inondation, un viaduc de vingt arches donnant 180 mètres d'ouverture est établi vers le milieu de la corde; vous comprenez de suite ce qu'un tel état de choses présente de dangereux en cas de rupture de la chaussée.

Que l'on se figure une brèche versant dans ce périmètre 2 mille mètres d'eau à la seconde, comme nous en avons eu des exemples.

L'inondation n'y élèverait à une telle hauteur qu'il n'est pas d'habitation qui put y résister. Ce serait un affreux désastre; le toit des bâtiments ne serait plus un refuge pour les malheureux surpris par l'inondation, car il est d'expérience que, lorsque l'eau dépasse les premiers planchers, il n'est pas de construction qui résiste.

Et quel courant sous ce viaduc de cent mètres, unique issue ouverte à cette masse d'eau. Quel serait le sort des terrains en amont comme en aval?

Le remblai, d'après le projet, s'élèverait à 4 mètres de hauteur, mais cette attitude même serait insuffisante pour le rendre insubmersible; il faudrait le mettre au niveau de la chaussée qui est en tête de Lisle, c'est-à-dire à plus de 8 mètres au-dessus du sol.

Nous le disons hautement, ce mode d'exécution est impossible. Heureusement il est un autre auquel, nous le savons, l'auteur du tracé s'était d'abord arrêté, c'est de s'établir au niveau du sol.

Ce mode, le plus simple et le moins coûteux, deviendrait aussi le plus sûr, en consolidant au moyen d'un perreyage maçonné, pareil à celui de la chaussée de la Pointe, la portion de chaussée comprise entre le pont de Fourques et le viaduc sur le petit Rhône.

Ainsi serait conjuré, d'une manière à peu près certaine, le danger d'une inondation. Mais en admettant, par hypothèse, la réalisation de cette triste éventualité, l'effet n'en serait que passager, et, aussitôt que la brèche cesserait de fournir de l'eau, la ligne sortirait de sa submersion sans avoir éprouvé le moindre dommage.

La situation à cet égard serait bien différente de celle de la ligne littorale; établie sur le sol le plus relevé de la Camargue, presque en tête de Lisle; ayant en aval les bassins de marais et les étangs qui se succèdent jusqu'au littoral, la zône qu'elle occupe est bientôt débarrassée des eaux, tandis que la zône du littoral recevant les eaux de tous les bassins supérieurs, avec la lenteur d'une pente presque nulle, demeure indéfiniment submergée.

Nous sommes donc persuadés que la Compagnie sera la première à comprendre la nécessité de la modification que nous demandons, et qu'elle s'empressera de l'adopter; mais, dans le cas contraire, le gouvernement ne saurait manquer de la prescrire.

Par toutes les considérations qui précèdent, votre Commission vous propose de délibérer:

1° Qu'il y a lieu de repousser la ligne littorale de Cette à Marseille.

2° Que les projets de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée doivent être adoptés et exécutés le plus tôt possible.

3° Que l'embranchement de Lunel à Arles doit être établi à niveau du sol, dans sa traversée de la Camargue, en consolidant la chaussée du petit Rhône depuis Fourques jusqu'au viaduc sur le petit Rhône, au moyen d'un perré maçonné semblable à celui de la chaussée de la Pointe.

Le Conseil, ouï ce rapport et après une discussion approfondie, en adopte les conclusions à l'unanimité, moins une voix.

Commune de Lunel.

Délibération sur les projets de Chemins de fer mis à l'enquête par les Compagnies du Midi et par celle de Lyon à la Méditerranée.

L'an mil huit cent soixante-deux, et le quinze septembre le Conseil municipal de la ville de Lunel, s'est réuni dans le lieu ordinaire de ses séances, à l'Hôtel-de-Ville, en vertu de l'arrêté de M. le Préfet de l'Hérault, en date du 26 août.

Etaient présents:

M. Charles Bézard, maire, membre du conseil-général de l'Hérault, président; MM. Reynaud, adjoint; Fornier de Violet, adjoint; Bérard (Auguste); Gauthier-Renard, chevalier de la Légion-d'Honneur; Roulet (Louis); Chausse (Casimir); Manse-Pommier; Ducros (Louis); Remesy (Paul); Monjon-Rayan; Estève (Pierre); Liron-Reuvière; Rachon (Réné); Derand (Jean); Rassarie (Réné), Bouzanquet-Martin; Marestan, notaire; Servière (Ferdinand).

Le Maire lit au Conseil l'arrêté de M. le Préfet, qui ouvre une Enquête d'utilité publique sur les projets et Chemins de fer du Midi, d'une part, pour l'établissement d'une ligne directe de Cette à Marseille par le littoral, avec un embranchement de la ligne d'Agde à Lodève sur Montpellier et de Montpellier ves Legrau de Perols.

Et d'autre part:

Par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, comprenant:

1° Une ligne de Lunel à Arles, par Saint-Gilles;

2° Une deuxième ligne de Marseille à Aix: avec une nouvelle gare à Marseille;

3° Un embranchement dirigé de la gare de l'Estaque, vers le nouveau port Napoléon à Marseille;

4° Une ligne de la station du Pas-des-Lanciers à Martigues et à Bouc;

5° Un chemin de fer d'Aigues-Mortes à Lunel, prolongé jusqu'au Vigan.

Le Conseil examine, tour à tour, la question dans ses précédents et dans ses transformations; il étudie ensuite les divers tracés en eux-mêmes et dans leurs rapports avec les intérêts généraux du pays.

Ce qui se passait avant les projets du Midi:

Plusieurs années avant que la Compagnie du Midi fît connaître ses projets, l'Aveyron, le Gard et l'Hérault, étudiaient aux frais des départements, aidés de subvention de l'Etat et de souscriptions particulières, le moyen de combler la lacune regrettable qui existe entre le Grand-Central et le chemin de la Méditerranée.

Le chemin de Rodez à la Méditerranée occupait ses populations.

Les populations pouvaient être divisées sur la direction du tracé, mais tout le monde était unanime pour approuver, en principe, l'indispensable nécessité de l'entreprise.

Des députations des trois départements demandaient alors à l'Empereur de presser les études, d'ordonner les enquêtes et s'en rapportaient à S. M. pour le choix du tracé, sachant bien que, comme toujours, elle ne s'inspirerait que de l'intérêt général du pays.

Ces vœux furent très-favorablement accueillis; les études furent activées. Les populations et les conseils du gouvernement furent officiellement entendus, et l'on peut affirmer que le Corps législatif ne se serait pas séparé, en 1862, sans que Son Exc. M. le ministre des travaux publics eût provoqué une solution, si les propositions de la Compagnie du Midi, en soulevant des questions graves et inattendues, n'eussent tout entravé.

Personne ne réclamait un second chemin sur Marseille.

Personne jusqu'alors n'avait songé à démontrer l'utilité d'une seconde ligne sur Marseille; on trouvait intelligent de combler d'abord les lacunes avant d'améliorer les voies existantes.

Motifs du bon accueil fait aux propositions du Midi.

Avec l'esprit prompt et impressionnable de nos populations, on ne peut s'étonner de l'émotion produite dans le sud-ouest par une proposition qui donnait satisfaction à certains intérêts alarmés des résultats de l'enquête sur le prolongement du Canal central.

On ne se donnait pas le temps d'examiner s'il y avait convenance et sécurité à passer par la plage; s'il y avait loyauté à attenter à des droits acquis, si on ne pouvait pas obtenir les mêmes facultés, de meilleures conditions, même sans blesser la justice et en desservant mieux les intérêts généraux. On eût acclamé des propositions plus téméraires encore!...

Réactions produites par les propositions de la Méditerranée.

La Compagnie de la Méditerranée voyant sa concession entamée et son crédit atteint, a présenté, à son tour, une série de propositions dont l'exécution donne satisfaction aux justes réclamations, à tous les intérêts engagés, et qui sauvegarde même les besoins de l'avenir.

Les intérêts exclusifs feignent de ne pas croire à la bonne foi de ces propositions.

Malheureusement ceux dont les promesses du Midi ranimait les espérances exclusives, ont eu la fausse gloire de rester fidèles à un premier mouvement irréfléchi, et, pour ne pas se déjuger, ne veulent voir, dans les propositions de la Méditerranée, qu'une machine de guerre pour repousser un adversaire dangereux, lui supposant l'arrière pensée de se soustraire à ses obligations après le péril, et c'est cette question de bonne foi qui seule attise la passion dans les esprits; c'est elle qui a poussé à ces périlleuses manifestations que la confiance, suivante ordinaire du bon droit, évite avec soin.

C'est faire injure au gouvernement de l'Empereur.

Le Conseil se demande si ce n'est pas faire injure au gouvernement lui-même que de douter de la bonne foi de propositions régulièrement souscrites et déposées entre ses mains? Ce serait, certainement, mettre en doute l'habileté et la prévoyance du ministre des travaux publics, qui, certes, n'a pas besoin qu'on prenne sa défense.....

La bonne foi de la Méditerranée ne peut être mise en doute.

Le gouvernement est armé contre les deux

compagnies rivales, et il a les moyens de les forcer l'une à l'autre à remplir leurs engagements, et la Compagnie du Midi, après avoir exécuté le chemin du littoral qu'elle convoite, ne pourrait pas plus se soustraire à l'exécution du tracé de Lodève à Rodez, qu'elle accepte à titre onéreux, que la Compagnie de la Méditerranée ne pourra se soustraire à l'exécution de ses engagements, quelque complexes qu'ils soient.

Le Conseil reste convaincu que si chaque département est délibéré sur les deux propositions, en les considérant l'une et l'autre comme également sérieuse, ce n'est pas un partage qui se serait opéré dans les vœux; c'est infailliblement l'unanimité qui se fut prononcée pour les propositions de la Méditerranée, il suffit, pour cela, de les examiner de bonne foi.

Une seconde ligne sur Marseille n'a de raison d'être que si elle se dirige vers le Nord.

La Compagnie du Midi a cru trouver un auxiliaire puissant dans la disette de 1861. Les blés étrangers accumulés à Marseille par la prévoyance de l'Empereur, ont nécessité l'emploi de tout le matériel roulant de la Méditerranée, et ont mis en retard des amas de marchandises diverses. La clameur générale avait sa raison d'être; mais le Midi en exploitant ces clameurs, en faveur de son tracé par la plage, a fait fausse route.

C'est vers le Nord qu'étaient dirigés les céréales qui encombraient la voie; vers le Nord que devaient cheminer les vins qui encombraient nos gares. Ce second chemin de dégagement, la Méditerranée l'offre et peut seule l'exécuter.

Tracé d'Arles à Lunel. — Son utilité.

Il se dirige sur Aix, afin d'éviter, au besoin, le tunel de la Nerthe, traverse le Rhône à Arles, anime et féconde la Haute-Camargue, dessert les plus riches vignobles, et en se poursuivant, suit la ligne séparative du Gard et de l'Hérault, en se tenant à égale distance de Nimes et de Montpellier, rend la vie aux Cevennes et arrive droit sur Rodez qu'il rapproche de Marseille plus qu'aucun chemin possible.

Ce que le Midi promet dans trois ans la Méditerranée l'offre sans retard.

Le tracé qui lui est opposé est la continuation du chemin du Midi actuel, à partir de Cette jusqu'à Marseille par le littoral. — Le conseil examinera la valeur de ce tracé en lui-même; il étudie, d'abord, les avantages commerciaux que la Compagnie qui le réclame lui attribue. A entendre le Midi, le chemin du littoral a pour but d'abréger la distance, de faire cesser à Cette les inconvénients de rupture de charge, de changement de voie et de tarifs. Cette sollicitude l'honore; mais la Méditerranée, en s'y associant, donne plus de satisfaction aux intérêts publics. En effet, en statuant que les marchandises de Bordeaux et de la ligne seront reçues par elle aux conditions arrêtées par le Midi lui-même, et poursuivant leur route sans transbordement ni ruptures de charges et à raison des 460 kilomètres de Cette à Marseille. La Méditerranée met en pratique ce que propose le Midi, et ne fait pas revivre à Marseille l'inconvénient que le Midi veut supprimer à Cette et qu'il ne fait que déplacer, impuissant qu'il sera toujours de traverser Marseille et d'aller au delà. Il y a plus: ces avantages peuvent être mis en pratique sans retard et sans le sacrifice de plus de 60 millions qui, dans les mains de l'habile directeur du Midi, trouveront facile et plus heureux emploi.

Inconvénients et dangers du tracé par le littoral.

Mais en admettant des résultats également utiles, il convient, surtout aux représentants d'une ville qui avoisine le littoral, d'éclairer l'autorité supérieure sur les dangers que présente le tracé par la plage.

Le chemin de fer de Cette à Marseille suit un désert de sable, entrecoupé d'eaux stagnantes et de marécages infects. On a dit, avec raison, qu'il générait la navigation maritime, que ces viaducs à ponts tournants étaient une entrave et un péril, que le canon ennemi pourrait aisément balayer la voie; que ses tunnels étaient percés dans le même roc que celui de la Nerthe. Mais ce que l'on a pas dit assez, et ce qui se voit bien souvent, c'est que le vent du mistral soulève en furieux tourbillons et déplace des dunes entières de sables, en sorte qu'en un instant la voie peut être obstruée et rendue impraticable. Plusieurs membres du conseil ont vu bien souvent la mer recouvrir ces dunes, et plusieurs fois le Rhône débordé se confondre avec la mer sur 20 kilomètres de parcours.

Il est un péril plus sérieux encore et dont on n'a pas parlé du tout. C'est que la voie emprunte parfois un sol que les courants souterrains font *vaciller* et que nos douaniers et nos gardiens de taureaux sauvages, rares habitants enfievrés de ces tristes déserts, appellent, en leur patois: *Las Frantaleyrés!* (terres mouvantes), des digues s'y sont affaissés; des constructions de cabanes y ont été impossibles.... Il faut n'être pas du pays, il faut n'avoir pas navigué et pêché sur ces plages converties en lac, n'avoir pas chassé dans ces marais nauséabonds, pour n'être pas effrayé des dangers si divers que cette voie rencontre fatalement.

La concurrence existe; le projet du Midi la rend impossible.

Mais la Compagnie du Midi est moins effrayée de ces dangers que de ceux que fait courir aux intérêts publics le monopole qu'exerce sa rivale... et c'est en invoquant le principe tutélaire de la concurrence, qu'elle réclame, coûte que coûte, son terminus à Marseille.

Son argument ne vaut pas mieux que son tracé.

La concurrence existe. Elle existe dans l'Hérault, c'est la navigation maritime et l'antagonisme des deux Compagnies à Cette qui la procurent. Elle existerait de Bordeaux à Cette, si les canaux et la voie de fer étaient administrés séparément. Et qui nous garantit que si le Midi arrive à Marseille, il ne fermera pas les ports après avoir stérilisé les canaux? Il favorise aujourd'hui les transports par mer, mais quand son réseau touchera à Marseille, il opérera en sens contraire; il se chargera des marchandises à un prix inférieur au fret le moins rémunérateur, et de ce jour datera la ruine des ports de Cette et d'Agde; ce jour verra s'évanouir aussi la patriotique chimère du port maritime de Montpellier.

La concurrence existe aujourd'hui, elle cessera le jour où le Midi aura un pied dans Marseille.

La concurrence existe; l'agression imprudente du Midi, la réplique victorieuse de la Méditerranée, peuvent être considérés comme de magiques effets de son action tutélaire.

Les propositions de la Méditerranée répondent à tous les besoins, satisfont à tous les intérêts.

Chacune des propositions de la Méditerranée répond à un vœu du pays — à un besoin du commerce — tourne tous les obstacles, remplit toutes les lacunes, et forme, avec les voies existantes, l'ensemble le plus complet et le plus harmonieux.

Ce que l'Hérault sollicitait avec tant d'instances, le chemin de Montpellier à Lodève et Millhau, à défaut du Midi, est accepté par la Méditerranée...

L'abandon du chemin de la Plage ne peut laisser le moindre regret, puisque les avantages qu'il pouvait procurer, se trouvent avec les inconvénients de moins, dans les conditions souscrites par la Méditerranée et dans le tracé de Lunel à Arles.

Le Midi ne donne satisfaction qu'à une partie du Sud-Ouest.

La Méditerranée enrichit toute la région méridionale.

Le Sud-Ouest les repousse par système.

Le centre, les Bouches-du-Rhône, le Sud-Est, le proclament, et si une partie du Sud-Ouest résiste à l'entraînement général, ce ne peut être que par méfiance, par exclusisme ou pour rester fidèle à une première impression ressentie avant même que la Méditerranée eût exposé ses projets.

Cette contrée voudrait-elle conserver pour elle seule certains avantages particuliers? Le Conseil est plus sensible au malheur d'autrui, et en s'y associant, il croit rendre service au département de l'Hérault.

Il est de l'intérêt de l'Hérault de les voir se réaliser.

Montpellier n'est-il pas le grenier des Cévennes, et n'a-t-il pas le plus grand intérêt à s'en rapprocher?

Le chemin de Lunel à Alais et la double direction d'Alais à Brioude et à Privas, ne rapprochent-ils pas le plus possible le centre de la France et les mines du Gard et de l'Ardèche des ports de l'Hérault? De même que le chemin de Lunel à Arles rapproche le plus possible Montpellier du sud-est.

Mais il n'est pire aveugle que celui qui ne veut par voir.

Appel à l'arbitrage du gouvernement.

Il est plus patriotique, au milieu d'un débat systématique et sans issue, de faire un loyal appel à l'arbitrage du Gouvernement, que les plus hautes lumières entourent, qui connaît la valeur des engagements et l'importance des propositions qu'une moitié de la France discute.

Le Conseil adopte cette résolution avec une respectueuse confiance.

Toutefois, pour se conformer à l'arrêté préfectoral qui réclame son avis, il déclare à l'unanimité repousser comme insuffisantes et dangereuses les propositions du Midi et accepter unanimement celles de la Compagnie de la Méditerranée, parce qu'elles donnent au Sud de la France, région la moins sillonnée de chemins de fer, la plus large et la plus entière satisfaction.

Pour copie conforme :

Le Maire de Lunel,

BÉZARD.

Considérations générales

Sur l'inconvénient d'un viaduc projeté par la Compagnie des Chemins de fer du Midi, et établi sur le bas Rhône.

La navigation fluviale sur le bas Rhône étant considérée comme navigation maritime, il est anormal d'y créer une entrave par la construction d'un pont, même tournant, qui engendrerait des difficultés et des inconvénients nombreux que nous allons énumérer succinctement.

Art. 1er.— A la descente, les navires obligés de louvoyer ne pourraient nécessairement le faire et seraient forcés de mouiller et de prendre terre, bien en amont du pont. Cet inconvénient serait double avec un radeau en remorque.

De là, retard préjudiciable au commerce, perte de temps et dangers pour la navigation.

Art. 2.— Il pourrait arriver et il arriverait certainement, qu'en maintes circonstances, dans une crue du fleuve par exemple, un déplacement de haut fond viendrait obstruer précisément la passe ou les passes des navires, de manière à n'y laisser parfois que 50 centimètres d'eau de profondeur.

Le passage dans une rivière telle que le Rhône n'est jamais stable; il est subordonné aux conséquences des crues, aux actions combinées et quelquefois contraires des vents ou des courants.

Art. 3.— Aux points où reposeraient les fondations des arches, il se formerait, occasionné par divers remous, un dépôt de sable ou de vase, lequel peu à peu se prolongeant, soit en aval, en amont ou en travers, finirait par former une ou plusieurs barres qui seraient un empêchement et un em-

barras pour la navigation, et pourraient, d'un moment à l'autre, obstruer complétement la vraie passe, soit qu'elle se trouvât au milieu du pont ou sur les rives.

Art. 4. — La perte de temps occasionnée par le mouillage ou l'acostage des navires venant d'Arles ou s'y dirigeant n'est pas le moindre inconvénient résultant de la formation de ce pont. Poussé par un fort vent du nord-ouest, très-fréquent dans nos parages, ou même par les eaux croissantes et bourbeuses du fleuve, un navire dont les ancres chasseraient, ou dont les chaînes et les câbles auraient cassé, viendrait inévitablement se briser à travers les piles du pont; il démâterait ou chavirerait si, par hasard, il enfilait une des arches.

Art. 5. — Les navires stationnant aux embouchures pour attendre le moment favorable de leur sortie ne pourront, la nuit, comme il arrive souvent, changer de place ou de position, et venir chercher plus haut, dans la rivière, un abri contre le vent et la houle du sud-est, entrant par les passes et venant déferler avec fureur sur le rivage, et couvrir de ses embruns le navire non prévoyant qui se hâte alors de fuir devant la tempête; mais il sera arrêté par la barrière élevée sur sa route.

Nota. — Le pont se faisant beaucoup au-dessus de Chamone, même dans tout le parcours du Rhône jusqu'à Arles, présenterait toujours les mêmes inconvénients et les mêmes gênes pour la navigation, comme nous le faisons remarquer dans cet aperçu.

Art. 6. — La navigation de nuit, à la vapeur ou à la voile, serait aussi complétement interrompue, même avec beau temps, soit à la descente, soit à la montée, en admettant même que l'on voulût ouvrir le pont pendant la nuit.

Ces sortes de manœuvres, difficiles, lentes et toujours dangereuses en plein jour, deviennent presque impossibles dans l'obscurité.

Art. 7. — Un navire venant des embouchures avec beau temps, jolie brise d'est ou de sud-est, vents favorables pour remonter le fleuve, serait donc contraint de mouiller ou d'accoster en aval du pont, pour attendre le moment de son ouverture, qui serait plus ou moins tardif; et comme ordinairement, en rivière, on navigue par convoi de cinq, dix ou quinze navires, afin de profiter du beau temps, pour donner dans les passes, il en résulterait nécessairement que les derniers resteraient tout le jour à attendre leur tour pour pouvoir franchir le pont. Pendant ce temps perdu inutilement, le vent, qui était frais et favorable, peut mollir ou changer; les premiers navires arrivés au pont, à quelques heures d'intervalle des premiers, pourraient être rendus à destination, tandis que ceux-ci verraient leur voyage retardé de plusieurs jours, peut-être même retardé de plusieurs semaines.

Nous estimons que la perte de temps occasionnée pour le passage du pont serait d'une heure environ pour chaque navire, en admettant toutes les circonstances favorables à la navigati n.

Les mêmes considérations de cet article peuvent également s'appliquer aux navires de descente.

Art. 8. La construction du pont susdit projeté serait aussi un obstacle à l'endiguement et à la prochaine canalisation du bas Rhône, lorsque la création du canal St-Louis sera opérée. D'après ces projets, les navires de quatre mètres de calaison pourront aisément passer par ce canal; or, il est peu probable, d'après les raisons alléguées plus haut, qu'il y ait constamment un pareil tirant d'eau à la passe du pont.

Art. 9. La création d'une ligne ferrée sur le littoral entre Cette et Marseille, est la ruine immédiate et absolue du cabotage à vapeur ou à voiles entre ces deux ports, ainsi que de celui des ports d'Arles, de Bouc et de Martigues, quoi qu'en puisse dire la Compagnie des chemins de fer du Midi, qui n'a sans doute pas consulter à ce sujet les marins caboteurs des susdits ports.

Par les diverses considérations énoncées ci-contre, nous, soussignés, capitaines marins, pilotes et matelots du port d'Arles, approuvons le projet du chemin de fer d'Arles à Lunel par la Compagnie de Paris à la Méditerranée, ayant le point d'intersection du Rhône à *Arles même;*

Considérons en outre que la construction d'un pont quelconque sur le bas Rhône serait non-seulement un obstacle mais un danger sérieux et permanent pour la navigation maritime de notre port.

Arles, le 1er septembre 1862.

Suivent les signatures.

BANQUE D'ANGLETERRE

Situation au 17 septembre 1862.

Département de l'émission.

PASSIF.

	liv. sterl.
Billets émis	31,216,655

ACTIF.

Dette du gouvernement	11,015,100
Autres valeurs	3,636,900
Espèces et lingots d'or	16,564,655
Espèces en argent	»
	31,216,653

Département de la Banque.

PASSIF.

Capital des propriétaires	14,553,000
Reliquat	3,636,698
Dépôts publics (y compris échiquier, commissaires de la dette nationale, comptes de dividende)	9,071,279
Autres dépôts	13,733,005
Billets à sept jours et autres	816,832
	41,821,714

ACTIF.

Valeurs du gouvernement (y compris annuité amortie)	11,110,547
Autres valeurs	19,692,500
Billets	10,420,500
Espèces d'or et d'argent	601,098
	41,824,705

Le 17 septembre 1862.

M. Marshal, 1er *caissier.*

MARCHÉ INDUSTRIEL

Le marché industriel a été très-animé pendant la semaine.

En tête des valeurs, figurent toutes celles des entreprises de Marseille.

Ainsi les Ports de Marseille sont largement demandés à 695 »» en clôture. Nous publions aujourd'hui l'avis de convocation de l'assemblée générale pour le 25 octobre, afin de statuer sur la fusion avec la Compagnie Rivoli et les Magasins généraux.

Les Docks de Marseille sont recherchés à 705 »»; quoiqu'ils ne soient pas compris dans la fusion, ils gagnent évidemment à la plus-value des terrains dont ils ont une importante quantité. C'est, en outre, une entreprise destinée à une grande prospérité: aussi les cours actuels nous paraissent relativement modérés.

Les Gaz de Marseille sont bien tenus à 395 »». Cette valeur ne profite évidemment qu'indirectement de la construction du nouveau Marseille, c'est pourquoi le mouvement de hausse paraît quant à présent enrayé; mais cette entreprise est bonne, excellente, et les détenteurs du titre feront bien de le conserver.

La réalisation de la nouvelle Société immobilière devait évidemment faire monter les actions de la Compagnie Rivoli qui sert de pivot; aussi cette valeur a-t-elle aujourd'hui atteint le cours de 235 »».

Les Messageries maritimes ont éprouvé un fort mouvement de hausse, elles ferment aujourd'hui à 755 »». On espère de beaux résultats des lignes du Brésil et des Indes, et on a raison.

La Compagnie transatlantique suit son aînée; du cours de 580 elle a monté à 627 50, et nous croyons que ce mouvement se continuera.

La Société du Crédit colonial est côtée à 500.

La Caisse générale des chemins de fer est à 67 50, la Caisse Bonard à 41 25.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs monte toujours à 153 75.

Les Omnibus sont à 810 »» sans affaires.

Les Magasins généraux sont très-demandés à 610 »». Compris dans la fusion de la nouvelle Compagnie immobilière, ils ne devront pas tarder à monter.

E. Bonnaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Londres, 23 septembre. — Les affaires sont très-calmes depuis quelques jours. Les fonds anglais n'ont presque pas varié. Les consolidés se maintiennent entre 93 1/4 et 93 5/8 au comptant comme à terme. Il est arrivé environ 200,000 liv. de Saint-Pétersbourg; de plus quatre steamers ont apporté de l'or d'Australie, savoir: l'*Anglesey*, 28,000 liv.; le *Kent*, 313,000 liv.; le *Lord Raglan*, 165,000 liv.; l'*Aloe*, 80,000 liv.

La situation de la Banque, pour les derniers six mois, a été connue vendredi dernier. La réunion semestrielle avait eu lieu la veille, sous la présidence d'un des gouverneurs, M. Alfred Latham. Le dividende net d'*income tax* a été fixé à 4 1/4, ce qui donne un intérêt annuel de 8 1/2. Les principales *Joint-stock-banks* donnent 10 0/0, mais le dividende de la Banque est encore assez élevé, eu égard au bas prix de l'argent et à la diminution notoire dans les opérations d'escompte.

L'encaisse métallique a diminué de 265,78 livres. J'attribue cette diminution aux demandes des fermiers et des propriétaires, qui ont eu besoin d'argent pour avancer les frais de la moisson. D'autre part, les spéculateurs sur fonds étrangers ont dû se pourvoir pour le règlement de quinzaine.

Voici les derniers cours des fonds anglais: 3 0/0 réduit et 3 0/0 nouveau, 92, 92 1/8; actions des Indes, de 228 à 230; roupie papier, de 104 3/4 à 105 1/4, et de 111 3/4 à 112 1/4.

Le 5 0/0 indien a été lourd; il a clôturé hier à 106 5/8, 7/8, haussé de 1/8. Les bons indiens ont fermé à 26 et 29 shillings de prime, avec une baisse de 1 shilling. On n'est pas sans quelque inquiétude sur les Indes. D'après les dernières nouvelles, les indigènes sembleraient être dans des dispositions défavorables.

Les fonds étrangers ont eu pendant toute la semaine une tendance marquée à la hausse. Les obligations mexicaines, qui étaient de 16 à 17 avant la convention de Londres, se cotent maintenant de 33 1/2 à 33 3/4. On croit qu'elles monteront à 50 aussitôt que l'expédition française occupera Mexico.

Les consolidés turcs sont montés à 38; ils ont fléchi de 1/4 0/0. Les consolidés font grand tort aux titres du nouvel emprunt, qui sont cotés à 2 1/2 0/0 d'escompte.

Le 5 0/0 italien est ferme à 70 1/2; le nouvel emprunt russe se maintient à 95.

Le change de New-York sur Londres est à 131; la prime sur l'or varie de 16 à 18 0/0.

Les céréales ont baissé de 2 shillings par quarter.

Le *jute* ou chanvre indien, qui devait remplacer le coton, au moins pour les étoffes mixtes, n'a pas répondu aux espérances qu'il avait fait concevoir. Les épreuves ont échoué; les filateurs déclarent que cette fibre ne peut s'allier ni au coton ni à la laine. Le *jute*, qui avait haussé de 50 0/0, est retombé à ses anciens prix.

On s'est retourné vers une autre plante, la zostère marine. Hier, les représentants des manufactures de Londres et de Manchester se sont réunis et ont rédigé un procès-verbal, dans lequel ils font un grand éloge de la zostère comme plante textile.

Je doute qu'on puisse jamais remplacer les *sea island*, ces cotons par excellence que jusqu'ici l'Amérique seule a été en état de nous fournir. Quelques navires ont réussi à tromper le blocus, et ont apporté à Liverpool de 2,000 à 3,000 balles de cocon. C'est bien peu de chose, et la détresse du Lancashire augmente tous les jours.

C. Dealtr.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — La meunerie tient fermement ses prix. Les bonnes qualités sont invariablement tenues de 61 à 62 fr. La boulangerie manifeste des besoins et traiterait volontiers quelques parties de disponible, mais les vendeurs paraissent peu disposés aux concessions.

On cote ce soir de 58 à 62 fr. le sac de 157 kil.

Les affaires en farines six marques ont été peu animées. Le courant de septembre a été traité à 61 fr.; les vendeurs tiennent généralement 61 fr. 25.

Octobre fait à 59 fr. 75; à preneurs ce soir à 59 fr. 50.

Les deux derniers mois ont été faits à 58 fr. 25 et les quatre premiers mois à 58 fr. 50.

Blés. — Les offres de la culture n'étaient guère plus nombreuses aujourd'hui que la semaine dernière. Les porteurs d'échantillons demandent 1 fr. de hausse; mais c'est à peine si quelques affaires se sont traitées en avance de 50 c.

L'insuccès des offres faites à l'Administration de la Guerre a réagi sur les cours et, à partir de quatre heures, on est est à peu près revenu aux prix de la semaine dernière.

Nous coterons donc les blés de choix 35 50 à 36 fr.; les 1ères qtés 34 50 à 35, et les sortes ordinaires de 33 50 à 34.

En blés de commerce, les offres n'avaient pas grande importance et les prétentions des vendeurs étaient toutes fort élevées. On a fini cependant par obtenir 35 à 35 50 des 120 kil. rendus en gare d'expédition, pour de bonnes qualités des environs de Montereau; les sortes ordinaires se sont payées 35 fr.

En blés de Beauce, divers lots ont été traités à 34 25 et 36 fr., selon le mérite des échantillons. Les qualités de choix se tenaient fort cher dans l'espoir de les écouler pour semence.

Peu d'offres du centre aujourd'hui.

Des blés de Saumur étaient offerts à 36 fr., mais nous ne connaissons pas d'affaires traitées jusqu'ici.

De la Picardie on voyait aussi quelques offres à 34 et 34 fr. 50 pour livrer en quatre et cinq mois d'octobre prochain sur la ligne du Nord.

Seigles. — Les seigles sont bien demandés à 20 fr., mais les détenteurs tiennent 20 fr. 50 à 20 fr. 75 rendus en gare du Nord.

Quelques lots ont pourtant été cédés de 20 fr. 25 à 20 fr. 50.

Orges. — Les orges de première qualité, propres à la brasserie, sont tenues 18 fr.; les sortes de la Bourgogne 16 fr. 50 à 17 fr., selon la nuance et qualité. Mais cet article est peu abondant jusqu'ici.

Avoines. — Il y a moins d'offres en avoines que la semaine dernière. Les porteurs d'échantillons demandaient 50 c. de plus par 150 kilogr.; mais pour traiter on a dû céder aux mêmes prix.

Nous citerons donc les avoines de choix par petits lots de 26 fr. 50 à 27 fr.; 25 fr. 50 à 26 fr. pour les premières qualités de Beauce et de Brie, et 24 fr. 50 à 25 fr. pour les avoines légères.

A livrer en cinq ou six mois il se traite toujours des affaires au prix de 17 fr. les 100 kilog. net en gare d'arrivée.

ISSUES. — Issues de toutes sortes sans changement.

Son seul fr. 13 50. à » »; d° par petits lots 14 » à ». — Recoupettes fines 11 50 à 12 50; d° ordinaires 12 » à » »; — Remoutage ordinaire 13 » à » »; do blanc 13 50 à 14 50; d° do extra 14 50 à 17 ». — Son seul à la mesure (les 325 litres), 10 50 à »; d° par petits lots 11 50.

COLZA. — Les échantillons de colza deviennent de plus en plus rares; les belles qualités trouvent acheteurs à 50 fr. et les sortes ordinaires de 48 à 49 fr. les 100 kil.

GRAINES FOURRAGÈRES. — Le temps reste toujours favorable au ramassage des plantes fourragères, ce qui garantit pour le moment des battages au moins des qualités satisfaisantes, mais on s'accorde à reconnaître qu'il y aura peu de quantité.

Jusqu'à présent il ne s'est rien fait en trèfle violet, le Midi seul envoie quelques échantillons mais on tient des prix inabordables : on parle de 125 à 130 fr. à Paris.

Les bons trèfles violets de l'an dernier sont tenus 115 fr.; les trèfles ordinaires de 105 à 110 fr. selon âge.

HUILES. — Cours officiels. — Huile de colza en tous fûts 124 50; en tonnes 126 ». — Huile épurée en ton-

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862			1861			Différence 0/0 par kilomètre sur 1861.		RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier.	
		Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES.	RECETTES PAR KIL.	Kilomètres exploités	RECETTES BRUTES.	RECETTES PAR KIL.	en plus.	en moins	RECETTES	COURS correspondant des actions
Est°	Du 10 au 16 septembre	1739	1.514 337 37	870 82	1706	1.610.340 10	943 93	»,»»	7.76	26.605 50	560 »
Orléans°	10 — 16 — ...	1475	1.503.973 40	1.021 »	1475	1.456.623 33	987 56	3.39	»,»»	31.172 93	1045 »
Paris-Lyon-Méditerranée°	10 — 16 — ...	1411	2.653.490 37	1.881 99	1411	2.576.264 91	1.825 84	3.07	»,»»	61 609 83	1175 »
Ouest°	10 — 16 — ...	1238	1.278.850 30	1.033 »	1213	1.361.593 55	1.100 »	»,»»	6.60	30 835 50	565 »
Nord°	10 — 16 — ...	1053	1.485.351 93	1.410 59	967	1.424.804 43	1.473 42	»,»»	4.26	43.685 77	1022 50
Midi°	10 — 16 — ...	798	736.304 47	922 68	798	682.398 58	855 15	7.90	» »	27 779 18	835 »
Lyon a Genève°	10 — 16 — ...	231	178.737 15	773 75	231	177.323 55	767 63	0.84	»,»»	20.591 34	308 75
Ardennes°	10 — 16 — ...	355	140.821 76	395 55	187	90.903 07	486 11	»,»»	18.62	13.017 32	415 »
Dauphiné°	10 — 16 — ...	182	94 134 45	517 24	160	76.033 11	475 20	8.84	»,»»	16.033 21	430 »
Graissessac a Béziers	10 — 16 — ...	52	12.737 45	244 95	52	13.558 76	260 74	»,»»	6.44	»	»
Bessèges a Alais°	10 — 16 — ...	33	36.391 70	1 108 93	33	30.965 90	938 30	18.17	»,»»	35.224 03	715 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit°	10 — 16 — ...	1961	1.306.620 31	665 28	1967	1.350.768 76	723 44	»,»»	8 04	23.720 18	493 75
Autrichiens	10 — 16 — ...	1324	1.000 240 »	755 57	1324	1.310.015 »	989 57	»,»»	23.63	24.724 11	490 »
Hybrid à Alicante et Tolède	10 — 16 — .	482	339.683 51	704 73	482	312.713 75	648 78	8.66	»,»»	20.553 04	575 »
Saragosse et Madrid a Médinacelli	10 — 16 — ...	106	65.329 92	378 40	104	35.536 20	341 69	10.72	»,»»	»	»
A Alicante Alcazar a Ciudad	10 — 16 — ...	155	40.297 81	256 46	114	15.336 18	134 52	90.92	»,»»	»	»
Barcelone a Saragosse	10 — 16 — ...	366	142.661 78	389 80	183	69.000 89	377 05	3.38	»,»»	11 855 25	335 »
Nord de l'Espagne	10 — 16 — . .	522	228.591 95	437 92	375	148.238 52	395 30	10 78	»,»»	13.747 82	515 »
Union suisse	14 — 20 — ...	275	78.050 »	267 »	275	76.704 »	279 »	2.87	»,»»	18.766 53	»
Central suisse	10 — 16 — ...	262	177.155 50	676 17	262	176.848 27	675 »	0.02	»,»»	» »	»
Victor-Emmanuel	10 — 16 — ...	214	153.011 51	715 01	214	155 916 63	728 58	»,»»	1.86	23.702 92	397 50
Romains Bologne a Ancone	10 — 16 — ...	206	50.581 03	245 34	»	»	»	»	»	9.172 45	332 50
Romains Rome a Civita-Vecchia	10 — 16 — ...	73	15.108 35	207 »	»	»	»	»	»	9.124 » »	»
Saragosse a Pampelune	10 — 16 — ...	179	61.044 57	285 16	»	»	»	»	»	9.172 16	347 50
Séville-Xérès-Cadix	27 août 2 — ...	160	103.738 61	648 36	160	94.779 78	592 37	9.45	»,»»	17.511 91	435 »
Ouest suisse	10 au 16 — ...	150	73.282 75	488 55	150	82.049 23	551 »	»,»»	11.33	14.652 13	145 »
Cordoue a Séville	27 août 2 — ...	131	49 906 55	380 97	131	38.179 60	291 45	30 71	»,»»	13.020 01	»
Guillaume-Luxembourg	3 au 9 — ...	120	36.842 57	307 02	78	23.241 70	201 14	17.50	»	»	281 25
Portugais	— 9 — ...	75	15 938 96	212 51	»	»	»	»	»	»	407 50

Prélèvement fait de l'impôt sur la

F. Grimaud.

net 134 ». — Huile de lin en fûts 118; en tonnes 119 50. — Huile d'œillette commune »»; ditto bon goût 121 ». — Le tout aux 100 kil.

SPIRITUEUX. — Cours officiels. — Esprit 3/6 fin disponible à 90 degrés, 1re qualité à 76 ».

Esprit de Montpellier disponible 105 fr. l'hectol.

Cours commerciaux. — Les 3/6 du Nord grande baisse, disponible 76 fr.; courant de mois 76 à 75 fr.; octobre 72 fr.; deux derniers mois 69 fr.; quatre premiers 69 fr. — Languedoc disponible 100 fr. l'hectolitre entrepôt.

VINS. — Les affaires sont limitées à l'Entrepôt et à Bercy, mais les vins de tous les vignobles conservent néanmoins assez de fermeté; il y a même un peu de hausse sur les vins de 1860, qui sont demandés par suite des bas prix auxquels ils étaient tombés.

(*Echo de l'Agriculture*).

METALLURGIE. — Les affaires sont très-calmes en métallurgie. Les fers laminés sont peu demandés.

Pas d'affaires en charbons, les transactions sont insignifiantes.

BILLARDON.

Nous recevons sommation par acte d'huissier d'avoir à insérer la lettre suivante :

« *A MM. les actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer.*

» Dans la circulaire que M. J. Mirès vient de vous adresser, il reconnaît ouvertement que jusqu'à ce jour notre Comité a rendu des *services réels aux actionnaires* de la Caisse générale des chemins de fer.

» Dans cette même circulaire, M. Mirès dit rencontrer non-seulement des obstacles, mais encore de graves difficultés, et il ajoute : *J'ai toujours l'espoir de retrouver le capital.*

» Nous ne pouvons qu'applaudir aux bonnes intentions dont parle M. Mirès; mais en affaires, devant des obstacles, des difficultés, l'espoir ne suffit pas, et c'est en raison de ces entraves dont on ne peut prévoir la fin, que nous nous mettons immédiatement à l'œuvre.

» Notre but, comme par le passé, est de venir de notre côté au secours de tant de désastres, et nous avons la ferme conviction de l'atteindre.

» Il y a des circonstances où il faut savoir prendre une détermination.

» C'est avec peine que nous nous voyons dans l'obligation de vous imposer un nouveau sacrifice de cinquante francs; mais, *croyez-le*, il est de votre intérêt de ne pas hésiter et de vous joindre à nous.

» Vos bien dévoués,

» CH. DETAILLE et Cie.

» 111, rue Montmartre.

» Paris, le 16 septembre 1862. »

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

1er octobre. — **Chemin de Turin à Savone.** — A midi, rue Borgo nuovo, à Turin.

2 octobre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — A midi, rue du Parchemin, 8, à Bruxelles.

20 octobre. — **Mines de soude d'Espagne.** — Au siége social.

10 novembre. — **Houillères et chemin d'Epinac.** — A 1 heure, rue Lepelletier, 32.

20 novembre. — **Chemins portugais.** — A Lisbonne, au siége de la Société.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er octobre. — **Chemin d'Orléans.** — 30 fr. par action ancienne.

1er octobre. — **Chemin d'Orléans.** — 3 fr. 12 c. 1/2 par action nouvelle.

1er octobre. — **Chemins de l'Ouest.** — 17 fr. 50 par action.

1er octobre. — **Chemins romains.** — 12 fr. 50 c. par action libérée de 500 francs. 15 francs par action trentenaire.

1er octobre. — **Nous-comptoir du commerce et de l'industrie.** — 4 fr. par action.

1er octobre. — **Banque générale suisse.** — 5 fr. par action, coupon n° 11.

16 octobre. — **Mines de la Loire.** — 5 fr. 88 par action, impôt déduit.

16 octobre. — **Houillères de Rive-de-Gier.** — 12 fr. 35 par action, impôt déduit.

16 octobre. — **Houillères de Saint-Etienne.** — 4 fr. 90 par action, impôt déduit.

16 octobre. — **Houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — 4 fr. 90, impôt déduit.

1er novembre. — **Société de Crédit industriel et commercial.** — 5 francs par action libérée de 125 francs.

Service des Obligations.

1er octobre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — 12 fr. 50 par obligation 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée. Impôt à déduire, 21 c.

1er octobre. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — 7 fr. 50 par obligation.

1er octobre. — **Messageries impériales.** — 6 0/0 par obligation, coupon n° 12.

10 septembre. — **Chemin franco-suisse.** — Paiement du coupon n° 7 des obligations.

APPELS DE FONDS.

1er au 10 octobre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Appel de 100 fr. par obligation non libérée de l'emprunt 1862.

REMBOURSEMENTS.

1er octobre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon sorties au tirage du 18 septembre.

1er octobre. — **Ville de Marseille.** — Remboursement des obligations sorties le 1er septembre.

1er novembre. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations foncières et communales sorties au tirage du 1er septembre.

1er décembre. — **Ville de Bruxelles.** — Remboursement des obligations de l'emprunt 1862 sorties au tirage du 1er septembre.

1er décembre. — **Ville de Lille.** — Remboursement des obligations sorties le 1er septembre.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 24 mai.

31 décembre. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 mai.

2 janvier 1863. — **Emprunt anglo-autrichien.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er juillet 1862.

F. G.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. BAROT.

Audience du 8 septembre.

FUSION DES CHEMINS DE FER DE ROME A FRASCATI ET A LA FRONTIÈRE NAPOLITAINE (PIO LATINA) ET DES CHEMINS DE FER ROMAINS (PIO CENTRALE). — DEMANDE DES ACTIONNAIRES DE LA PREMIÈRE DE CES COMPAGNIES CONTRE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Le jugement dont nous donnons le texte, rendu sur les plaidoiries de Me Hemerdinger, avocat des actionnaires de Rome à Frascati, et de Me Hervieux, agréé de la Compagnie générale des chemins de fer Romains, fait suffisamment connaître l'objet de la demande dont il résume les conclusions et les moyens sur lesquels cette demande était fondée.

Le Tribunal a vidé son délibéré en ces termes :

« Le Tribunal,

» Attendu que Bosquillon et consorts demandent : 1° que la somme de 300,000 francs affectée à titre d'intérêt aux actions de Frascati jusqu'à échange de ces actions pour des actions de la Compagnie des chemins de fer Romains, soit répartie dans la proportion des 26,667 actions réellement émises et libérées, et que le chiffre à eux payé de 9 fr. 37 c. par action soit porté conséquemment à 11 fr. 25 c.;

» 2° Que les 12,000 actions des chemins de fer Romains qui doivent leur être remises, leur soient partagées au prorata de ces mêmes 26,667 actions émises et libérées;

» 3° Que la somme de 300,000 francs garantie à la ligne de Frascati soit affectée spécialement aux actionnaires de ladite ligne dans les proportions susvisées, avec mention spéciale de cette garantie exprimée sur chacune des 12,000 actions des chemins de fer Romains délivrées en échange des actions Frascati;

» 4° Que les 12,000 actions dont s'agit soient dispensées de l'appel de 100 francs, actuellement fait par la Compagnie des chemins de fer Romains;

» Sur les premier et deuxième chefs :

» Attendu que le 14 septembre 1859, est intervenu entre la Compagnie de Rome à Frascati et la Compagnie des chemins de fer Romains un traité de fusion; que ce traité a été approuvé par les assemblées générales desdites Compagnies, ratifié par décret du 7 mai 1860; qu'en considération de cette fusion, le gouvernement a accordé une nouvelle garantie de 300,000 francs pour la ligne de Rome à Frascati;

» Attendu qu'en présence de cette garantie concédée, il a été convenu que, pour déterminer le nombre d'actions de la Compagnie des chemins de fer Romains, qui serait remis aux porteurs d'actions de Rome à Frascati, on prendrait pour base la garantie de produit accordée à cette ligne, et que 12,000 actions des chemins de fer Romains seraient conséquemment distribuées au prorata des actions de Rome à Frascati; qu'il fut d'ailleurs entendu que cette distribution ne serait opérée qu'après l'achèvement de la ligne de Rome à Ceprano, et que, jusqu'à cet achèvement, une somme annuelle de 300,000 fr. serait affectée, à titre d'intérêts, aux actions actuelles de Rome à Frascati;

» Attendu que c'est en vain que les demandeurs prétendent que les 300,000 fr. d'intérêts et les 12,000 actions doivent être exclusivement attribuées aux porteurs d'actions émises et libérées;

» Attendu, en effet, que le supplément de 300,000 fr. de garantie, concédé par le gouvernement pontifical, a été accordé à la société Frascati en général; que c'est, non pas avec les porteurs d'actions, mais avec la société, que le traité de fusion a été consommé; que les bénéfices de cette garantie et de cette fusion doivent donc être attribués à la totalité des actions qui constituent le capital social; que les termes du traité, qui porte « que les actions seront distribuées au prorata » des actions de Rome à Frascati, » confirment cette interprétation;

» Attendu, en outre, que, par le traité dont il s'agit, la Compagnie des chemins de fer Romains s'est substituée, tant activement que passivement, à la société de Rome à Frascati; qu'elle a dû satisfaire à toutes les charges de cette société, qui, d'après le règlement du 7 juillet 1860, se sont élevées à 6,482,275 francs; qu'elle doit donc être admise à profiter intégralement de son actif; qu'il est juste dès lors que les actions restées ou rentrées dans la caisse sociale, jouissent, en passant dans les mains de la Compagnie des chemins de fer Romains, des avantages afférents à toutes les actions de Rome à Frascati;

» Sur le troisième chef :

» Attendu que l'on ne saurait admettre l'affectation de garantie et la mention spéciale réclamée par les demandeurs; que le traité de fusion intervenu entre les deux Compagnies n'a été en effet déterminé que par l'abandon que faisait la Compagnie de Rome à Frascati de la garantie qui lui était accordée par le gouvernement pontifical; que la fusion qui est résultée de cet abandon a eu essentiellement pour but de ramener les actions des diverses concessions originaires à une condition commune, et qu'aucun privilége exceptionnel n'a été expressément réservé au profit des actions de Rome à Frascati converties en actions des chemins de fer Romains;

» Sur le quatrième chef :

» Attendu que les défendeurs déclarent tenir les demandeurs dispensés, en leur qualité d'actionnaires de Rome à Frascati, du versement des 100 francs réclamés aux actionnaires des chemins de fer Romains; qu'il y a lieu de leur donner acte de cette déclaration;

» Par ces motifs,

» Donne acte à la Compagnie des chemins de fer Romains de ce qu'elle déclare dispenser du dernier appel de 100 francs réclamé aux actionnaires romains les 12,000 actions destinées aux actionnaires de Rome à Frascati;

» Déclare les demandeurs non-recevables dans toutes leurs autres fins et conclusions, et les condamne aux dépens. »

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Denière.

Audience du 3 septembre.

CHARGE D'AGENT DE CHANGE. — EXPLOITATION EN SOCIÉTÉ. — CESSION D'UNE PART DANS L'INTÉRÊT D'UN COASSOCIÉ. — NULLITÉ.

La cession d'une part d'intérêt de la part d'un coassocié dans l'exploitation d'une charge d'agent de change, faite antérieurement à la loi du 3 juillet dernier, est nulle, comme la société elle-même.

En conséquence, le cessionnaire d'une part d'intérêt est non recevable à demander compte de l'exploitation de la charge, soit au titulaire, qui n'est tenu envers lui par aucun lien de droit, soit au coassocié son cédant.

Sur les plaidoieries de Me Petitjean, agréé de M. Gobin, et de Me Schayé, agréé de MM. Edmond et Mathieu Dollfus, le tribunal a statué en ces termes :

Le tribunal,

Reçoit Edmond et Mathieu Dollfus opposants en la forme au jugement rendu contre eux par défaut le 21 mai dernier, et statuant tant sur le mérite de cette opposition que sur la nouvelle demande de Mathieu Dollfus contre Gobin;

En ce qui touche la demande de Gobin à l'égard d'Edmond Dollfus :

Attendu que des explications des parties et pièces produites, il ressort que Gobin n'est pas associé pour l'exploitation de la charge d'agent de change dont Edmond Dollfus est titulaire, mais qu'il a seulement traité avec Mathieu Dollfus, un des associés en nom, pour un intérêt dans le fractionnement que ce dernier représente;

Que dans ces conditions aucun lien de droit n'existe entre le demandeur et le défendeur;

Attendu que Gobin ne saurait d'ailleurs, à bon droit, arguer de la confiance qui lui a été faite en lui donnant communication, contrairement aux statuts sociaux, des livres de la société;

Qu'il suit de ce qui précède que Gobin est non recevable dans sa demande en reddition de compte;

A l'égard de Mathieu Dollfus :

Attendu que Gobin fonde son action sur la cession qui lui aurait été faite de douze centièmes dans l'intérêt que Mathieu Dollfus possède dans la charge d'agent de change dont Edmond Dollfus est titulaire;

Attendu que cette cession est viciée dans son principe, l'association contractée en vue de l'exploitation de la charge d'agent de change dont s'agit étant entachée de nullité radicale comme contraire à l'ordre public;

Que dès lors aucune communauté d'intérêts basée sur cette association n'a pu légalement exister entre les parties; que Gobin ne saurait être admis dès lors à se prévaloir des conventions dont s'agit pour produire son action en justice;

Qu'il y a lieu, en conséquence, de déclarer Gobin purement et simplement non recevable en sa demande;

En ce qui touche la demande de Mathieu Dollfus contre Gobin :

Attendu que de ce qui vient d'être dit à l'occasion de la demande de Gobin, il n'y a lieu d'y faire droit;

Par ces motifs,

Déclare nul et de nul effet le jugement du 21 mai dernier auquel est opposition, et statuant par jugement nouveau :

Déclare Gobin non recevable en sa demande contre Edmond Dollfus;

Déclare Gobin et Mathieu Dollfus respectivement non recevables en leurs demandes, fins et conclusions, les en déboute et les condamne aux dépens, qui seront supportés entre eux par moitié.

SOCIÉTÉ CIVILE IMMOBILIÈRE DE LA RUE LAFAYETTE.

Emission de 250,000 *actions de* 100 *francs.*

Par suite de l'expropriation pour le prolongement de la rue Lafayette, MM. Ardoin, Ricardo et Ce, restent propriétaires d'environ 23.000 mètres de terrains, situés depuis le faubourg Poissonnière jusqu'à la rue Laffitte.

Ces terrains présentent un développement de plus de 2,000 mètres de façade sur la nouvelle voie qui doit relier, comme tout le monde sait, le nouvel Opéra aux gares des chemins de fer du Nord et de l'Est, en traversant les quartiers les plus riches, les plus habités et les plus commerçants de Paris.

Leur mise en exploitation et leur construction offrent, à la fois, aux capitaux qui s'y intéresseront, la sécurité tout exceptionnelle des placements en immeubles, et les revenus élevés que produisent les propriétés bien situées.

Sur plusieurs il existe des constructions qui seront conservées et donneront des produits immédiats; d'autres ont des bâtiments qui ne doivent être que partiellement démolis et qui seront ragréés à peu de frais, avec façade sur la voie nouvelle; quant aux terrains assez nombreux, qui sont interposés entre de grandes propriétés et les nouvelles voies, ils doivent être acquis, sans aucun doute, à un prix de convenance, par les propriétaires contigus, qui ont un immense intérêt à s'assurer la façade qui leur manque.

Ces terrains sont apportés à la Société au prix moyen de 650 fr. le mètre.

En faveur des bénéfices que l'opération doit réaliser, on a, comme exemple et comme modèle, la Société Immobilière de Paris; cette Société a distribué, pour l'année 1861, un dividende de 10 0/0; ses actions font une prime considérable, et cependant, d'après son dernier compte rendu, beaucoup de ses dépenses étaient encore improductives.

La Société de la rue Lafayette, établie sur les mêmes bases, n'ayant que peu de frais généraux, et affranchie de frais d'acquisition, peut compter sur un succès au moins égal à celui de la Société Immobilière de Paris.

Conditions de la souscription :

25 fr. par action en souscrivant.
25 — lors de la répartition.
25 — au 15 janvier prochain.
25 — au 15 avril prochain.

On souscrit, à partir du lundi 6 octobre 1862, jusqu'au samedi 18 du même mois, chez MM. Ardoin, Ricardo et Ce, banquiers, rue de la Chaussée-d'Antin, 44, à Paris.

Dans toutes les succursales de la Banque, verser au crédit de MM. Ardoin, Ricardo et Ce, auxquels les récépissés devront être envoyés par la lettre de souscription.

On peut adresser aussi directement à MM. Ardoin, Ricardo et Ce, par lettre chargée, le montant de la souscription (25 fr. par action souscrite).

Les accusés de réception adressés aux souscripteurs leur tiendront lieu de récépissé.

On trouvera chez MM. Ardoin, Ricardo et Ce, les plans des terrains, l'acte de Société, et tous les renseignements désirables sur l'opération.

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT DE BERNE.

Mise au concours de travaux d'art.

Il est ouvert un concours pour l'entreprise des travaux ci-après :

1° Pour la construction de la travée d'un pont donnant passage aux eaux d'inondation à Unterworben, faisant partie du troisième lot de la section Bienne-Studen.

Ces travaux sont de la nature suivante :

Charpenterie estimée à...Fr.	858 50
Ouvrages en fer estimés à...	31,940 »
Total.....	32,798 50

2° Pour la construction des piles et culées et des travaux en fer du pont sur l'Aar à Busswyl, figurant au premier lot de la section Studen-Berne, comprenant les travaux suivants :

Terrassements, estimés à..Fr.	62,920 »
Maçonnerie, id.....	282,080 »
Charpenterie, id.....	39,100 »
Ouvrages en fer, id.....	383,300 »
Total.....	767,400 »

Les plans, devis et cahiers des charges sont déposés au bureau central technique du chemin de fer de l'Etat de Berne, à Berne.

Pour l'entreprise des travaux sous n° 1 ci dessus, le cautionnement à fournir est fixé à 3,500 francs, et à 60,000 francs pour les travaux sous n° 2.

Les soumissions peuvent être faites pour les deux travaux réunis, ou pour l'un d'eux seulement. Dans le premier cas, les offres pour chacun des travaux devront être indiquées séparément.

Les soumissions devront être rédigées en la forme voulue, cachetées et porter la suscription : *Soumission pour travaux d'art.* Elles seront adressées *franco*, d'ici au 11 octobre au plus tard, jusqu'à 6 heures du soir, au Comité directeur du chemin de fer de l'Etat bernois à Berne (Suisse). Les soumissions seront accompagnées de pièces justificatives touchant la capacité technique des entrepreneurs; elles indiqueront en outre le mode du cautionnement qu'ils se proposent de fournir.

Berne, le 11 septembre 1862.

Comité directeur du chemin de fer de l'Etat de Berne,

AVIS.

Le Conseil Bourgeois, représentant la communauté de Saint-Thomas (Antille danoise), fait savoir aux personnes qui seraient disposées d'entreprendre l'éclairage au gaz des rues de cette ville, qu'il est disposé à recevoir leurs offres.

Ces offres devront mentionner le taux auquel les contractants s'engageront à fournir le gaz, soit pour :

75 lampes
100 —
125 —
150 —
} Bec de gaz de cinq pieds ou une lumière égale;

Ainsi que le prix du gaz, par pied cubique, suivant la quantité de lampes qui sera jugée nécessaire pour éclairer la ville.

Le contractant devra fournir tous les matériaux, y compris les lampes.

Les offres devront stipuler les conditions auxquelles le contractant serait disposé à céder l'établissement à la ville, à l'expiration de son contrat, dont la durée sera de dix à quinze ans.

Le gaz doit être de première qualité.

La ville compte au moins 12,000 habitants.

Un terrain situé à l'ouest de la ville, ayant un lieu de débarquement convenable, pourra être obtenu à des termes modérés.

Les offres seront reçues jusqu'au 1er janvier 1863.

Pour d'autres renseignements s'adresser au secrétaire du Conseil des Bourgeois.

Saint-Thomas, ce 28 juillet 1862, Bureau du Conseil Bourgeois.

Par ordre :

P. VAN VLIERDEN,
Secretaire.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schaken, à Vesoul.

La 43e livraison des *Grandes Usines de France*, par M. Turgan, vient de paraître chez Michel Lévy ; sous le titre de *Manufacture des glaces de Saint-Gobain*, elle traite du douci ssage et du polissage des glaces, des applications du mercure et de l'étain, et des divers procédés d'étamage. Elle renferme aussi des détails sur les nouveaux emplois, dans la construction, des glaces non étamées.

Nous voyons avec intérêt dans la partie des *Grandes usines de France* consacrée à la manufacture de glaces de Saint-Gobain, que la production a passé en dix années de 95,000 mètres à 200,000, sans compter les établissements allemands. Une cause qui a beaucoup influé sur cet immense accroissement de consommation, c'est la réduction notable qu'a subie le prix moyen des glaces, surtout dans les grandes dimensions. Ainsi une glace de quatre mètres carrés, qui coûte aujourd'hui 254 francs, coûtait en 1805, 4,000 francs ; il est vrai que le tarif de 1805 est le plus élevé, à cause du blocus continental et de l'impossibilité de se procurer des ouvriers. Cette même glace coûtait 1,750 francs en 1702, et 1,245 francs en 1835.

Voici pour 1 mètre carré les variations de prix :— 1702, 165 francs ; — 1791, 174 fr. ; — 1805, 226 francs ; — 1835, 127 francs ; — 1862, 45 francs. — Aussi les établissements, comme le *grand Hôtel* récemment construit, emploient-ils dans leur construction jusqu'à 600 mètres de glaces polies ou étamées.

En vente aujourd'hui, chez Michel Lévy frères, rue Vivienne, 2 bis, et boulevard des Italiens, 15, à la Librairie-Nouvelle :

Les Galanteries du XVIIIe siècle, par Monselet (1 vol. gr. in-18, prix : 3 fr). — *L'Oncle Philibert* (3e édit.), par Antoine Gaudon (1 vol. gr. in-18 ; prix : 2 fr.) — *Suzanne* (nouv. édit.), par Ed. Ourliac (1 vol. gr. in-18, prix : 2 fr.).

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Tirage des obligations foncières et communales.

Le douzième tirage semestriel des OBLIGATIONS FONCIÈRES 5 0/0 a eu lieu le 22 septembre 1862, au siége de l'administration.

2,100 numéros ont été appelés au remboursement au pair.

Le trente-neuvième tirage trimestriel des obligations foncières 3 et 4 0/0 a eu lieu le 22 septembre.

720 numéros ont été extraits de la roue ; les trois premiers numéros sortis ont droit aux lots suivants, savoir : les titres de 1,000 francs et les promesses, à la totalité ; les titres de 500 francs, à la moitié ; les titres de 100 francs au dixième.

Numéros sortis.	Ordre de sortie.	Montant des lots.
167,886	1er.....	100,000 fr.
55,751	2e.....	50,000
70,516	3e.....	20,000

Les numéros sortis ensuite seront remboursés à partir du 1er novembre, les 4 0/0 au pair, et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0.

Le deuxième tirage semestriel des OBLIGATIONS COMMUNALES 5 0/0 a eu lieu le 22 septembre.

400 numéros ont été appelés au remboursement au pair.

Le quatrième tirage semestriel des OBLIGATIONS COMMUNALES 3 0/0 a eu lieu le 22 septembre.

373 numéros ont été extraits de la roue ; les 15 premiers numéros sortis ont droit aux lots suivants : les titres de 500 francs, à la totalité ; les titres de 100 francs, au cinquième.

Numéros sortis.	Ordre de sortie.	Montant des lots.
66,903	1er.....	100,000 fr.
144,652	2e.....	10,000
97,507	3e.....	10,000
16,269	4e.....	10,000
103,173	5e.....	10,000
9,663	6e.....	1,000
34,707	7e.....	1,000
38,723	8e.....	1,000
126,437	9e.....	1,000
62,310	10e.....	1,000
88,524	11e.....	1,000
78,194	12e.....	1,000
74,895	13e.....	1,000
145,531	14e.....	1,000
110,643	15e.....	1,000

Les numéros sortis ensuite seront remboursés au pair à partir du 1er novembre prochain.

La liste complète des numéros sortis à chaque tirage est adressée *franco* à toute personne habitant les départements qui en fait la demande par lettre affranchie

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Obligations foncières 5 0/0.

12e tirage semestriel.

Le lundi 22 septembre 1862, à deux heures, il a été procédé publiquement, au siége de l'administration, au 12e tirage semestriel des obligations foncières de 500 fr. 5 0/0.

2,100 numéros ont été appelés au remboursement au pair, savoir :

Le n°	3 739	et suivants,	jusqu'à	3,831	inclusivement.
»	3,834	»	»	3,840	»
»	13,739	»	»	13,838	»
»	23,739	»	»	23,836	»
»	33,836	»	»	33,901	»
»	33,906	»	»	33,919	»
»	43,739	»	»	43,839	»
»	53 739	»	»	53,838	»
»	63,739	»	»	63,838	»
»	73,739	»	»	73,840	»
»	83,769	»	»	83,844	»
»	93,739	»	»	93 814	»
»	103,739	»	»	103,815	»
»	103,871	»	»	103,874	»
»	113,739	»	»	113,841	»
»	123,739	»	»	123,838	»
»	133,739	»	»	133,836	»
»	143,739	»	»	143,840	»
»	153,739	»	»	153,930	»
»	163,739	»	»	163,800	»
»	163,806	»	»	163,856	»
»	173,739	»	»	173,801	»
»	183,739	»	»	183,830	»
»	193,739	»	»	193,842	»
»	203,739	»	»	203,840	»
»	213,750	»	»	213,822	»
»	213,824	»	»	213,844	»
»	223,739	»	»	223,815	»
»	223,828	»	»	223,856	»
»	233,739	»	»	233,844	»
»	243,739	»	»	243,810	»
»	243,949	»	»	243,981	»
»	253,738	»	»	253,844	»

Le 13e tirage aura lieu le 22 mars 1863.

Obligations foncières 3 et 4 0/0, avec lots.

39e tirage trimestriel.

Le samedi 22 septembre 1862, à deux heures et demie, il a été procédé publiquement, au siége de l'administration, au 39e tirage trimestriel des obligations foncières 3 et 4 0/0 (emprunt de 200 millions).

Un tirage préalable, applicable seulement à la catégorie des coupures de 100 fr. 3 0/0 qui ont droit aux lots entiers, a désigné la 10e coupure comme ayant ce droit. Cette désignation ne concerne nullement les obligations de 100 fr. ayant droit au dixième du lot.

Il a été ensuite extrait de la roue 720 numéros ; les trois premiers ont droit aux lots suivants, savoir : les titres de 1,000 francs et les promesses à la totalité, les titres de 500 francs à la moitié, les titres de 100 francs au dixième :

Ordre de sortie.	Numéros sortis.	Montant des lots.
1.....	167.886	100.000 fr.
2.....	55.751	50.000 fr.
3.....	70.516	20.000 fr.

Les autres numéros appelés au remboursement, les 4 0/0 au pair et les 3 0/0 avec une prime de 20 0/0, sont les suivants :

371	6211	12638	19691	26983	32366
391	6630	12687	19849	27071	32959
470	6652	13507	20968	27122	36033
615	6826	13730	21000	27218	34458
783	6926	13909	21442	28145	34621
1111	7026	14002	21489	28191	35573
1202	7462	14575	21495	28209	35541
1379	7522	14646	21576	28565	35735
1681	7676	15764	21818	29029	36123
1897	7678	15863	21846	29409	36476
2691	7688	16107	22239	29527	36801
2767	8210	16138	22421	29440	36831
2830	8707	16742	22703	29571	37126
3122	8827	16790	22886	29944	37426
3449	9143	16895	23004	30122	37608
3630	9421	17034	23166	30450	37650
3998	9577	17190	23677	30661	37788
4043	9801	17396	24029	30766	38042
4096	10.95	17626	24137	30877	38072
4671	10824	18260	24521	30940	38102
4718	10979	18462	24838	31146	38193
5433	11037	18502	25571	31240	38931
5803	11810	18990	25648	31298	38[illegible]
5856	17016	19100	25785	31510	[illegible]
5984	12109	19483	26865	32039	[illegible]

60132	71344	99206	120601	157093
60257	71658	100491	127076	157174
60440	71740	100720	127112	157291
61818	71877	101022	127094	157297
61820	72019	101281	127506	157467
62593	72353	101361	127543	157502
62496	72520	101529	127965	158461
62915	72768	101832	128128	158968
63834	73325	102242	128427	159061
63028	74078	102289	128518	160234
63986	74273	102587	128615	160769
64038	74995	102648	128536	160909
65284	75557	102760	129579	161092
65552	75591	102864	129738	161231
65915	75613	103333	130820	161278
66531	75677	103413	130829	161536
67081	75738	103536	130329	161603
67374	75891	103706	130340	161935
67623	75944	103758	130882	162051
68123	76258	103787	131624	162172
68309	76330	104376	131700	162407
68509	77000	104647	132764	162622
68598	77714	104792	132984	162835
68710	78208	105733	133192	163052
69112	78338	104778	133653	162064
69305	78090	105091	134509	163335
69309	79055	105441	134554	163689
69588	79146	105477	134645	163752
69540	79188	106018	134731	163819
69840	79376	106578	134801	164133
70142	79770	106718	135236	164144
70318	79776	106759	135657	164395
70382	79984	106776	135694	165280
70395	80049	106865	135866	165520
70532	80548	106924	136119	165723
71581	80581	107627	136230	165992
72253	81157	107634	136459	166098
72362	81716	107813	136930	166306
72875	81743	108095	137032	166475
73427	82350	108313	138138	166741
73540	82366	108742	138186	166771
74097	82442	109294	138465	166822
74517	83002	109532	138599	166909
74557	83077	110009	138627	167506
74644	83461	110021	138696	167549
74727	83544	111068	138793	167720
74823	83575	111209	139752	167776
74955	83640	111245	140114	168117
75148	84381	112282	140212	168163
75347	84556	112298	140273	168570
75471	84866	112479	140295	168807
75695	85121	112875	141531	168972
76128	85314	113027	142165	169106
76490	85623	113031	142301	169615
76537	85649	113647	142347	169666
76763	85871	113694	142767	170166
76917	85908	113790	143133	170201
77093	86033	114023	143845	170345
77344	86314	114149	144120	170379
78059	86423	114175	144100	170524
78371	86536	115487	144526	170531
78653	87225	116067	144622	170532
78 87	88217	116286	144731	170684
79286	89050	116309	144842	170912
79279	89185	116931	144859	170919
79778	89337	117194	145118	170944
81218	89997	117526	145226	171439
81226	90103	117617	145510	171726
81342	90306	117674	145754	171781
81626	91654	117721	146038	171873
81741	91674	118016	146501	172234
81758	92023	118082	147121	172249
81895	92135	118638	147134	172282
82242	92204	118892	147306	172405
82560	92245	118902	147838	172597
83085	92568	119764	148878	173153
83127	92869	120267	149149	173179
83670	93356	120533	149540	173528
84051	93506	120679	149502	173821
84329	94403	121240	150976	173970
84354	94727	121263	156977	174314
84697	95060	121477	151818	174148
85978	95069	121530	152054	175350
86477	95497	121557	152197	175899
87014	96201	121860	152276	176286
87172	96217	121937	153175	176034
87323	97708	123177	153177	176053
87411	97962	123708	153580	177023
87605	98030	124253	153614	177192
87949	98058	124513	153798	177303
88062	98475	124963	154611	177957
88985	985.3	125150	154944	178088
89130	98549	125179	154840	178148
70234	98731	125740	155024	178190
70472	98853	125921	155133	178829
70653	99016	125960	156011	179779
71094	99094	126085	157033	179815
71190	99100	126299	157	180068

180213	183504	189783	194444	197639
181528	183720	190208	194462	198264
181788	186059	190240	194531	198455
181868	186551	190290	195019	198841
182613	186615	190136	195219	199088
182785	186799	190575	195224	
182812	187094	190691	195488	
182859	187283	191211	195970	
182970	187568	192057	196200	
183098	188136	192650	196320	
183017	188179	193087	196484	
183118	188270	193332	196568	
183103	188532	193393	197033	
183173	188760	193511	197009	
183827	188823	193686	197317	
184320	189269	194004	197568	
184615	189340	194125	197523	
184646	189732	194245	197528	

Le 40e tirage aura lieu le 22 décembre 1862.

Obligations communales 5 0/0.

2e tirage semestriel.

Le lundi 22 septembre 1862, à trois heures, il a été procédé publiquement, au siége de l'administration, au 2e tirage semestriel des obligations communales de 500 fr. 5 0/0.

400 numéros ont été appelés au remboursement au pair, savoir :

Du numéro 5,005 au numéro 6,002 inclusivement.
» 15,995 » 16,992 »
» 25,005 » 26,002 »
» 35,995 » 36,002 »
» 40,001 » 40,008 »

Le 3e tirage aura lieu le 22 mars 1863.

Obligations communales 3 0/0, avec lots,

4e tirage semestriel.

Le lundi 22 septembre, à 3 heures et demie, il a été procédé publiquement, au siége de l'administration, au 4e tirage semestriel des obligations communales 3 0/0 (emprunt de 75 millions).

Il a été extrait de la roue 373 numéros. Les 15 premiers ont droit aux lots suivants; savoir: les titres de 500 francs à la totalité, les titres de 100 francs au cinquième :

(Voir ci-dessus la liste des quinze obligations sorties avec lots.)

Les autres numéros appelés au remboursement au pair, sont les suivants :

384	12529	24838	37606	46462
1298	12687	25050	37809	46549
1332	13383	26018	37926	46626
1918	14290	26313	38580	47020
2261	16788	26790	38584	47710
2258	16931	27268	39540	48225
2835	17052	27506	39811	49189
3919	17283	27874	40214	49425
4554	17428	28192	40550	49492
5194	18495	28633	40952	49658
5387	18956	28777	41056	50189
5518	19239	29589	41178	50569
5720	19703	29656	42153	51436
5789	19863	29934	42184	52001
6304	19971	30146	42205	52052
6305	20206	30178	42359	52416
6605	20237	30573	42532	52700
6765	20523	30678	42593	53175
7220	20589	31450	42942	53589
7787	20912	32618	43104	54619
8027	20972	32802	43810	54646
8247	21150	33482	44037	54813
8379	22020	34578	44564	54938
8451	22607	35264	45015	54993
9929	22900	35728	45304	55008
10194	23058	36105	45929	55124
10805	24532	36192	46120	55242
11785	24812	36300	46151	56079
12149	24818	37050	46402	56348

56565	72043	80315	114520	132
57025	73444	90146	115973	1340
57200	74178	90178	115005	1339
57685	74408	90189	115214	1336
57925	74984	92280	115242	1331
58211	75430	93090	115552	1337
58302	75748	93417	115560	1338
59300	76255	93458	115600	1340
59419	76574	93983	115866	1345
59616	76906	94017	117563	1347
59872	77080	94302	117707	134
60097	77543	94390	118675	1349
60832	77752	94941	119533	1360
60953	77853	95367	119933	13 5
61165	77870	95397	120055	1370
61228	78189	95757	120267	137
61337	79929	95850	120181	1393
62346	80101	96276	120485	1398
63514	80288	97308	120930	1402
63539	80344	97982	121906	1401
63669	80565	98039	121980	1405
65852	80829	99794	122139	1410
65855	81119	101817	122136	1414
66800	81120	102178	122598	1422
67108	81193	103181	123171	1427
66245	81550	103731	123458	1428
67377	81620	103921	123552	1432
67616	82722	104215	124046	1434
68260	82741	105150	124092	1435
68276	83110	106123	125493	1436
68518	83233	106180	125692	1440
68547	83280	106823	126961	1441
68792	83329	107247	127205	1446
69100	83704	109317	127210	1460
69582	83356	109685	127222	1456
70470	83540	109892	128201	1459
70814	83644	110254	128276	1466
71071	83805	110750	128754	
71350	85866	110808	129298	
71606	86091	112031	130506	
72200	86188	113731	130572	
72219	87534	114213	1321 7	
72245	88910	114229	132458	
72543	89261	114389	132587	

Le 3e tirage aura lieu le 22 mars 1863.

Les porteurs des titres dont les numéros sont sorti aux tirages du 22 septembre 1862, sont invités à se fa connaître à l'administration du Crédit foncier de Franc avant le 1er novembre 1862, époque à partir de laquel le remboursement des obligations sorties, et le pa ment des lots seront effectués contre la remise des titr

RECOUVREMENTS
ET
OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, p*ministère d'agents de change*, tous les achat ou ventes, au comptant ou à terme, d rentes françaises et étrangères, et de toute les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses client tous versements ou souscriptions, conver sions et échanges de titres, encaissemen d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, r traits ou renouvellement de dépôts à l Banque ou dans tous autres établissement

Elle fournit, par lettres confidentielles, tou renseignements sur les diverses entrepris ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assem blées d'actionnaires, dans toutes opératio litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titre de rente, actions et obligations, à prix dé battus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en fon la demande par lettre affranchie, et appor la plus grande exactitude dans toutes se opérations.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1730 kilomètres.
1861. — 1706 —

11e année — 37me semaine.
Du 10 au 16 septembre 1862.

80.895 Voyageurs	664 880 47
Bagages, Marchandises, etc.	849.476 00
Total	1.514 357 37
Recettes antérieures	45.635.028 45
Total général	47.149 385 82
37e semaine de 1862	1 514 357 37
Semaine correspondante de 1861.	1.610.350 10
Différence	95 992 73
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	47 149 385 82
— — 1861.	48.271.803 72
Différence	1 122.417 90

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.
Du 1er janvier au 31 mai 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	18.498.376 94
Du 1er janvier au 31 mai 1861	18.666 970 63
Différence en faveur de 1861.	168.593 69

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	7.874.294 07
Du 1er janvier au 31 mai 1861.	8.064.808 58
Différence en faveur de 1861.	190.514 51
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Du 10 au 16 septembre 1862.

141.630 Voyageurs	628 900 88
Bagages, Marchandises, etc.	877.172 58
Total	1.506 073 46
Semaine correspondante de 1861.	1.456.023 23
Différence	49.950 23
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	46 006 656 53
— — 1861.	49.752.771 05
Différence	3.746.114 52

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 550 kil. — 1862... 698 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 461 kil. — 1862... 683 kil.

27.253 Voyageurs	88 543 72
Bagages, Marchandises, etc.	115.312 44
Total	203.856 16
Semaine correspondante de 1861	141 211 15
Différence	62.645 01
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.451.823 93
— — 1861.	4.093.708 30
Différence	2 358 115 63

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861 — 1411 —
Du 10 au 16 septembre 1862.

222.298 Voyageurs	887.568 25
Bagages et marchandises	1.767.921 12
Total	2.655.490 37
Semaine correspondante de 1861.	2 576.264 91
Différence	79 225 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	87.081 409 44
— — 1861.	80.653.697 86
Différence	6.427.711 58

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

28.431 Voyageurs	100 992 33
Bagages, Marchandises, etc.	77.744 82
Total	178 737 15
Période correspondante de 1861.	177.323 55
Différence	1 413 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.900.170 50
— — 1861.	4.968.008 74
Différence	67.838 24

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 758 kilomètres.
1861. — 537 —

82 445 Voyageurs	248.020 »
Bagages et Marchandises	405.730 91
Total	653 750 91
Semaine correspondante de 1861.	462 993 41
Différence	190.757 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	20.206 767 50
— — 1861.	14.127.589 49
Différence	6.079.178 01

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1239 kilomètres.
1861. — 1212

Du 10 au 16 septembre 1862.

497.219 Voyageurs	734.579 30
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	95 003 75
— — Pet. vitesse	449.267 25
Total	1.278 850 30
Semaine correspondante de 1861.	1.341.593 55
Différence	62.743 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	37 165 483 65
— — 1861.	38.026.666 85
Différence	861 183 20

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 juillet 1862-1861
(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

7 mois 1862, 900 kilomètres...	26.191.937 50
— 1861, 900 — ...	26.710 937 36
Différence	518 999 86

RÉSEAU MIXTE.

7 mois 1862, 295 kilomètres...	2.408 026 44
— 1861, 295 — ...	2.352 412 43
Différence. » — ...	55.614 01

NOUVEAU RÉSEAU.

7 mois 1862 21 kilomètres...	113.265 64
— 1861 18 — ...	84 489 17
Différence	28 776 47
Différence totale : 3 kilom.	434.609 38

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —
Du 10 au 16 septembre 1862.

241.894 Voyageurs	619 067 38
Bagages, Marchandises, etc.	836.284 55
Total	1.455 351 93
Semaine correspondante de 1861.	1.486 891 43
Différence	31.537 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	45 403 355 03
— — 1861.	43.758.542 40
Différence	1.644.812 63

Section de Paris à Sevran-Livry et à Villers-Cotterets, d'Ostricourt à Lens et de Béthune à Hazebrouck.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 160 kilomètres

11 971 Voyageurs	35 999 »»
Bagages, Marchandises, etc.	22.244 55
Total de la semaine	58 243 55
Semaine correspondante de 1861.	22 358 90
Différence	35 884 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.764 505 54
— — 1861.	201.022 70
Différence	1.563 482 84

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.
1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 10 au 16 septembre 1862.

75.129 Voyageurs	279.246 56
Bagages, Marchandises, etc.	457.057 91
Total	736.304 47
Canaux	28.245 24
Totaux réunis	764.549 71
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	682 398 58
Canaux	29.445 27
Total	711 843 85
Différence	51.705 86

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	23.863.394 08
— — 1861.	21.117.345 69
Différence	2.746.048 39

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 212 kilomètres
Août 1862.

74.651 Voyageurs	229.166 94
Bagages, Marchandises, etc.	84.561 73
Total	312 328 67
Mois correspondant de 1861	143 007 34
Différence	169.321 33
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.182 905 38
— — 1861.	526.972 47
Différence	655.932 91

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 155 kilomètres.
1861. — 144 —
Du 10 au 16 septembre 1862.

27.462 Voyageurs	53.776 96
Bagages, Marchandises, etc.	86.644 80
Total	140 421 76
Semaine correspondante de 1861.	90.903 07
Différence	49.518 69
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.737.136 54
— — 1861.	2.706.117 09
Différence	1.031 019 45

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 10 au 16 septembre 1862.

Voyageurs	2.396 45
Bagages, Marchandises, etc.	34.208 25
Total	36.604 70
Semaine correspondante de 1861.	30.965 90
Différence	5 638 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 162.416 30
— — 1861.	1.061.430 10
Différence	100.986 20

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 183 kilomètres.
1861. — 160 —
Du 10 au 16 septembre 1862.

25.037 Voyageurs	53 422 22
Bagages, Marchandises, etc.	40.712 23
Total	94.134 45
Semaine correspondante de 1861.	76.033 11
Différence	18.101 34
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.540 098 47
— — 1861.	2.229.293 33
Différence	310.805 14

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.
Du 16 au 22 septembre 1862.

47.690 voyageurs	4 925 95
Produit total depuis le 3 juin	80.174 59

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1614 —
Du 10 au 16 septembre 1862.

125.211 Voyageurs	423.777 45
Bagages, Marchandises, etc.	664.133 94
Transports militaires	37.093 14
Total	1.125.004 53
Semaine correspondante de 1861.	1.215.964 49
Différence	90 960 06

RÉSEAU LOMBARD.
Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée ; 348 kilomètres.
1861. — 251 —

45.337 Voyageurs	120.036 41
Bagages, Marchandises, etc.	58.763 39
Transports militaires	2.796 00
Total	181.595 80
Semaine correspondante de 1861.	134.804 27
Différence	46 791 61

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1 306 600 3
En 1861	1.350.768 7
Différence	44.164 45

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	46.307.777 74
En 1861	41 144 380 88
Différence	5.163 396 86

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)
Ligne de Piacenza à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

16.280 Voyageurs	51.551 11
Bagages, Marchandises, etc.	33 025 63
Transports militaires	9 321 21
Total	93 897 95
Semaine correspondante de 1861.	72.402 83
Différence	21 495 12
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.079.916 53
— — 1861.	2 510.740 44
Différence	569.176 09

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 10 au 16 septembre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 492 —

20.179 Voyageurs	135.915 79
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	27 249 61
— (Petite vit.)	176.419 11
Total de la semaine	339.083 51

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 164 kilomètres.
1861. — 164 —

11.981 Voyageurs.	45 250 55	65.329 9
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.863 11	
Marchandises. (Petite vitesse)	18.216 25	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862 Longueur exploitée : 155 kilomètres.

3.930 Voyageurs.	23.802 21	40 297 81
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	5.856 91	
Marchandises. (Petite vitesse)	10.638 03	

Total des trois lignes réunies.	445 311 31
Recett. antér. dep le 1er janv. 1862	13.461.486 71
Total général des recet. en 1862.	13.912.797 4
— — 1861.	13 150.733 0
Différence	762.064

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861 — 1324 —

Du 10 au 16 septembre 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

---,--- Voyageurs	326.123 50
---,--- quintaux Marchandises.	674.117 50
Total	1.000 240 —
Semaine correspondante de 1861.	1.310 015 —
Différence	309.775 —
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	32 265.400 —
— — 1861.	35.920.617 50
Différence	3.655 217 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 522 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 10 au 16 septembre 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

20.037 Voyageurs	105 133 13
Marchandises	94 082 75
Total	199.215 88
Produit annuel par kilomètre	22 008 —

Ligne de l'Escurial

8 123 Voyageurs	23 820 72
Marchandises	5.555 35
Total	29.376 57
Produit annuel par kilomètre	30.635 —
Total de la semaine	228 591 95
Semaine correspondante de 1861	148.238 52
Différence	80 353 43
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.502.648 47
— — 1861.	4.215.288 38
Différence	1 287.360 09

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 10 au 16 septembre 1862.

43.935 Voyageurs	72.940 35
Bagages, marchandises, etc.	41.530 85
Recettes diverses	2.119 60
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	36.111 71
Total	153.011 51
Semaine correspondante de 1861.	155.916 63
Différence	2.905 12
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5 075.405 36
— — 1861.	4.884.105 50
Différence	191.299 86

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 1320 kilomètres

Du 30 juillet au 5 août 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	233.019 96
Marchandises	266.678 84
Total	499.698 80
Recettes antérieures en 1862	9.820.217 20

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 306 kilomètres.

Du 10 au 16 septembre 1862.

15.009 Voyageurs	60 798 64
Marchand., cargaison, équipages	73.863 14
Total	133.661 78
Semaine correspondante de 1861	60.000 89
Différence	73.660 89
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	4.339.438 54

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 14 au 20 septembre 1862

34.910 Voyageurs	46.140 —
Bagages, Marchandises, etc.	32.810 —
Total	78.950 —
Semaine correspondante de 1861.	76.764 —
Différence	2.186 —
Recettes tot. dep. le 20 déc. 1861.	2 697.170 —
— — 1860.	2.605.809 —
Différence	91.361 —

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 10 au 16 septembre 1862.

voyageurs	6.979 55
Bagages, marchandises (gr. vit.)	1.626 20
— — (pet. vit.)	6.502 60
Total	15.108 35

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 208 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	34.724 22
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.393 83
— — (pet. vit.)	11.424 98
Total	50.541 03
Total pour les deux sections.	65.649 38

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	776 012 85
Section de Bologne	1.887.755 02
Total	2.663.767 87

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 262 —

Du 10 au 16 septembre 1862.

44.726 Voyageurs	102 869 85
Bagages, Marchandises, etc.	74.285 74
Total	177.155 59
Semaine correspondante de 1861.	176.848 27
Différence	307 32
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.915.894 50
— — 1861.	4.811.665 41
Différence	104.229 09

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 27 août au 2 septembre 1862.

35e semaine	38.090 75
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	49 906 55
Semaine correspondante de 1861.	38.179 60
Différence	11.726 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.709.800 15
— — 1861.	1.439.405 50
Différence	270.403 65

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.
Du 10 au 16 septembre 1862.

31.317 Voyageurs	47.851 —
3.427 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	25 431 73
Total	73 282 73
Semaine correspondante de 1861.	82.649 23
Différence	9.366 48
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.182 237 71
— — 1861.	1.983.265 61
Différence	198.972 07

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 10 au 16 septembre 1862.

Voyageurs	27.356 80
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	2 437 27
Marchandises (petite vitesse)	21.250 50
Total	51.044 57

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.
Du 3 au 9 septembre 1862.

Voyageurs	11.084 95
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	677 55
— (Petite vit.).	4.176 46
Total	15.938 96

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XERÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.
Du 27 août au 2 septembre 1862.

38.247 Voyag., Bagag. et March.	103.738 64
Semaine correspondante de 1861.	94 779 78
Différence	28.958 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 766 412 64
— — 1861.	2.538.124 69
Différence	228 287 95
Différence kilométrique	9.45 0/0

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 120 kilomètres.
1861. — 60 —

Du 3 au 9 septembre 1862.

8.624 Voyageurs	10.937 15
Bagages, articles de messagerie.	693 51
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	25 211 91
Total de la semaine	36.842 57
Recettes antérieures	1.037 733 55
Total	1.074.598 12
Recettes de la semaine en 1862.	36.842 57
Période correspondante de 1861.	23 241 70
Différence	13 600 87
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.074.598 12
— — 1861.	434.994 61
Différence	639.603 51

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois d'août 1862	18.186 95
— — 1861	18.733 70
Différence	547 45

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'août 1862	1.344.137 43
Id. id. 1861	1.119.367 88
Différence, 20.07 0/0, soit	224.769 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	12.782 139 52
— — 1861.	11.240.745 41
Différence, 13.71 0/0, soit	1.541.394 11

OMNIBUS DE PARIS

Du 17 au 23 septembre 1862.

		Par journée d'omnibus et Paris. Banlieue
Recettes	323.556 —	81 55 50 60
Semaine correspondante de 1861	293.555 03	76 87 49 91
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	12.051.191 45	88 15 46 [illegible]
Période correspondante de 1861	11.278.088 90	86 97 48 74
Différence	773.102 55	1 18 1 83

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

A partir du 25 septembre courant, les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843), seront admis à déposer leurs titres, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, pour le paiement du coupon d'intérêts nº 39, qui aura lieu à partir du 1er octobre.

La Compagnie mettra également en paiement, au 1er octobre, le remboursement, au taux de 1,250 francs l'une, des 41 obligations sorties au tirage de janvier 1862, et dont les numéros suivent :

43	631	1836	2388
78	653	1878	2460
144	884	1907	2493
148	979	1911	2534
240	1032	1943	2632
245	1228	1955	2646
249	1267	2032	2670
367	1427	2057	2764
571	1535	2147	
609	1767	2203	
627	1817	2230	

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Paiement du coupon nº 1 des actions de la Société libérées de 500 francs.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains à l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le coupon nº 1 des actions libérées de 500 fr. échéant le 1er octobre prochain sera payé, à partir dudit 1er octobre, à la caisse de la Société générale de crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 52, à Paris, à raison de 12 fr. 50 c. par coupon, conformément à l'article 13 des statuts.

MM. les porteurs d'actions de l'ancienne compagnie de Frascati pourront toucher à la même époque et à la même caisse, le coupon nº 15 desdites actions, à raison de 4 fr. 68 c. par action.

Ceux de MM. les actionnaires, qui voudraient faire le dépôt de leurs coupons avant l'échéance du 1er octobre prochain, sont prévenus que ces coupons seront reçus, à partir du 15 septembre courant, à la Société générale de crédit industriel et commercial, où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, le 14 septembre 1852.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,

C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Paiement du coupon nº 1 des actions privilégiées trentenaires.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer Romains a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions privilégiées trentenaires que le coupon nº 1 de ces actions échéant le 1er octobre prochain sera payé, à partir dudit 1er octobre, à la caisse de la Sociét générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 52, à raison de 15 fr. par coupon.

Ceux de MM. les porteurs d'actions privilégiées trentenaires, qui voudraient faire le dépôt de leurs coupons avant l'échéance du 1er octobre prochain, sont prévenus que ces coupons seront reçus, à partir du 15 septembre courant, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, où il sera délivré un récépissé indiquant le jour du paiement.

Paris, le 14 septembre 1862.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,

C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

COMPAGNIE DES MINES DE

SOUDE D'ESPAGNE.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire, qui avait été fixée d'abord au 22 août et qui, par un

en cas de force majeure, n'a pu avoir lieu le 15 septembre, est renvoyée dans les mêmes conditions au 20 octobre prochain.

A partir du 10 octobre, les actions seront reçues tous les jours (dimanches et fêtes exceptés) au siége social, de 10 heures du matin à 3 heures du soir, et devront être rigoureusement déposées, au plus tard, la veille de la réunion avant midi.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qui n'auraient pas encore effectué le versement total de la somme de 450 francs appelée en deux termes sur les actions nouvelles (Indo-Chine), que la deuxième portion de cette somme, soit 75 francs par action, sera exigible du 1er au 15 octobre prochain.

Ce versement pourra être fait tant à Paris, au siége de la Compagnie, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires, qu'à Marseille, à la direction de l'exploitation, 2, quai de la Joliette; à Bordeaux, à l'agence générale, 30, quai de Bacalan, et à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, banquiers.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES EAUX

Liste des obligations sorties au tirage du 24 septembre 1862 :

N° 764, 765, 1,764, 1,765, 1,766, 2,764, 2,765, 3,764, 3,765, 4,764, 4,765, 4,766, 5,764, 5,765, 5,766, 6,764, 6,765, 6,766, 7,764, 7,765, 8,764, 8,765, 9,764, 9,765, 10,764, 10,765, 11,764, 11,765, 12,764, 13,765, 13,764, 13,765, 14,764, 14,765, 15,764, 15,765, 16,764, 16,765, 16,766, 17,764, 17,765, 18,764, 18,765, 19,764, 19,765.

Le remboursement des quarante-cinq obligations désignées par le sort s'effectuera, à raison de cinq cents francs chacune, à partir du 1er octobre 1862, rue Saint-Arnaud, n° 8.

Paris, 24 septembre 1862.

Le secrétaire du conseil d'administration,

Ernest BASSET.

COMITÉ DES ACTIONNAIRES DE

DE LA CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

Le comité des actionnaires prévient MM. les porteurs d'actions que, sur la demande d'un grand nombre d'entre eux, la souscription à la nouvelle Société fondée suivant acte déposé, le 6 septembre, en l'étude de *Me Gérin, notaire à Paris*, ne sera close que le 8 octobre prochain.

Trois actions de la Caisse, plus l'apport de 450 francs, donnent droit à une action nouvelle rapportant 7 fr. 50 c. d'intérêt et remboursable à 1,650 francs par voie de tirage au sort.

Les statuts interdisent tout nouvel appel de fonds.

Les membres du conseil de surveillance seront nommés par les actionnaires et choisis parmi eux.

On souscrit chez MM. CH. DETAILLE et Ce, rue Montmartre, 144, à Paris.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

FRANCO-SUISSE

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse a l'honneur de prévenir les porteurs des actions ci-après indiquées que, conformément à l'article 12 des statuts de la Compagnie, celles de ces actions pour lesquelles les versements en retard n'auraient pas été effectués dans le délai d'un mois à partir de la présente publication seront, sans autre mise en demeure que le présent avis, vendues à l'audience de la justice de paix, le samedi 1er novembre 1862, à neuf heures du matin, à l'hôtel-de-ville de Neufchâtel (Suisse), pour compte et aux risques des retardataires.

Ces titres consistent en :

Trois actions débitrices des 7e et 8e versements, soit en principal de 400 francs par action et portant les numéros suivants :

De 16943 à 16945 — 3

Mille cinquante et une actions débitrices du 8e et dernier versement, soit en principal de 50 francs par action, et portant les numéros suivants :

	1254		1
De	1290	à 1292	3
	1353		1
	1360		1
	1438	» 1462	25
	1483	» 1490	8
	2036	» 2039	4
	2138		1
	2524	» 2528	5
	4431		1
	4589	» 4590	2
	4825	» 4829	5
	4880	» 4882	3
	5099	» 5108	10
	5114	» 5127	14
	5158	» 5167	10
	7258		1
	7263	» 7269	7
	7273	» 7275	3
	7280	» 7282	3
	7348		1
	7363		1
	7370	» 7372	3
	7382	» 7387	6
	7396	» 7401	6
	7412		1
	7451	» 7459	9
	8318	» 8321	4
	8851		1
	8853	» 8854	2
	8868		1
	10350	» 10359	10
	11326	» 11327	2
	11335	» 11534	200
	11691	» 11840	150
	12384		1
	12389		1
	12619	» 12621	3
	12647		1
	12917	» 13016	100
	13033		1
	13745		1
	14693	» 14704	12
	14895	» 14919	25
	15011	» 15014	4
	15212		1
	15222	» 15231	10
	15266		1
	15302	» 15304	3
	15545	» 15611	67
	15681	» 15685	5
	16380		1
	16383		1
	16587		1
De	16658	à 16659	2
	16666	» 16679	14
	16681	» 16689	9
	16699	» 16718	20
	16724	» 16728	5
	16740	» 16753	14
	16759	» 16778	20
	16780	» 16880	92
	16943	» 16945	3
	17076	» 17079	4
	18077	» 18126	50
	18577	» 18583	7
	18616	» 18640	25
	18718	» 18742	25
	19088	» 19092	5
	19405	» 19407	3
	19426	» 19429	4
	19494	» 19495	2
	19522		1
	19661		1
	19690		1
		Total,	1051

Neufchâtel, le 12 décembre 1862.

Par ordre du conseil d'administration,

Le secrétaire général,

PHILIPPIN.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Le conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les propriétaires d'actions nouvelles l'article 6 des statuts, aux termes duquel le troisième versement de 400 fr. par action est payable le 1er octobre prochain.

Ce versement sera reçu du 1er au 10 octobre, tous les jours non fériés, de 10 heures à 2 heures, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

L'à-compte de 10 francs acquis aux actions nouvelles sera déduit par compensation et jusqu'à due concurrence.

Le coupon des anciennes actions de 25 francs échéant le 6 octobre sera reçu en déduction de ce versement.

A défaut de versement à l'époque déterminée, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à partir du 1er octobre, à raison de 5 0/0 par an.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'à partir du lundi 6 octobre prochain, il sera distribué, conformément aux statuts, à titre d'à-compte sur le dividende de l'exercice 1862, 25 francs aux actions anciennes (libérées), et 10 francs aux actions nouvelles.

Cet à-compte représente l'intérêt d'une année à 5 0/0 sur les sommes versées, et sera payé, sous déduction de l'impôt établi par la loi du 23 juin pour les titres au portour, soit 0 fr. 58 c.

Ce paiement sera effectué tous les jours non fériés, de 10 heures à 2 heures, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

PORTS DE MARSEILLE.

MM. les actionnaires de la Société anonyme des Ports de Marseille sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le samedi 25 octobre prochain, à 2 heures de l'après-midi, à la salle Herz, rue de la Victoire, 48.

L'assemblée extraordinaire, conformément à l'article 30 des statuts sociaux, aura à statuer sur un projet de fusion avec d'autres sociétés, apportant la résiliation du traité passé avec M. Hardou.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée, les porteurs de cinq actions devront les déposer dans les bureaux de la Société, rue de la Ferme-des-Mathurins, 5, cinq jours au moins avant celui fixé pour la réunion.

Nul ne peut représenter un actionnaire, s'il ne fait partie lui-même de l'assemblée.

Il est remis à chaque déposant une carte nominative et personnelle.

Les titres seront reçus tous les jours non fériés, de 10 heures à 2 heures, à partir du lundi 6 octobre au samedi 19 octobre inclusivement.

Le coupon n° 6 sera payé au siége social, à partir du 27 octobre 1862, à raison de 15 fr. par action, moins l'impôt mobilier de 35 centimes.

Par autorisation du Conseil d'administration et par ordre.

Le secrétaire général de la Société,

LE TELLIER.

COMPAGNIE DE

TOUAGE ET TRANSPORTS DE LA SEINE

MM. les souscripteurs aux actions de la Compagnie de touage et transports de la Seine, constituée sous la raison Eug. Godeaux et Ce par acte du 17 mai 1862, devant Me Brun, notaire à Paris, sont prévenus que deux assemblées générales des actionnaires auront lieu à Paris, rue de Richelieu, 100, salle Lemardelay.

La première, le lundi 29 septembre, à midi précis, pour délibérer sur la valeur donnée à l'apport ainsi que sur les avantages particuliers, et nommer une commission chargée de les apprécier;

La seconde, le mardi 30 septembre, à midi précis, pour entendre le rapport de la commission, prendre une décision sur la valeur de l'apport et sur les avantages particuliers, déclarer la Société définitivement constituée, nommer le Conseil de surveillance, examiner les comptes relatifs aux frais d'organisation et s'occuper des autres objets à l'ordre du jour.

Pour être admis à l'assemblée, les souscripteurs devront être nantis de leurs récépissés. Aux termes des statuts, on ne peut se faire représenter que par un actionnaire, et en vertu d'un pouvoir régulier.

Le gérant,

EUG. GODEAUX ET Ce.

COMPAGNIE INTERNATIONALE D'ASSURANCES

AUTORISÉE PAR ORDONNANCE ROYALE,

SOCIÉTÉ ANONYME ETABLIE A ZEYST (HOLLANDE).

Emission de la première série d'actions composée de 15,000 actions de 300 francs chacune.

ADMINISTRATEURS : MM. **P.-M. Delacourt**, propriétaire à Zeyst; **W.-D.-F. Schas**, membre des États provinciaux d'Utrecht, bourgmestre de la commune de Zeyst; le chevalier **F.-A.-L. Van Rappart**, à Zeyst. [illegible] UR, M. **D.-F. Liefrink**.

La COMPAGNIE INTERNATIONALE D'ASSURANCES, fondée en Hollande avec le concours d'hommes aussi éminents par leur position sociale que par leur honorabilité, a pour objet l'exploitation de toutes les branches d'assurances; elle offre à ses souscripteurs des avantages considérables.

La réunion de toutes les assurances lui promet les résultats les plus fructueux; des traités déjà conclus avec des compagnies importantes faciliteront l'extension rapide de ses opérations, et lui assurent, dès aujourd'hui, un chiffre d'affaires élevé, en garantissant aux actionnaires de forts dividendes, même pour la première année.

Les actions sont de 300 francs; elles sont au porteur et remboursables au pair par voie de tirage, au moyen d'un fonds d'amortissement prélevé sur les bénéfices annuels.

Les actionnaires dont les titres seront sortis recevront, en outre de leur capital, une action bénéficiaire, qui leur donnera droit à une part dans les dividendes.

Les actionnaires jouiront d'un intérêt de 4 0/0; ils auront également droit à 50 0/0 dans les bénéfices,

Les intérêts et dividendes seront payables à Paris et dans toutes les grandes villes de l'Europe.

La souscription est ouverte à Paris, tous les jours, de dix heures à quatre heures, aux bureaux du **Comptoir international**, *5, rue de Ménars, où l'on délivrera les statuts et les prospectus.*

LA FRANCE

GRAND JOURNAL

POLITIQUE, SCIENTIFIQUE ET LITTÉRAIRE

LA FRANCE est aussi un journal

AGRICOLE, COMMERCIAL ET INDUSTRIEL

En vue de sa publication, une association, composée de membres du Sénat, du Corps législatif, du Conseil d'Etat, des Conseils généraux, des Chambres de commerce, etc., a été constituée par acte authentique, devant Me Mocquard, notaire à Paris.

Le capital, divisé en quatre-vingts parts de DIX MILLE FRANCS CHACUNE, a été entièrement souscrit avant l'impression du premier numéro, qui a paru le 8 août 1862. M. D. POLLONNAIS, *membre du Conseil général des Alpes-Maritimes*, est directeur-gérant.

Les principes *franchement* LIBÉRAUX et *sagement* CONSERVATEURS qui président à la direction *politique* du nouveau journal, sont exposés dans des lettres que **M. le Vicomte de LA GUÉRONNIÈRE**, sénateur, adresse à M. le rédacteur en chef du journal.

LA FRANCE a associé, dans sa collaboration, aux écrivains politiques, économistes et littéraires les plus compétents, des Sénateurs, des Députés, des membres de l'Institut, des Agronomes, des Propriétaires fonciers, des Industriels, des Commerçants et plusieurs professeurs éminents de nos Facultés.

Le journal paraît le soir à 4 heures, il est imprimé dans le format des plus grands journaux, en caractères entièrement neufs, extrêmement *lisibles*, et sur papier de première qualité.

Après un mois d'existence, le tirage normal de LA FRANCE est arrivé au chiffre de 1,2000.

On s'abonne aux Bureaux du journal LA FRANCE, 10, Faubourg Montmartre, à Paris.

Envoyer un mandat sur la poste ou sur Paris, à vue, à l'ordre du Directeur-Gérant.

On s'abonne aussi chez tous les Libraires et aux Bureaux des Messageries.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

PARIS.		DÉPARTEMENTS.	
3 mois	13 fr. 50	3 mois.....	16 fr. »
6 mois.....	27 »	6 mois.....	32 »
Un an.....	54 »	Un an.....	64 »

Pour l'Étranger, ajouter les frais de poste au prix de l'Abonnement.

ANNONCES.

Pour les annonces, s'adresser aux Bureaux du Journal, ou à M. DUPORT, Régisseur des Annonces de LA FRANCE et de L'OPINION NATIONALE, 5, rue Coq-Héron, à Paris.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Dénomination.	Samedi 20 Comptant.	Samedi 20 Terme.	Lundi 22 Comptant.	Lundi 22 Terme.	Mardi 23 Comptant.	Mardi 23 Terme.	Mercredi 24 Comptant.	Mercredi 24 Terme.	Jeudi 25 Comptant.	Jeudi 25 Terme.	Vendredi 26 Comptant.	Vendredi 26 Terme.
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3300 —	— —	3460 —	— —	3367 50	— —	3390 —	— —	3390 —	— —	— —	— —
60.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	637 50	— —	637 50	— —	637 50	— —	637 50	— —	636 25	— —	637 50	— —
30.000	500	250	90 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1230 —	— —	1210 —	1215 —	— —	1215 —	1210 —	— —	1235 —	1210 —	1215 —	1210 —
					id. nouvelles	1150 —	— —	1150 —	1150 —	1152 50	1150 —	— —	— —	— —	— —	1145 —	1150 —
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	490 —	— —	485 —	— —	485 —	— —	490 —	— —	490 —	— —	490 —	— —
400.000	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	462 50	— —	— —	— —	— —	— —	460 —	— —	460 —	— —	460 —	— —
	100	Id.	4 »	Id.	— 10es d'obligations, 4 0/0	98 75	— —	— —	— —	97 50	— —	98 75	— —	98 75	— —	98 75	— —
	100	Id.	3 »	Id.	— Id., 3 0/0	95 —	— —	— —	— —	93 75	— —	— —	— —	95 —	— —	95 —	— —
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1020 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1010 —	— —
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales (30 fr. payés)	427 50	— —	— —	— —	421 25	— —	423 75	— —	421 25	— —	420 —	— —
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5es d'obligations communales	87 50	— —	— —	— —	— —	— —	85 —	— —	85 —	— —	86 25	— —
80.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	632 50	— —	635 —	— —	635 —	— —	635 —	— —	631 75	631 75	631 75	635 —
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	1005 —	1000 —	1010 —	1010 —	1002 50	1003 75	1002 50	1007 50	1004 25	1007 50	1017 50	1018 75
»	»	»	»	»	Crédit agricole	— —	— —	670 —	— —	— —	— —	670 —	— —	670 —	— —	670 —	— —
					id. nouvelles	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	615 —	623 75	612 50	630 75	635 —	630 —	625 —	625 75	650 —	635 75	633 —	637 50
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
400.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	68 25	— —	68 25	— —	67 50	— —	62 50	— —	65 —	— —	67 50	— —
50.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	140 —	— —	143 75	— —	142 50	— —	143 75	— —	141 25	— —	143 75	— —
40.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	538 75	— —	538 75	— —	— —	— —	— —	— —	538 75	— —	— —	— —
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	500 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	500 —	— —	485 —	— —
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	— —	6000	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 —	4000	500	»	mars septembre	»
A	— de la Guadeloupe	— —	6000	500	»	mars septembre	»
A	— de la Guyane	— —	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	— —	460	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	42 50	200.000	100	»	octobre	4 50
C	Caisse Lécuyer	520 —	21.000	500	»	....	35 »
C	Caisse Béchet	400 —	[illegible]	500	»	janvier juillet	25 [illegible]
C	Caisse de l'Industrie	61 —	[illegible]	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	875 —	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	810 —	34.000	500	»	janvier juillet	47 —
A	— act. de jouissance	290 —	»	»	»	juillet	21 —
A	Omnibus de Lyon	67 50	60.000	100	10	....	néant.
A	Omnibus de Londres	41 50	250.000	100	»	....	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	41 25	600.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	752 50	80.000	500	»	janvier juillet	60 —
	— (actions nouvelles)	— —	32.000	500	400	....	5 [illegible]
A	Compagnie générale transatlantique	627 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	929 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	455 —	»	»	»	....	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mer	470 —	20.000	1/20000	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 —	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	467 —	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1215 —	10.120	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— actions de jouissance	91 25	8.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	940 —	27.000	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— act. de jouissance	140 —	27.000	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	180 —	6.000	1.000	»	avril octobre	40 —
A	Trois canaux	— —	19.000	1.000	»	avril octobre	40 —
A	Aire à la Bassée	7500 —	[illegible]	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	750 —	11.500	1.000	»	juin décembre	30 —
A	Sambre française canalisée	1500 —	6.000	1.000	»	janvier juillet	65 —
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	285 —	240.000	100	»	janvier juillet	10 —
A	Ports de Marseille	600 —	30.000	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	87 —	11.000	1/[illegible]	»	....	15 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	617 50	12.000	1/[illegible]	150	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	710 —	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	415 —	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1160 —	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 —
A	— actions nouvelles	1195 —	»	»	»	....	»
A	Union des Gaz	10 —	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	323 75	35.000	1/35000	»	avril octobre	18 30
C	Nord (Batignolles)	— —	[illegible]	500	»	juin décembre	25 —
C	Versailles	— —	1.200	500	»	mars septemb.	25 —
C	Boulogne, Sèvres, etc.	— —	500	1.000	»	1er juin	60 —
A	Lyon	2730 —	7.000	1.250	»	janvier juillet	130 —
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1410 —	2.000	1.250	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	— —	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	450 —	6.000	500	»	janvier juillet	33 34
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	730 —	14.000	500	»	octobre avril	75 —
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	600 —	30.000	1/30000	»	....	30 —
A	Decazeville (Aveyron)	2000 —	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 —	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 —
C	Creusot (Saône-et-Loire)	695 —	28.000	500	»	juin décembre	10 —
C	Basse-Indre	— —	5.000	500	»	avril octobre	20 —
C	Châtillon et Commentry	150	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	680 —	10.000	1/10000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	— —	8.000	1.000	»	....	30 —
C	Fourchambault	350 —	50.000	1.000	»	avril octobre	24 —
C	Marine et chemins de fer	860 —	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 —
C	Côte-d'Or	— —	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	— —	40.500	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	840 —	16.000	1/16000	»	....	60 —
C	Firminy	302 50	»	250	»	....	23 —
C	Pont-l'Évêque	310 —	»	500	»	....	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	575 —	10.600	500	»	avril octobre	45 —
A	Providence (Belgique)	1150 —	5.500	1.000	»	septembre	90 —
A	Phénix-métallurgique	— —	80.000	375	»	janvier juillet	néant.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1800 —	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	725 —	30.000	500	»	....	32 —
A	Grand'Combe	870 —	24.000	1/24000	»	janvier juillet	40 —
A	Loire	201 25	80.000	1/[illegible]	»	avril octobre	11 —
A	Montrambert	158 75	80.000	1/[illegible]	»	avril octobre	9 —
A	Saint-Étienne	172 50	80.000	1/[illegible]	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	204 75	80.000	1/[illegible]	»	avril octobre	12 —
A	Carmaux	950 —	23.000	1/[illegible]	»	mai novembre	20 —
A	Azincourt	1175 —	1.700	1/1700	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 —	3.500	1/3500	»	....	20 —
A	Loyon-et-Loire	400 —	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	437 50	»	500	»	....	20 —
A	Quarégnon	150 —	6.720	250	»	....	10 —
A	Charbonnages belges	445 —	30.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Pendu	220 —	3.000	500	»	....	»
C	Centre-du-Flénu	250 —	3.000	1.000	»	mai	30 —
C	Mouzaïa .... (cuivre)	15 —	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef Oum-Théboul .... id.	225 —	9.000	1.000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	— —	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Saint-[illegible] .... zinc	— —	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	[illegible] 50	90.000	[illegible]	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 —	3.000	1.000	»	janvier juillet	40 —
A	Stolberg privilégiées id.	— —	40.000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiées id.	— —	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie .... id.	500 —	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 —
A	Silésie .... id.	100 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	500 —	8.000	500	»	septembre	45 —
C	Cohin .... id.	480 —	15.000	500	»	janvier juillet	25 —
C	Société Lemière .... id.	— —	1.400	500	»	....	»
A	Pont-Rémy .... id.	300 —	5.000	1/5000	»	30 avril	33 —
C	Siècle .... journal	— —	2.500	1/2500	»	....	125 —
C	Journaux réunis id.	— —	6.000	500	»	janvier juillet	45 —
C	Droit .... id.	3400 —	105	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain .... glaces	1200 —	2.000	1/2000	»	....	750 —
C	Montluçon .... id.	11 —	24.000	500	»	....	néant.
A	Oignies (Belgique) id.	11 —	22.000	500	»	septembre	31 —
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	[illegible] —	9.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce, Vidanges	— —	24.472	500	»	....	20 —
C	Caoutchouc souple	— —	30.000	100	»	31 mars	25 —
C	Chaillet et Ce	24 25	40.000	100	»	....	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	[illegible] 25	80.000	250	»	....	11 —
C	Deux Cirques (L. Dejean et Ce)	210 —	8.7500	1.000	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	— —	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	— —	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	Obligations industrielles.	Dernier cours connu.	Nombre.	Taux de remboursement.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
	Compagnie immobilière de Paris	278 25	»	»	»	....	»
500	Cie impériale des Voitures de Paris	— —	97.000	125	54	....	5 —
500	Ports de Marseille	495 —	20.000	500	15	janvier juillet	30 —
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	100	avril octobre	30 —
»	Loire, anciennes	1105 —	4.238	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	982 50	11.035	1.250	25	février août	50 —
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 —	6.000	1.300	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1010 —	10.000	1.250	65	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages)	281 25	6.500	500	90	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	475 —	13.000	500	16	janvier juillet	25 —
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	— —	5.000	500	50	janvier juillet	30 —
250	Compagnie générale des Eaux	300 —	20.000	500	90	avril octobre	15 —
250	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 —
175	Horme, anciennes	478 75	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 —
255	— nouvelles	270 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	400 —	8.800	450	11	janvier juillet	20 —
»	Rue Impériale de Lyon	[illegible] —	»	625	»	1er janv. juillet	25 —
410	Gaz de Paris	4[illegible] —	23.500	500	45	janvier juillet	25 —
250	Union des gaz	[illegible] 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	2[illegible] —	60.000	500	●	janvier juillet	15 —
»	Docks du Havre	300 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	490 —	17.000	500	»	janvier juillet	25 —
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 —	10.000	250	50	janvier juillet	15 —

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Actions amorties	Nombre d'actions	Valeur nominal	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 20 compt.	Samedi 20 terme	Lundi 22 compt.	Lundi 22 terme	Mardi 23 compt.	Mardi 23 terme	Mercredi 24 compt.	Mercredi 24 terme	Jeudi 25 compt.	Jeudi 25 terme	Vendredi 26 compt.	Vendredi 26 terme
137	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1315 »	»	1315 »	»	1310 »	»	1310 »	»	»	»	»	»
»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1060 »	1060 »	1058 75	1062 50	1062 50	1062 50	1062 50	1061 25	1065 »	1066 »	1062 50	1061 »
»	300.000					Id. actions nouvelles	780 »	785 »	780 »	785 »	782 50	782 50	780 »	782 50	785 »	785 »	780 »	785 »
»	15.000	»	»	65 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1000	441.767	400	»	68 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1031 25	1033 75	1030 »	1030 »	1025 »	1030 »	1025 »	1025 »	1027 50	1025 »	1026 25	1030 »
»	41.608	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	41.667	400	»	41 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	1005 »	»	»	»	[illegible]	»	»	»	»	»	1005 »	»
1023	540.400	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	550 75	550 »	550 »	550 »	551 75	555 »	550 »	550 »	555 »	551 25	552 »	551 »
»	»	»	»	21 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	190 »	»	»	»
2100	663.000	500	»	77 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1175 75	1180 »	1177 50	1177 50	1170 25	1170 »	1168 75	1171 25	1168 75	1170 »	1168 75	1168 »
1011	235.000	500	»	[illegible] fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	860 »	860 »	855 »	855 »	861 25	858 75	857 50	860 »	860 »	861 25	860 »	870 »
1213	300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	560 »	560 »	560 »	560 »	555 »	558 75	554 »	552 50	555 »	555 »	554 75	557 »
211	80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	370 »	370 »	378 25	371 25	372 50	372 50	371 25	371 25	372 50	371 25	372 50	»
[illegible]	25.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	425 »	[illegible]	410 »	412 50	»	412 50	410 »	410 »	»	417 50	420 »	422 »
310	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	430 »	417 50	425 »	»	425 »	»	425 »	»	425 »	»	433 »	435 »
»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	415 »	416 25	418 75	420 »	»	»	420 »	»	425 »	»	425 »	430 »
33	12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	»	»	»	340 »	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	500	»	»	août, février	Algériens	»	»	»	»	440 »	»	»	»	»	»	440 »	»
214	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	365 »	365 »	362 50	367 50	365 »	362 50	367 50	362 50	367 50	»	367 50	»
»	»	»»»	»	» 0/0	janvier, juillet	Lyon-Croix-Rousse	»	»	»	»	»	»	[illegible]	»	»	»	»	»
3002	400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	477 50	475 25	478 25	478 75	473 75	475 »	472 50	470 »	471 25	475 »	477 50	472 »
[illegible]	750.000	500	300	42 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	612 50	607 50	610 »	608 75	609 »	607 50	610 »	610 75	608 75	610 »	611 25	612 »
150	80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	142 50	»	140 »	»	141 25	»	140 »	»	138 75	»	133 75	»
212	73.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	»	»	»	»	»	»	447 50	»	470 »	»	»	»
178	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	367 50	»	»	»	»	»	»	»	350 »	»	350 »	»
711	240.000	500	50	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse (Ibériens)	585 »	600 »	617 50	617 »	617 50	620 »	610 »	610 »	605 »	605 »	600 »	610 »
»						Id. [illegible]	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
[illegible]	90.000	[illegible]	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	340 »	345 »	338 »	337 50	340 »	340 »	340 »	341 25	340 »	340 »	340 »	340 »
[illegible]	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	520 »	517 50	525 »	523 75	520 »	523 75	525 »	527 50	526 25	528 75	528 75	530 »
131	30.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	»	»	»	»	457 50	460 »	460 »	454 75	460 »	460 »	»	[illegible]
150	47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	411 25	410 »	425 »	425 »	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»			Moubianch à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	400.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	441 »	441 »	441 25	443 50	442 50	443 75	445 »	443 75	445 »	445 »	»	445 »
279	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	335 »	333 »	331 25	333 »	332 »	335 »	332 »	332 »	333 75	332 »	330 »	332 »
»	»	»	»		avril, octobre	Id. trentenaires	117 50	»	118 75	»	118 75	»	120 »	»	120 »	»	120 »	»
220	50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	280 »	»	280 »	»	277 50	»	277 50	»	277 50	»	277 50	256 »
»	»	»	»		avril, octobre	Hainaut et Flandres	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
75	»	500	»		janvier, juillet	Portugais	410 »	408 75	410 »	408 75	415 »	415 »	412 50	415 »	412 50	415 »	412 50	415 »
»		»»»	»			Ligne d'Italie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	20	22	23	24	25	26
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	——	»	»	»	»	»	»
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	——	»	»	»	»	»	»
1842	8.988	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	1040 »	»	»	»	»	»
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	—— 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »»	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	»	»	1010 »	»	»	»
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »»	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	980 »	»	»	»	»	»
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	»	1010 »	»	1010 »	»	»
1852—1854	31.591	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	»	»	»	»	1010 »	»
1852—1856	200.000	»	»	mai	650	25 »»	juin, décembre	Est, 5 0/0	501 25	502 50	501 50	510 »	510 »	»
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »»	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1852	21.000	»	»	mai	625	25 »»	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »»	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	530 »	»	530 »	»	»	[illegible]
1854	102.014	»	»	décembre	625	25 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	505 »	»	505 »	»	»	»
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »»	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »»	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	303 75	305 »	305 »	306 25	305 »	306 »
1852	65.643	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 ... gar.	303 75	»	»	»	»	»
1855	265.220	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 ... gar.	311 25	312 50	311 25	»	312 50	»
1852—1861	1.100.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	307 50	307 50	310 »	310 »	306 »	»
1854—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »»	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	310 »	310 »	310 »	310 »	308 »	»
1855	87.710	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	305 »	306 »	306 25	306 25	306 »	»
1857—1860	137.653	»	»	décembre	500	15 »»	avril, octobre	—— (nouvelles)	»	303 75	303 75	»	»	»
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »»	janvier, juillet	Paris à Lyon, 3 0/0	318 75	317 50	317 50	317 50	317 »	»
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 ... gar.	305 »	305 »	305 »	301 25	[illegible]	[illegible]
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	307 50	308 75	308 75	306 25	307 »	[illegible]
1850—1861	449.788	»	»	juin	500	15 »»	avril, octobre	Midi, 3 0/0 ... gar.	305 »	303 75	303 »	303 75	301 »	[illegible]
1856	22.010	»	»	décembre	500	15 »»	juin, décembre	Bessèges à Alais, 3 0/0	»	305 »	»	307 50	»	[illegible]
1857—1861	100.000	»	»	mai	500	15 »»	janvier, juillet	Est, 3 0/0	305 »	305 »	302 50	305 »	[illegible]	[illegible]
1857	150.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 ... gar.	301 75	301 25	302 50	304 25	[illegible]	301 »
1860	168.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 ... gar.	303 75	303 75	»	302 50	[illegible]	301 »
1855—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	306 75	305 75	307 50	307 50	[illegible]	[illegible]
1852—1861	658.375	»	»	»	500	15 »»	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 ... gar. par le gouv. autrich.	271 75	272 25	270 »	271 25	[illegible]	[illegible]
1857—1861	790.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	265 »	265 »	265 »	265 »	[illegible]	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien	236 25	236 25	230 25	230 25	[illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	248 75	245 75	248 75	247 50	248 »	[illegible]
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	257 »	255 »	255 »	255 »	257 »	[illegible]
1859	21.570	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	255 »	255 »	255 »	256 25	»	»
1859	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	255 »	255 »	»	255 »	255 »	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »»	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	250 »	252 50	»	250 »	[illegible]	[illegible]
1859—1861	300.000	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	252 »	252 50	252 50	252 50	252 »	[illegible]
1860	62.500	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	221 50	222 50	222 50	222 50	221 »	[illegible]
»	»	»	»	»	»	»» »»	avril, octobre	Montblanch à Reus	235 »	235 »	235 »	235 »	235 »	»
1858—1861	22.000	»	»	octobre	500	15 »»	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	»	»	»	»	»	»
1861	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Chemins portugais	240 25	240 25	247 50	247 50	247 »	[illegible]
1858	199.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	»	»	»	»	»	»

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	Samedi 20 comptant	Samedi 20 terme	Lundi 22 comptant	Lundi 22 terme	Mardi 23 comptant	Mardi 23 terme	Mercredi 24 comptant	Mercredi 24 terme	Jeudi 25 comptant	Jeudi 25 terme	Vendredi 26 comptant	Vendredi 26 terme
RENTES 3 0/0, jouissance juillet 1862	69 15	69 20	69 25	69 30	69 05	69 15	69 10	69 15	69 20	69 15	[illegible]	[illegible]
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	96 95	»	96 70	»	95 70	»	96 75	»	96 50	»	[illegible]	»
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
RENTES 4 0/0 id. id.	»	»	91 »	»	91 75	»	»	»	»	»	»	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	458 75	»	458 75	»	460 »	»	460 »	»	457 50	460 »	[illegible]	»
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1110 »	»	1110 »	»	1120 »	»	»	»	1160 »	»	1110 »	»
Id. id. id. 1855 1860, jouissance septembre 1862	457 50	»	460 »	»	[illegible] 75	»	460 »	»	458 75	»	457 50	»
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862	227 50	»	227 50	»	»	»	227 50	»	227 50	»	227 50	»
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Lille	95 »	»	97 50	»	97 50	»	97 50	»	96 25	»	97 50	»
Ville de Tourcoing et Roubaix	40 »	»	41 »	»	41 25	»	»	»	40 »	»	»	»
Ville de Bruxelles 1862	96 25	»	96 25	»	97 50	»	»	»	»	»	97 50	»
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	93 5/8	»	93 [illegible]	»	93 5/8	»	93 5/8	»	93 3/8	»	93 1/8	»
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	75 3/4	»	77 3/4	»	»	»	»	»	77 1/2	»	75 1/2	»
Id. 3 0/0 1859 id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	70 75	»	71 20	»	71 20	»	71 20	»	71 30	»	71 50	»
Id. 3 0/0, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 10	71 25	71 55	71 »	71 30	71 35	71 30	71 40	71 30	71 35	71 30	71 »
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	73 3/4	»	71 »/»	»	71 »/»	»	71 3/4	»	71 »/»	»	73 [illegible]	»
Emprunt russe	85 »/»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Espagne, dette convertie, jouissance fin juin 1862	»	»	44 3/8	»	44 1/4	»	44 1/4	»	»	»	44 [illegible]	»
Id. 3 0/0 intérieur	48 1/8	»	48 1/4	»	49 1/4	49 »/»	49 1/4	49 »/»	49 3/8	49 3/8	»	»
Id. 3 0/0 extérieure 1841	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 3 0/0 id. 1856 id.	51 »/»	»	51 »/»	»	51 1/2	»	51 [illegible]	»	»	»	51 3/4	»
Id. passive extérieure (sans intérêts)	20 1/4	20 1/4	»	»	21 »/»	21 »/»	21 1/4	21 1/2	21 1/4	»	»	»
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Turquie, 4 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	335 »	»	335 »	»	335 »	»	335 »	»	335 »	»	335 »	»
[illegible]	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Digitized by Google

N° 1153. — 21e ANNEE. — N° 40. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (Sans supplément) SAMEDI 4 OCTOBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

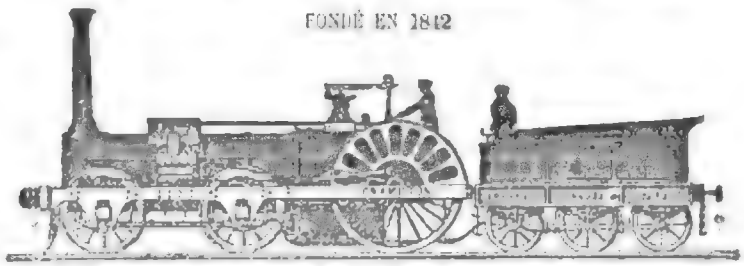
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	10 fr.
DÉPARTEMENTS	25 »	12 »
ÉTRANGER	30 »	15 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	30 fr. »
Les Annonces	1 fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

65, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité Delamy, Davies et Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 777. — Chemins du Nord, 778. — Chemin d'Orléans, 779. — Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 779. — Chemins de fer Guillaume-Luxembourg, 779. — Société civile immobilière de la rue Lafayette, 779. Chronique, 780. — Marché industriel, 781. — Correspondance de Londres, 781. — Bulletin commercial, 781. — Bulletin des recettes de la semaine, 782. — Avis aux actionnaires, 782. — Actes officiels, 783. — Banque générale suisse, rapport, 785. — Avis divers, 786. — Ville de Bruxelles.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Nous venons d'assister à une terrible liquidation, et les baissiers ont rudement payé leur aveuglement. Tout disait, tout signifiait la hausse; nous l'avions indiquée sur tous les tons, ils n'ont pas voulu le croire; mais est survenue la liquidation, qui a produit un véritable emportement de hausse sur certaines valeurs.

La hausse était normale: on ne pouvait sérieusement en douter.

Nous regrettons seulement qu'elle ait été si rapide, sans réactions permettant aux vendeurs de se racheter, et qu'elle constate sa victoire par le nombre et l'importance des victimes.

Continuera-t-elle? Sans doute, s'il ne survient pas d'incidents politiques.

Mais là est la question, que nul ne saurait résoudre, et qui doit commander la prudence. Le danger du mouvement actuel est que la réaction puisse être aussi rapide que la hausse l'a été elle-même; cependant, nous le répétons, sauf l'imprévu, nous croyons à la continuation d'un fort mouvement de hausse. Il nous semble qu'en ce moment le taux de capitalisation des valeurs tend à se modifier.

On parle beaucoup de la conversion; on cite même un grand établissement qui en serait chargé, et à l'appui du bruit, on a vu monter le 4 1/2 0/0 et les obligations trentenaires, ce qui, pour nous, est la meilleure signification que le bruit pourrait bien être l'expression de la vérité. Il nous semble du reste que les approches de cette conversion se révèlent par une foule d'indices.

S'il en est ainsi, la rente montera et le cours de 75 francs ne serait pas éloigné; dans ces conditions, et toutes les grandes valeurs profiteront largement du mouvement.

Nous avons laissé vendredi dernier le 3 0/0 à 69 45; nous le retrouvons aujourd'hui à 72. Comme nous venons de le dire, nous croyons à la persistance du mouvement sur ce fonds. La conversion surtout doit en élever singulièrement le niveau. Acheter du 3 0/0, c'est courir peu de chances dangereuses et probablement aller à la conquête d'un beau bénéfice. Il finit aujourd'hui à 71 80, au comptant, et à 72, à terme.

Depuis combien de temps n'annonçons-nous pas la hausse certaine du 4 1/2 0/0 aux approches de la conversion forcée? L'événement nous donne raison; nous retrouvons ce fonds à 99 fr. .. quelques jours après le détachement d'un coupon de 2 fr. 25. C'est déjà bien beau, et cependant le bénéfice à réaliser sur ce fonds ne s'arrêtera pas là.

Nous avions dit la même chose pour les obligations trentenaires du Trésor, et nous venons de les voir également obéir à ce mouvement de hausse. Elles finissent à 475 fr., sans qu'on puisse presque en trouver.

L'emprunt italien a suivi le mouvement de la rente française; il ferme à 74 ..; cependant c'est surtout ce fonds qui commande la prudence. Qu'on ne se trompe pas sur notre appréciation, nous ne le trouvons pas cher aux cours actuels, il s'en faut, mais nous le savons impressionnable aux incidents. Du reste, on parle sérieusement d'une solution de toutes les difficultés italiennes, et, s'il en était ainsi, il ne faudrait pas s'étonner de le voir monter.

Les fonds espagnols sont sans grands mouvements, sauf la passive qui a continué à monter.

La Banque de France semble fixée au cours de 3,200; les mouvements rapides de hausse n'ont pas affecté sa puissante quiétude, mais que les affaires commerciales se raniment et il en sera autrement.

Les actions du Crédit foncier sont cotées, anciennes à 1270, et nouvelles à 1170.

Le Crédit agricole est faible à 665 ».

Les actions du Crédit industriel sont montées à 637 50 et du Sous-Comptoir à 540 ».

Le Comptoir d'escompte est bien tenu à 645 ».

Le Crédit mobilier était vendredi dernier à 1,018 75, nous le retrouvons aujourd'hui à 1,270 », c'est-à-dire qu'il a monté de 250 fr. Cette hausse est énorme. Aussi c'est sur cette valeur que les imprudents baissiers ont fait leurs pertes les plus considérables. Et s'ils veulent nous en croire, qu'ils ne persistent pas, ils pourraient doubler les pertes. Il ne faut pas perdre de vue qu'on attribue à cet établissement la réalisation de projets qui augmenteraient singulièrement ses horizons.

Le Crédit mobilier espagnol a suivi son aîné, il ferme à 815 ». Quand nous annoncions le cours de 700 francs, nous étions donc bien loin de l'exagération. Nous croyons que l'un des éléments de la hausse de cette valeur serait l'unification de la dette espagnole, dont on chargerait cet établissement. Nous n'avançons ceci qu'à titre de supposition.

L'Orléans a monté, il est aujourd'hui à 1,095 », mais il faut constater que toute demande importante de cette valeur a beaucoup de peine à être satisfaite. Il y a bien longtemps que nous avons indiqué la hausse sur cette valeur.

L'Orléans nouveau est à 790 ». L'écart entre les actions anciennes et les actions nouvelles s'élève à 300 fr.; il nous semble ne devoir être que de 220 fr.; avis aux capitalistes bien avisés.

Le Lyon suit sa marche ascensionnelle et magistrale, il monte toujours, lentement, mais d'un pas sûr. Nous ne connaissons pas de spéculateurs qui aient perdu en achetant de cette valeur. Il ferme aujourd'hui à 1,197 50.

Le Nord est très-ferme à 1,040 ».

Depuis longtemps nous avions prévu le cours de 900 francs pour le Midi, on l'a atteint. Il ferme aujourd'hui à 885 fr., avec une légère réaction.

L'Est et l'Ouest sont à 560 ».

Le Genève se retrouve sans mouvement à 370 », et le Dauphiné à 415 ».

Les Messageries impériales sont très-fermes à 755 ».

Les Paquebots transatlantiques, dont nous avons apprécié la valeur dans notre dernier numéro, ont monté à 680 », soit 50 fr. de hausse depuis huit jours.

Les chemins autrichiens ont repris à 518 75.
Les Lombards sont aujourd'hui à 637 50.
Le Nord de l'Espagne continue à monter à 557 50.

Peu d'affaires sur les autres valeurs, sauf les Romains qui sont monté à 350 fr., autre indice favorable à la solution des questions italiennes, et les Portugais qui sont à 440.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	31.02 0/0
Bességes a Alais	24.41 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	15.17 0/0
Séville-Xérès-Cadix	14.44 0/0
Graissessac a Béziers	13.35 0/0
Cordoue a Séville	4.95 0/0
Midi	3.53 0/0
Dauphiné	3.27 0/0
Victor-Emmanuel	1.65 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	1.26 0/0
Orléans	0.81 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Autrichiens	22.58 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	16.25 0/0
Ardennes	13.35 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	11.82 0/0
Ouest	8 » 0/0
Est	7 67 0/0
Nord	5 60 0/0
Guillaume-Luxembourg	5 42 0/0
Central Suisse	4.90 0/0
Ouest suisse	2.30 0/0
Lyon-Genève	1 70 0/0
Nord de l'Espagne	1.14 0/0
Union-Suisse	0.32 0/0

A. de Biraigue d'Aprémont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	26 septembre.	3 octobre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 45	72 »	2 55	» »
Rente 4 1/2 0/0	96 25	99 »	2 75	» »
Banque de France	3200 »	3200 »	» »	» »
Consolidés	93 4/8	93 7/8	0 3/8	» »
Crédit foncier	1240 »	1270 »	30 »	» »
Crédit agricole	670 »	665 »	» »	5 »
Crédit industr. et com.	633 75	637 50	3 75	» »
Crédit mobilier	1018 75	1270 »	251 25	» »
Crédit mob. espagn.	567 50	815 »	247 50	» »
Comptoir d'Escompte	637 50	645 »	7 50	» »
Orléans	1062 50	1095 »	32 50	» »
Nord	1030 »	1040 »	10 »	» »
Nord (act. sortie)	985 »	1005 »	20 »	» »
Est	551 25	560 »	8 75	» »
Paris-Méditerranée	1168 75	1197 50	28 75	» »
Midi	870 »	885 »	15 »	» »
Ouest	557 50	560 »	2 50	» »
Genève	372 50	372 50	» »	» »
Dauphiné	422 50	415 »	» »	7 50
Ardennes ancien	430 »	440 »	10 »	» »
Ardennes nouveau	430 »	440 »	10 »	» »
Ch. Autrichiens	482 50	518 65	36 25	» »
Victor-Emmanuel	367 50	380 »	12 50	» »
Russes	415 »	430 »	15 »	» »
Romains	332 50	350 »	17 50	» »
Sud-Autr.-Lombard.	612 50	636 25	23 75	» »
Saragosse Pampelune	340 »	350 »	10 »	» »
Saragosse-Alicante	610 »	622 50	12 50	» »
Saragosse-Barcelone	340 »	345 »	5 »	» »
Nord-Espagne	530 »	557 50	27 50	» »
Séville-Xérès-Cadix	460 »	465 »	5 »	» »
Portugais	415 »	440 »	25 »	» »

CHEMINS DE FER MIS A L'ENQUÊTE DANS LES DÉPARTEMENTS DU MIDI.

On lit dans le *Sémaphore* de Marseille du 2 octobre :

« La commission d'enquête chargée de l'examen comparatif des projets de voies ferrées et de gares proposées par les Compagnies du Midi et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, après avoir entendu M. Émile Pereire et M. Paulin Talabot, ainsi que les divers membres des comités et les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines du département, a discuté dans deux séances les diverses questions soulevées par ces projets.

» Après cet examen, la commission a voté hier au soir sur les deux questions posées par M. le ministre du commerce et des travaux publics, et a terminé son mandat par un vœu que nous allons faire connaître.

» Sur la question de préférence à donner aux projets de la Compagnie du Midi ou à ceux de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, le vote de la commission a été partagé : six membres ont voté pour les projets de la Méditerranée, et six pour ceux du Midi ; un membre s'est abstenu.

» Dans la seconde question posée, M. le ministre demandait si, dans le cas où le chemin littoral serait concédé à la Compagnie du Midi, il fallait lui imposer l'abandon des canaux *sans indemnité*. La commission s'est prononcée pour la négative, à la majorité de huit voix contre quatre ; un membre s'est abstenu.

» Mais la commission a en même temps émis le vœu que dans le cas où le gouvernement déciderait la concession de la ligne littorale en faveur de la Compagnie du Midi, la situation actuelle fût modifiée, soit par le rachat des canaux, soit par un abaissement des tarifs. Ce vœu a été émis à une majorité de douze voix contre une.

» Une commission composée de trois membres a été chargée de la rédaction du rapport. »

Pour extrait : F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Nous avons exposé, dans un récent article, les modifications opérées dans la constitution des deux réseaux de la Compagnie des chemins de fer du Nord, par suite de conventions passées avec l'Etat au mois de juin dernier.

Il nous reste à rechercher, dans la limite d'approximation que comporte ce genre d'examen, quelle sera l'influence de ces modifications sur le rendement respectif des deux réseaux. Si les calculs auxquels on s'est livré sont justes, ces modifications doivent être à peu près nulles, puisqu'on se proposait précisément de maintenir la proportionnalité établie par les conventions de 1859.

Nous avions estimé, dans nos précédentes études, le produit brut des 967 kil. de l'ancien réseau primitif à fr. 64,000,000. Les 128 kil. dont il s'accroîtra d'ici à 1865, ne dépasseront pas, surtout au début, un maximum de 20,000 francs par kilomètre, soit 2,560,000 fr., ensemble . . . . . fr. 66,560,000

Déduisant pour exploitation à 37 0/0 . . . . . 24,697,200 »

Il resterait net . . . . . 41,933,800 »

Le service des emprunts afférents à l'ancien réseau devait coûter, d'après nos évaluations antérieures . . . 10,989,680

Les mêmes dépenses pour les 128 kil. en addition à l'ancien réseau, sont prévues à . . . . . 1,683,000 12,672,680 »

Et il resterait comme bénéfice 29,260,120 »

Le nouveau réseau, réduit des 85 kil. composant les chemins des houillères du Pas-de-Calais, ne présentera guère au 1er janvier 1865 que 166 kil. en pleine exploitation, et qui auront coûté approximativement, à raison de 333,358 fr. par kil. 56,558,728 fr. lesquels xigeront, pour intérêt et amortisement à 5,75 0/0, une annuité de . . . . . fr. 3,252,376 86

La recette nette ne devant pas dépasser d'abord (20,000 fr. par kil. exploités à 40 0/0) . . . . 1,992,000 »

Il ressortirait une insuffisance de . . . . . Fr. 1,260,376 86

qui devrait être supportée par l'ancien réseau. Le revenu net de celui-ci étant calculé par prévision, comme ci-dessus, à 29,261,120 »

Si l'on en déduit . . . . . 1,260,377 »

Il resterait net . . . . . Fr. 28,000,743 «

à répartir entre 525,000 actions, ce qui donnerait approximativement 53 fr. 33 par action.

Avec les éléments puisés dans les conventions de 1859 avant les modifications qu'elles viennent de subir, nous avions obtenu un produit légèrement supérieur, 54 fr. 62 par action.

D'ailleurs, nous le répétons, lorsqu'on se rend compte des immenses ressources des lignes qui composent les concessions de la Compagnie du Nord, ressources qui se développent de jour en jour par suite du traité de commerce avec l'Angleterre et la Belgique, et qu'accroîtront notablement les relations nouvelles entre la France et les États allemands, on comprend que les évaluations ci-dessus indiquées ne sont qu'un minimun. Il suffirait, en effet, que les nouvelles lignes atteignissent un rendement brut de 30,000 francs, pour que le revenu des actions se rapprochât beaucoup du chiffre annuel de 60 francs, qu'on peut, en définitive, considérer dès à présent comme le revenu normal des actions de cette grande Compagnie au-delà de la période qui commencera le 1er janvier 1865.

Auguste Vitu.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS.

Dans nos numéros des 6 et 20 septembre nous avons expliqué sur quelles bases nous nous fondions pour être assurés que le dividende des actions de la Compagnie d'Orléans serait de 100 francs pour l'exercice de 1861.

Nous avons recherché, à cet égard, la moyenne des recettes des dix-sept dernières semaines de 1861, et nous avons démontré que cette moyenne étant de 1.331,000 francs, il suffirait d'une augmentation hebdomadaire de 100,000 francs pour amener ce résultat.

Nous avons en même temps expliqué que jusqu'au 21 septembre la baisse des recettes provenait du détournement de trafic au profit de la ligne du Bourbonnais, et que cette dépréciation naturelle n'existerait plus à partir du 21 septembre, puisque les recettes de 1862

eraient établies sur les mêmes bases que celles de 1861.

Ce n'est que dans notre prochain numéro que nous commencerons la publication des recettes hebdomadaires postérieures au 21 septembre.

Cependant, dès à présent, nous pouvons constater que la trente-sixième semaine de 1862 a donné pour recette..... 1,456,780 fr. 50 c.
la trente-septième..... 1,505,973 40
la trente-huitième 1,460,537 02

4,422,290 fr. 92 c.

soit une augmentation, sur la moyenne, de 1,331,000 fr., qui s'élève à près de 500,000 fr. au lieu de 300,000 francs seulement prévus par nous.

A. de Biraque d'Apremont.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Dans notre numéro du 13 septembre dernier, pour répondre aux craintes de certains pessimistes, nous avions calculé qu'à cette époque, les recettes acquises assuraient aux actionnaires pour l'exercice 1861, un revenu de 80 francs, même en mettant 4,500,000 francs à la réserve extraordinaire, et en admettant que les 18 dernières semaines ne donneraient qu'un produit égal et non supérieur à celui de 1861.

Or depuis, la 35e semaine donne sur l'année 1861 une augmentation de . . 317,774fr.18 c.
La 36e id. de . . 241,092 75
La 37e id. de . . 79,225 46
La 38e id. de . . 33,093 81

Soit au total une augmentation de..... 671,186fr.20 c.

en sus de nos prévisions, et cela seulement pour quatre semaines.

On voit que nous étions bien modérés en ne prévoyant qu'un dividende de 80 francs.

A. de Biraque d'Apremont.

CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG

Assemblée ordinaire et extraordinaire du 27 septembre.

L'assemblée ordinaire des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer Guillaume-Luxembourg n'ayant pu se constituer au mois de mai dernier, faute d'un nombre suffisant d'actions représentées, une réunion, à la fois ordinaire et extraordinaire, a eu lieu le 27 septembre, à Paris, sous la présidence de M. le marquis d'Albon, président du Conseil d'administration.

Nous commençons aujourd'hui la publication du rapport qui a été lu à cette assemblée, et qui contient des renseignements très-importants sur la situation de l'entreprise.

Nous reviendrons sur ce document, et nous examinerons la situation nouvelle que crée à la Compagnie la ratification de diverses conventions intervenues entre le ministre des travaux publics de Belgique et le Conseil d'administration.

L'assemblée a voté les comptes de l'exercice 1861 à l'unanimité, ainsi que les conventions qui lui étaient soumises et dont on trouvera le résumé dans le rapport.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ CIVILE IMMOBILIÈRE DE LA RUE LAFAYETTE.

Nous nous sommes proposé non-seulement d'éclairer nos abonnés sur les sociétés en cours d'exécution et dont les résultats se révèlent chaque jour, mais encore de leur expliquer les entreprises nouvelles d'une véritable importance et d'examiner les chances de succès qu'elles peuvent avoir.

C'est ce qui nous amène à nous occuper aujourd'hui de la Société civile des immeubles de la rue Lafayette dont on trouvera plus loin l'annonce de l'ouverture de la souscription.

On sait que le 27 août 1859, un décret impérial a déclaré d'utilité publique le prolongement de la rue Lafayette, entre la rue du Faubourg-Poissonnière et la rue de la Chaussée-d'Antin, ainsi que l'établissement d'un square rue Montholon.

Aux termes de deux autres décrets impériaux, en date des 19 mars et 9 avril 1862, MM. Ardoin, Ricardo et Ce ont été substitués aux droits de la ville de Paris, pour l'exécution du prolongement de ladite rue dans la partie comprise entre la rue du Faubourg-Poissonnière et la rue Laffitte.

Un jugement rendu par le tribunal civil de la Seine le 22 mai 1862 a prononcé l'expropriation pour cause d'utilité publique des immeubles et portions d'immeubles nécessaires au prolongement de ladite rue Lafayette, et à l'établissement du square Montholon, dans les parties comprises entre les rues du Faubourg-Poissonnière et Montholon, d'une part, et les rues du Faubourg-Montmartre et Laffitte, d'autre part.

Par suite de cette expropriation, MM. Ardoin et Ce sont propriétaires de divers terrains et même de maisons ayant pour la presque totalité façade sur ladite rue prolongée et le square Montholon.

Ce sont ces immeubles que MM. Ardoin et Ce ont eu l'idée de mettre en société, dans le but de construire, vendre ou louer ces diverses propriétés.

On voit qu'il y a une analogie complète avec la Société des immeubles Rivoli.

Ce sont de grandes masses de terrains que l'on achète meilleur marché par ce motif qu'ils sont pris en bloc, sur lesquels l'on construit d'autant plus économiquement qu'on fait des traités d'ensemble, et qu'on vend ensuite au détail avec d'importants bénéfices.

Si la réalisation est longue, la Société n'y perd rien, car les immeubles se louent d'autant plus vite qu'ils sont établis sur des voies larges, commerçantes, et qu'ils sont nouveaux, c'est-à-dire empreints du luxe de la construction moderne.

MM. Ardoin et Ce, voulant intéresser les plus petites épargnes à cette propriété commune, et leur permettre de se constituer propriétaires dans Paris, ont voulu diviser le capital en actions de 100 francs, et pour ce fait ils ont dû renoncer à la forme de la société anonyme et de la société en commandite, et se constituer en société civile.

C'est, du reste, la forme adoptée pour un grand nombre de sociétés immobilières, notamment pour celles de certains théâtres.

La Société est constituée au capital de 25 millions de francs représenté dans 250,000 actions de 100 francs chacune.

Elle sera administrée par cinq administrateurs qui seront nommés par la première assemblée générale.

MM. Ardoin et Ce lui apportent 23,000 mètres de terrains placés entre la rue du Faubourg-Poissonnière et la rue Laffitte, et bordant en grande partie la nouvelle rue.

La Société ne nous semble courir aucune mauvaise chance, quels que soient les résultats des expropriations, puisque ces terrains sont apportés à forfait par MM. Ardoin et Ce, à raison de 650 francs le mètre.

On sait que dans toute acquisition immobilière le prix du terrain acquis doit être augmenté des frais d'enregistrement et d'acquisition, et que ces frais sont communément évalués à 10 0/0.

Le cahier des charges de MM. Ardoin et Ce, dont bénéficiera la nouvelle société, les affranchissant de ces frais, les terrains ne sont en réalité apportés à la Société que pour 590 fr., le mètre. En outre, comme l'apport comprend aussi bien les immeubles construits que ceux qui ne le sont pas, il en résulte que la Société aura quelques terrains garnis de constructions, au prix moyen que nous venons d'indiquer.

Pour bien se rendre compte de l'opération et de son succès, il faut prendre le plan du prolongement de la rue Lafayette et examiner le parcours qu'elle suivra. C'est ce que nous allons faire.

Ce prolongement de la rue Lafayette part du faubourg Poissonnière, à la hauteur actuelle de la rue Lafayette, et va traverser la rue Montholon un peu avant la rencontre des rues Papillon et Ribouté.

Là se dessinera un beau square, avec des dégagements sur les rues Rochechouart et de Bellefond.

Elle se prolongera, en traversant la rue Trévise prolongée, la rue Bleue, le passage Saulnier, et atteindra la rue Cadet qu'elle traversera.

De là elle continuera son parcours, prenant en écharpe le prolongement de la rue Olivier-Saint-Georges, traversera la rue de Buffault, et gagnera la rue du Faubourg-Montmartre, où elle rencontrera la rue Drouot.

Elle continuera, traversant la rue de la Victoire, la rue le Peletier prolongée, et atteindra la rue Laffitte, à l'angle de la rue de Provence.

Cette grande voie sera ultérieurement prolongée jusqu'au nouvel Opéra.

Par l'indication que nous venons de donner, on peut facilement apprécier l'importance de la nouvelle voie et, la valeur des terrains qui la bordent.

Elle effectue son passage au milieu de rues opulentes et va constituer une des grandes artères de Paris, débouchant à l'Opéra, et reliant les gares de l'Ouest, du Nord et de l'Est; ce sera une voie commerçante, parcourant des quartiers riches et bourgeois.

Les terrains de la Compagnie ne comprendront pas moins de 2,000 mètres en développement de façade et de cinquante encoignures sur des rues importantes.

Pour donner une idée de la valeur des terrains, il suffit d'indiquer que la Société sera propriétaire d'un magnifique triangle compris entre la rue Laffitte, la rue Lafayette, la rue Lepeletier et la rue de Provence;

De trois terrains d'angle à la rencontre de la rue Lepeletier prolongée et de la rue Lafayette;

De terrains en bordure sur la rue Olivier-Saint-Georges, de presque tous les terrains bordant la rue Lafayette jusqu'à la rue du Faubourg-Poissonnière, et de ceux entourant le square Montholon.

Si donc les opérations de la Société avaient

uniquement pour but la revente des terrains, elle devrait déjà présenter un certain bénéfice ; mais son but principal, c'est la construction de maisons, qui se loueront immédiatement à des prix modérés et présenteront un bénéfice assuré pour la revente.

La Société étant constituée dans ce but, son capital de 25 millions ne sera absorbé par le prix des terrains que jusqu'à concurrence de 15 millions.

Il restera donc 10 millions qui serviront à construire.

Ce chiffre serait insuffisant, car les terrains comprenant 23,000 mètres, comme ils sont surtout en façade, pourront être utilisés en grande partie pour la construction, qui devra s'étendre sur environ 20.000 mètres, en réservant 3,000 mètres seulement pour les cours. Ce serait donc, en supputant la dépense de construction à 1.000 francs environ par mètre, une somme de 20 millions à dépenser.

Le capital fournira 10 millions, et le surplus sera emprunté au Crédit foncier, ce qui est encore préférable à la voie d'emprunts par obligations ; en effet, en y comprenant même l'amortissement, l'emprunt se fera au taux de 5,80 0/0 environ.

Cette situation nous semble donc excellente, et la Société civile des immeubles de la rue Lafayette nous paraît mériter un plein succès.

Dans un prochain article nous compléterons cette étude, en appréciant par comparaison la valeur de ces terrains avec ceux vendus dans des quartiers auxquels ils peuvent être assimilés. Disons, dès à présent, que la Société des immeubles Rivoli est d'un heureux présage pour la Société Lafayette, et ajoutons que MM. Arnouin et Cᵉ, les heureux constructeurs du boulevard de Strasbourg, ont une expérience en ces sortes d'affaires qui doit inspirer la confiance.

E. Bonnaud.

CHRONIQUE

CHEMIN DE PARIS A TOURS. — Le numéro 4053 du *Bulletin des Lois* contient, sous la date du 28 août, un décret relatif au tracé du chemin de fer de Paris à Tours par Vendôme, et au prolongement du chemin de fer de Paris à Orsay. Ce décret porte : « Le chemin de fer de Paris à Orsay sera prolongé jusqu'à Limours par le vallon de Saint-Paul. »

CHEMIN DE FER DE MEDINA DEL CAMPO A ZAMORA. — On lit dans un journal financier :

« Le chemin de fer de Medina del Campo à Zamora se détache de la ligne du chemin de fer du Nord de l'Espagne, à 170 kilomètres de Madrid, puis il se dirige dans l'ouest de la Péninsule et parcourt, sur une étendue de 90 kilomètres environ, les contrées riches et peuplées de la Vieille-Castille, qui produisent en abondance des céréales et des vins très-renommés.

A Zamora, point extrême de la ligne, on rencontre une route de première classe qui relie la ville de Zamora à Orense et aboutit à Vigo, l'un des ports les plus considérables et les plus sûrs de l'Espagne, celui qui présente l'avantage de la navigation la plus directe pour l'île de Cuba, et le seul sur l'Océan où les navires puissent faire quarantaine. — Le chemin de fer de Medina del Campo à Zamora aura donc pour résultat de mettre en communication avec tout le réseau des chemins de fer espagnols le port de Vigo, qui deviendra, dès lors, le lieu d'embarquement d'une grande partie des farines et des blés de la Vieille-Castille, qui, par suite de manque de voies de communication, sont détournés de leur direction naturelle, et s'exportent aujourd'hui par Santander pour l'Amérique, l'Angleterre et la Méditerranée.

On s'occupe activement aujourd'hui des études d'un chemin de fer destiné à relier Zamora à Orense. — Ces études sont déjà achevées sur plus de la moitié de leur étendue, et il n'est pas douteux qu'une subvention, proportionnelle à celles qui ont été allouées aux autres voies ferrées de la Galice, ne soit accordée à cette ligne dont l'importance est incontestable.

De plus, la concession du chemin de fer d'Orense à Vigo (126 kilomètres) a déjà été votée par les Cortès, avec une subvention de 67,000,000 de réaux (17,650,000 francs).

On voit donc par ce qui précède que les lignes de Zamora à Orense et d'Orense à Vigo seront en construction dans un avenir peu éloigné, et que par suite le chemin de fer de Medina del Campo à Zamora deviendra la tête de ligne des voies ferrées qui relieront, sans solution de continuité, Madrid à l'Océan, et rattacheront le réseau des chemins de fer espagnols au réseau des chemins de fer portugais.

La concession du chemin de fer de Medina del Campo à Zamora a été accordée en vertu d'une ordonnance royale, en date du 19 février 1861, à M. Raphaël Bertrand de Lis, aux droits duquel la Compagnie se trouve actuellement substituée.

La subvention accordée à cette ligne par le gouvernement espagnol est de 11,917,000 Rx (3,136.000 francs), soit 136,977 Rx (36,004 francs) par kilomètre.

La longueur de la ligne qu'embrasse la concession de ce chemin, conformément aux projets approuvés par le gouvernement, est de 87 kilomètres. La durée de la concession est fixée à 99 ans, pendant lesquels la Compagnie concessionnaire profitera des recettes de l'exploitation, à la charge par elle de terminer les travaux de construction en trois années qui prendront fin en 1864.

La Compagnie jouit du privilége d'introduire son matériel en exemption de droits de douane, et aussi de toutes les exemptions et franchisse accordées aux chemins de fer de premier ordre, d'après les dispositions en vigueur.

La construction du chemin de fer de Medina del Campo à Zamora se trouve assurée par un traité de construction passé avec une maison considérable d'Espagne, qui donne la certitude que la dépense totale, y compris les frais d'administration et les intérêts à servir pendant la durée de la construction, n'excédera pas, déduction faite de la subvention, la somme de 185,000 fr. par kilomètre.

Les ressources de la Compagnie, pour faire face à ces dépenses, s'élèvent à 145,434,000 Rx (38,272,210 francs), qui se composent comme suit :

	réaux.	francs.
1° Subvention.....	11,917,000	3,136,105
2° Capital actions...	60,800,000	16,000,000
Ensemble....	72,717,000	19,136,105
3° Obligations : La Compagnie, conformément à la loi, est autorisée à émettre des obligations pour une somme égale au capital actions et à la subvention de l'État, soit....	72,717,000	19,136,105
Total.....	145,434,000	38,272,210

Si l'on rapproche ce chiffre de celui du traité de construction et de matériel dont il a été fait mention plus haut, on voit que la Compagnie n'aura besoin, pour satisfaire à ses engagements, que d'émettre la moitié de son capital *actions* et les obligations correspondantes à ce capital.

Produits. — Il suffira, pour donner un aperçu de l'importance du trafic qui est assuré à la Compagnie du chemin de fer de Medina del Campo à Zamora, d'indiquer le résultat des calculs établis sur la valeur des transports actuels et approuvés par le gouvernement espagnol, en faisant remarquer toutefois, que, si l'expérience a prouvé jusqu'ici que le résultat de l'exploitation des chemins de fer construits dans les pays où il existait déjà des voies de communication parfaitement établies, a dépassé de beaucoup les estimations faites à l'avance, on doit s'attendre à un développement infiniment plus considérable encore dans les contrées où ces voies ferrées viendront remplacer des routes impraticables.

D'après ces calculs, on estime que le trafic de la ligne de Medina del Campo à Zamora s'élèvera à 25,000 francs environ par kilomètre. Le chemin de fer de Madrid à Alicante, qui parcourt les contrées moins peuplées et moins industrieuses, rapporte 35,000 francs par an.

On peut donc conclure de ce qui précède que le chemin de fer de Medina del Campo à Zamora aura non-seulement un avenir assuré dès l'origine de son exploitation, mais encore qu'il se trouvera très-prochainement dans des conditions exceptionnellement avantageuses. »

Nous nous bornerons aujourd'hui à la reproduction de l'article ci-dessus, nous réservant d'apprécier ultérieurement cette nouvelle affaire.

CHEMINS LOMBARDS. — On mande de Trieste au *Journal des Débats* :

« La Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche et Lombard-Vénitien a commencé depuis trois mois déjà les travaux pour l'érection des vastes greniers qu'elle destine à recevoir, à la gare de notre ville, les blés venant des principautés danubiennes.

» Les travaux avancent rapidement et seront entièrement terminés vers le 15 novembre prochain.

» Ces greniers, qui contiendront 300,000 hectolitres de blé, sont construits d'après le système dont l'inventeur est M. Alexandre Devaux, de la maison Ch. Devaux et Cᵉ, de Londres.

» La Compagnie des chemins autrichiens et lombards a l'intention, à ce qu'il paraît, d'en faire élever de semblables sur tous les points importants de la ligne, car elle a traité avec M. A. Devaux pour le droit d'emmagasiner *deux millions* d'hectolitres d'après son système.

» Nous savions déjà que ces greniers, établis depuis trois ans aux West-India-Docks, à Londres, avaient reçu l'approbation de tous les ingénieurs qui les ont visités, et des *corn-facteurs* qui en ont fait usage.

» Ils paraissent destinés à faire toute une révolution dans l'emmagasinage des céréales, dont jusqu'à ce jour le prix exigé annuellement pour droit de garde et de pelletage avait rendu les réserves sinon impossibles, du moins presque impraticables.

» On comprend facilement de quel immense avantage de tels greniers seraient pour les cultivateurs, qui, dans les années d'abondance, pourraient y emmagasiner leurs blés à des prix presque nominaux, en étant certains de les y conserver intacts, et pour le peuple qui y trouverait, dans les années de disette, des réserves livrées à la consommation à des prix que n'auraient accrus ni les avaries ni les frais de main-d'œuvre. »

CHEMINS NAPOLITAINS. — La Compagnie des chemins de fer Méridionaux-Napolitains est définitivement constituée ; les associés-fondateurs se sont réunis en assemblée générale à Turin.

Le cautionnement déterminé dans la convention a été complété et versé.

PORTS DE MARSEILLE. — On lit dans un journal de Marseille :

« M. Emile Pereire a confirmé hier devant la commission d'enquête l'acquisition faite par le Crédit mobilier des terrains de la Joliette appartenant à la Société des Ports. Ces terrains, dont une partie est à conquérir par les travaux en cours d'exécution, ont été vendus, dit-on, à M. Emile Pereire au prix de 110 francs le mètre. »

F. Grimaud.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les entreprises de Marseille continuent à être bien tenues.

Les Ports de Marseille, après détachement d'un coupon de 15 fr., sont à 690 ...

Les Docks de Marseille à 692 50.

Les Gaz de Marseille plus faibles à 300 ».

Les Magasins généraux continuent à être demandés à 650 ».

Les Immeubles Rivoli, par suite de réalisations, ont faibli à 232 50.

La Caisse des chemins de fer est bien tenue de 67 50 à 65 fr.

Le Comptoir Bonnard est faible à 38 75.

Le Gaz est rare à 700 ».

Les Omnibus de Paris ont monté à 820 ».

Les Petites Voitures sont à 63 75.

En somme, les grandes valeurs ont absorbé l'attention des spéculateurs et fait abandonner un peu le marché industriel.

E. Bonnaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Le marché des fonds publics est toujours très-calme à cette époque de l'année. Les financiers sont encore sur le continent ou dans les environs des ports de mer. Il faut une quinzaine de jours pour qu'ils reviennent à Londres. Les grandes affaires ne s'ouvriront donc pas avant le 15 ou le 20 octobre.

Aussi malgré l'importance des nouvelles qui nous arrivent de New-York, de Turin et de Paris, les cours n'ont peu varié. Il n'y a eu un peu de mouvement que sur les consolidés turcs. Ils sont très-recherchés aujourd'hui ; avant-hier ils se cotaient, à Constantinople, 53 1/8. Le télégraphe en ayant donné avis à la bourse de Londres, ils sont montés à 39 1/4.

Bien des capitalistes qui avaient acheté des fonds étrangers les ont vendus pour prendre des consolidés turcs. Le même mouvement s'est opéré à Constantinople, à Paris, à Francfort et à Amsterdam.

Il faut attribuer cette amélioration aux résultats constatés de la nouvelle direction des douanes. Les revenus des douanes turques sont en progrès depuis qu'elles sont placées sous le contrôle direct du gouvernement. Les douanes du Danube, de Smyrne, Salonique, Erzeroum, Chypre, Scutari, Janina et Candie étaient affermées en 1860 pour 58,283,034 piastres métalliques. En 1861, sous la direction du gouvernement, elles ont rapporté 60 millions de piastres, malgré la crise commerciale et financière qui a eu lieu l'an passé. Ce n'était qu'une augmentation de 12 0/0 ; mais comparons un peu les périodes de mars à juillet en 1861 et en 1862, nous trouverons des résultats inattendus : en mars 1862, l'accroissement des recettes est de 167 0/0 ; en avril, il est de 133 ; en mai, de 142 ; il s'élève en juin à 252 0/0 et en juillet à 190 0/0. Ces chiffres ont leur éloquence. Les douanes qui sont établies sur le littoral asiatique de la mer Noire, offrent une augmentation de 80 0/0.

On vient de publier la statistique du *Board of Trade* pour le mois d'août. Elle constate un accroissement de 4 0/0 dans le chiffre des importations, comparativement au chiffre d'août 1861. Nous avons exporté l'année dernière 12,357,441 l. st. ; cette année, nous avons exporté till 1er août, 12,829,627 l. st. Cela tient aux affaires réalisées sur les toiles et les étoffes de laine et la vente des munitions de guerre dont les Américains du Nord, comme ceux du Sud, ont fait d'immenses provisions en Angleterre. Cette hausse momentanée n'empêche pas que, pour les huit premiers mois de 1862, nous ne soyons en déficit de 300,000 l. st. sur l'année dernière, et de 6 millions sterling sur 1860.

Nous avons importé considérablement de céréales pendant le mois d'août. Les ports britanniques ont reçu 1,350,000 quintaux de grains et farines (ils n'en avaient reçu en août 1861 que 731,337 quintaux). Voici dans quelles proportions les différents pays du monde contribuent à former ce total : Amérique du Nord, 46 0/0 ; Allemagne, 18 0/0 ; Russie, 11 0/0 ; Canada, 10 0/0 ; Egypte, 5 0/0 ; les autres pays, 10 0/0.

En présence d'un approvisionnement pareil, et des ressources que la récolte va encore augmenter, les cours des céréales ne pouvaient se soutenir. Il y a eu baisse de 3 shillings par quarter.. Encore ne trouverait-on pas facilement acheteur. Si quelque fermier voulait vendre, il ne le pourrait probablement pas, à moins de consentir à une nouvelle baisse de prix.

Le marché d'hier a présenté un peu plus d'animation. Il y a eu hausse sur toutes les valeurs ; le 3 0/0 a ouvert à 93 1/2 ; il est monté à 5/8 ; il a bien vite atteint les cours de 93 3/4 et de 93 7/8 au comptant. Au 5 novembre il s'est coté à 93 7/8 et à clôturé à 94.

Le nouveau 3 0/0 et le 3 0/0 réduit sont demeurés à 92 1/2, 3/8. Action des Indes de 228 à 230 ; 5 0/0 indien de 108 7/8 à 109 1/8, en hausse de 1/4 0/0.

Bons de l'Echiquier ; mars de 56 à 59 shill., juin, de 19 à 22 sh. de prime.

Les fonds étrangers ont suivi le mouvement du 3 0/0 anglais. L'emprunt turc varie entre 1/4 au-dessous et 1/4 au-dessus du pair. Le Portugais fait de 2 3/8 à 2 5/8 de prime ; le Russe 1 1/8 à 1 3/8, en hausse de 1/4 0/0.

Les Venezuela ont subi une réaction ; mais ils sont encore à 3 0/0 de prime. Le Péruvien seul reste lourd à 1/2 au-dessous du pair. Le crédit du gouvernement péruvien ne saurait se consolider tant que ce gouvernement ne suivra pas une ligne de conduite qui lui assure la bienveillance des gouvernements européens, et notamment celle de la France, avec laquelle il a déjà eu et pourrait avoir encore des difficultés.

Le Mexicain s'est arrêté à 3 1/4. Voici, du reste, la cote la plus récente des principaux fonds étrangers : certificats espagnols, de 9 7/8 à 10 1/8 ; 4 1/2 0/0 brésilien 94 1/2 ; égyptien 89 1/2 ; chemin de fer italien, 72 1/2 ; 5 0/0 russe, 94 1/2 ; id. libéré, 93 3/4 5/8 ; dette espagnole, 54 1/4 1/2 ; id. différée, 14 5/8 ; passive, 22 1/8 3/8 21 7/8.

On a annoncé la faillite de MM. Lindheim et Cie (de Vienne), maîtres de forges et banquiers. On craint que le passif ne dépasse 320,000 liv. Cette maison avait beaucoup de papier sur la place de Londres.

Une autre faillite a produit une grande impression ; c'est celle de MM. Faria et frères, de Rio-Janeiro. Le passif s'élève au même chiffre : 300,000 liv. Cette catastrophe a ébranlé plusieurs fortunes en Portugal.

On continue à faire des expériences sur la soutère marine, dont certains filateurs essaient de substituer la fibre à celle du coton.

C. Dealtry.

BULLETIN COMMERCIAL.

CÉRÉALES. — La farine de consommation se place assez lentement aux prix extrêmes de 58 à 62 francs le sac de 159 kilogrammes ; sur ce dernier prix la boulangerie montre peu d'empressement ; elle ne prend du reste que du disponible ou du livrable à court délai ; elle ne semble pas avoir grande confiance dans l'avenir ; la tendance des esprits est à la baisse.

Le disponible est fermement tenu à 62 francs.
Le courant du mois est à 59 25.
Le livrable sur les 2 derniers à 58, 58 25.
Les 4 premiers mois à 58 25.
Ce sont il y a un peu plus de lourdeur.
Le disponible à 61 75.
Le courant d'octobre 59 francs.
2 derniers 58 francs.
4 premiers 58 25.

Blés. — Les échantillons présentés en blé par le commerce sont assez nombreux. Seulement les prix demandés ne sont que bien peu en rapport avec les prix offerts. Et tout d'abord, il y a un tel écart qu'il semble que tout rapprochement soit impossible.

Le Centre, Bourges, Issoudun, Châteauroux, et, d'un autre côté, les bords de la Loire sont vendeurs sur notre place. Les meilleurs blés marchands sont tenus 34 50 à 35 fr. ; les blés les plus ordinaires de 33 à 33 50 les 120 kilogrammes.

Le Vendômois vend 34 50 à 35 fr. ; le Centre de 33 à 33 fr. 50 les 120 kil.

Montereau et son rayon continuent à ne rien offrir. En blé de commerce provenance de Beauce ou de Brie, on demande 34 50 à 35 fr. les 120 kil réglés.

Les fermiers ont présenté du blé comme à l'habitude, ils sont venus avec le désir de vendre au moins aux mêmes conditions qu'il y a huit jours ; mais la meunerie ne semble pas disposée à accepter les prix demandés, et comme d'habitude, lorsque la position n'est pas bien tranchée, il y a tiraillement.

Cependant les vendeurs se montrent plus traitables, et ils finissent par céder : les blés blancs de choix 35 à 35 50, les blés roux de 33 à 34 fr. les 120 kil réglés, rendus aux usines de la meunerie du rayon.

En résumé, les affaires restent sans entrain, et l'on peut accuser 75 c. de baisse par sac sur le blé ; quelques échantillons ont même obtenu 1 fr.

Seigles — La demande pour le Nord a repris un peu d'activité. La marchandise disponible, qualité loyale et marchande, vaut de 20 75 à 21 25 les 115 kil. réglés au Nord.

Billardon.

SOCIÉTÉ CIVILE IMMOBILIÈRE

DE LA

RUE LAFAYETTE

ÉMISSION

DE 250,000 ACTIONS DE 100 FR.

Par suite de l'expropriation pour le prolongement de la rue Lafayette, MM. Ardoin, Ricardo et Ce, restent propriétaires d'environ 23,000 mètres de terrains, situés depuis le faubourg Poissonnière jusqu'à la rue Laffitte.

Ces terrains présentent un développement de plus de 2,000 mètres de façade sur la nouvelle voie qui doit relier, comme tout le monde sait, le nouvel Opéra aux gares des chemins de fer du Nord et de l'Est, en traversant les quartiers les plus riches, les plus habités et les plus commerçants de Paris.

Leur mise en exploitation et leur construction offrent, à la fois, aux capitaux qui s'y intéresseront, la sécurité tout exceptionnelle des placements en immeubles, et les revenus élevés que produisent les propriétés bien situées.

Sur plusieurs il existe des constructions qui seront conservées et donneront des produits immédiats ; d'autres ont des bâtiments qui ne doivent être que partiellement démolis et qui seront ragréés à peu de frais, avec façade sur la voie nouvelle ; quant aux terrains assez nombreux, qui sont interposés entre de grandes propriétés et les nouvelles voies, ils doivent être acquis, sans aucun doute, à un prix de convenance, par les propriétaires contigus, qui ont un immense intérêt à s'assurer la façade qui leur manque.

Ces terrains sont apportés à la Société au prix moyen de 650 fr. le mètre.

En faveur des bénéfices que l'opération doit réaliser, on a, comme exemple et comme modèle, la Société Immobilière de Paris ; cette Société a distribué, pour l'année 1861, un dividende de 10 0/0 ; ses actions font une prime considérable, et cependant, d'après son dernier compte rendu, beaucoup de ses dépenses étaient encore improductives.

La Société de la rue Lafayette, établie sur les mêmes bases, n'ayant que peu de frais généraux, et affranchie de frais d'acquisition, peut compter sur un succès au moins égal à celui de la Société Immobilière de Paris.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION

25 fr.	par action en souscrivant.	
25	—	lors de la répartition.
25	—	au 15 janvier prochain.
25	—	au 15 avril prochain.

On souscrit, à partir du lundi 6 octobre 1862, jusqu'au samedi 18 du même mois, chez MM. Ardoin, Ricardo et Ce, banquiers, rue de la Chaussée-d'Antin, 44, à Paris.

Dans toutes les succursales de la Banque, verser au crédit de MM. Ardoin, Ricardo et Ce, auxquels les récépissés devront être envoyés par la lettre de souscription.

On peut adresser aussi directement à MM. Ardoin, Ricardo et Ce, par lettre chargée, le montant de la souscription (25 fr. par action souscrite).

Les accusés de réception adressés aux souscripteurs leur tiendront lieu de récépissé.

On trouvera chez MM. Ardoin, Ricardo et Ce, les plans des terrains, l'acte de Société, et tous les renseignements désirables sur l'opération.

Les personnes qui désireraient souscrire à ces actions peuvent nous adresser leurs demandes accompagnées du premier versement. Nous nous chargeons GRATUITEMENT *de les transmettre à MM. Ardoin, Ricardo et Ce, et de remplir toutes les formalités pour régulariser leurs souscriptions. — En ce cas les fonds devront être adressés directement à* M. DE BIRAGUE D'APREMONT, *gérant du journal, ou déposés à son crédit à une succursale de la Banque de France.*

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

25 octobre. — **Ports de Marseille.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

10 novembre. — **Houillères et chemin d'Epinac.** — A 1 heure, rue Lepelletier, 32.

4 décembre. — **Chemins portugais.** — A Lisbonne, au siége de la Société.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er octobre. — **Chemin d'Orléans.** — 30 fr. par action ancienne, impôt 05 cent.

1er octobre. — **Chemin d'Orléans.** — 3 fr. 12 c. 1/2 par action nouvelle, impôt 27 cent. 1/2.

1er octobre. — **Chemins de l'Ouest.** — 17 fr. 50 par action, impôt 37 cent.

1er octobre. — **Chemins romains.** — 12 fr. 50 c. par action libérée de 500 francs. 15 francs par action trentenaire.

1er octobre. — **Sous-comptoir du commerce et de l'industrie.** — 4 fr. par action.

1er octobre. — **Banque générale suisse.** — 5 par action, coupon n° 11.

6 octobre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — 25 fr. p action ancienne ; 10 fr. par action nouvelle, impôt à déduire 88 cent.

16 octobre. — **Mines de la Loire.** — 5 fr. 88 c action, impôt déduit.

16 octobre. — **Houillères de Rive-de-Gier.** 12 fr. 35 par action, impôt déduit.

16 octobre. — **Houillères de Saint-Etienne.** 4 fr. 90 par action, impôt déduit.

16 octobre. — **Houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — 4 fr. 90, impôt déduit.

3 novembre. — **Chemins de l'Est.** — 20 fr. p action. Impôt à déduire, 42 cent,

1er novembre. — **Société de Crédit industriel et commercial.** — 5 francs par action libérée 125 francs.

31 octobre. — **Gaz de Marseille.** — 6 fr. par tion.

Service des Obligations.

1er octobre. — **Chemins de Paris à Lyon et la Méditerranée.** — 12 fr. 50 par obligation 5 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerran Impôt à déduire, 72 c. 7 fr 50 par obligation 3 0/0, i pot à déduire 20 cent.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 17 au 23 septembre	1739	1.491.046 28	857 52	1706	1.584.324 78	928 68	» »	7.67	27.459 92	885 »
Orléans*	17 — 23 —	1539	1.460.537 02	960 09	1475	1.411.190 32	956 78	3.37	» »	32.121 95	1063 50
Paris-Lyon-Méditerranée*	17 — 23	1411	2.652.367 97	1.879 78	1411	2.619.274 10	1.856 32	1.26	» »	63 480 11	1170 »
Ouest*	17 — 23 —	1269	1.211.762 60	973 35	1213	1.290.210 60	1.063 65	» »	8. »	31.414 05	558 75
Nord*	17 — 23 —	1053	1.528.403 93	1.451 47	967	1.485.314 40	1.536 03	» »	5.60	47.137 28	1026 25
Midi*	17 — 23 —	798	704.690 67	883 07	798	680.663 47	852 96	3.53	» »	28 662 25	856 25
Lyon a Genève*	17 — 23 —	231	161.237 41	698 »	231	181.054 69	783 70	» »	1.70	21.289 38	372 50
Ardennes*	17 — 23 —	355	150.097 85	422 81	187	91.170 91	487 54	» »	13.37	14.340 13	417 50
Dauphiné*	17 — 23 —	182	91 311 23	501 71	160	77.725 01	485 78	3.27	» »	10.536 89	402 50
Graissessac a Béziers	17 — 23 —	52	15.014 75	288 74	52	13.216 55	254 73	13.35	» »	»	»
Bessèges a Alais*	17 — 23 —	33	35.308 70	1 078 74	33	28.613 85	867 08	24.41	» »	36.302 77	240 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	17 — 23 —	1961	1.340.831 90	682 49	1967	1.445.158 41	774 05	» »	11.82	24.402 67	607 50
Autrichiens	17 — 23 —	1324	1.002.570 »	757 33	1324	1.294.055 »	978 20	» »	22.58	25.681 41	475 »
Madrid a Alicante et Tolède	17 — 23 —	482	356.099 37	739 02	482	309.191 11	651 47	13.17	» »	30.292 66	620 »
Saragosse et Madrid a Médinaceli	17 — 23 —	166	50.195 36	302 38	103	37.547 80	361 03	» »	16.25	»	»
a Alicante Alcazar a Ciudad	17 — 23 —	155	29.823 03	192 40	114	16.366 07	143 61	34.02	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	17 — 23 —	366	85.857 93	234 60	366	73 852 89	403 40	» »	» »	12.089 83	340 »
Nord de l'Espagne	17 — 23 —	522	228.798 82	430 65	375	163.366 12	435 64	» »	1.14	14.178 47	523 75
Union suisse	17 — 23 —	275	77.210 »	280 »	275	77.527 »	281 91	» »	» 32	19.046 58	»
Central suisse	17 — 23 —	262	160.231 75	611 65	262	168.509 39	643 17	» »	4.90	» »	»
Victor-Emmanuel	17 — 23 —	214	156.351 21	730 62	214	153 881 29	719 07	1.60	» »	24.433 54	367 50
Romains Bologne a Ancone	17 — 23 —	206	51.124 23	248 17	»	»	»	»	»	9.420 62	335 »
Romains Rome a Civita-Vecchia	17 — 23 —	73	16.091 50	220 43	»	»	»	»	»	9.344 43	»
Saragosse a Pampelune	17 — 23 —	179	49.450 31	276 30	»	»	»	»	»	9.448 40	350 »
Séville-Xérès-Cadix	3 — 9 —	160	105 646 75	660 29	160	92.313 07	576 95	14.54	» »	18.172 20	445 »
Ouest suisse	17 — 23 —	150	78.461 79	523 08	150	80.392 08	535 88	» »	2.30	15.175 21	141 25
Cordoue a Séville	3 — 9 —	131	56 567 75	431 81	131	53.900 40	411 45	4 95	» »	13.451 82	360 »
Guillaume-Luxembourg	10 — 16 —	120	32.774 52	273 12	89	25.797 01	289 85	» »	5.42	»	280 »
Portugais	10 — 16 —	75	16 770 28	223 60	»	»	»	»	»	»	466 25

Prélèvement fait de l'impôt sur le

F. Grimaud.

1er octobre. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — 7 fr. 50 par obligation.

1er octobre. — **Messageries impériales.** — 6 0/0 par obligation, coupon n° 12.

APPELS DE FONDS.

1er au 10 octobre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Appel de 100 fr. par obligation non libérée de l'emprunt 1862.

1er au 15 octobre. — **Compagnie des services maritimes des Messageries impériales** (service de l'Indo-Chine). — Appel de 75 francs par action.

1er octobre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Troisième versement de 100 fr. par action.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

6 au 18 octobre. — **Société immobilière de la rue Lafayette.** — Emission de 250,000 actions de 100 francs.

Compagnie internationale d'assurances. — Emission de 15,000 actions de 300 francs.

REMBOURSEMENTS.

1er octobre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon sorties au tirage du 18 septembre.

1er octobre. — **Chemins de l'Est.** — Remboursement à 1,250 francs des obligations sorties au tirage de janvier 1862.

1er octobre. — **Ville de Marseille.** — Remboursement des obligations sorties le 1er septembre.

1er octobre. — **Compagnie générale des Eaux.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 25 septembre.

1er novembre. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations foncières et communales sorties au tirage du 22 septembre.

F. G.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu la loi du 2 juillet 1861, relative à l'exécution de plusieurs chemins de fer ;

Vu les décrets, en date du 24 juin 1861, qui déclarent d'utilité publique l'établissement :

1° D'un chemin de fer de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne ; 2° d'un chemin de fer de Napoléon-Vendée à la ligne d'Angers à Niort ;

Vu le décret du 10 juillet 1862, qui a déterminé le point de jonction de ce dernier chemin de fer sur la ligne d'Angers à Niort ;

Vu l'avis délibéré en notre conseil d'Etat le 13 août 1861 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4,

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Il sera procédé par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, à l'adjudication, par voie de publicité et de concurrence, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret, de la concession des chemins de fer :

1° De Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne ;

2° De Napoléon-Vendée à Bressuire.

Art. 2. Le maximum de la subvention à fournir par l'Etat pour l'exécution de ces chemins de fer est fixé, savoir :

1° Pour le chemin de fer de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne, à la somme de deux millions cinq cent mille francs (2,500,000 francs) ;

2° Pour le chemin de fer de Napoléon-Vendée à Bressuire, à la somme de cent quarante-six mille francs (146,000 francs) par chaque kilomètre qui sera construit par la compagnie concessionnaire.

Ces subventions s'appliqueront d'une manière distincte à chacune des lignes ci-dessus énoncées, et seront payables l'une et l'autre en seize termes semestriels égaux, dont le premier sera versé le 15 janvier 1864.

La compagnie devra justifier, avant le paiement des termes affectés à chaque ligne, de l'emploi sur chacune desdites lignes, en achats de terrains et approvisionnements sur place, d'une somme double du montant de ces termes.

Le dernier terme de chacune desdites subventions ne sera payé qu'après l'ouverture des deux lignes.

Le rabais de l'adjudication portera sur le maximum de subvention respectivement fixé pour chacune des deux lignes subventionnées.

Art. 3. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics déterminera par un arrêté les conditions à remplir pour être admis à concourir à l'adjudication à passer en exécution du présent décret, ainsi que les formes de cette adjudication.

Art. 4. Ladite adjudication ne deviendra définitive que lorsque les clauses financières auront été approuvées par la loi.

Art. 5. — Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Biarritz, le 15 septembre 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

E. Rouher.

ARRÊTÉ.

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu la loi du 2 juillet 1861 et les décrets du 24 juin précédent, relatifs à l'exécution de plusieurs chemins de fer ;

Vu le décret du 16 juillet 1862 qui fixe le point de raccordement du chemin de fer de Napoléon-Vendée à la ligne d'Angers à Niort sur cette dernière ligne ;

Vu le décret du 15 septembre 1862 qui autorise la mise en adjudication de la concession des chemins de fer de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne et de Napoléon-Vendée à Bressuire, et notamment l'article 2 dudit décret portant qu'un arrêté du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics déterminera les formes et conditions de l'adjudication ;

Vu l'arrêté en date du 19 avril 1862 réglant les formes générales de l'adjudication des concessions de chemins de fer ;

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. — Les personnes qui voudront concourir à l'adjudication de la concession des chemins de fer de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne et de Napoléon-Vendée à Bressuire seront tenues de déclarer leur intention avant le 11 octobre 1862 ; elles devront déposer, avant l'expiration du même délai, au secrétariat général du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics : 1° tous les documents propres à justifier des ressources nécessaires pour l'exécution de leurs engagements envers l'Etat ; 2° les états justificatifs des souscriptions reçues.

Le montant de ces souscriptions est fixé à la somme de 4 millions de francs.

Récipissé sera donné des pièces déposées.

Art. 2. — La somme à verser par les soumissionnaires comme dépôt de garantie est fixée à cinq cent mille francs (500,000 fr.)

Art. 3. — La concession sera faite pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, sans garantie d'intérêt, et moyennant des subventions de l'Etat, dont le maximum est fixé, savoir : 1° pour le chemin de fer de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne à la somme de deux millions cinq cent mille francs (2,500,000 fr.) ; 2° pour le chemin de fer de Napoléon-Vendée à Bressuire, à la somme de cent quarante-six mille francs (146,000 fr.) pour chaque kilomètre qui sera construit par la compagnie concessionnaire.

Le rabais de l'adjudication portera sur le maximum de subvention respectivement fixé pour chacune des deux lignes subventionnées.

Art. 4. — Dans le cas où une seule compagnie serait admise à l'adjudication, le ministre se réserve le droit de déterminer dans un billet cacheté qui sera déposé sur le bureau, pour l'ensemble des lignes à concéder, un maximum inférieur au maximum ci-dessus indiqué.

Il sera donné connaissance du cahier des charges annexé au décret du 15 septembre 1862 dans les bureaux de la division des chemins de fer, au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, tous les jours, de onze heures à quatre heures, les dimanches et jours de fête exceptés.

Art. 5. — Un avis ultérieur fera connaître les jour, lieu et heure de l'adjudication, ainsi que le modèle de soumission.

Paris, le 20 septembre 1862.

E. Rouher.

SOCIÉTÉ ROYALE GRAND-DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 27 septembre 1862.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

En exécution des statuts, nous vous avions convoqués en assemblée générale ordinaire pour le 30 mai dernier.

Les actionnaires n'ayant pas rempli les conditions des statuts pour valider l'assemblée, nous avons dû l'ajourner. Si nous avons reculé, plus que de coutume, la seconde convocation, c'est que nous avons préféré attendre qu'il nous fût possible, en raison des circonstances, de vous convoquer à la fois en assemblée ordinaire et extraordinaire.

Nous consacrerons la première partie de notre rapport à ce qui est relatif à votre assemblée ordinaire. A ce titre, nous avons à soumettre à votre approbation la situation financière de la Société au 31 décembre 1861. Nous vous communiquerons également les résultats de notre exploitation en 1861, ainsi que tous les faits qui intéressent notre entreprise. — Nous vous exposerons ensuite les causes importantes qui ont motivé votre assemblée extraordinaire.

PREMIÈRE PARTIE.

Dans notre rapport à l'assemblée ordinaire de l'année dernière, nous annoncions que la ligne de Luxembourg vers la frontière prussienne serait probablement livrée à l'exploitation pour la fin du mois de juillet. Cette ouverture n'a pu avoir lieu que le 29 août, en même temps qu'avait lieu l'ouverture sur le territoire prussien du raccordement qui devait nous relier aux chemins de fer allemands.

Nous ne nous étions pas trompés dans nos prévisions, à l'égard de l'influence que cette ligne viendrait exercer sur l'ensemble de notre exploitation. Vous en jugerez par les chiffres que nous allons porter à votre connaissance.

Antérieurement à l'ouverture de la ligne vers la Prusse, nos recettes d'exploitation, en 1861, équivalaient à un produit kilométrique annuel de 11,585 francs. Du 29 août au 31 décembre, ce produit s'est élevé à 14,079 francs, soit une augmentation immédiate de 21 1/2 0/0.

Ces résultats ont été obtenus, dès le début, nonobstant l'état fort précaire dans lequel se trouve, depuis longtemps en Allemagne, l'industrie métallurgique.

Les recettes totales de l'exploitation en 1861 se sont élevées à 825,271 fr. 24 c.

La longueur moyenne des lignes exploitées ayant été de 65 kilomètres, il en résulte que le produit kilométrique pour l'année s'est élevé à 12,696 fr. 48 c. Ce même produit avait été de 9,346 fr. 32 c. en 1860, pour une longueur moyenne exploitée de 48 kilomètres, et de 6,773 fr. 76 c. en 1859, pour une longueur moyenne exploitée de 31 kilomètres. Il y a donc eu augmentation du produit kilométrique de 38 0/0 en 1860 sur 1859, et de 36 0/0 en 1861 sur 1860.

L'exercice courant nous promet une notable amélioration sur celui dont nous vous rendons compte. Les recettes du premier semestre équivalent à un produit kilométrique annuel de 16,753 fr. 76 c., tandis que, pour ce même semestre en 1861, le produit kilométrique annuel n'avait été que de 11,197 fr. 72 c., ce qui représente, en faveur de l'exercice courant, une augmentation de 49 1/2 0/0, et, sur le produit total moyen réalisé en 1861, une augmentation de 32 0/0.

Déduction faite des frais et charges d'exploitation, les recettes nettes pour l'exercice 1861 se sont élevées à 298,099 fr. 30 c. Ce produit avait été de 127,659 fr. 25 c. en 1860, et de 22,801 fr. 42 c. en 1859.

Les augmentations qui se produisent dans la recette brute kilométrique de nos lignes sont d'autant plus favorables qu'elles entraînent des abaissements dans nos frais d'exploitation, et élèvent ainsi d'autant plus la proportion de nos recettes nettes. C'est ce qui a déjà eu lieu pour 1861 par rapport aux deux exercices précédents. La proportion des frais d'exploitation n'a plus été que de 60 au lieu de 65 0/0, et, par le fait de cette ré-

duction dans les frais, tandis que l'augmentation kilométrique dans la recette brute en 1861 sur 1860 ne représente que 36 0/0, on voit l'augmentation dans le produit net kilométrique s'élever à 65 0/0. La recette nette par kilomètre en 1861 s'élève, en effet, à 4,586 fr. 14 c., et elle n'avait été que de 2,775 fr. 20 c. en 1860.

Pour l'exercice courant, les frais d'exploitation ne seront sans doute déjà plus que de 55 0/0, sans préjudice des améliorations que nous sommes en droit d'espérer pour l'avenir. — Le revenu net se ressentira encore sensiblement de cette diminution dans les frais.

Le trafic des marchandises forme toujours le principal élément de nos recettes. Il entre pour près de 75 0/0 dans les résultats de l'exploitation en 1861. Cette proportion avait été de 60 0/0 pour l'exercice 1860.

Depuis que nous avons ouvert la ligne de Trèves, nous avons constaté une certaine amélioration dans le mouvement des voyageurs. La circulation totale en 1861 s'est élevée à 165,237 voyageurs, soit en moyenne 453 par jour, qui ont produit 1 fr. 10 c l'un — En 1860, la moyenne de la circulation par jour n'avait été que de 325 voyageurs, produisant 1 fr. 03 c. l'un. Cette amélioration ne pourra que progresser, lorsque nous nous trouverons en présence de l'exploitation de l'ensemble de nos lignes. Nous savons, du reste, que les marchandises sont de beaucoup plus particulièrement destinées à contribuer à nos recettes. Leur mouvement général en 1861 s'est élevé à 259,950 tonnes, soit une moyenne de 688 tonnes par jour, pour un produit moyen de 2 fr. 46 c. par tonne.

En 1860, le mouvement moyen par jour n'avait été que de 393 tonnes produisant 2 fr. 06 c. par tonne.

Cette comparaison donne, en faveur de 1861, une augmentation de 75 0/0 sur le nombre de tonnes transportées et de 19 0/0 sur le produit moyen de la tonne.

Le minerai entre pour 310 tonnes par jour dans le mouvement général des marchandises. Cette quantité n'est évidemment qu'une faible fraction de ce que nos lignes sont appelées à transporter un jour de cette matière.

Ces détails, dans lesquels nous entrons pour la première fois, parce que pour la première fois ils offrent un véritable intérêt, attestent qu'à mesure que notre réseau se complète, les résultats de l'exploitation s'améliorent, et les chiffres qui précèdent nous ont semblé la plus sérieuse garantie de l'avenir réservé à notre entreprise. Ce raisonnement se trouve encore fortifié par ce fait qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que la situation générale des affaires ne nous a pas favorisés jusqu'à présent, et il est bien certain que cette circonstance a réagi d'une façon funeste sur les produits de notre exploitation, sans compter que les déplorables événements d'Amérique sont également venus porter une grave atteinte à notre trafic international en nous privant du transport des cocons et autres matières.

Si, cherchant dans le passé, nous nous reportons aux faits qui se sont généralement produits sur tous les chemins de fer, nous trouvons encore de ce côté la justification de notre confiance. En consultant des documents statistiques officiels qui ont été publiés en 1856, par l'administration française des travaux publics, nous trouvons des renseignements parfaitement rassurants.

Ces documents indiquent la progression des recettes sur les chemins de fer pendant une période déterminée.

Sur le chemin de fer d'Orléans, la recette kilométrique, qui n'était que de 43,505 francs en 1843, s'élevait à 82,539 francs en 1851.

Sur le chemin de fer de Rouen, la recette kilométrique, qui n'était que de 38,473 francs en 1843, s'élevait à 85,002 francs en 1855.

Sur le chemin de fer de Rouen au Havre, la recette kilométrique, qui n'était que de 50,248 francs en 1847, s'élevait à 55,103 francs en 1855.

Sur la ligne de Rouen à Dieppe, la recette kilométrique, qui n'était que de 9,739 francs en 1848, s'élevait à 16,835 francs en 1858.

Sur le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, la recette kilométrique, qui n'était que de 11,685 francs en 1841, s'élevait à 23,745 francs en 1853, et le compte rendu de la Compagnie de l'Est pour 1861 nous apprend que, pendant cet exercice, le produit kilométrique de la ligne de Strasbourg à Bâle s'est élevé à 35,905 francs.

Enfin si, en raison même de son voisinage et de son analogie avec nos lignes, nous prenons sur le réseau français de l'Est l'embranchement de Metz à Thionville et à la frontière Grand-Ducale, nous trouvons qu'en 1855, il ne rapportait que 13,956 francs par kilomètre, tandis qu'en 1861, le produit kilométrique de cette ligne s'est déjà élevé à 24,567 francs.

Notre but, en portant ces derniers faits à votre connaissance, c'est de vous mettre à même de juger de nos chances d'avenir par tous les moyens en notre pouvoir.

Contrairement à nos prévisions, nous n'avons pu ouvrir à l'exploitation une première section de notre ligne du Nord, sur une étendue de 30 kilomètres, que le 21 juillet dernier pour le service des voyageurs, et le 8 août suivant pour le service des marchandises.

Le tracé entre Ettelbruck et Diekirch et l'emplacement de la station de Diekirch ayant donné lieu à certaines difficultés, il en est résulté un retard dans l'approbation des plans, retard qui a nécessairement influé sur la marche des travaux. Quoi qu'il en soit, nous compléterons l'ouverture de la ligne du Nord jusqu'à Diekirch, d'où nous ne sommes plus qu'à 4 kilomètres de distance, dans le courant du mois d'octobre prochain.

Notre exploitation, qui comprend actuellement 120 kilomètres, est donc à la veille d'avoir une étendue de 124 kilomètres; c'est-à-dire la totalité de notre réseau, à l'exception du prolongement de la ligne du Nord dont nous avons à vous entretenir, et au sujet duquel nous vous avons convoqués en assemblée extraordinaire.

Nous ne pourrons juger des conséquences que l'ouverture de la ligne du Nord est destinée à apporter dans les résultats de notre exploitation que lorsque cette ligne sera ouverte jusqu'à Diekirch.

Toutefois, nous pensons bien que, par son trafic local et par l'augmentation qu'elle ne saurait manquer de produire dans la circulation générale du réseau, la ligne du Nord, même dans sa première partie, apportera un utile contingent dans les produits de l'exploitation. Nous avons déjà pu constater un progrès dans la circulation des voyageurs, et nous verrons sans doute bientôt s'élever la proportion de cette partie de nos recettes.

Dans votre assemblée du 29 juin 1861, nous avons eu l'honneur de porter à votre connaissance que notre Société avait été autorisée à ester en justice en France, et que nous avions immédiatement mis à profit cette autorisation en reprenant nos poursuites à l'égard de ceux des actionnaires de l'origine qui n'avaient pas tenu leurs engagements. Nous avons la satisfaction de vous annoncer que, conformément à nos prévisions, l'état actuel des décisions de la justice nous est entièrement favorable. Nous sommes en présence de quatre arrêts, dont deux de la Cour impériale de Paris, et deux de la Cour impériale de Lyon, et de quatre jugements de première instance, dont deux rendus par le tribunal de commerce de Lyon, et deux rendus par le tribunal de commerce de Villefranche.

Nous poursuivrons et terminerons, au mieux des intérêts de la Société, la liquidation de ces affaires litigieuses.

Nous avons, à ce sujet, à vous entretenir d'un incident qui est survenu dans l'une de ces affaires.

Lorsque, dans le courant du mois de juillet 1861, nous plaidions devant le tribunal de commerce de Villefranche (Rhône), M. Renard, l'un de nos collègues dans le Conseil, a produit dans ce procès, en faveur de notre adversaire qui était son beau-frère, un document dont il se trouvait détenteur en sa qualité d'administrateur. Après avoir fait constater judiciairement le fait, nous avons pensé que M. Renard ne pouvait à la fois prêter son concours à des intérêts contraires à ceux de la Société, et conserver son mandat d'administrateur. En conséquence, le Conseil, par une délibération prise le 28 novembre 1861, à l'unanimité des membres présents, a reconnu que la position dans laquelle s'était placé M. Renard ne lui permettait plus de continuer à faire partie du Conseil d'administration. Il lui a notifié cette résolution à la date du 7 janvier dernier.

En portant ce fait à votre connaissance, nous avons la conviction que vous approuverez la détermination que nous avons prise.

D'autres modifications sont intervenues dans le sein de l'administration. Deux de nos collègues, M. le comte de Toulongeon et M. Arjo-Biétrix, nous ont offert leur démission de membre du Conseil d'administration de la Société.

Ces démissions nous privent de deux honorables collègues dont nous n'avions cessé d'apprécier la coopération.

M. le baron de Boigne ayant abandonné ses fonctions de secrétaire général qu'il occupait dans la Société depuis son origine, désireux que nous étions de conserver son concours, et profitant des vacances qui s'étaient faites, nous l'avons nommé provisoirement membre du Conseil, nous réservant de vous demander de bien vouloir ratifier cette nomination.

Le cours de nos actions, après avoir subi une forte dépréciation au commencement de cette année, s'est amélioré, et les progrès constants de notre exploitation contribueront sans doute à de nouvelles améliorations.

Nous n'avons plus, pour terminer la partie de notre rapport qui est relative à votre assemblée ordinaire, qu'à vous communiquer l'état de la situation financière de la Société au 31 décembre 1861, ainsi que le décompte du résultat de l'exploitation pendant cet exercice.

(*La suite au prochain numéro.*)

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE

DE

CRÉDIT INTERNATIONAL MOBILIER & FONCIER

RAPPORT

à l'assemblée générale des actionnaires du

4 septembre 1862.

Messieurs,

Le rapport de cette année sera à peu près la répétition de celui de l'année dernière, l'exercice courant ayant confirmé les prévisions du précédent. La situation de la Banque est toujours de plus en plus consolidée quand à son capital, et nous approchons de l'instant où ce capital pourra fournir un dividende annuel plus en rapport avec les justes espérances des actionnaires. Si ce n'est point encore le cas cette année, il ne faut pas l'attribuer à ce que cet exercice se soit trouvé tout à fait improductif, mais des raisons de prudence, qui vous seront expliquées plus bas, et qui ont pour but de ne se faire aucune illusion sur l'avenir de la Banque, nous ont déterminé à vous faire les propositions sur lesquelles vous aliez avoir à statuer.

Nous allons, avant de vous les formuler, passer rapidement en revue ce qui concerne la situation du capital de la Banque.

Ainsi que nous vous l'annoncions l'année dernière, la rentrée du capitale dû par la Compagnie *Ferdinandea* pour les avances faites au chemin de fer de Florence à Arezzo, a été assurée par une loi votée par le Parlement Italien.

La Banque a déjà reçu, jusqu'au 30 juin, sur la somme qui lui revenait, celle de 1,679,455 fr. 10 c.; ce qui reste à recevoir se monte à 3,147,002 fr. 45 c.. et si l'on éprouve quelque retard pour l'encaissement de ce solde, il ne faut l'attribuer qu'à une régularisation de comptes de quelques créanciers de l'ancienne Société *Ferdinandea*, déjà tranchée en faveur de cette Société par des jugements de première instance, et actuellement soumises en appel, avec le juste espoir de voir les premiers jugements confirmés. Mais dans les cas, les différences ne seraient pas sensibles. Néanmoins, la prudence veut que nous puissions prévoir sur cette rentrée le cas le plus fâcheux, et c'est ce qui a lieu par les mesures de prudence que nous vous proposerons.

La Société de l'*Union des Gaz* s'est consolidée, ainsi que nous vous l'annoncions dans notre précédent rapport; ses actions et ses obligations ont repris une plus grande valeur à la Bourse de Paris. Nous n'avons point cherché à les réaliser et nous comptons rester dans la même situation. Les intérêts nous sont rentrés régulièrement; les remboursements de ce qui est dû à la Banque en compte courant s'opère également suivant les conventions.

Nous vous disions dans notre dernier rapport que *l'Usine à gaz de Séville*, vendue à la Banque par MM. York et C° pour le prix de 1,600,000 francs, avait été, avec le concours de banquiers et de capitalistes espagnols, mise en société anonyme espagnole, dans laquelle la Banque avait apporté sa propriété pour le prix de 2,000,000 francs, payable en 4,000 actions de 500 francs.

Cette société est entrée en possession du privilége et de l'Usine à gaz de Séville le 1er juillet 1861, et en vertu de ses statuts, elle a eu sa première assemblée générale le 25 février 1862.

Les bénéfices de l'exercice du 1er juillet au 31 décembre 1861 se sont élevés à réaux 357,523 fr. 16 c., soit, après déduction de 5 0/0 portés à la réserve, 8 0/0 l'an, ou 20 francs par action pour les six mois écoulés. Les six premiers mois de l'année 1862, malgré les grands travaux exécutés à l'usine, donnent également un dividende à répartir de 20 francs par action. En sorte que les actions de l'Usine à gaz de Séville appartenant à la Banque lui ont donné 40 francs par action pour l'année écoulée du 1er juillet 1861 au 30 juin 1862, soit 8 0/0 sur les 2,000,000 reçus en actions ou 16 0/0 sur le capital déboursé de 1,000,000 francs.

Depuis deux ans, l'augmentation mensuelle des recettes

...les mois correspondants de l'année précédente est ...moyenne de 4 à 5,000 *fr.*; on doit donc supposer ..., d'ici à quelques années, nous arriverons à un pro... de plus de 15 0/0 l'an.

Malgré l'état actuel de cette affaire et l'avenir pros... auquel elle est appelée, bien que le bénéfice pro...ant du prix de l'achat et de la vente de l'Usine à gaz ...ville soit en réalité de 400,000 fr., nous n'avons ...cet article au crédit de profits et pertes que pour ...somme de 165,000 fr., parce que le prix ayant été ...a Banque en actions qu'elle garde en caisse, pour le ...ent, nous avons voulu ainsi parer à toutes les éven...ités qui pourraient surgir.

L'avoir du *Crédit foncier* représente au 30 juin une ...eur nette de 2,746,000 fr.

Pendant l'exercice 1861-1862 nous avons consenti à ...pour 164,494 fr. 75 c. d'obligations hypothécaires.

Notre avoir en terrains s'est accru par l'acquisition ...immeubles de la Société de la navigation, de l'hoirie ...onnet et du Pré-l'Évêque, de la quantité de 3,272 ...es carrées, représentant une valeur de 670,373 fr.

Les revenus ont été de 81,860 fr. 55 c., et ne provien...ent en grande partie que d'intérêts sur obligations hy...pothécaires et de revenus d'immeubles.

Les ventes de terrain ayant été presque nulles pendant ...et exercice, les quelques bénéfices y réalisés ne figurent ...au compte de profits et pertes, en raison du peu ...d'importance de ces ventes. Ce compte est un de ceux ...qui, dès la reprise des affaires, pourra offrir un bénéfice ...considérable, la plupart des terrains qui appartiennent ...à la Banque, et qui forment le principal avoir de ce ...compte, ayant été acquis à de très-bons prix et se trou...vant placés dans les situations les plus favorables.

Parmi les valeurs portées l'année dernière au compte des actions industrielles se trouvaient des actions de la Banque de Turquie, qui représentaient les avances faites par la banque Suisse pour l'établissement de cette Banque. Il nous a été proposé de céder tous nos droits dans cette affaire pour une somme de 16,000 livres sterlings; nous avons cru devoir y consentir, quoique très-certainement l'établissement de la Banque de Turquie sera une des plus grandes et une des plus brillantes affaires de l'époque. Mais comme cette conviction de notre part est très-controversée, et que, d'un autre côté, dans la nouvelle Société qui se forme à cet égard, la Banque Suisse ne pouvait pas exercer une assez grande part de surveillance, nous avons cru devoir accepter les propositions qui nous ont été faites et qui nous laissent un léger bénéfice après le remboursement de toutes nos avances. Le montant est en ce moment encaissé.

Tous les autres objets mentionnés dans notre dernier rapport, composant le capital de la Banque, se trouvent être dans la même situation que l'année dernière, mais, malgré tout ce que nous avons porté alors au compte de profits et pertes sur les débiteurs douteux, nous avons à vous avouer qu'il en reste encore pour une somme que nous ne pouvons en ce moment déterminer le chiffre exact, des démarches devant avoir lieu pour bien l'établir.

Il nous reste aussi une éventualité sur l'affaire du cautionnement de la rue de l'Impératrice à Lyon qui arrive à sa solution.

C'est en raison de ces quelques craintes de différences à supporter, soit sur la liquidation de l'affaire Ferdinanda, soit sur des débiteurs douteux, soit sur le cautionnement déposé à Lyon, que nous nous trouvons dans le cas de vous proposer encore cette année un dividende qui ne répond pas à tout ce que le compte de profits et pertes a produit.

Ce compte solde en réalité, pour l'exercice de 1861 à 1862, par 490,197 fr. 95 c. au crédit; ce résultat a été obtenu sans effort, en grande partie par les revenus et intérêts des diverses valeurs formant le capital, et par des bénéfices sur le gaz de Séville et la Banque de Turquie, arrêtés à des sommes probablement inférieures à ce qu'elles seront lorsque les comptes seront définitivement réglés.

Nous avons aussi omis d'y porter les intérêts des sommes à rentrer sur la créance de la *Ferdinanda*, dont le gouvernement italien a promis de nous tenir compte, mais qui ne rentreront qu'avec le capital lui-même.

Sur ce résultat du compte profits et pertes, il semblait qu'un plus fort dividende que celui de 10 francs par l'année, soit 5 francs pour le second semestre, pourrait être proposé, mais nous vous l'avons fait remarquer plus haut, il reste des éventualité sur divers points que nous vous avons indiqués, et pour lesquelles il nous semble qu'il est prudent de constituer une forte réserve.

Nous croyons donc, dans cette prévision, devoir vous proposer de porter sur l'exercice de cette année 414,352 f. 95 c. à la réserve, laquelle se compose déjà de 386,000 francs, ce qui l'élèvera à la somme de 800,532 fr. 95 c., qui nous semble une somme suffisante pour pouvoir affirmer que, grâce à elle, le capital de la Banque se trouvera réellement intact, et pourra dorénavant donner un dividende qui ne soit plus altéré par la liquidation des premières opérations de la Banque contractées par la succursale de Paris, et dont les sinistres, il faut bien le dire, ont été causés par l'état de crise commerciale et financière qui afflige l'Europe depuis plusieurs années.

Il résultera de la situation de la Banque, ainsi bien constantée, et qui ne craindra pas la critique, que pour l'exercice prochain, on pourra considérer tous les revenus et intérêts du capital de la Banque, de même que les bénéfices qui pourront avoir lieu, comme bien positivement acquis aux actionnaires, et que dès lors les dividendes annuels s'accroîtront d'un manière sensible.

Pour ce faire, nous n'aurons pas besoin de nous livrer à de grands efforts, ou de compromettre nos ressources, la moitié au moins de notre capital qui se trouve consolidé, est placé de façon à produire de 6 à 7 0/0 l'an, sans aucune crainte de pertes; l'autre moitié représentée par des comptes courants, le portefeuille, des valeurs industrielles, et les rentrées à opérer encore, forme un capital mobile, qui nous permettra d'entrer dans de nouvelles affaires, s'il y a lieu, mais toujours en évitant d'immobiliser cette partie du capital, qui, en attendant, produit de bons intérêts: nous devons mettre le plus grand soin à ce qu'elle ne soit employée que dans les opérations, et suivant le mode prévus par les statuts. Il y a dans ces limites tout un cercle d'activité, non encore développé, qui doit enfin amener la Banque à sa véritable destination, celle de favoriser le Crédit mobilier et immobilier sous les différentes formes où il s'exerce, tout en n'engageant jamais les capitaux de la Banque que sur des titres facilement négociables.

Procédant ainsi avec sagesse, notre établissement a un grand avenir, et pourra disposer d'immenses ressources. Espérons qu'enfin, nous allons voir luire sur la Banque les jours prospères que ces premières épreuves lui ont si bien mérité.

Notre conseil d'administration est resté cette année composé de douze membres, tel qu'il l'était à la précédente réunion de l'assemblée générale: ce sera à vous, Messieurs, de décider si vous désirez le porter à quinze, suivant les statuts.

Vous aurez aussi à vous occuper de la réélection de deux membres du conseil d'administration, par suite du tirage au sort d'un sixième des membres, qui, d'après les statuts, doit avoir lieu à dater de cette année.

Nous avons, en outre, reçu la démission de deux de nos honorables collègues, M. le duc de Lorge, et M. Joseph Simon, motivée pour l'un et l'autre sur l'impossibilité d'assister aux conseils d'administration et aux assemblées générales. Nous avons eu en eux d'excellents collègues, qui, lors de l'existence de la succursale de Paris et de l'agence de Lyon, ont été très-assidus, et ont été de très-bon conseil pour la Banque; nous devons leur témoigner ici combien nous éprouvons de regrets de les voir se séparer de nous.

Nous n'éprouvons pas moins de regrets de la démission qui nous a été donnée par M. Simon Simon, de ses fonctions d'administrateur délégué, motivée par sa santé et la nécessité de s'occuper de ses affaires particulières.

Nous avons tous pu apprécier le mérite de la gestion de l'honorable démissionnaire; certes elle a contribué pour une bonne part dans la marche régulière imprimée à la Banque, depuis que la succursale de Paris a été supprimée; nous devons ici lui en témoigner toute notre reconnaissance.

Nous avons pensé, Messieurs, que dans la situation actuelle de la Banque, il serait inutile de remplacer M. Simon comme administrateur délégué pour l'ensemble des affaires. A l'avenir nous comptons diviser les affaires de la Banque en quatre sections, comme suit:

Sections des affaires de Banque proppement dites,
Section des affaires industrielles,
Section du Crédit foncier,
Section du Contentieux.

A la tête de chacune de ces sections nous placerons un administrateur délégué spécial; ces délégués se réuniraient chaque jour en conseil avec le président, et décideraient sur les objets d'ensemble, toujours sauf l'approbation du conseil d'administration, qui continuera à se réunir toutes les semaines. Vous aurez donc, Messieurs, à vous occuper de l'élection de cinq membres du conseil d'administration, dont trois pour démission, et deux pour les membres sortants désignés par le sort. Si vous le jugiez à propos, vous pourriez y ajouter l'élection de trois autres membres pour compléter le nombre de quinze administrateurs, ou laisser à l'appréciation de l'administration le soin de se compléter s'il y avait lieu.

En terminant ce rapport, nous devons vous répéter, Messieurs, que, suivant notre appréciation, nous considérons après le règlement de cette année, la Banque comme devant marcher dorénavant, entièrement dégagée de tout embarras, et comme reprenant une existence toute nouvelle, avec cela de plus, qu'elle a été mûrie par les leçons de l'expérience et n'aura plus à marcher qu'un pas sûr.

Nous vous proposons, Messieurs, de vouloir bien donner votre approbation aux comptes de l'exercice du 1er juillet 1861 au 30 juin 1862, de porter au compte de réserve la somme de 414,352 fr. 95 c., et de fixer à 10 francs par action l'intérêt à répartir pour cette année, soit 5 francs déjà payés au coupon d'avril et 5 francs à payer pour le coupon d'octobre.

James Fazy, président.
Simon Simon, administrateur délégué.
Le chevalier J. Blanc, administrateur délégué.
Gaspard Breitmayer.
Jacques de Ferney, à Paris.
Gustave de Ferney, banquier à Turin.
Le général Klapka.
Christian Kohler, banquier à Genève.
Duc de Lorges.
Pascal (d'Aix), avocat,
Joseph Simon.
Marquis de Tilly.

BILAN AU 30 JUIN 1862.

Troisième versement restant à effectuer,	82,000 »	
Intérêts de retard sur le troisième versement,	18,149 90	100,149 90
Actions de fondation. Compte à amortir,		2,000,000 »
Portefeuille,	837,628 20	
Prêts sur nantissements,	336,807 75	1,174,435 95
Caisse. Billets de banque,	892,300 »	
— Espèces,	231,419 55	1,123,719 55
Frais de premier établissement, 10 0/0 d'amortissement déduit,		238,950 »
Mobilier, 10 0/0 d'amortissement déduit,		28,005 90
Confection des billets de banque, 10 0/0 d'amortissement déduit,		9,639 »
24,000 fr. Rente 4 0/0 Genevois, déposés pour cautionnement de la rue de l'Impératrice,		490,000 »
Obligations industrielles,		3,993,121 60
Fonds publics et actions industrielles,		4,354,028 25
Chemin de fer Ferdinand,		3,147,002 45
Essais de fonte de fer,		184,693 15
Mines de cuivre de la rivière de Gênes,		125,112 65
Hôtel de la Banque,	500,000 »	
A déduire, non payé sur le prix du terrain,	133,285 45	366,714 55
Débiteurs en comptes courants, dont garantis par titres et hypothèques pour environ 2,655,000 fr.,		6,971,015 65
Coupon n° 10 au 1er avril 1862,		240,922 50
Crédit foncier.		
Obligations hypothécaires,	1,166,322 65	
Cédules hypothécaires,	246,075 »	
Terrains, 2,051,717 55. A déduire: Créanciers de prix non payés, 988,194 55	1,063,523 »	
Actions immobilières,	193,000 »	
Intérêts à recevoir,	65,344 60	
Débiteurs divers,	11,909 55	2,746,194 80
		27,483,705 90
Fonds capital,	60,000,000 »	
A déduire: actions 3e série non émises, 20,000,000 »; 31,815 1/2 actions de la Banque, 15,907,750 »	35,907,750 »	
	24,092,250 »	24,092,250 »
Billets de banque émis,		1,000,000 »
Compte de réserve,		386,000 »
Effets à payer,		437,863 40
Dividendes non perçus,		110,708 75
Créanciers en comptes courants,		560,685 80
Profits et pertes,		896,197 95
		27,483,705 90

PROFITS ET PERTES.

Doivent.

Perte sur actions industrielles,		54,471 85
Jetons de présence,		53,450 »
Frais généraux,		138,831 »
Amortissement des frais de premier établissement, mobilier et confection des billets,		30,732 75
Frais judiciaires,		2,706 70
Frais de voyages,		9,045 »
Divers,		612 40
Solde au 30 juin 1862,		896,197 65
		1,186,760 65

Avoir.

Solde au 30 juin 1861,	324,791 35	
A déduire : coupon n° 9 au 1er octobre 1861,	240,925 »	83,866 35
Réescompte du portefeuille,	57,720 80	
Solde du compte d'intérêts et commission,	247,347 65	
Intérêts et dividendes sur actions et fonds divers,	460,078 70	765,150 15
Bénéfice sur fonds publics.		35,831 50
— Crédit foncier,		81,860 55
Intérêts sur le troisième versement en retard,		5,030 10
A valoir sur le bénéfice des actions de la Banque de Turquie,		50,000 »
A valoir sur le bénéfice de l'usine à gaz de Séville,		165,000 »
		1,186,760 65
Solde à nouveau,		896,197 95
A répartir comme suit :		
240,922 50 Coupon n° 10 au 1er avril 1862.		
240,922 50 Coupon n° 11 au 1er octobre 1862.		
481,845 »		481,845 »
Solde à porter à la réserve,		414,352 95

RAPPORT DES CENSEURS DE GENÈVE

A l'assemblée générale de messieurs les actionnaires de la Banque générale suisse, du 4 septembre 1862.

Messieurs,

Vous venez d'entendre la lecture du rapport du conseil d'administration de la Banque générale suisse sur la marche qu'a suivie cet établissement pendant l'exercice de 1861-1862. Nous devons, à notre tour, vous rendre compte de la mission que vous nous avez fait l'honneur de nous confier.

Notre tâche a été rendue facile tant par messieurs les administrateurs avec lesquels nous avons eu de fréquentes entrevues sur les affaires de la Banque, que par messieurs les employés qui ont mis la plus grande obligeance à nous seconder dans nos vérifications.

Chargés par vous, messieurs, de veiller spécialement à l'exécution des statuts, nous avons pu constater que l'administration a eu à cœur de les suivre fidèlement.

L'encaisse de la Banque a continué, malgré l'accroissement de la circulation des billets, à être ordinairement très-supérieur au tiers exigé par les statuts. Le compte des titres de toute nature possédés par la Banque, mis en dépôt chez elle, ou confiés à sa garde, a été fait à nouveau et reconnu conforme aux livres.

Nous avons, en particulier, constaté la présence du dépôt exigé de 50 actions de la Banque au dossier de chacun de messieurs les administrateurs.

Enfin, Messieurs, le bilan qui vient de vous être distribué a été soigneusement examiné, et nous certifions qu'il concorde avec le grand-livre. Nous avons donc l'honneur de vous proposer de l'adopter.

D'après l'article 30 des statuts, il devait être procédé cette année à un tirage au sort pour renouveler un sixième du conseil d'administration. Nous avons été convoqués à la séance qui a eu lieu pour cet objet, afin de nous assurer par nous-mêmes de la régularité de l'opération. Le tirage devait porter sur dix administrateurs seulement, vu les démissions antérieures; il a fait sortir de l'urne les noms de M. Christian Kohler et Pascal (d'Aix).

Les censeurs de la Banque générale suisse.

T. Counis et M. [illegible]

PROCÈS-VERBAL

De l'assemblée générale annuelle de la Banque générale suisse de crédit international, mobilier et foncier du 4 septembre 1862.

Le jeudi 14 septembre 1862, à trois heures de l'après-midi, l'Assemblée générale des Actionnaires de la Banque Générale Suisse de crédit international, mobilier et foncier, s'est réunie à Genève, place de Bel-Air, au siége social.

M. James Fazy, Président du Conseil d'Administration, prend place au bureau, conformément à l'article 50 des Statuts.

Sont présents dans l'Assemblée, et assistent M. le Président, les membres du Conseil d'Administration dont les noms suivent :

MM. Simon Simon, Administrateur délégué.
Le chevalier J. Blanc, id.
Gaspard Breittmayer.
Christian Kohler.
Gustave de Fernex.
Le marquis de Tilly.
Pascal (d'Aix).
Le général Klapka.
Jacques de Fernex.

MM. Barry et Counis, Censeurs de la Banque, prennent place à côté de MM. les Administrateurs.

MM. Jules Sternberg et L.-M. Humbert étant les deux plus forts actionnaires présents, sont invités à remplir les fonctions de scrutateurs.

Le bureau, étant ainsi composé, désigne M. Marc De la Peine pour remplir les fonctions de Secrétaire.

Il est constaté, par le dépouillement de la liste de présence, que 53 Actionnaires composent l'Assemblée, et qu'ils sont porteurs de 10,256 Actions, tant en leur nom qu'au nom de ceux dont ils ont les pouvoirs.

Ces pouvoirs sont déposés sur le bureau et reconnus réguliers.

Les journaux de Genève, de Paris, de Londres et de Berlin, dans lesquels ont été insérés les avis de convocation, sont également déposés sur le bureau.

M. le Président déclare que l'Assemblée étant composée de plus de 25 Actionnaires, représentant plus du dixième des actions souscrites, se trouve régulièrement constituée, conformément à l'article 48 des Statuts; en conséquence, il déclare en outre la séance ouverte.

Au nom du Conseil d'Administration, M. le Président donne ensuite lecture d'un rapport dans lequel il est rendu compte de l'État actuel des affaires de la Compagnie et de la gestion du Conseil d'Administration pendant l'exercice 1861 — 1862.

Dans ce Rapport, qui sera annexé au présent procès-verbal, le Conseil d'Administration conclut en proposant à l'Assemblée les résolutions suivantes :

1° Les comptes de la gestion du Conseil d'Administration pour l'année commençant le 1er Juillet 1861 et finissant le 30 Juin 1862 sont approuvés.

2° Il sera porté au compte de réserve la somme de 414,382 fr. 95 c.

3° L'Assemblée fixe à 10 francs par action l'intérêt à répartir, dont 5 francs ont déjà été payés pour le coupon d'avril, et 5 francs restant à payer pour le coupon d'octobre prochain.

4° De procéder à l'élection de deux administrateurs en remplacement de MM. Kohler et Pascal (d'Aix), administrateurs sortants désignés par le sort, et rééligibles.

5° De nommer trois administrateurs en remplacement de MM. S. Simon, le duc de Lorges et Joseph Simon, démissionnaires.

Après la lecture du rapport du conseil d'administration, M. Barry, l'un des censeurs, en son nom, et au nom de son collègue, lit un rapport dans lequel il est rendu compte du résultat du tirage au sort de deux administrateurs sortants, tirage auquel ils ont assisté comme censeurs, en vertu des statuts; de l'examen qu'ils ont fait des écritures, des titres, de la caisse et du bilan. Ce rapport conclut en proposant à l'assemblée l'approbation de tous les comptes de l'exercice 1861-1862, et il sera annexé au présent procès-verbal.

M. Léon Bret prend la parole pour proposer l'annulation des 31,815 1/2 actions de la Banque, rachetées, s'élevant au capital de 15,907,750 francs. Le capital social se trouverait ainsi réduit à 24,092 250 francs.

M. Léon Bret donne des raisons à l'appui de sa proposition. Il croit que le capital ainsi réduit donnerait une plus-value aux actions.

M. Pascal (d'Aix) pense qu'il convient au contraire de conserver ses actions dans la caisse telles qu'elles sont, sous scellé, parce qu'elles pourraient être utiles plus tard, lors de la reprise des affaires, si les actions de la Banque revenaient un jour au cours du pair.

M. le président ajoute quelques mots dans le sens de la conservation des susdites actions, dont la négociation pourra se faire qu'au pair, et sur un vote de l'assemblée générale.

M. Léon Bret, satisfait de ces explications, retire sa proposition.

En ce qui concerne la nomination de trois administrateurs en remplacement de MM. Simon Simon, Joseph Simon, le duc de Lorges, M. Léon Bret fait observer que les statuts autorisent d'élever à quinze le nombre des administrateurs; il serait peut-être plus convenable, au lieu de restreindre à douze le susdit nombre tel qu'il est actuellement, de l'élever à treize ou quatorze, et que l'assemblée était de son avis, il proposerait une personne importante dans la finance parisienne pour faire partie du conseil d'administration.

M. le président répond à M. Bret, et propose à son tour que l'assemblée donne au conseil d'administration la faculté de se compléter jusqu'à quinze membres, sauf à son choix, pour lequel il prendrait en considération le nom de la personne désignée par M. Bret, serait soumis à la ratification de la première assemblée générale qui le suivrait.

Cette dernière proposition est mise aux voix, et adoptée à l'unanimité.

M. Reinach présente quelques observations sur ce que l'agence de Paris n'est pas encore supprimée, malgré ce qui avait été annoncé l'année dernière.

M. le président répond que l'intention du conseil est bien toujours, ainsi qu'il l'a décidé précédemment et annoncé dans son précédent rapport de supprimer l'agence de Paris; mais que, si cette suppression n'a pas encore eu lieu, c'est que d'une part, pour la liquidation de plusieurs affaires faites par l'ancienne succursale de l'ancienne agence a été jusqu'à ces derniers temps d'une certaine utilité à la Banque, et que, d'autre part, avant de la supprimer, le conseil d'administration veut pouvoir la remplacer par une maison ou un établissement financier de Paris avec lequel il sera possible au siége social d'avoir des relations intimes.

Aucun autre actionnaire ne prenant la parole, M. le président invite l'assemblée à procéder au remplacement de deux administrateurs sortant cette année.

Sur la proposition de M. Léon Bret, le vote a lieu par assis et levé.

MM. C. Kohler et Pascal (d'Aix), administrateurs sortants, sont réélus à l'unanimité.

L'assemblée procède ensuite à la nomination des trois administrateurs en remplacement de MM. S. Simon, le duc de Lorges et J. Simon.

Le vote a lieu au scrutin de liste et secret.

Il est retrouvé dans l'urne 49 bulletins qui ont donné :

231 voix à M. L. M. Humbert.
215 » à M. Counis.
156 » à M. J. Sternberg.

Les autres voix ont été réparties sur dix autres personnes.

MM. Humbert, Counis et Sternberg, ayant obtenu la majorité des suffrages, sont proclamés membres du conseil d'administration.

Les autres résolutions proposées par le conseil d'administration sont adoptées à l'unanimité.

Le présent procès-verbal ainsi rédigé, est mis aux voix et adopté à l'unanimité.

Personne ne réclamant plus la parole, M. le président déclare la séance levée.

L'assemblée se disposait à se retirer, lorsque M. le président lui fit observer que, par suite de la nomination de M. Counis aux fonctions d'administrateur, elle avait encore à procéder à son remplacement comme censeur.

En conséquence, on propose à l'assemblée de nommer censeur M. Demierre-Tourte, qui déjà précédemment avait rempli ces fonctions.

L'assemblée, adoptant cette proposition, nomme à l'unanimité M. Demierre-Tourte censeur de la Banque.

Lecture faite de cette addition au procès-verbal, cette dernière est adoptée à l'unanimité.

Le Secrétaire, M. DE LA PEINE.

Le Président, JAMES FAZY.

Les Scrutateurs,
L.-M. HUMBERT.
J. STERNBERG, *de Berlin.*

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT DE BERNE.

Mise au concours de travaux d'art.

Il est ouvert un concours pour l'entreprise des travaux ci-après :

1° Pour la construction de la travée d'un pont donnant passage aux eaux d'inondation à Unterworben, faisant partie du troisième lot de la section Bienne-Studen.

Ces travaux sont de la nature suivante :

Charpenterie estimée à...Fr.	858	50
Ouvrages en fer estimés à...	31,940	»
Total.....	32,798	50

2° Pour la construction des piles et culées et des travaux en fer du pont sur l'Aar à Busswyl, figurant au premier lot de la section Studen-Berne, comprenant les travaux suivants :

Terrassements, estimés à..Fr.	62,920	»
Maçonnerie, id.....	282,080	»
Charpenterie, id.....	39,100	»
Ouvrages en fer, id.....	383,300	»
Total.....	767,400	»

Les plans, devis et cahiers des charges sont déposés au bureau central technique du chemin de fer de l'Etat de Berne, à Berne.

Pour l'entreprise des travaux sous n° 1 ci-dessus, le cautionnement à fournir est fixé à 3,500 francs, et à 60,000 francs pour les travaux sous n° 2.

Les soumissions peuvent être faites pour les deux travaux réunis, ou pour l'un d'eux seulement. Dans le premier cas, les offres pour chacun des travaux devront être indiquées séparément.

Les soumissions devront être rédigées en la forme voulue, cachetées et porter la suscription : *Soumission pour travaux d'art.* Elles seront adressées *franco*, d'ici au 11 octobre au plus tard, jusqu'à 6 heures du soir, au Comité directeur du chemin de fer de l'Etat bernois à Berne (Suisse). Les soumissions seront accompagnées de pièces justificatives touchant la capacité technique des entrepreneurs; elles indiqueront en outre le mode du cautionnement qu'ils se proposent de fournir.

Berne, le 11 septembre 1862.

Comité directeur du chemin de fer de l'Etat de Berne,

SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ÉCLAIRAGE AU GAZ, DES HAUTS-FOURNEAUX ET FONDERIES DE MARSEILLE ET DES MINES DE PORTES ET SÉNÉCHAS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Société que le coupon n° 4, représentant un à-compte sur le dividende 1862 sera payé, à raison de 6 francs et sous déduction de l'impôt du timbre, dans les bureaux de la Société, 60, rue de la Chaussée-d'Antin, de 10 heures à 3 heures, à partir du 31 octobre.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schaken, à Vesoul.

AVIS.

Le Conseil Bourgeois, représentant la communauté de Saint-Thomas (Antille danoise), fait savoir aux personnes qui seraient disposées à entreprendre l'éclairage au gaz des rues de cette ville, qu'il est disposé à recevoir leurs offres.

Ces offres devront mentionner le taux auquel les contractants s'engageront à fournir le gaz, soit pour :

75 lampes
100 —
125 —
150 —
} Bec de gaz de cinq pieds ou une lumière égale;

Ainsi que le prix du gaz, par pied cubique, suivant la quantité de lampes qui sera jugée nécessaire pour éclairer la ville.

Le contractant devra fournir tous les matériaux, y compris les lampes.

Les offres devront stipuler les conditions auxquelles le contractant serait disposé à céder l'établissement à la ville, à l'expiration de son contrat, dont la durée sera de dix à quinze ans.

Le gaz doit être de première qualité.

La ville compte au moins 12,000 habitants. Un terrain situé à l'ouest de la ville, ayant un lieu de débarquement convenable, pourra être obtenu à des termes modérés.

Les offres seront reçues jusqu'au 1er janvier 1863.

Pour d'autres renseignements s'adresser au secrétaire du Conseil des Bourgeois.

Saint-Thomas, ce 28 juillet 1862, Bureau du Conseil Bourgeois.

Par ordre :

P. VAN VLIERDEN,
Secrétaire.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(Établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la ville de Paris, portent intérêt, Savoir :

Ceux de 6 à 11 mois.....	3 1/2 0/0
Ceux de 12 à 17 mois.....	4 0/0
Ceux de 25 mois et au-dessus	5 0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France fait des avances sur ces bons, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,
FERDINAND LE ROY.

Tous versements de fonds au compte du journal, peuvent être opérés dans les villes où existe une succursale de la Banque de France, au compte de M. de Birague d'Apremont, gérant du journal.

Le récépissé de la Banque devra nous être envoyé.

VILLE DE BRUXELLES.

EMPRUNT DE 25 MILLIONS DE FRANCS (1862).

Remboursement partiel. — 1er tirage au sort. — 433 obligations remboursables au 1er décembre 1862.

Le numéro 22197, remboursable par	50,000 fr.
Le numéro 237822, remboursable par	10,000
Le numéro 169874, remboursable par	5,000
Les numéros 73222, 177305, 182063, 185378, 188343, 227590, remboursables chacun par	1,000
Les numéros 13670, 24109, 83818, 101629, 118740, 119077, 133125, 148611, 155706, 162908, 173957, 195282, 207801, 236218, remboursables chacun par	500

Les numéros 15145, 15597, 20721, 21635, 25822, 30782, 32051, 39020, 46391, 48821, 49299, 60258, 60276, 65812, 65771, 68514, 69839, 75141, 77017, 86371, 88050, 91017, 92772, 101676, 105145, 105963, 111786, 114092, 129154, 130970, 140250, 145028, 146035, 146461, 151360, 156331, 161598, 167155, 171743, 173097, 174820, 177508, 179299, 182105, 183310, 184360, 191438, 194309, 194075, 200684, 201015, 202053, 209508, 216006, 220653, 222039, 225670, 237352, 238931, 245955, remboursables chacun par 200

Les 350 numéros suivants remboursables au pair :

1809	37514	84775	137402	176935	215317
2056	38598	85146	137435	178058	215650
2314	40449	85789	137638	179009	215945
2993	42065	87566	137769	179618	216188
3778	42408	87675	138304	179873	217056
4561	42752	88110	139240	180159	218133
4958	42779	89276	139778	181236	218135
5120	43042	91156	139984	182553	219041
5332	43649	91734	140286	183446	220247
6161	46256	92603	140603	183475	221372
7472	47525	92210	140945	183577	221618
8189	48132	92838	142614	184402	223502
8409	48563	93067	143309	185000	224764
9409	48624	94512	145332	186364	225821
9604	48960	94514	147776	186611	227035
9929	49334	95120	149073	187131	227085
10090	49545	95301	149844	187507	227565
13003	49622	95543	151612	188227	227610
13089	50054	95907	152045	188492	227842
13172	52018	97180	152463	190409	228383
13604	53023	99026	152608	191117	228935
14211	53281	98282	153027	191890	229198
14336	53652	99099	154147	192266	230561
14380	53774	100581	155028	192899	231082
14509	54027	101436	155362	193017	231398
16084	55409	102227	155503	193597	232102
16158	55887	103124	155556	194547	232836
16889	57206	104555	155647	195257	233759
18245	59009	105588	156871	195505	235033
19521	59275	109042	156890	196508	237170
20245	59398	109542	160013	196777	237959
20259	60580	110301	160972	197213	238757
21041	63069	110870	161090	197595	239743
21545	64947	111098	162424	197828	240030
22456	66117	112049	164824	198809	240121
22858	66621	113189	165235	199508	240178
22958	66665	114065	165434	200141	240815
25547	66740	116030	165680	200182	240873
27042	66856	117814	166861	200701	241704
27184	68884	119491	168061	201026	242030
27364	69281	121038	168115	201828	242117
27404	69584	123111	168217	202113	242708
27739	69802	124010	169700	202505	243508
28357	70054	126283	169724	202889	243514
29553	70875	127000	170073	203026	243803
30175	71083	127043	170810	205407	243818
30245	73408	128231	171276	205822	243749
30275	74082	128314	172126	206007	243751
30449	75749	128526	172198	206461	245382
30829	76722	128936	173055	207742	245507
31256	76845	130280	174068	208796	246641
32410	76903	130924	174166	209855	247031
33117	78260	130930	174208	210277	247314
34127	79681	131237	174492	211173	248040
34881	80372	132849	175083	211936	249412
35495	83524	133860	176043	213042	
35540	83816	134986	176185	213204	
35691	83893	135513	176297	214316	
37010	84139	136229	176075	214354	

Ces obligations sont payables à la caisse communale de Bruxelles, chez MM. Ad. Marcuard et Cie, à Paris, et M. B.-H. Goldschmidt, à Francfort-sur-Mein.

Bruxelles, le 1er septembre 1862.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1730 kilomètres.
1861. — 1706 —

11e année — 38me semaine.

Du 17 au 23 septembre 1862.

925.356 Voyageurs	605 480 70
Bagages, Marchandises, etc.	885.565 58
Total	1.491.046 28
Recettes antérieures	48.640.432 18
Total général	45.635.029 45
38e semaine de 1862	1 491 046 28
Semaine correspondante de 1861.	1.584.324 78
Différence	93 278 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	48 640 432 18
— — 1861.	49.856.128 50
Différence	1 215.696 40

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	18.498.376 94
Du 1er janvier au 31 mai 1861	18.680.970 63
Différence en faveur de 1861.	168.593 69

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 mai 1862.	7.874.294 07
Du 1er janvier au 31 mai 1861.	6.064.808 56
Différence en faveur de 1861.	190.514 51
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 17 au 23 septembre 1862.

133.602 Voyageurs	521.262 84
Bagages, Marchandises, etc.	879.274 18
Total	1.400 537 02
Semaine correspondante de 1861.	1.411.199 38
Différence	49.337 70
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	47 487.193 55
— — 1861.	51.163.970 37
Différence	3.676.776 82

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 520 kil. — 1862... 692 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 461 kil. — 1862... 692 kil.

24.152 Voyageurs	70 521 30
Bagages, Marchandises, etc.	120 533 78
Total	191.055 08
Semaine correspondante de 1861	145 812 97
Différence	45.242 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.643.679 01
— — 1861.	4.239.611 27
Différence	2.403.967 74

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1414 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 17 au 23 septembre 1862.

225.331 Voyageurs	865 567 25
Bagages et marchandises	1.786.780 72
Total	2.652.347 97
Semaine correspondante de 1861.	2 619.274 16
Différence	33 073 81
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	80.733 777 41
— — 1861.	83 872.072 08
Différence	[illegible]

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 331 kilomètres
1861. — 331 —

27.028 Voyageurs	83 970 70
Bagages, Marchandises, etc.	77.266 71
Total	161.237 41
Période correspondante de 1861.	181.054 68
Différence	19.817 27
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.061.407 91
— — 1861.	5.149.063 42
Différence	87.655 51

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 827 kilomètres.
1861. — 527 —

70.940 Voyageurs	230.832 90
Bagages et Marchandises	394.584 46
Total	625 417 36
Semaine correspondante de 1861.	509 091 60
Différence	116.325 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	20.832 184 86
— — 1861.	14.636.681 09
Différence	6.195.503 77

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1290 kilomètres.
1861. — 1213

Du 17 au 23 septembre 1862.

468.353 Voyageurs	673.672 95
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	87.569 35
— — Pet. vitesse	480.520 30
Total	1.241.762 60
Semaine correspondante de 1861.	1.290.210 60
Différence	48.448
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	38 407 846 25
— — 1861.	39.316.877 45
Différence	909 031 20

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 juillet 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

7 mois 1862, 900 kilomètres	26.191.937 50
— 1861, 900 —	26.710.937 36
Différence	518.999 86

RÉSEAU MIXTE.

7 mois 1862, 295 kilomètres	2.466 026 44
— 1861, 295 —	2.312.412 43
Différence. » —	53.614 01

NOUVEAU RÉSEAU.

7 mois 1862 21 kilomètres	113.215 64
— 1861 18 —	84.400 17
Différence	29 776 47
Différence totale : 3 kilom.	431.609 38

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 17 au 23 septembre 1862.

223.211 Voyageurs	634 291 30
Bagages, Marchandises, etc.	894.122 63
Total	1 528.403 93
Semaine correspondante de 1861.	1.485.344 46
Différence	43.059 47
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	40 931 738 98
— — 1861.	45.213.886 86
Différence	1.087.872 12

Ligne de Paris à Soissons et de Chantilly à Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 112 kilomètres

10.935 Voyageurs	35 116 12
Bagages, Marchandises, etc.	23.448 90
Total de la semaine	58.565 02
Semaine correspondante de 1861.	22 328 13
Différence	36.236 89
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.823.070 56
— — 1861.	243.330 83
Différence	1.580 739 73

MIDI

Chemin de fer.

De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.

De Castets à Montauban et à Toulouse.

Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.

Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 17 au 23 septembre 1862.

38.866 Voyageurs	239 301 97
Bagages, Marchandises, etc.	465.388 70
Total	704 690 67
Canaux	31.112 78
Totaux réunis	735.803 45
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	680 663 47
Canaux	46.817 27
Total	727 480 74
Différence	8.322 71

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	24.599.197 53
— — 1861.	21.844.826 43
Différence	2.754.371 10

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 213 kilomètres

Août 1862.

74.451 Voyageurs	227.764 94
Bagages, Marchandises, etc.	84.561 73
Total	312.326 67
Mois correspondant de 1861	123.007 34
Différence	189.319 33
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.182.905 38
— — 1861.	526.974 47
Différence	655.931 91

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 315 kilomètres.
1861. — 137 —

Du 17 au 23 septembre 1862.

24.501 Voyageurs	56.095 »
Bagages, Marchandises, etc.	94.002 85
Total	150 097 85
Semaine correspondante de 1861.	91.170 91
Différence	58.926 94
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.887 234 30
— — 1861.	2.805.288 »
Différence	1.081 946 30

BESSÈGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.

Du 17 au 23 septembre 1862.

Voyageurs	2.753 15
Bagages, Marchandises, etc.	32.843 55
Total	35 596 70
Semaine correspondante de 1861.	28.612 85
Différence	6 984 85
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 198 015 »
— — 1861.	1.090.043 95
Différence	107.971 05

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 182 kilomètres.
1861. — 140 —

Du 17 au 23 septembre 1862.

90.065 Voyageurs	47.268 15
Bagages, Marchandises, etc.	44.043 08
Total	91 311 23
Semaine correspondante de 1861.	77.725 01
Différence	13.586 22
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.654.409 70
— — 1861.	2.307.018 35
Différence	347.391 35

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.

Du 23 au 29 septembre 1862.

46.803 voyageurs	4 886 95
Produit total depuis le 3 juin	85.081 14

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1646 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 17 au 23 septembre 1862.

115.277 Voyageurs	386 588 93
Bagages, Marchandises, etc.	737.335 42
Transports militaires	33.139 46
Total	1.156.913 51
Semaine correspondante de 1861.	1.317.100 56
Différence	160 187 05

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 318 kilomètres.
1861. — 254 —

57.667 Voyageurs	124 659 32
Bagages, Marchandises, etc.	55.839 70
Transports militaires	5.019 37
Total	185.518 39
Semaine correspondante de 1861.	128.057 87
Différence	55 460 52

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1 340.431 90
En 1861	1.445.158 41
Différence	104.726 51

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	47 648 209 64
En 1861	42 589 539 39
Différence	5 058.670 25

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

19.401 Voyageurs	45 353 »
Bagages, Marchandises, etc.	28 866 07
Transports militaires	11 744 39
Total	85 963 46
Semaine correspondante de 1861.	78.190 32
Différence	7.773 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.165.879 99
— — 1861.	2 588.930 76
Différence	576.949 23

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 17 au 23 septembre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 482 —

14.794 Voyageurs	93.930 13
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	12 858 88
— (Petite vit.)	249.310 36
Total de la semaine	356.099 37

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 166 kilomètres.
1861. — 194 —

11.340 Voyageurs.	33 103 68	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.066 01	50.195 56
Marchandises. (Petite vitesse)	16.025 87	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862. Longueur exploitée : 155 kilomètres.

2.990 Voyageurs	15.092 12	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.966 85	29 823 04
Marchandises. (Petite vitesse)	12.164 07	

Total des trois lignes réunies.	436 117 97
Recett. antér. dep le 1er janv. 1862	13.914.797 45
Total général des recet. en 1862.	14 318.915 14
— — 1861.	13.483.838 04
Différence	865.077 38

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861 — 1324 —

Du 17 au 23 septembre 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

... Voyageurs	294 327 50
... quintaux Marchandises	708 242 50
Total	1.002 570 —
Semaine correspondante de 1861.	1.294.955 —
Différence	292.385 —
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	33 297 970 —
— — 1861.	37.215.572 50
Différence	3.917 602 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 525 kilomètres.
1861. — 375 —

Du 17 au 23 septembre 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	108 792 30
Marchandises	89 528 56
Total	198.320 86
Produit annuel par kilomètre	21 990 —

Ligne de l'Escurial

Voyageurs	17.989 21
Marchandises	8.488 75
Total	26 477 96
Produit annuel par kilomètre	27.613 —
Total de la semaine	224 798 82
Semaine correspondante de 1861	163.366 12
Différence	61 432 70
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.727 447 29
— — 1861.	4.378.654 50
Différence	1 348.792 79

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 1222 kilomètres

Du 6 au 12 août 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	282.943 28
Marchandises	353 885 60
Total	636.828 88
Recettes antérieures en 1862	10.457.046 08

SARAGOSSE À BARCELONE.

En exploitation : [illegible] kilomètres.

Du 17 au 23 septembre 1862.

11 9[illegible] Voyageurs	62 452 94
Marchand., cargaison, équipages	23.404 99
Total	85 857 93
Semaine correspondante de 1861	73 882 89
Différence	11.975 04
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	4.425.296 47

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 17 au 23 septembre 1862.

44.634 Voyageurs	73.748 92
Bagages, marchandises, etc.	43.387 65
Recettes diverses	2.687 61
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	37.526 83
Total	156 351 21
Semaine correspondante de 1861.	153.891 29
Différence	2.459 92
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5 231.756 57
— — 1861.	5.037.996 79
Différence	193.759 78

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 21 au 27 septembre 1862

23.260 Voyageurs	43 960 —
Bagages, Marchandises, etc.	33.250 —
Total	77.210 —
Semaine correspondante de 1861.	77.527 —
Différence	317 —
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	2 774 360 —
— — 1860.	2.683.336 —
Différence	91.024 —

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée: 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 17 au 23 septembre 1862.

Voyageurs	6.916 40
Bagages, marchandises (gr. vit.)	1.487 60
— — (pet. vit.)	7.687 50
Total	16.091 50

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	34.816 15
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.193 33
— — (pet. vit.)	12.114 75
Total	51.124 23
Total pour les deux sections.	67.215 73

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	792 104 36
Section de Bologne	1.938.879 23
Total	2.730.983 60

SARAGOSSE À PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 17 au 23 septembre 1862.

Voyageurs	25.736 67
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	2 587 07
Marchandises (petite vitesse)	21.115 57
Total	49.439 31

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 262 —

Du 17 au 23 septembre 1862.

40.935 Voyageurs	87 062 63
Bagages, Marchandises, etc.	73.189 10
Total	160 251 73
Semaine correspondante de 1861.	168.509 39
Différence	8.257 66
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5 076 146 23
— — 1861.	4.980.174 88
Différence	95.971 35

CORDOUE À SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 3 au 9 septembre 1862.

36e semaine	44.751 95
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	56 567 75
Semaine correspondante de 1861.	53.900 40
Différence	2.667 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.764.376 90
— — 1861.	1.508.070 95
Différence	256.305 95

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.
Du 17 au 23 septembre 1862.

37.281 Voyageurs	52.388 20
3.597 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	26 073 50
Total	78 461 70
Semaine correspondante de 1861.	80.392 08
Différence	1.930 38
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 260 699 50
— — 1861.	2.063.647 72
Différence	197.051 78

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 100 kilomètres.

Du 3 au 9 septembre 1862.

32.034 Voyag., Bagag. et March.	105.646 77
Semaine correspondante de 1861.	92.313 07
Différence	13.333 70
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 862 069 42
— — 1861.	2.650.437 76
Différence	211 631 66
Différence kilométrique	14.44 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.
Du 10 au 16 septembre 1862.

Voyageurs	10.631 94
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	799 11
— (Petite vit.)	5.339 23
Total	16.770 28

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 120 kilomètres.
1861. — 98 —
Du 10 au 16 septembre 1862.

7.093 Voyageurs	9.677 85
Bagages, articles de messagerie	801 18
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	22 295 49
Total de la semaine	32 774 52
Recettes antérieures	1.074.598 12
Total	1.107 372 64
Recettes de la semaine en 1862.	32 774 52
Période correspondante de 1861.	25 797 01
Différence	6 977 51
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.107 372 64
— — 1861.	460.791 64
Différence	646.581 00

LAUSANNE À FRIBOURG ET À BERNE.

Longueur exploitée : 98 kilomètres.
Du 17 au 23 septembre 1862.

9 921 Voyageurs	24.751 70
Bagages et Chiens	1.851 60
Marchandises, etc. (Le service n'est pas encore ouvert)	»
Total	26.603 30
Recettes antérieures	51.578 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	78.181 58

TARRAGONE À REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois d'août 1862	19.281 15
— — 1861	18.733 70
Différence	547 45

ANVERS À GAND

Août 1862	78.213 72	8 mois 1862	529 911 72
Id. 1861	83.134 78	Id. 1861	529.048 04
Différence	4.106 94		863 68

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'août 1862	1.344.137 43
Id. Id. 1861	1.119.387 88
Différence, 20.07 0/0, soit	224.749 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	12.782 039 52
— — 1861.	11.240 745 41
Différence, 13.71 0/0, soit	1.541.294 11

OMNIBUS DE PARIS

Du 24 au 30 septembre 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris	Banlieue
Recettes	327.367 30	92 67	50 18
Semaine correspondante de 1861	305.913 70	79 83	52 55
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	12.378.778 75	88 17	46 99
Période correspondante de 1861	11.583.302 60	90 94	48 84
Différence	795.476 15	1 23	1 85

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

La Compagnie des chemins de fer de l'Est mettra en paiement, le 1er novembre prochain, à titre de premier dividende 1862, afférent aux actions non encore désignées pour l'amortissement, le coupon n° 10, dont la valeur est fixée à 20 francs.

La valeur du coupon, payée intégralement aux certificats nominatifs, est réduite, pour les coupons au porteur, à 19 fr. 58 c., en exécution de la loi de 1857 et de la loi de finance de juillet 1862.

Les dépôts de coupons et les bordereaux à l'appui seront reçus, à partir du 25 octobre courant, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, tous les jours, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable ; à partir du 3 novembre, ils seront payés à présentation.

Les paiements de coupons ont également lieu en province, dans les succursales de la Banque de France.

COMPAGNIE ROYALE DES

CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale est convoquée à Lisbonne au siége de la Société, le 4 décembre 1862.

Conformément à l'article 32 des statuts, l'assemblée se composera des cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas inférieur à cinquante pour chacun. Ceux des actionnaires porteurs d'un nombre suffisant d'actions qui voudront assister ou se faire représenter à cette assemblée, devront, un mois avant la réunion, déposer : à Lisbonne, dans la caisse de la Compagnie ; à Madrid, dans la caisse de Don José de Salamanca ; à Paris, dans la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, 72, rue de la Victoire ; à Londres, chez MM. Balleras et Ce, 13, Austin-Friars, les actions qui leur donnent le droit d'y assister.

Ce dépôt sera fait en échange d'un reçu qui constatera le jour et l'heure auxquels il aura été effectué.

La liste définitive sera close le 20 octobre. S'il y avait des actionnaires porteurs d'un même nombre d'actions, on préfèrera celui qui, le premier, aura fait le dépôt de ses titres.

La précédente convocation pour le 20 novembre doit être considérée comme nulle et non avenue.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il sera procédé, en séance publique, le 30 octobre 1862, à 3 heures après-midi, au siége de la succursale, 68, boulevard de Stras-

bourg, à Paris, au tirage au sort de 21 actions.

Le remboursement des actions désignées par le sort aura lieu, à partir du 2 janvier 1863 :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et C°, 26, rue de la Chaussée-d'Antin;

2° A Lyon, chez MM. V° Morin, Pons et Morin ;

3° A Nancy, chez MM. Lenglet et C°;

4° A Bruxelles, chez MM. Bischoffsheim et de Hirsch;

5° A Luxembourg, chez M. F. Krewinckel.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Société que le paiement du coupon échéant le 1er novembre 1862, s'effectuera, à partir du 3 novembre 1862, aux endroits désignés ci-dessous.

MM. les porteurs d'obligations sont également prévenus que les numéros sortis au tirage du 25 septembre 1862, sont les suivants :

Première émission.
(Série n°s 1 à 18,519).

4,991 à 5,000	10	Oblig.
11,415 » 11,418	7	
15,561 » 15,570	10	
15,981 » 15,990	10	
	—	34

Deuxième émission.
(Série n°s 18,520 à 32,000.)

18,810 à 18,819	10	
22,120 » 22,123	4	
28,930 » 28,939	10	
	—	24

Troisième émission.
(Série n°s 32,001 à 42,000.)

31,381 à 31,390	10	
36,441 » 36,447	7	
	—	17
Total....		75

Le remboursement des obligations portant les numéros ci-dessus indiqués aura lieu, à raison de 500 fr., à partir de l'époque ci-dessus désignée et aux endroits ci-après :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et C°.

2° A Lyon, chez MM. V° Morin, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez MM. F. Krewinckel et C° ;

4° A Bruxelles, chez MM. Bischoffsheim et de Hirsch ;

5° A Nancy, chez MM. Lenglet et C°.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE ET DE L'ITALIE CENTRALE

Avis à MM. les actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur de porter à la connaissance de MM. les actionnaires qu'il est fait sur les actions un appel de 50 francs ou 2 livres sterling, à dater du 1er novembre prochain.

Le premier coupon des actions de l'année 1862, qui a été fixé par le conseil d'administration à 20 francs, sera déduit comme à-compte sur ce versement.

Ceux de MM. les actionnaires qui effectueraient ce versement postérieurement au 15 novembre, seront passibles des intérêts à 5 0/0, à partir du 1er novembre.

Les versements devront être effectués :

A Londres, en livres sterling ;

A Vienne, Trieste et Venise, en monnaie autrichienne, d'après le cours authentique sur Londres au jour du versement ;

A Paris, Milan, Bologne, Genève et Francfort-sur-le-Mein, en francs.

Les versements seront reçus :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Vienne, à la Banque de Crédit ;

A Londres, chez MM. M. de Rothschild et fils ;

A Trieste, chez MM. Morpurgo et Jarente ;

A Milan, chez M. C. F. Brot ;

A Venise, chez MM. J. Lévi et fils;

A Bologne, chez MM. Ruzzoli et C°;

A Francfort-sur-le-Mein, chez MM. M. A. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et C°.

CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

124, rue Saint-Lazare.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le *quinzième coupon* des actions de la Compagnie, échéant le 1er octobre 1862, est fixé à 17 fr. 50 c. et qu'il sera payé, à dater du 1er octobre courant, au siége de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, (bureau des titres), de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, dimanches et fêtes exceptés.

Ce paiement sera réduit à 17 fr. 13 c., pour *les actions au porteur*, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

CHEMIN DE FER

CENTRAL NÉERLANDAIS

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il devra être fait, le 29 octobre courant, le dernier versement sur les actions, soit 62 florins 50 (131 fr. 25 c.)

Les versements seront reçus les 29, 30 et 31 octobre, à Amsterdam, dans les bureaux de l'*Associatie Cassa*, et à Paris, place Vendôme, 12, chez MM. Furent Schaken et C°. Les récépissés provisoires seront échangés contre des titres d'actions au porteur entièrement libérés.

Amsterdam, le 26 septembre 1862.

Le président du conseil d'administration,

L.-W. CRAMERUS.

D. VAN LENNEP, *secrétaire.*

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES

DE COMMENTRY ET DES FORGES ET FONDERIES DE FOURCHAMBAULT,

Montluçon, Imphy, Torteron et la Picque.

MM. les actionnaires sont prévenus que le solde du dividende de l'exercice 1860-61, soit 12 francs par action, sera payé, à partir du 15 octobre courant :

A Paris, au siége social, place Vendôme, 16 ;

A Fourchambault (Nièvre) ;

A Commentry et à Montluçon (Allier) ;

Et à Lyon, chez MM. P. Galline et C°, et MM. Morin, Pons et Morin.

Les titres au porteur subiront une retenue de 21 centimes par action.

COMPAGNIE HOUILLÈRE

DU NORD

MM. les actionnaires sont invités à effectuer leur troisième versement, le 30 septembre courant, chez MM. L. Lauze et C°, banquiers, rue Chérubini, 4, et en province, chez MM. les banquiers qui ont recueilli les souscriptions.

A partir du 10 octobre prochain, les titres définitifs seront remis aux actionnaires qui auront fait leurs quatre versements. L'anticipation des versements donne droit à une bonification d'intérêt à 5 0/0 l'an.

Le secrétaire général de la Société,
A. DUJAT-LIBERSOLLE.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder
article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition d'octobre du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe ; — les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs Illustrés* des Réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales Gares des Chemins de fer, chez les principaux Libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et C°, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois..... 15 fr.
Six mois..... 30
Un an..... 56

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.
Paris.
Trois mois 13
Six mois..... 26
Un an..... 48

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien rédacteur en chef de la Presse.

Principaux rédacteurs

A. Bonneau, E. Laurent (de l'Ardèche), **E. Sauvestre, Ducuing, V. Meunier, Barral, F. Sarcey, Levallois, Pauchet, Paul Féval, V° Ponson du Terrail, E. Feydeau, Gustave Aymard,** etc., etc.

L'OPINION NATIONALE s'est élevée à un des premiers rangs de la presse parisienne, et son tirage a atteint 25,000 exemplaires. — Elle offre en prime à ses abonnés les CLASSIQUES FRANÇAIS *et le* MEILLEURS ROMANS ÉTRANGERS, *moyennant l'envoi de 1 fr. 50 c. par volume, c'est-à-dire avec un rabais de 30 0/0.*

PRIME GRATUITE :

Tout ce qui aura paru du roman en cours de publication sera envoyé gratuitement et franco à tout abonné nouveau qui en fera la demande.

Le mode d'abonnement le plus simple consiste dans l'envoi d'un mandat-poste ou d'un effet à vue sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur, rue Coq-Héron, 5.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre de titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 27 Comptant	Samedi 27 Terme	Lundi 29 Comptant	Lundi 29 Terme	Mardi 30 Comptant	Mardi 30 Terme	Mercredi 1 Comptant	Mercredi 1 Terme	Jeudi 2 Comptant	Jeudi 2 Terme	Vendredi 3 Comptant	Vendredi 3 Terme
[illegible]	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	[illegible]	[illegible]	3200	[illegible]	3250	[illegible]	3250	[illegible]	3250	[illegible]	3250	[illegible]
[illegible]	500	Id.	14 »	Id.	Comptoir national d'escompte	657 50	[illegible]	648 75	[illegible]	645	[illegible]	645	[illegible]	645	[illegible]	645	[illegible]
[illegible]	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1240	1240	1250	1265	[illegible]	1240	1250	1250	1255	1260	1251 50	1270
					Id. nouvelles	[illegible]	1117 50	1145	1165	[illegible]	1160	1135	[illegible]	1140	1127 50	1170	1170
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	490	[illegible]	490	[illegible]	490	[illegible]	490	[illegible]	490	[illegible]	490	[illegible]
[illegible]	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	460	[illegible]	460	[illegible]	458 75	[illegible]	458 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	458 75	[illegible]
	100	Id.	4 »	Id.	— 10es d'obligations, 4 0/0	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]	98 75	[illegible]	100	[illegible]
	100	Id.	3 »	Id.	— Id., 3 0/0	92 50	[illegible]	91 75	[illegible]	92 50	[illegible]	93 75	[illegible]	93 75	[illegible]	93 75	[illegible]
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1010	[illegible]	1010	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1010	[illegible]	1015	[illegible]	1015	[illegible]
[illegible]	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 120 fr. payés	422 50	[illegible]	422 50	[illegible]	420	[illegible]	425	[illegible]	425	[illegible]	425	[illegible]
»	100	Id	3 »	Novembre.	— 5es d'obligations communales	[illegible]	[illegible]	85	[illegible]	85	[illegible]	85	[illegible]	85	[illegible]	85	[illegible]
[illegible]	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	[illegible]	[illegible]	635	635	635	635	633 75	631 50	632 50	637 50	637 50	637 50
[illegible]	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	1030	1032 50	1060	1077 50	1105	1107 50	1175	1180	1200	1220	1265	1270
»	»	»	»	»	Crédit agricole	670	[illegible]	670	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	675	[illegible]	[illegible]	[illegible]
					Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	150	30 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	677 50	690	672 50	693 75	702 50	705	712 75	711 25	712 50	760	840	815
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	67 50	[illegible]	62 50	[illegible]	60	[illegible]	67 50	[illegible]	65	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	143	[illegible]	143 75	[illegible]	143 75	[illegible]	143 50	[illegible]	143 50	[illegible]	145	[illegible]
[illegible]	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	[illegible]	[illegible]	540	[illegible]	540	[illegible]	540	[illegible]	540	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	485	[illegible]
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Dénomination	Dernier cours coupt.	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
BANQUES et CAISSES.						
Banque de la Réunion	[illegible]	6,000	500	»	avril octobre	»
— de la Martinique	530 —	6,000	500	»	mars septemb.	»
— de la Guadeloupe	[illegible]	6,000	500	»	mars septemb.	»
— de la Guyane	[illegible]	6,000	500	»	avril octobre	»
— du Sénégal	[illegible]	6,000	500	»	....	»
Comptoir Bonnard	12 50	500,000	100	»	octobre	1 80
Caisse Lecuyer	530 —	25,000	500	»	....	35 »
Caisse Béchet	410 —	30,000	250	»	janvier juillet	20 05
Caisse de l'Industrie	40 —	20,000	100	»	juillet	5 »
[illegible]-Propriétaires	675 —	6,000	1/10,000	»	juin décemb.	62 50
TRANSPORTS.						
Omnibus de Paris	900 —	34,000	500	»	janvier juillet	47 —
— act. de jouissance	230 —	»	»	»	juillet	21 —
Omnibus de Lyon	[illegible]	[illegible]	100	10	....	néant.
Omnibus de Londres	41 70	20,000	100	»	....	néant.
Cie impériale des Voitures de Paris	61 75	100,000	100	»	avril octobre	néant.
Messageries impériales (Service marit.)	755 —	80,000	500	»	janvier juillet	60 —
— (actions nouvelles)	[illegible]	32,000	500	250	....	5 —
Compagnie générale transatlantique	475 —	80,000	500	»	janvier juillet	néant.
[illegible], L. Gay et Cie	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	12 50
[illegible] Fraissinet et Cie	[illegible]	»	»	»	....	»
Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	475 —	20,000	1/20,000	»	....	»
Touage Basse Seine et Oise	700 —	»	500	»	....	»
CANAUX.						
Comp. universelle du Canal de Suez	471 50	»	500	200	janvier juillet	»
Canaux, actions de capital	1215 —	69,120	1,000	»	avril octobre	50 —
— actions de jouissance	91 25	69,120	»	»	juin	»
Bourgogne, actions de capital	[illegible]	17,500	1,000	»	avril octobre	50 —
— act. de jouissance	115 —	17,500	»	»	juin	12 50
Arles à Bouc	900 —	6,000	1,000	»	avril octobre	50 —
Trois canaux	[illegible]	19,000	1,000	»	avril octobre	51 —
Aire à la Bassée	7500 —	[illegible]	5,000	»	février août	611 25
Sambre à l'Oise	[illegible]	11,500	1,000	»	juin décembre	50 —
Sambre française canalisée	1350 —	6,000	1,000	»	janvier juillet	25 —
IMMEUBLES.						
Compagnie immobilière (Rivoli)	ex 232 50	240,000	100	»	janvier juillet	10 —
Ports de Marseille	400 —	30,000	500	»	avril octobre	»
Rue impériale de Lyon	415 —	21,500	1/21,500	»	....	18 50
Entrepôts et Magasins généraux de Paris	617 50	25,000	1/25,000	150	....	»
Docks et Entrepôts de Marseille	402 50	40,000	500	175	janvier juillet	5 0/0
Docks du Havre	610 —	»	»	»	....	»
GAZ.						
Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1430 —	110,000	1/110,000	»	mai novembre	70 —
— actions nouvelles	1200 —	»	»	»	....	»
Union des gaz	100 —	30,000	250	»	janvier	néant.
Marseille (et mines de Portes)	200 —	30,000	1/30,000	»	avril octobre	18 30
Gaz Batignolles	[illegible]	6,000	500	»	juin décembre	25 —
Versailles	[illegible]	1,500	500	»	mars septemb.	25 —
Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	500	1,000	»	1er juin	60 —
Lyon	2670 —	7,000	1/7,000	»	janvier juillet	130 —
La Guillotière, Vaise et Lyon	1510 —	2,400	1/2,400	»	....	77 50
Gaz général de Paris	[illegible]	»	»	»	....	»
Comp. Générale, Lebon et Cie	430 —	6,000	500	»	janvier juillet	23 33
HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
J.-F. Cail et Cie	750 —	14,000	500	»	octobre avril	75 —
Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	480 —	30,000	1/30,000	»	....	20 —
Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2,400	3,000	»	juin décembre	néant.
Alais (Gard)	450 —	18,000	1/18,000	»	juin décembre	15 —
Creusot (Saône-et-Loire)	750 —	24,000	500	»	juin décembre	40 —
Basse-Indre	[illegible]	3,000	500	»	avril octobre	20 —
Châtillon et Commentry	150	50,000	500	»	mars septemb.	15 »
Horme	480 —	10,000	1/10,000	»	....	»
Maubeuge (Nord)	[illegible]	6,000	1,000	»	....	30 —
Fourchambault	125 —	50,000	1/50,000	»	avril octobre	21 —
Marine et chemins de fer	802 50	34,000	1/34,000	»	mai novembre	74 —
[illegible]	[illegible]	»	500	»	....	néant.
Franche-Comté	[illegible]	10,000	500	»	mai novembre	»
Méditerranée (forges et chantiers)	800 —	16,000	1/16,000	»	....	60 —
[illegible]	310 —	»	250	»	....	23 —
Pont-l'Évêque	310 —	»	500	»	....	»
[illegible]-Sambre (Belgique)	575 —	10,000	500	»	avril octobre	45 —
[illegible] (Belgique)	1140 —	5,000	1,000	»	septembre	80 —
[illegible]-métallurgique	[illegible]	60,000	375	»	janvier juillet	néant.

Marché	Dénomination	Dernier cours coupt.	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1800 —	2,400	1/2,400	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	725 —	30,000	500	»	....	32 —
A	Grand'Combe	830 —	24,000	1/24,000	»	janvier juillet	60 —
A	Loire	200 —	80,000	1/80,000	»	avril octobre	12 —
A	Montrambert	140 —	80,000	1/80,000	»	avril octobre	9 —
A	Saint-Étienne	172 50	80,000	1/80,000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	270 —	80,000	1/80,000	»	avril octobre	19 —
A	Carmaux	750 —	23,200	1/23,200	»	mai novembre	20 —
A	Azincourt	1175 —	1,500	1/1,500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 —	3,500	1/3,500	»	....	30 —
A	Lyon-et-Loire	400 —	1,500	1/1,500	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	475 50	»	500	»	....	30 —
A	Quarégnon	150 —	4,700	250	»	....	10 —
A	Charbonnages belges	415 —	30,000	500	»	juin	15 —
A	Long-Pendu	270 —	3,000	500	»	....	»
C	Centre-du-Flénu	200 —	3,000	1,000	»	mai	30 —
C	Mouzaïa .... (cuivre)	15 —	20,000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id.	225 —	9,000	1/9,000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	10,000	1/10,000	»	....	néant.
C	Santander ... id.	[illegible]	15,000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	212 50	40,000	80	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 —	3,000	1,000	»	janvier juillet	60 —
A	Stolberg privilégiée id.	[illegible]	40,000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiée, id.	[illegible]	40,000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie ... id.	500 —	3,500	1,000	»	janvier juillet	10 —
A	Silésie ... id.	100 —	50,000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
C	Maberly (Amiens) filature	790 —	8,000	500	»	septembre	45 —
C	Cubic ... id.	180 —	18,000	500	»	janvier juillet	25 —
A	Société Lainière ... id.	[illegible]	1,500	500	»	....	»
	Pont-Rémy ... id.	560 —	5,000	1/5,000	»	30 avril	33 —
C	Siècle ... journal	[illegible]	2,500	1/2,500	»	....	125 —
C	Journaux réunis id.	[illegible]	6,000	500	»	janvier juillet	45 —
C	Droit ... id.	5400 —	10es	2,500	»	....	»
A	Saint-Gobain ... glaces	1200 —	3,000	1/3,000	»	....	750 —
C	Montluçon ... id.	410 —	24,000	500	»	....	néant.
A	Oignies (Belgique) id.	410 —	22,000	500	»	septembre	31 —
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	420 —	2,000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie, Vidanges	[illegible]	21,492	500	»	....	20 —
C	Caoutchouc souple	[illegible]	50,000	100	»	31 mars	20 —
C	Chollet et Cie	21 25	40,000	100	»	....	néant.
A	Compagnie générale des Eaux	300 —	80,000	250	»	....	18 —
C	Deux cirques (E. Dejean et Cie)	215 —	6,750	250	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	[illegible]	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Taux d'émission	Dénomination	Dernier cours coupt.	Nombre	Taux de remboursement	Tirages	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	200 —	»	»	»	....	»
50	Cie impériale des Voitures de Paris	[illegible]	27,000	125	58	....	5 —
500	Ports de Marseille	495 —	20,000	500	15	janvier juillet	30 —
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12,000	500	1871	avril octobre	30 —
»	Loire, anciennes	1165 —	4,528	1,250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	1103 50	11,685	1,250	73	février août	50 —
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 —	6,000	1,200	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1010 —	10,000	1,250	30	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages)	280 25	6,500	500	40	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	475 —	13,000	500	16	janvier juillet	25 —
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	8,100	500	50	janvier juillet	30 —
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	290 —	20,000	500	22	avril octobre	15 —
[illegible]	Châtillon et Commentry	252 50	30,000	500	25	mai novembre	15 —
[illegible]	Horme, anciennes	478 75	2,410	312 50	30	30 juin déc.	25 —
[illegible]	— nouvelles	270 25	7,000	300	50	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	410 —	6,000	450	11	janvier juillet	20 —
»	Rue Impériale de Lyon	535 —	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
[illegible]	Gaz de Paris	465 —	23,500	500	15	janvier juillet	25 —
[illegible]	Union des gaz	197 50	22,227	250	15	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	280 —	60,000	500	»	janvier juillet	15 —
»	Docks du Havre	261 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	485 —	17,000	500	»	janvier juillet	25 —
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 —	16,000	250	50	janvier juillet	15 —

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. Cours du 27 septembre au 3 octobre

[illegible]	[illegible]	NOMBRE D'ACTIONS.	[illegible]	RESTE À VERSER	DERNIER REVENU ANNUEL.	ÉPOQUES DE JOUISSANCE.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 27 COMPT.	SAMEDI 27 TERME.	LUNDI 29 COMPT.	LUNDI 29 TERME.	MARDI 30 COMPT.	MARDI 30 TERME.	MERCREDI 1 COMPT.	MERCREDI 1 TERME.	JEUDI 2 COMPT.	JEUDI 2 TERME.	VENDREDI 3 COMPT.	VENDREDI 3 TERME.
	157	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861...	octobre, avril....	Orléans	1325 »	» »	[illegible]	» »	1310 »	» »	1315 »	» »	1315 »	» »	1315 »	» »
	»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	[illegible]	1067 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1075 »	1071 50	1075 »	1073 50	[illegible]	[illegible]
	»	300.000					Id. actions nouvelles	781 »	780 »	787 »	787 50	[illegible]	[illegible]	792 »	» »	782 50	790 »	783 75	780 »
	»	15.000	»	»	85 fr. » pour 1861	octobre, avril....	Id. actions de jouissance	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	1000	441.707	400	»	66 fr. »» pour 1861...	janvier, juillet...	Nord ancien	1021 25	1033 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1033 50	1010 »	1010 »	1010 »
	»	41.166	400	300	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	»	41.167	400	»	41 fr. »» pour 1861...	janvier, juillet...	Id. id. sorties au tirage.	» »	» »	[illegible]	» »	[illegible]	» »	» »	» »	1005 »	» »	1005 »	» »
	1023	500.000	500	»	40 fr. » pour 1861...	mai, novembre...	Est	555 »	55[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	560 »	560 »	560 »	560 »	560 »
	»	»	»	»	24 fr. » pour 1861...	mai, novembre...	Id. actions de jouissance	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	2100	600.000	500	»	71 fr. »» pour 1861...	mai, novembre...	Paris-Lyon-Méditerranée	1172 50	1175 »	1173 [illegible]	1175 »	1173 [illegible]	1173 75	1175 »	1180 »	1177 50	1185 »	1180 »	1187 50
	1111	236.000	500	»	35 fr. » pour 1861...	janvier, juillet...	Midi	880 »	885 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	893 75	897 50	892 50	892 50	885 »	885 »
	1213	300.000	500	»	12 fr. 50 pour 1861...	avril, octobre....	Ouest	558 25	557 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	552 50	555 »	552 50	560 »	555 »	560 »
	331	80.000	500	»	»	janvier, juillet...	Lyon-Genève	372 50	375 »	370 »	372 50	368 75	371 25	368 75	» »	368 75	372 50	370 »	» »
	182	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet...	Dauphiné	420 »	425 »	[illegible]	» »	[illegible]	425 »	410 »	423 50	410 »	430 »	» »	415 »
	336	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet...	Ardennes	427 50	427 50	430 »	» »	430 »	» »	435 »	430 »	439 »	» »	433 »	416 »
	»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet...	Id. nouvelles	427 50	437 50	[illegible]	» »	430 »	» »	432 50	» »	» »	» »	433 »	440 »
	33	12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet...	Bessèges à Alais	» »	» »	» »	» »	» »	» »	350 »	» »	» »	» »	» »	» »
	»	»	500	»	»	août, février	Algériens	» »	» »	[illegible]	» »	452 50	» »	452 50	» »	453 50	» »	» »	» »
	311	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	367 50	367 50	367 50	365 »	371 25	368 75	371 25	372 50	371 25	» »	372 50	[illegible]
	»	»	»	»	» » 0/0	janvier, juillet	Lyon-Croix-Rousse	» »	» »	» »	» »	[illegible]	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	3032	400.000	500	»	33 fr. » pour 1861...	janvier, juillet...	Chemins autrichiens	500 »	507 50	500 »	500 »	510 »	506 »	505 »	510 »	507 50	515 »	515 »	510 »
	3100	756.000	500	50	12 fr. »» pour 1861...	mai, novembre...	Sud-Autrichien-Lombard	612 50	616 25	617 50	617 50	621 25	621 25	625 »	625 »	625 »	625 »	630 »	636 25
	150	60.000	500	»	»	mai, novembre...	Ouest-Suisse	130 »	» »	117 50	» »	110 »	» »	131 »	» »	135 »	» »	130 »	» »
	292	72.500	500	»	25 fr. » pour 1861...	avril, octobre....	Central-Suisse	470 »	» »	» »	» »	470 »	» »	» »	» »	470 »	» »	» »	» »
	170	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet...	Saragosse-Pampelune	370 »	» »	370 »	» »	» »	» »	370 »	370 »	370 »	371 25	» »	» »
	741	240.000	500	50	33 fr. 50 pour 1861.	janvier, juillet...	Madrid-Saragosse libérées	612 50	611 25	615 »	615 »	615 »	615 »	615 »	621 25	610 »	622 50	615 »	621 50
	»						Id. libérées	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	306	90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet...	Barcelone-Saragosse	310 »	311 25	310 »	312 50	312 50	312 50	» »	312 50	» »	» »	330 »	365 »
	35?	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet...	Nord-Espagne	525 »	528 75	528 75	527 50	531 25	527 50	552 50	550 »	550 »	555 »	560 »	557 50
	131	36.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet...	Séville-Cordoue	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	160	47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet...	Séville-Xérès-Cadix	460 »	460 »	460 »	460 »	460 »	460 »	460 »	» »	460 »	» »	465 »	465 »
	»	»	»	»			Montblanch à Reus	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	»	800.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet...	Russes	415 »	415 »	415 »	420 »	420 »	415 »	420 »	422 50	421 »	420 »	420 »	420 »
	279	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	333 75	335 »	335 »	335 »	335 »	340 »	335 »	336 25	331 75	335 »	330 25	320 »
	»	»	»	»		avril, octobre...	Id. trentenaires	137 50	» »	140 »	» »	135 »	» »	146 25	» »	135 »	» »	130 »	» »
	220	50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	277 50	» »	278 75	» »	277 50	» »	275 75	» »	277 50	» »	277 50	» »
	»	»	»	»		avril, octobre...	Hainaut et Flandres	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
	75	»	500	»		janvier, juillet...	Portugais	415 »	415 »	413 75	415 »	413 75	415 »	415 75	415 »	420 »	412 50	430 »	410 »
	»			»			Ligne d'Italie	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des EMPRUNTS.	NOMBRE D'OBLIGATIONS.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES DES TIRAGES.	PRIX de rembour-sement.	REVENU ANNUEL.	ÉPOQUES DES JOUISSANCES.	NOMS DES COMPAGNIES.	27	29	30	1	2	3
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	—	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	—	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	— 5 0/0	[illegible]	[illegible]	1100 »	[illegible]	» »	» »
1847—1849	26.730	»	»	novembre	1.250	50 »»	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	» »	» »	» »	» »	1100 »	1060 »
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »»	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	» »	» »	» »	» »	1035 »	1035 »
1852—1854	31.538	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	[illegible]	1100 »	» »	» »	1100 »	» »
1852—1856	304.000	»	»	mai	650	25 »»	juin, décembre	Est, 5 0/0	» »	502 50	505 »	505 »	505 »	» »
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »»	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	» »	» »	» »	508 »	» »	» »
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »»	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »»	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	[illegible]	» »	» »	517 50	517 50	517 »
1854	102.811	»	»	décembre	625	25 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	» »	» »	» »	510 »	» »	» »
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »»	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »»	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1855	355.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	» »	310 25	» »	306 25	306 25	306 25
1853	61.663	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 ... gar.	» »	310 »	» »	» »	» »	» »
1855	265.009	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 ... gar.	311 75	313 75	315 »	315 »	» »	311 25
1852—1861	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	305 50	310 »	310 »	310 »	307 50	310 »
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »»	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »	310 »
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) ... gar.	» »	305 »	305 »	» »	» »	» »
1857—1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	— (nouvelles)	» »	303 75	» »	» »	313 75	» »
1853—1857	255.000	»	»	mars	500	15 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	317 50	317 50	» »	310 »	311 25	312 50
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 ... gar.	312 50	313 75	313 75	313 75	311 25	311 25
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	306 25	307 50	307 50	307 50	307 50	» »
1852—1861	419.788	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 ... gar.	» »	308 »	305 »	305 »	» »	» »
1858	22.010	»	»	décembre	500	15 »»	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	» »	» »	» »	» »	307 50	» »
1857—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »»	juin, décembre	Est, 3 0/0	301 75	301 »	305 »	302 50	302 50	302 50
1859	150.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 ... gar.	301 25	303 »	302 50	302 50	302 50	302 »
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 ... gar.	302 50	303 75	» »	» »	305 »	305 »
1856—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	307 50	310 »	307 50	307 50	310 »	307 50
1856—1861	618.375	»	»	»	500	15 »»	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 ... gar. par le gouv. autrich.	272 50	272 50	272 50	273 75	273 75	272 50
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 id. et	255 »	265 »	255 »	255 »	257 50	258 75
1858	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 ... Id. italiens	235 »	235 »	235 »	235 »	235 »	235 »
1860	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	238 75	237 50	238 75	241 25	241 25	240 »
1856—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	265 »	265 »	265 »	268 75	267 50	265 »
1859	24.570	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	255 »	255 »	258 75	» »	255 »	» »
1859	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	263 »	» »	265 »	260 »	265 »	265 »
1861	»	»	»	»	500	15 »»	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	261 25	261 25	261 25	262 50	262 50	262 50
1858—1861	100.000	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	260 »	260 »	262 50	262 50	262 50	262 50
1860	62.500	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	222 50	222 50	225 »	225 »	225 »	225 »
»	»	»	»	»	»	»» »»	avril, octobre	Montblanch à Reus	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1858—1861	82.000	»	»	octobre	500	15 »»	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	» »	» »	» »	227 50	» »	» »
1861	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Chemins portugais	247 50	247 50	247 50	247 50	247 50	248 75
1858	109.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 27 COMPTANT.	SAMEDI 27 TERME.	LUNDI 29 COMPTANT.	LUNDI 29 TERME.	MARDI 30 COMPTANT.	MARDI 30 TERME.	MERCREDI 1 COMPTANT.	MERCREDI 1 TERME.	JEUDI 2 COMPTANT.	JEUDI 2 TERME.	VENDREDI 3 COMPTANT.	VENDREDI 3 TERME.
RENTES 3 0/0, jouissance juillet 1862	70 »»	70 10	70 15	70 30	70 15	70 25	70 25	70 45	70 55	70 85	71 30	72 »»
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 55	97 70	97 45	97 75	97 95	» »	98 »»	98 »»	97 95	98 »»	98 »»	98 »»
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
RENTES 4 0/0 id. id.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	» »	» »	462 50	» »	465 »»	» »	467 50	472 50	470 »»	» »	475 »»	» »
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1110 »»	» »	1112 50	» »	1110 »»	» »	1110 »»	» »	1110 »»	» »	» »	» »
Id. id. id. 1855-1860, jouissance septembre 1862	457 50	» »	457 50	» »	457 50	» »	458 75	» »	456 25	» »	» »	» »
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862	226 25	» »	227 50	» »	227 50	» »	227 50	» »	227 50	» »	227 50	» »
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Ville de Lille	» »	» »	97 50	» »	» »	» »	98 25	» »	» »	» »	98 25	97 50
Ville de Tourcoing et Roubaix	40 »»	» »	» »	» »	40 »»	» »	» »	» »	» »	» »	40 »»	» »
Ville de Bruxelles 1862	» »	» »	96 25	» »	97 50	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	93 1/8	» »	93 5/8	» »	93 0/8	» n/0	93 0/8	» »	93 7/8	» n/0	93 7/8	» »
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	» n/0	» n/0	75 1/2	» »	» n/0	» »	» n/0	» »	» n/0	» »	» n/0	» »
Id. 3 0/0 1852 id.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 25	» »	71 50	» »	71 »»	» »	71 50	71 50	71 75	» »	72 »»	» »
Id. 3 0/0, id.	» »	» »	» »	» »	44 25	» »	» »	» »	44 25	» »	» »	» »
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 75	71 75	71 40	71 75	71 85	71 80	72 »»	72 20	72 »»	72 25	71 »»	71 »»
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	74 1/4	» »	74 1/4	» »	74 n/0	» »	74 n/0	» »	74 n/0	» »	74 n/0	» »
Emprunt russe	95 n/0	» n/0	» n/0	» n/0	95 n/0	» n/0	95 n/0	» »	95 n/0	» n/0	95 n/0	» n/0
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	» n/0	» n/0	44 1/4	» n/0	» n/0	» n/0	44 3/8	» n/0	» n/0	» »	» n/0	» »
Id. 3 0/0 intérieur	49 1/2	49 3/8	49 1/4	» n/0	49 1/2	» n/0	49 1/2	49 1/4	49 1/4	» »	49 1/2	» n/0
Id. 3 0/0 extérieure 1841	» n/0	» »	51 1/4	» »	» »	» »	» »	» »	» n/0	» »	51 1/4	» »
Id. 3 0/0 id. 1856-58	» n/0	» n/0	51 1/4	» n/0	51 1/4	» »	51 1/8	» n/0	51 7/8	» n/0	52 n/0	» n/0
Id. passive extérieure (sans intérêt)	21 1/2	» n/0	21 1/2	» n/0	21 n/0	21 3/4	» n/0	» n/0	21 n/0	» n/0	21 3/4	» n/0
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	101 1/4	» »	» »	» »	101 n/0	» »	101 1/2	» »	» n/0	» n/0	» n/0	» »
Turquie, 4 1/2 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	310 »»	» »	310 »»	» »	310 »»	» »	310 »»	» »	315 »»	» »	312 50	» »
Haïti, annuités	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

N° 1153. — 21e ANNEE. — N° 41. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 11 OCTOBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

PARAISSANT LE SAMEDI

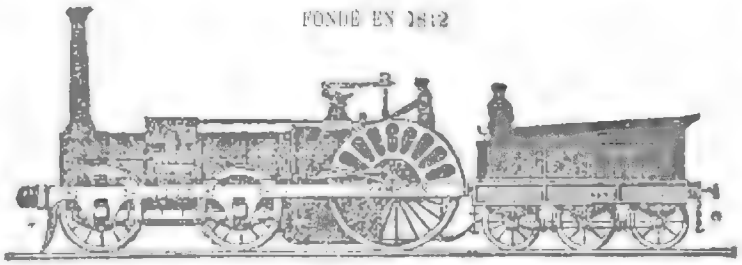
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	1 fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.



BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Co, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 793. — Le rapport de M. Fould, 794. — Le bilan de la Banque de France, 794. — Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée, 795. — Chemins du Dauphiné, 795. — Société civile immobilière de la rue Lafayette, 796. — Convocation des actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer, 797. — Marché industriel, 797. — Bulletin des recettes de la semaine, 798. — Actes officiels, rapport de M. Achille Fould 797. — Avis divers, 799. — Recettes des chemins de fer, 804. — Annonces, 805. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 807 Cours des actions et obligations industrielles, 807. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 808.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Nous venons de passer par une semaine d'oscillations : c'est ce que l'on pouvait désirer de plus favorable pour la hausse. Elle pourra ainsi se consolider et atteindre plus sûrement de plus hauts cours.

La politique extérieure est toujours au calme plat, et, à l'intérieur, le rapport de M. Fould, que nous publions dans le numéro de ce jour, est venu confirmer les esprits déjà prévenus en faveur du mouvement ascensionnel.

La conversion forcée n'est plus un doute pour personne, et c'est évidemment une des premières lois dont s'occupera le Corps législatif à la reprise de la session. Cette opération est de nature à développer le mouvement des valeurs vers les hauts cours; en effet, diminuant le taux de l'intérêt de l'argent, elle élève la capitalisation.

Nous avons donc eu raison dans notre précédent bulletin, où, tout en recommandant la prudence, nous pressentions la continuation prochaine du mouvement.

La rente française doit surtout monter.

Le 3 0/0, laissé par nous vendredi dernier à 72 francs, fait aujourd'hui 71 fr. 90. On a atteint un instant le cours de 73 fr. 40, la réaction a ramené la rente à 71 75, mais on n'a pu descendre plus bas, et à ce prix les ordres du comptant affluaient. La rente nous semble avoir une remarquable fermeté, nous ne serions pas étonnés de voir coter ce mois de hauts cours, pourvu que le mouvement ascensionnel s'établisse par des mouvements lents.

Depuis longtemps nous engageons notre clientèle à acheter du 4 1/2; en effet il est évident que la conversion porte le 4 1/2 à 102 fr. environ. Aujourd'hui ce fonds ferme à 99.

Les obligations trentenaires sont à 475; à ce cours elles offrent un bénéfice rapide à réaliser, puisqu'elles nous paraissent devoir être remboursées à 500 francs, plus l'intérêt échu.

La rente italienne est toujours agitée ; elle ferme aujourd'hui à 74 05.

Nous croyons à l'avenir de ce fonds d'Etat ; mais nous ne saurions trop recommander à nos abonnés d'être prudents.

Les fonds espagnols sont très-fermes.

Les grands établissements industriels ont subi des fortunes diverses.

Ainsi la Banque de France est à 3220, très-ferme et avec excellente tendance.

Le Crédit foncier, trop forcé dans ses cours, a beaucoup de peine à se maintenir. Chaque tentative de hausse entraîne immédiatement une vive réaction en sens contraire. Il en serait tout autrement s'il s'était restreint dans des cours plus en rapport avec son revenu. Il ferme aujourd'hui, les actions estampillées, à 1260, et les actions nouvelles à 1160.

Le Crédit agricole, sans affaires, à 665.

Le Crédit industriel, dans l'avenir duquel nous avons depuis longtemps manifesté notre confiance, s'est élevé tout d'un coup à 700, pour réagir à 670. A ces prix, nous croyons que les acheteurs n'auront rien à regretter dans l'avenir; mais il ne faudrait pas non plus oublier que c'est le temps seul qui permettra de développer cet établissement, et qu'il serait imprudent d'en trop escompter les résultats à l'avance.

Le Sous-Comptoir de l'industrie ferme à 560; nous croyons que cet établissement suivra les traces du Crédit industriel, et chaque jour on peut constater ses progrès sous les intelligents efforts de son habile directeur.

Le Comptoir-d'Escompte est demandé à 650.

Le Crédit mobilier est en bonne veine, et ses cours sont le reflet de sa situation. Aussi croit-on qu'il ne tardera pas à atteindre 1,500 fr. On parle d'une foule de projets qui auraient pour résultats de développer l'importance de cet établissement. Ne les connaissant qu'à l'état de simples bruits, nous ne pouvons les indiquer, mais s'ils se réalisent, les porteurs de cette valeur peuvent espérer de très-hauts cours.

Le Crédit mobilier espagnol marche rapidement vers le cours de 1,000 francs. Il ferme aujourd'hui à 865. On voit que le mouvement de réaction n'a pu l'atteindre. Il nous paraît évident que la hausse de cette valeur révèle une combinaison future pour cette entreprise. Nous avons cru un instant qu'elle serait chargée de l'unification de la dette; nous croyons que là n'est pas l'explication. Mais nous préférons attendre que d'indiquer des suppositions qui pourraient induire nos lecteurs en erreur.

Les cours des actions des chemins de fer ont été faibles. Nous croyons que les plus importantes de ces valeurs prendront une large revanche lorsque la rente reprendra son mouvement ascensionnel.

Le chemin d'Orléans ancien réseau, pour la semaine finissant au 30 septembre, donne un produit de 1,450,912 fr. et une augmentation de 47,000 francs sur la semaine correspondante de 1861. On voit que ce produit dépasse de plus de 100,000 francs la moyenne des dix-sept dernières semaines de 1861. Nous avions donc raison dans nos prévisions; aussi nous avions compris la hausse de cette valeur, cotée à 1,080 francs, après le détachement du coupon de 30 francs, mais nous ne nous expliquons pas la réaction de la bourse de jeudi. Du reste, nous devons être habitués à ces efforts des baissiers sur cette valeur, heureusement qu'ils ne durent pas et qu'ils en paient toujours les frais. Les actions ferment aujourd'hui à 1057 50.

L'Orléans nouveau est à 795.

Nous ne comprenons pas que les capitalistes ne soient pas plus habiles, et qu'en voyant cet écart de 262 fr. 50 sur l'Orléans ancien, alors qu'il ne devrait être que de 200 francs environ, ils ne se rendent pas compte qu'il y a un beau bénéfice à réaliser en achetant de ces actions nouvelles. Ils le regretteront trop tard.

Le Lyon a faibli à 1,195 »», après avoir fait 1205 ; ce qui explique ce mouvement, c'est la diminution des recettes de la semaine, qui n'est pas moindre de 118,000 francs. On n'est pas habitué à des diminutions dans le trafic de ce chemin, et on se laisse d'autant plus impressionner. Cependant il était facile de remarquer que la comparaison s'établissait sur l'une des plus fortes recettes de 1862, et que malgré cette diminution, la recette de la semaine s'élevait encore à 2,665,926 francs, c'est-à-dire égale à la moyenne que nous avions indiquée pour les dix-huit dernières semaines. Les cours de cette valeur ne tarderont donc pas à reprendre leur marche ascendante.

Le Nord est ferme à 1,048 75.

Le Midi s'est un peu éloigné du cours de 900 francs, il était aujourd'hui coté à 887 50.

L'Est fait 560 »» et l'Ouest 540 »».

Le Genève, sans affaires, à 372 50.

Le Dauphiné est mieux tenu à 415 »».

Les Messageries maritimes sont à 745 »».

Nous croyons que cette valeur sous l'influence du développement des services du Brésil et de l'Indo-Chine, ne tardera pas à monter.

Les Transatlantiques ferment à 640 »», avec une tendance accusée à la hausse.

Les Chemins autrichiens, après avoir fait 535 francs, ont réagi à 510, ils sont aujourd'hui à ce prix ; cependant, il ne faut pas négliger de véritables symptômes d'une reprise sur cette valeur.

Les Lombards ont été constamment demandés, ils ferment à 635 »».

Les Romains, si longtemps négligés, font 342 50, malgré le détachement du coupon de 12 fr. 50 c. Comme on le voit, le mouvement de hausse sur cette valeur a été assez important.

Le Nord de l'Espagne est assez bien tenu à 541 25.

Les Portugais ont eu aussi leur mouvement qui les a portés vers 450, ils ferment à 440 »».

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Barceloxe-Saragosse	39.68 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	25.66 0/0
Ouest suisse	18.76 0/0
Cordoue à Séville	17.03 0/0
Graissessac à Béziers	15.10 0/0
Bességes à Alais	11 36 0/0
Victor-Emmanuel	10.91 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	9.17 0/0
Midi	9 07 0/0
Séville-Xérès-Cadix	7.20 0/0
Dauphiné	4 85 0/0
Nord de l'Espagne	4.87 0/0
Central Suisse	4.10 0/0
Union-Suisse	1.30 0/0
Guillaume-Luxembourg	1 26 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève	60.72 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	4 25 0/0
Orléans	6.13 0/0
Nord	8 91 0/0
Est	11 11 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	13.21 0/0
Ardennes	13.83 0/0
Ouest	17 15 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	18.14 0/0
Autrichiens	25.42 0/0

A. de Birague d'Apremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	3 octobre.	10 octobre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	72 »»	71 90	» »»	» 10
Rente à 1/2 0/0	99 »»	99 »»	» »»	» »»
Banque de France	3200 »»	3220 »»	20 »»	» »»
Consolidés	93 7/8	94 »»	» 1/8	» »»
Crédit foncier	1270 »»	1260 »»	» »»	10 »»
Crédit agricole	665 »»	665 »»	» »»	» »»
Crédit industr. et com	637 50	670 »»	32 50	» »»
Crédit mobilier	1270 »»	1205 »»	» »»	65 »»
Crédit mob. espagn.	815 »»	865 »»	50 »»	» »»
Comptoir d'Escompte	645 »»	650 »»	5 »»	» »»
Orléans	1065 »»	1057 50	» »»	7 50 ex
Nord	1040 »»	1048 75	8 75	» »»
Nord (act. sorties)	1005 »»	1015 »»	10 »»	» »»
Est	560 »»	560 »»	» »»	» »»
Paris-Méditerranée	1197 50	1195 »»	» »»	2 50
Midi	885 »»	887 50	2 50	» »»
Ouest	560 »»	540 »»	» »»	2 50 ex
Genève	372 50	372 50	» »»	» »»
Dauphiné	415 »»	415 »»	» »»	» »»
Ardennes ancien.	440 »»	455 »»	15 »»	» »»
Ardennes nouveau	440 »»	450 »»	10 »»	» »»
Ch. Autrichiens	518 65	510 »»	» »»	8 65
Victor-Emmanuel	380 »»	372 50	» »»	7 50
Russes	430 »»	422 50	» »»	7 50
Romains	350 »»	342 50	5 ex	» »»
Sud-Autr.-Lombard	636 25	635 »»	» »»	1 25
Saragosse Pampelune	350 »»	357 50	7 50	» »»
Saragosse-Alicante	622 50	625 »»	2 50	» »»
Saragosse-Barcelone	345 »»	345 »»	» »»	» »»
Nord-Espagne	557 50	541 25	» »»	16 25
Séville-Xérès-Cadix	465 »»	472 50	7 50	» »»
Portugais	450 »»	440 »»	» »»	» »»

LE RAPPORT DE M. FOULD.

Nous publions plus loin le rapport adressé à l'Empereur par S. Exc. M. le ministre des finances. Ce rapport est comme l'avant-propos du budget de 1864 dont le conseil d'Etat va être saisi immédiatement, c'est-à-dire beaucoup plus tôt qu'à l'ordinaire.

Nous n'analyserons pas ici les résultats constatés dans le rapport de M. Fould, ce serait le répéter, car ce document est nourri de faits, et donne le rare exemple d'un exposé sans phrases. Ces faits d'ailleurs, parlent d'eux-mêmes.

Equilibre dans les finances ; diminution des découverts ; allégement de la dette flottante ; reclassement de la rente, voilà le résumé de ce travail.

L'éclatant succès de la conversion facultative, qui n'a laissé en dehors qu'une quarantaine de millions de rentes dont la moitié au moins était immobilisée par des obstacles légaux, donne tout lieu de croire qu'une mesure définitive, qui pourrait être présentée au Corps législatif dès l'ouverture de la session, achèvera dans un avenir prochain, l'unité de la rente, point de départ d'une ère nouvelle pour le crédit public.

A. de Birague d'Apremont.

LE BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE

Nous ne craignons pas d'affirmer que le bilan de la Banque de France, arrêté à la date d'hier, est excellent de tous points.

Au point de vue commercial, il témoigne d'une reprise sérieuse, car le portefeuille s'est accru de 66 millions ; au point de vue monétaire, d'une circulation aisée, car un peu plus de la moitié des sorties de la Banque s'est effectuée en billets, et le compte des avances sur lingots et monnaies a diminué de 4 millions.

Le chapitre des avances sur rentes a encore diminué d'un million, tandis que celui des avances sur actions et obligations s'est accru de 6 millions. Quelques explications sur ce point ne sont pas inutiles.

Le taux de l'escompte à la Banque de France est de 4 1/2 0/0 ; le taux du report à la Bourse en liquidation de fin septembre était en moyenne de 27 c. 1/2, soit par an 3 fr. 30 c. pour 72 francs, ce qui représente 4 1/2 0/0 d'intérêt. Beaucoup de capitalistes ont été tentés par cette différence ; il en est résulté que, tandis que le stock des rentes déposées à la Banque s'était abaissé d'une dizaine de millions pendant le mois de septembre grâce au classement rapide du 3 0/0, les reporteurs sont venus en liquidation emprunter à la Banque une somme de plus de 8 millions, qui a réduit à un million environ la diminution du chapitre d'un mois à l'autre. La même cause, à savoir le bas prix de l'escompte et les perspectives de la hausse sur le marché des fonds publics, a fait monter de six millions le chapitre des avances sur actions et obligations de chemins de fer.

Comme à l'ordinaire, l'augmentation des escomptes et des avances sur titres a produit un certain accroissement des comptes courants particuliers ; ils s'élèvent aujourd'hui à 166 millions.

Le compte courant du Trésor créditeur a diminué de 12 millions seulement. C'est l'indice d'une situation extrêmement florissante ; car le Trésor a payé : 1° le 1er octobre, un coupon trimestriel sur 330 millions de rentes 3 0/0, soit 82,500,000 francs ; 2° le 22 septembre, un coupon semestriel sur environ 40 millions de rente 4 1/2 et 4 0/0, soit 20 millions ; ensemble 102,500,000 francs, sans compter le service ordinaire des pensions, les dépenses d'approvisionnements de l'armée du Mexique, etc., etc. ; en tout peut-être 150 millions ; et il lui reste encore à son compte créditeur 87 millions, quoiqu'il n'ait rien à payer d'essentiel d'ici au 1er janvier prochain. Il est donc évident qu'à aucune époque ses ressources n'ont été plus abondantes.

Voici comment se résume le mouvement général de la Banque :

Le bilan du 9 octobre se chiffre au passif comme à l'actif par une somme de Fr.	1,296,893,857 79
Celui du 11 septembre ne présentait qu'un total de..	1.262,217,939 80
Augmentation.....	34,675,917 99

On retrouve en effet à l'actif : 1° une augmentation de 66 millions sur le portefeuille ; de 6 millions sur les avances sur actions et obligations de chemins de fer ; de 1 million sur les comptes divers ; ensemble, 73 millions ; 2° une diminution de 29 millions sur le numéraire en caisse ; de 3 millions sur les effets échus à recevoir ; de 6 millions sur les avances en lingots et monnaies ; de 1 million sur les avances sur effets publics ; ensemble, 39 millions ; balance égale à l'augmentation de l'actif, sauf fractions, 34 millions.

On trouve également au passif : 1° une augmentation de 31 millions sur les billets au porteur ; de 2 millions sur les engagements à vue ;

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 9 Janvier 1862.....	397	675	24	46	30	762	76	176
Au 13 Février.....	354	662	47	56	30	797	86	217
Au 13 Mars.....	415	638	150	63	30	838	170	235
Au 10 Avril.....	416	564	143	59	30	839	124	188
Au 8 Mai.....	419	489	167	63	30	819	104	182
Au 12 Juin.....	417	486	130	70	30	760	126	190
Au 10 Juillet.....	392	548	134	74	60	794	135	218
Au 14 Août.....	385	503	118	76	60	782	109	200
Au 12 Septembre.....	371	460	100	81	60	761	99	166
Au 9 **Octobre**.....	**349**	**526**	**99**	**83**	**60**	**798**	**87**	**136**
Augmentation.....	»	66	»	6	»	31	»	10
Diminution.....	29	»	1	»	»	»	12	»

de 10 millions sur les comptes courants des particuliers; de 4 millions sur divers chapitres; ensemble 47 millions; 2° une diminution de 12 millions sur le compte courant du Trésor; balance égale à l'augmentation du passif, sauf fractions, 35 millions.

Auguste Vitu.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a fixé à 25 francs par action l'à-compte à distribuer sur le dividende de 1862 (article 28 des statuts).

Cet à-compte sera payé, à partir du 3 novembre prochain, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, 44; à Lyon, rue impériale, 33, et à Marseille, à la gare, sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, soit 68 centimes par coupon.

MM. les actionnaires pourront déposer dans ces bureaux leurs titres et leurs coupons, à partir du lundi 20 octobre, de dix heures à deux heures.

Le secrétaire général,
G. Réal.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

Le journal financier qui, il y a quinze jours, prit sur lui de prévenir les actionnaires du Dauphiné que l'intérêt des actions ne serait pas payé le 1er janvier prochain, veut bien convenir aujourd'hui qu'il avait avancé quelque chose dont il n'était pas bien sûr. Où l'on avait cru voir une nouvelle sérieuse, il ne s'agissait que d'une manifestation en faveur de « l'intégrité des principes. » De plus, notre confrère ajoute, avec une candeur parfaite, que « la question n'offre aucun intérêt pour les actionnaires du Dauphiné, » par cette agréable raison que « s'ils touchent 10 francs en janvier prochain, ils auront à les recevoir en moins dans la prochaine fusion. » Notre confrère en parle bien à son aise, lorsqu'il certifie à des actionnaires qu'il doit leur être indifférent de toucher leur revenu le 1er janvier 1863, ou d'en recevoir la compensation dans le courant de l'année suivante.

Cependant, puisqu'il s'agit de principes, rappelons à celui qui nous adresse de si magistrales admonestations, que les « principes » en matière de chemins de fer sont écrits dans les conventions de 1859 entre l'État et les compagnies.

Or, les lignes du Dauphiné sont classées, par la loi du 11 juin 1859, dans le nouveau réseau de la Compagnie de Paris Lyon-Méditerranée, et en vertu de cette même loi, la Compagnie est autorisée à servir les intérêts de son nouveau réseau sur le compte du capital jusqu'au 31 décembre 1864.

Il résulte clairement de cette disposition pour la Compagnie du Dauphiné le droit de ne pas clore son compte d'établissement avant la fusion, et par conséquent de faire supporter à ce compte les intérêts de son capital en 1862 et en 1863. Il n'y a d'ailleurs aucune distinction à établir à ce point de vue entre les actions et les obligations, puisque *la totalité* des lignes du Dauphiné fait partie du nouveau réseau, et que par suite *la totalité de leur capital* entrera dans le capital du nouveau réseau, jouissant à ce titre du bénéfice de la garantie d'intérêt à 4 fr. 65 0/0, affectée à ce capital par la loi de 1859.

L'article du traité de fusion qui stipule la conversion des actions du Dauphiné en actions des Paris-Lyon-Méditerranée, peut être difficile à concilier avec cette situation, nous en avons fait souvent la remarque; mais il ne doit et ne peut rien changer aux dispositions de la loi de 1859.

Tels sont les principes; et notre confrère, en nous les rappelant de si haut, s'est conduit comme ces gens qui se vantent de leur intimité avec des personnages qu'ils ne connaissent que de nom.

Mais passons, et répondons à notre tour aux récriminations dirigées contre nous.

On accuse le *Journal des chemins de fer* d'avoir publié, à neuf mois de distance, c'est-à-dire le 14 septembre 1861 et le 24 mai 1862, des appréciations très-différentes l'une de l'autre sur l'avenir réservé à la Compagnie du Dauphiné. On aurait pu remarquer une chose encore plus étrange : c'est que le public tout entier, si l'on en juge par la cote officielle de la Bourse, a subi les mêmes impressions que le *Journal des chemins de fer*. Ainsi, le 13 septembre 1861, la veille de notre premier article, les actions du Dauphiné étaient cotées 575 francs; le 23 mai 1862, elles ne valaient plus que 475 francs.

Que s'était-il donc passé entre ces deux dates? Un fait capital et qui a exercé une influence directe sur les recettes de la Compagnie du Dauphiné.

Ce fait n'est autre que la crise américaine. Au mois de septembre 1861, la guerre commençait à peine; le monde politique, plein d'illusions, croyait fermement qu'elle n'aurait qu'une courte durée; les relations commerciales conservaient une certaine activité; les commandes n'étaient pas suspendues; on travaillait encore dans toute la circonscription lyonnaise, et l'on pouvait raisonnablement compter sur un rapide développement des recettes de la ligne du Dauphiné lorsque la communication directe entre Grenoble et Lyon serait ouverte. Mais loin de là, les affaires d'Amérique ne tardèrent pas à prendre le caractère le plus alarmant; elles se compliquèrent au mois de décembre d'une rupture imminente entre l'Angleterre et les États-Unis. Sous cette influence, toute commande s'arrêta dans les districts manufacturiers qui travaillaient pour l'Amérique du Nord; le chômage devint général dans les ateliers du Lyonnais, du Forez et du Dauphiné; loin de réaliser la progression ordinaire, les recettes des sections déjà exploitées du Dauphiné subirent une dépression sensible. C'est ainsi qu'une recette moyenne de 30,500 francs par kilomètre, qui pouvait être au mois de septembre 1861 très-raisonnablement indiquée comme résultat probable des deux prochaines années d'exploitation, était malheureusement devenue trop élevée neuf mois après, alors que les dix-neuf premières semaines de 1861 n'accusaient qu'une augmentation misérable de 12,252 fr. sur les recettes de 1860. Cette situation dure encore.

Quant aux calculs de l'intérêt et de l'amortissement nécessaires au service des obligations, ils ont suivi la variation des évaluations de dépenses; pendant longtemps il a été permis d'espérer que les 148,000 obligations dont la création était prévue ne seraient pas entièrement employées. Aujourd'hui même nous ne savons pas encore exactement dans quelle limite les émissions ont été renfermées. Au 31 décembre dernier, 131,808 obligations étaient émises; le dernier rapport présenté aux actionnaires indiquait des besoins montant à 3,700,000 francs, plus la somme indéterminée qui doit couvrir l'insuffisance des produits nets de l'exploitation; on dit que cette insuffisance sera de 697,000 f. Soit; admettons le pour un instant. On aurait donc dû pourvoir à une somme totale de 4,397,000 francs, représentée par environ 14,790,000 obligations. L'émission totale serait ainsi de 146,598 obligations, portant un intérêt annuel de 2,198,970 francs, non compris l'amortissement. Or, dans notre article du 28 septembre 1861, qu'on s'est dispensé de citer, nous établissions cette prévision à 2,040,000 francs par an, soit à 159,000 francs de moins que la réalité, et cela un an d'avance. Nous souhaitons aux journaux financiers les plus ferrés sur « les principes » de ne jamais avoir à se reprocher d'approximations plus hasardées.

Notre impeccable adversaire voudrait-il, à son tour, nous expliquer par quel procédé de prestidigitation il parvient à ne faire rendre à l'exploitation du Dauphiné que 838,000 francs net pour 1862, alors que cette même exploitation a donné pour 1861 949,996 fr. 06 c., avec 3 ou 400,000 francs de recettes brutes de moins?

Arrêtons-nous un peu; la chose est curieuse.

Au 23 septembre dernier, 38e semaine de l'exploitation, les 182 kil. qui forment le réseau total du Dauphiné ont produit 2,634,409 f. 70 c. de recettes brutes, soit 327,391 fr. 35 c. de plus qu'en 1861. Comme le réseau s'est accru de 22 kil. d'une année à l'autre, il n'est pas possible de supposer que les quatorze semaines à courir présentent une diminution quelconque; au contraire, voici la progression depuis le 1er juillet dernier :

		une augmentation de
La 27e	semaine de 1861 accuse	18,000 fr.
28e	—	18,000
29e	—	17,000
30e	—	22,000
31e	—	12,000
32e	—	16,000
33e	—	28,000
34e	—	16,000
35e	—	16,000
36e	—	11,000
37e	—	18,000
38e	—	14,000

Moyenne : 17,000 francs d'augmentation par semaine.

Il serait donc permis d'évaluer comme suit les recettes du Dauphiné pour 1862 :

Recettes comme en 1861...	3,161,157 61
Plus-value des 38 premières semaines.....	327,391 35
Plus-value des 14 dernières à 17,000 francs.....	238,000 »
Total.....Fr.	3,726,548 96

Mais, pour éviter toute incertitude, tenons-nous-en aux faits acquis, soit une plus-value de 327,391 fr. 35 c.; si les lignes du Dauphiné ont été exploitées comme précédemment à 62 0/0, l'excédant net serait de 124,408 fr. 72 c., qui, ajoutés au produit net de l'année dernière, 949,996 fr. donneraient un produit total de 1,074,440 fr., et non de 838,000 fr., comme l'a prétendu notre adversaire.

Mais, il est inadmissible que l'exploitation coûte aussi cher en 1862 qu'en 1861, par cette bonne raison que rien n'est plus dispendieux qu'une exploitation morcelée, et que, depuis le commencement du second semestre, le Dauphiné est en possession de l'unité de son réseau. Les frais d'exploitation ont dû, par conséquent, descendre à 60 0/0 tout au plus, et ne seraient même vraisemblablement que de 55 0/0, si le nouveau mode d'exploitation portait sur l'année entière. De plus, la Compagnie est exonérée de la majeure partie des dépenses des services extérieurs, depuis qu'il ne subsiste plus de lacune dans son réseau.

Il résulte clairement de ces données que notre confrère a diminué de 25 à 30 0/0 tout au moins le revenu net de la Compagnie du Dauphiné pour 1862. Nous verrons si la constance d'opinion et la suffisance d'études dont il se pique lui permettront de reconnaître cette erreur que nous ne qualifierons pas de légère, d'abord parce que le mot lui déplaît, et ensuite parce qu'une telle erreur n'est pas légère, il s'en faut de beaucoup.

Arthur Arnould.

SOCIÉTÉ CIVILE DES IMMEUBLES DE LA RUE LAFAYETTE.

Quel est le revenu probable des actions de la Société de la rue Lafayette, et quelle plus-value peut-on espérer sur le capital par suite de la réalisation successive des immeubles?

Ce sont là les deux questions que s'adressent les capitalistes, et sur la solution desquelles nous allons chercher à les éclairer.

Les sociétés immobilières qui ne possèdent que des terrains ne peuvent réaliser qu'à long terme, et chaque année la perte d'intérêts vient accroître le prix de revient. Les espérances peuvent être grandes, mais souvent on perd courage dans l'attente des résultats. Aussi les sociétés immobilières ont toujours compris qu'il fallait construire au moins partiellement, afin de provoquer la vente immédiate de leurs terrains, et elles vont souvent jusqu'à accorder de véritables primes aux acquéreurs qui s'obligent à construire dans un délai plus ou moins court.

MM. Audoin et Ce, en hommes pratiques, ont organisé leur société de manière à pouvoir immédiatement construire sur la totalité des surfaces, devançant ainsi l'avenir en donnant immédiatement toute leur valeur aux propriétés de la Société, et surtout en rendant tout l'actif social productif d'intérêts.

C'est là un avantage tellement incontestable, suivant nous, qu'à notre avis la Société, possédant 23,000 mètres, devra construire effectivement sur 20,000 mètres, en réservant le surplus pour les cours.

La construction s'établissant sur des terrains principalement en façades ou d'encoignures devra coûter de 900 à 1,000 francs par mètre, en y comprenant le service des intérêts, soit environ..... 20,000,000

Les terrains coûtant..... 15,000,000

on aura ainsi probablement un total de dépense de..... 35,000,000

Sur cette somme, 25 millions seront représentés par le capital actions et les 10 millions de complément devront être demandés au Crédit foncier. Cette combinaison est de tout point avantageuse, car on obtiendra, en effet, des fonds à 5,60 0/0, *y compris l'amortissement*, tandis que le service des obligations de chemins de fer coûte aux compagnies 5,75 0/0.

L'annuité à servir au Crédit foncier serait donc de 560,000 francs.

Sans prétendre établir d'une manière certaine ce que rapporteront les 20,000 mètres de constructions, mais en ayant égard à l'importance et à la population du quartier qu'elles sillonneront, au développement de 2,000 mètres de façades, et surtout au nombre d'encoignures sur rues, on peut calculer avec modération qu'elles rapporteront de 150 à 200 francs par mètre.

En admettant 150 francs, on obtiendrait un produit total de..... Fr. 3,000,000

Déduisant pour le Crédit foncier..... 560,000

pour administration.. 300,000

860,000

Le produit net serait de.... 2,140,000

soit près de 9 0/0.

Dans l'hypothèse qui nous paraît plus probable, où le produit serait de 200 francs par mètre, le produit net serait de 3,140,000 fr., soit près de 12 0/0.

La réalisation ultérieure et successive des immeubles par des ventes s'opérant dans ces riches quartiers sur le taux de capitalisation de 6 0/0, et même de 5 0/0, pourrait donner dans le premier cas, une plus-value sur le capital de 50 0/0, et dans la seconde hypothèse de 100 0/0.

Nous négligeons dans ces calculs quelques faux frais de diverses natures, mais, par contre, en établissant le chiffre de la construction à 1,000 francs par mètre, nous excédons évidemment le prix réel, ce qui opère une large compensation.

Les résultats que nous venons d'indiquer, si avantageux qu'ils soient, n'étonneront aucun de ceux qui connaissent toute l'étendue des bénéfices que procurent les constructions dans Paris, aux particuliers ou aux associations à qui leurs ressources permettent de les entreprendre sur une grande échelle.

L'exemple de la Société Rivoli justifie amplement nos appréciations : elle a donné 10 0/0 à ses actionnaires alors qu'une partie de ses immeubles n'était pas construite.

On est donc en droit d'espérer un beau succès pour les immeubles de la rue Lafayette.

Quant à nous, nous applaudissons avec plaisir à ces constitutions de sociétés immobilières, qui s'établissent sur la base la plus solide, celle de la propriété foncière, et qui servent au développement de la richesse publique en dotant la capitale de grandes voies de communication.

La Société civile de la rue Lafayette, par ses coupures de 100 francs accessibles aux plus modestes épargnes, réalise en même temps une idée juste et utile : celle d'associer aux bénéfices de la propriété immobilière dans Paris la classe moyenne, sur qui pèse le plus la cherté persistante des loyers; de pareilles entreprises seraient pour cette classe, si elles se multipliaient, la plus fructueuse et la plus légitime des compensations.

E. Bonnaud.

CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Assemblée générale extraordinaire du 2 octobre.

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires du chemin de fer Hainaut et Flandres a eu lieu le 2 octobre, à Bruxelles, sous la présidence de M. L. Mouton, président du conseil d'administration.

M. Doux, directeur de la Compagnie, a donné lecture du rapport. Ce travail ne nous est pas encore parvenu, mais nous serons en mesure d'en donner un résumé très-complet dans notre compte-rendu que nous publierons samedi prochain.

F. Grimaud.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

M. Mirès, gérant de la Caisse générale des chemins de fer, prévient ses actionnaires qu'il les convoque pour

Lundi vingt-sept octobre, à huit heures du soir, dans la salle Herz, rue de la Victoire.

Voici quel sera l'ordre du jour :

1° Constitution du bureau ;

2° Lecture du rapport de M. Mirès ;

3° Vote des propositions.

Pour assister à cette assemblée, les actionnaires devront déposer au moins dix actions dans les bureaux de la Société, rue de Richelieu, 99. Il leur sera donné en échange un récépissé et une carte d'entrée.

Quoiqu'il suffise de dix actions pour assister à l'assemblée, M. Mirès invite instamment les actionnaires à déposer la totalité des actions qu'ils possèdent, parce que l'assemblée choisira parmi les plus forts actionnaires les représentants chargés de faire valoir leurs droits.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 9 octobre 1862.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	86,821,767	62
Numéraire dans les succursales	255,047,540	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	812,965	85
Portefeuille de Paris, dont 72,712,738 fr. 65 c. provenant des succursales	285,439,386	05
Portefeuille des succursales, effets sur place	240,590,750	»
Avances sur lingots et monnaies	9,351,774	27
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	2,464,000	»
Avances sur effets publics français	83,286 600	»
Avances sur effets publics français dans les succursales	14,509,200	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	54,575,300	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	31,993,450	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	478,400	»
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales	416,000	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848	60,000,000	»
Rentes de la réserve	12,980,750	14
Rentes, fonds disponibles	29,571,390	26
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000	»
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	5,018,725	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	1,434,786	76
Divers	16,301,102	83
	1,206,893,857	79

PASSIF.

Capital de la Banque	182,500,000	»
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	2,316,503	57
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,980,750	14
Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	792 221,775	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	5,671,729	82
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	6,485,172	»
Compte courant du Trésor, créditeur	86,959,201	97
Comptes courants de Paris	142,840,357	53
Comptes courants dans les succursales	32,927,103	»
Dividendes à payer	1,404,895	75
Arrérage des valeurs transférées ou déposées	4,279,184	86
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	7,497,607	48
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,405,519	83
Divers	4 258,997	14
	1,206,893,857	79

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte Ch. de Germiny.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les affaires ont été assez actives pour quelques-unes des valeurs de ce marché.

La Société Rivoli est bien tenue à 235 ».

Les Ports ont été plus faibles; cependant ils ont repris à la bourse de ce jour, et ferment à 716 25, coupon détaché. Les porteurs attendent impatiemment l'indication des bases des projets de fusion.

La Caisse des chemins de fer fait 75 ».

Le Comptoir Bonnard est offert à 41 25.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs est toujours l'objet d'un certain nombre de transactions; il a été coté, aujourd'hui, 141 25.

La Vieille-Montagne fait 278 75 sans affaires.

Le Gaz est très-demandé à 715 »; on en trouve difficilement.

Les Omnibus de Paris ont atteint le cours de 850 ».

Les Voitures de Paris sont à 62 50.

Nous croyons à un prochain mouvement de hausse sur les Magasins généraux, aujourd'hui cotés 635 ».

Les Docks de Marseille font 600 ». Nous ne saurions trop répéter combien nous avons confiance dans l'avenir de cette valeur.

Les Gaz de Marseille sont faibles à 392 50; le temps de leur reprise n'est pas encore arrivé à ce qu'il paraît; nous n'engageons pas moins les détenteurs à conserver leurs titres, ils ne tarderont pas à revoir de meilleurs cours.

E. Bonnard.

ACTES OFFICIELS.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Sire,

Le 20 janvier de cette année, j'ai eu l'honneur d'adresser à Votre Majesté un rapport dans lequel je lui exposais la situation générale de nos finances, et lui faisais connaître les diverses modifications que je croyais indispensable d'apporter à l'assiette des impôts pour assurer l'équilibre de nos budgets. J'exprimais alors l'espérance de voir le Corps législatif sanctionner par l'adoption de ces modifications les nouveaux principes financiers, inaugurés par la sage et généreuse initiative de l'Empereur, et consacrés par le sénatus-consulte du 21 décembre 1861. Cet espoir n'a pas été trompé : le Corps législatif s'est associé par ses votes aux vues qui lui étaient soumises. Les modifications apportées d'un commun accord aux propositions primitives du gouvernement n'ont fait que sanctionner l'entente entre les grands pouvoirs de l'Etat. L'addition d'un second décime aux droits d'enregistrement et d'autres remaniements de moindre importance ont permis de régler le budget de 1863 avec un excédant de recettes de 8,300,041 francs.

Cette somme ne suffirait pas, sans doute, pour garantir l'équilibre et parer aux nécessités imprévues, si la modération avec laquelle les recettes ont été évaluées ne nous permettait de compter sur une plus-value considérable. Ainsi, les recettes des produits indirects, qui, défalcation faite des nouveaux droits, figurent dans les prévisions pour 1,104,370,000 francs, chiffre à peu près égal au montant des recettes de 1861, seront, selon toute probabilité, notablement dépassées. J'appuie à cet égard mon opinion sur les résultats des premiers six mois de 1862, qui n'ont pas profité des modifications de taxe votées dans la loi du budget, et ont donné une augmentation de 50 millions sur les produits réalisés pendant la même période en 1861. Les circonstances n'ont pas été, cependant, toujours favorables. En effet, la guerre qui désole l'Amérique a imposé de grandes souffrances à une partie notable de notre industrie et de notre commerce, et la première moitié de cette année a eu à subir encore les conséquences de la mauvaise récolte de 1861. Cette dernière cause de malaise va cesser maintenant, car la récolte de 1862 permet d'espérer que les subsistances se maintiendront à des prix modérés. La reprise du travail, qui languit dans quelques districts manufacturiers par suite du manque de coton et du ralentissement des affaires avec l'Amérique, venait à seconder les autres éléments de l'activité nationale, nous pourrions espérer, pour 1863, des résultats supérieurs encore à ceux que je viens de signaler. La réalisation de ces espérances nous garantira, en 1863, contre les suppléments de dépenses auxquels donnera lieu l'expédition du Mexique.

Je crois donc pouvoir dire avec confiance que l'équilibre de 1863 reste assuré.

L'année 1862, dont le budget avait été voté avant l'établissement des règles posées par le sénatus-consulte du 21 décembre, présentait, au début de l'exercice, des insuffisances considérables. Grâces aux réductions qui ont été consenties et à quelques ressources spéciales, il est permis de compter sur un résultat satisfaisant et infiniment meilleur que je ne l'espérais moi-même dans le principe. Ce budget avait été voté avec un excédant de 4,300,997 francs, mais les suppléments de crédits accordés dans la session dernière se sont élevés à la somme de 200,116,382 francs. C'était donc à une insuffisance de 195,815,385 francs qu'il fallait faire face. Je demande à Votre Majesté la permission de placer sous ses yeux un tableau indiquant d'un côté l'ensemble des crédits supplémentaires accordés, et, de l'autre, l'énumération des ressources avec lesquelles je compte pourvoir à ces dépenses.

DÉPENSES.

Suppléments de crédits demandés par les ministères et accordés par la loi du 2 juillet 1862.

Ministère d'Etat		7,670,500
— de la justice		135,025
— des affaires étrangères		1,475,050
— de l'intérieur		5,382,684
— des finances		38,012,842
— de la guerre		50,512,190
Gouvernement général de l'Algérie		2,007,520
Ministère de la marine et des colonies		75,690,810
Ministère de l'instruction publique et des cultes		765,100
Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics		11,119,635
Montant des crédits supplémentaires		193,371,382
A ajouter :		
Crédits déjà ouverts par des lois spéciales	2,580,000	
Dépenses obligatoires auxquelles il sera pourvu par prélèvements sur les crédits disponibles mentionnés plus loin	4,165,000	6,745,000
Total		200,116,382
A déduire :		
Excédant de recette du budget primitif (loi du 28 juin 1861)		4,300,997
Reste net pour supplément de crédits		195,815,385

RECETTES.

Augmentations réalisées ou prévues.

Contributions directes (fonds généraux)			4,713,000
Produits des forêts			3,305,000
Impôts et revenus indirects :			
Plus-value budgétaire normale	20,000,00		
Double décime de l'enregistrement et modifications des droits de timbre (six mois)	19,350,000		
Surtaxe des sucres (six mois)	18,420,000		57,770,000
Réserve de l'amortissement		(a)	1,009,000
Indemnité de Chine (2e annuité)			10,000,000
Versement de l'Espagne au Trésor français			25,000,000
Ressources spéciales imputables à divers travaux.			
Reliquat de l'emprunt de 1853 (travaux contre les inondations)	2,000,000		
Reliquat de l'emprunt de 1850 et des consolidations de la dotation de l'armée (grands travaux d'utilité générale)	42,330,000	(b)	44,330,000
Total			146,188,000
A déduire :			
Diminution prévue sur les produits de l'Algérie		(c)	4,894,000
Reste net pour augmentations réalisées ou prévues			141,293,000

RÉSULTAT COMPARATIF.

Montant des crédits supplémentaires en 1862	Fr. 195,815,385
Montant des augmentations de recettes en 1862	141,292,000
Excédant des dépenses,	54,523,385

auxquels il est pourvu comme je l'expose plus loin.

Il résulterait de ce tableau une insuffisance de 54 millions environ; mais, d'une part, le nouveau mode de paiement des arrérages du 3 0/0 laissera disponible au chapitre de la dette une somme de 35 millions (1). D'autre part, il faut ajouter à ces 35 millions une somme à peu

(a) Recette pour ordre qui représente la ressource correspondant au supplément de crédit accordé pour les arrérages des consolidations de la réserve.

(b) Savoir :

Reste disponible en 1862 sur les 20 millions affectés aux inondations		2,000,000
Ressources imputables aux grands travaux d'utilité générale :		
Fonds provenant de la dotation de l'armée		67,000,000
Reste disponible de l'emprunt de 500 millions		73,190,000
Ensemble		140,190,000
Dépenses de l'exercice 1860	19,221,000	
Dépenses probables de l'exercice 1861	48,116,000	
Crédits reportés à 1862	30,523,000	97,860,000
Reste disponible		42,330,000
Total égal		44,330,000

(c) Prévision fondée, d'une part, sur les résultats de 1861; de l'autre, sur l'abandon récent aux budgets provinciaux, d'un nouveau dixième du produit net des impôts arabes.

(1) En effet, au lieu d'un semestre payable le 22 décembre et s'élevant à 70 millions, la moitié seulement de ce semestre sera payée le 1er octobre prochain, et l'autre le 1er janvier 1863. Il ne s'ensuivra pas une augmentation de charges pour l'année prochaine, car la même [illegible] se produira en 1863, et ainsi de suite pour l'a[illegible]

près égale pour les annulations qui ne manquent pas de se présenter toutes les années, et, en les évaluant à ce chiffre, nous restons dans la moyenne des années précédentes. Si cette dernière éventualité se réalise, comme j'y compte, nous aurons une somme de 70 millions à mettre en regard des 54 millions qui nous manquent pour assurer l'équilibre, et pour pourvoir aux mécomptes qui peuvent survenir dans les derniers mois de l'année. Cet heureux résultat est dû en partie à des ressources accidentelles, mais il provient surtout de l'excédant des revenus indirects, conséquences de la tranquillité et de la prospérité dont nous jouissons.

L'année 1862 n'ajoutera donc rien, nous pouvons l'espérer, au chiffre des découverts antérieurs. Ce chiffre, qui comprend les découverts de toutes les origines, était à la fin de 1860 de 848 millions ; il s'était accru du déficit de 1861, et avait atteint au 1er janvier 1862 la somme de 1,024,303,000 francs. Cette somme se trouve aujourd'hui diminuée de 157 millions environ par la conversion des rentes à 1/2 0/0, et réduite ainsi à 867 millions, chiffre auquel il est facile de pourvoir avec les éléments habituels de la dette flottante.

Celle-ci s'élève aujourd'hui à 865,819,048 francs, et sa composition est de nature à assurer le service avec autant de régularité que d'économie.

Par suite d'un traité fait avec la Banque de France pour le renouvellement de son privilége, cet établissement devait mettre sans intérêt une somme de 60 millions à la disposition du ministre des finances par la compensation des fonds que le Trésor y place en compte courant. 25 millions, provenant d'une ancienne avance au Trésor, étaient déjà dus à la Banque, qui a complété l'exécution de son engagement en versant le 1er juillet une somme de 35 millions.

J'ai constaté plus haut le résultat de la conversion. C'est ici le lieu de rendre à Votre Majesté un compte plus précis de cette opération. L'ensemble de cette partie de la dette s'élevait à 174,151,366 francs (1), sur lesquels une somme de 134,915,481 francs a été convertie par les rentiers qui ont versé ou doivent verser une soulte s'élevant à 160,431,289 francs. Il y a à déduire pour impressions, employés supplémentaires, commissions, escomptes et autres frais, environ 2,800,000 francs. Restent acquis au Trésor, 157,631,289 francs.

30,236,585 francs de rentes demeurent encore dans la circulation (2), sur lesquels la moitié environ est frappée d'obstacles légaux. Le surplus est une partie si peu importante de la dette publique et si facile à assimiler que sa concurrence ne peut plus apporter d'empêchement à l'élévation du 3 0/0, dont le cours est aujourd'hui le régulateur incontesté de notre crédit.

Le but principal de l'opération est donc déjà atteint, et ce remaniement de la dette, qui a porté sur plus de 3 milliards 1/2 de capital, a été fait sans secousse, sans difficulté sérieuse, quoiqu'il ait été traversé par certains embarras de la politique.

Le reclassement des rentes qui étaient sorties des mains des anciens propriétaires pour entrer dans celles des spéculateurs semble complet. J'en trouve un indice dans la statistique des opérations que font les départements avec le Trésor public par l'intermédiaire des receveurs généraux. Les ventes qui ont eu lieu dans les premiers mois de l'année sont aujourd'hui compensées par les achats successifs faits depuis.

(1) Non compris 1,271,086 francs de rentes appartenant à la Caisse d'amortissement.

(2) Sauf les inscriptions venant des pays hors d'Europe qui pourraient encore être présentées dans les délais légaux.

L'influence de la conversion a été considérable. Elle s'est fait sentir sur toutes les valeurs de crédit sans nuire à la rente 3 0/0, dont le prix moyen, pour les premiers mois de l'année, dépasse le prix moyen de la même période de l'année dernière. Les autres valeurs, telles que les actions de la Banque, celles des compagnies financières et des chemins de fer, se sont élevées dans une proportion beaucoup plus forte encore, et ont conséquemment ajouté une somme très-considérable à la richesse nationale.

Cette mesure a aussi facilité l'exécution des grands travaux publics et l'achèvement de notre réseau de chemins de fer, en permettant aux Compagnies de placer plus aisément et à un taux plus élevé que par le passé les obligations qu'elles sont autorisées à émettre.

Quant à la conversion des obligations trentenaires, voici quels ont été ses résultats :

Il y en a eu de négociées 675,160, sur lesquelles 604,618 ont été présentées pour être échangées contre du 3 0/0. Il en reste encore en circulation 70,542 ; et, comme les rentes données en échange ne sont point dotées d'un amortissement spécial, il a été possible de réduire les dépenses de la dette publique pour 1863 d'une somme de 4,245,000 francs, ce qui a facilité l'abandon de certains impôts proposés.

En donnant au gouvernement la preuve de confiance qu'il leur demandait, les rentiers qui ont converti se trouvent dès aujourd'hui avoir obtenu une partie des avantages qui leur avaient été annoncés.

Tel est, Sire, l'ensemble de notre situation financière. J'ai tenu à l'exposer à Votre Majesté avant de lui demander l'autorisation d'envoyer au conseil d'État les projets de budgets ordinaire et extraordinaire de 1864. Elle peut se résumer ainsi :

Le chiffre de nos découverts antérieurs à 1862 a été réduit de 157 millions.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 25 au 30 septembre	1739	1.387 513 11	797 68	1706	1.531.379 30	897 65	» »»	11.11	28.237 80	550 »»
Orléans*	24 — 30 — ...	1624	1.450.912 63	893 42	1475	1.403.845 69	951 76	» »»	6.13	33.015 37	1070 »»
Paris-Lyon-Méditerranée*	24 — 30 ...	1411	2.665.926 27	1.889 39	1411	2.784.349 95	1.973 31	» »»	4.25	65 369 50	1173 75
Ouest*	24 — 30 — ...	1310	1.188.620 00	907 25	1213	1.318.442 35	1.095 20	» »»	17.15	32 321 40	555 »»
Nord*	24 — 30 — ...	1053	1.490.384 49	1.415 33	967	1.502.622 08	1.553 90	» »»	8.91	48.532 57	1032 50
Midi*	24 — 30 — ...	798	718.466 39	900 34	798	656.098 57	823 41	9.07	» »»	29 562 59	892 50
Lyon a Genève*	24 — 30 — ...	231	153.331 89	663 77	231	154.454 32	668	» »»	»,72	21.953 11	371 25
Ardennes*	24 — 30 — ...	355	151.292 80	426 17	187	92.488 29	494 59	» »»	13.83	14.766 30	430 »»
Dauphiné*	24 — 30 — ...	182	88 854 50	488 21	160	74.472 40	465 45	4.88	» »»	17.023 13	425 »»
Graissessac a Béziers	24 — 30 — ...	52	14.385 85	276 65	52	12.497 00	240 34	15.10	» »»	»	»
Bessèges a Alais*	24 — 30 — ...	33	35.323 00	1 076 68	33	31.698 25	966 61	11.36	» »»	37.370 25	640 »»
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*.	24 — 30 — ...	1901	1.316.400 20	670 26	1907	1.528.726 93	818 81	» »»	18 14	25.072 93	621 25
Autrichienne	24 — 30 — ...	1324	1.003 855 »»	758 30	1324	1.346.110 »»	1.016 84	» »»	25.42	26.239 74	800 »»
Madrid a Alicante et Tolède	24 — 30 — .	482	393.900 79	819 31	482	361.782 50	750 48	9.17	» »»	31.111 97	615 »»
Saragosse et Madrid a Médinacelli	24 — 30 — ...	106	81.634 54	811 17	104	37.287 01	358 53	» »»	13.21	»	»
a Alicante Alcazar a Ciudad	24 — 30 — ...	155	32.207 65	208 17	114	18.885 25	165 66	25.66	» »»	»	»
Barcelone a Saragosse	24 — 30 — ...	366	136.820 32	373 80	366	97 929 87	267 60	39.68	» »»	12.403 65	342 50
Nord de l'Espagne	24 — 30 — ...	822	243.400 03	400 25	375	107.737 29	447 30	4.87	» »»	11.644 75	527 50
Union suisse	24 — 30 — ...	275	83.230 »	302 »»	275	84.363 »	306 »»	1.30	» »»	19.046 58	»
Central suisse	24 — 30 — ...	202	167.900 10	640 84	202	101.254 52	815 48	4.10	» »»	» »»	»
Victor-Emmanuel	24 — 30 — ...	214	165.456 35	773 16	214	149 173 32	697 0»	10.91	» »»	25.206 70	368 75
Romains Bologne a Ancone	24 — 30 — ...	206	52.024 20	252 54	»	»	»	»	»	9.673 16	335 »»
Romains Rome a Civita-Vecchia	24 — 30 — ...	73	14.945 20	204 72	»	»	»	»	»	9.549 15	»
Saragosse a Pampelune	24 — 30 — ...	179	50.525 02	282 26	»	»	»	»	»	9.730 72	350 »»
Séville-Xérès-Cadix	10 — 16 — ...	160	90 857 95	624 10	160	93.268 20	582 92	7.20	» »»	18.796 30	445 »»
Ouest suisse	24 — 30 — ...	150	92 025 58	613 50	150	77.301 56	510 68	18.76	» »»	15.788 71	110 »»
Cordoue a Séville	10 — 16 — ...	131	62 513 80	477 20	131	54.731 93	417 80	17.03	» »»	13.929 02	360 »»
Guillaume-Luxembourg	17 — 23 — ...	120	29.320 80	244 35	89	21.574 84	241 29	1.20	» »»	»	277 50
Portugais	17 — 23 — ...	75	14.474 53	192 99	»	»	»	»	»	»	410 »»

Prélèvement fait de l'impôt sur la

F. Grimaud.

L'exercice 1862 ne présentera pas de déficit, et nous commencerons l'année 1863 avec une réserve qu'on peut évaluer à 80 millions pour parer aux événements imprévus.

Je n'entrerai pas ici dans l'examen des divers détails du budget de 1863, afin de ne pas gêner la liberté d'action du conseil d'État dans l'appréciation qu'il va être appelé à en faire. Je me borne à donner à Votre Majesté l'assurance que ce budget ne comprendra pas de dispositions pouvant entraîner une aggravation d'impôts.

Paris, le 6 octobre 1862.

Le ministre des finances,
ACHILLE FOULD.

SOCIÉTÉ CIVILE IMMOBILIÈRE
DE LA
RUE LAFAYETTE

ÉMISSION
DE 250,000 ACTIONS DE 100 FR.

La Société a pour objet la construction de maisons sur 23,000 mètres environ de terrains situés entre la rue du Faubourg-Poissonnière et la rue Laffite, présentant un développement de 2,000 mètres de façade et cinquante angles de rues, sur la rue Lafayette et les voies nouvelles qui s'y rattachent.

Les terrains sont apportés à la Société au prix moyen de 650 fr., nets de frais.

Les constructions de maisons dans les quartiers du centre ont toujours été des opérations très-fructueuses et très-sûres pour ceux qui les ont entreprises.

La Compagnie immobilière de Paris en est la démonstration la plus complète : elle a distribué 10 pour 100 à ses actionnaires pour 1861, et ses actions ont plus que doublé de valeur.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION

25 fr.	payables	en souscrivant.
25	—	lors de la répartition.
25	—	au 15 janvier prochain.
25	—	au 15 avril prochain.

La souscription est ouverte, du 6 au 18 octobre, chez MM. Ardoin, Ricardo et Ce, banquiers, 44, rue de la Chaussée-d'Antin, où l'on trouve les plans de terrains, l'acte de Société et tous autres renseignements.

Les personnes qui désireraient souscrire à ces actions peuvent nous adresser leurs demandes accompagnées du premier versement. Nous nous chargeons GRATUITEMENT *de les transmettre à MM. Ardoin, Ricardo et Ce, et de remplir toutes les formalités pour régulariser leurs souscriptions. — En ce cas les fonds devront être adressés directement à* M. DE BIRAGUE D'APREMONT, *gérant du journal, ou déposés à son crédit à une succursale de la Banque de France.*

CHEMIN DE FER DE DIEUZE A LA LIGNE DE PARIS A STRASBOURG.

Concédé par décret impérial du 16 août 1862 à la société anonyme des anciennes salines domaniales de l'Est, avec subvention de l'État de 2 millions de francs.

Émission de 8,000 obligations.

Produisant un intérêt annuel de 15 fr. avec jouissance du 1er juillet 1862, remboursables à 500 fr. par tirages annuels, en 87 ans : 1er tirage en mars 1863, remboursement au 1er janvier suivant : elles sont garanties par tous les produits du chemin de fer et par la Compagnie des salines.

La souscription sera ouverte dans les bureaux de la société, rue Bergère, n. 25, à Paris, de 10 heures à 4 heures, le lundi 13 octobre 1862, et fermée le mercredi 22 octobre suivant.

Il sera versé en souscrivant 25 fr. par obligation à titre de garantie ; si le capital souscrit dépasse le montant de l'émission, les souscriptions seront soumises à une réduction proportionnelle, sans qu'on puisse attribuer moins d'une obligation à chaque souscripteur.

Cette proportion sera indiquée par un avis inséré au *Moniteur*.

Prix d'émission : 280 fr., payables, savoir :
80 fr. du 27 octobre au 5 novembre 1862 (les 25 fr. versés à titre de garantie viendront en déduction de ce terme);
100 fr. du 20 au 30 janvier 1863 ;
100 fr. du 20 au 30 avril 1863 ;
Ce prix ne revient qu'à 272 fr. 50 c., le premier coupon de 7 fr. 50 c. échéant le 1er janvier 1863.

Les souscripteurs ont le droit d'escompter les termes à raison de 4 0/0 l'an.

En cas de retard de paiement, le débiteur sera passible des intérêts à 5 0/0 l'an, à partir du premier jour fixé pour l'échéance de chaque terme.

Un mois après l'échéance du dernier terme, les obligations non libérées pourront être vendues aux risques du souscripteur, par un agent de change, et sans mise en demeure.

Les souscriptions pourront s'effectuer par lettres adressées à la société des Salines de l'Est, à Paris, accompagnées d'une remise en billets de banque ou mandats sur la Banque, à raison de 25 fr. par obligation souscrite.

COMPAGNIE GÉNÉRALE
POUR
L'ÉCLAIRAGE ET LE CHAUFFAGE
PAR LE GAZ

Société anonyme, ayant son siége à Bruxelles,

Approuvée et autorisée par un arrêt de S. M. le roi des Belges, du 17 août 1862.

(Moniteur belge du 21 août 1862).

ADMINISTRATEURS :

MM. JOSEPH OPPENHEIM, banquier à Bruxelles, président du chemin de fer d'Anvers à Gand, administrateur de la Compagnie centrale pour la construction et l'entretien de matériel de chemins de fer ;
PIERRE SCHAKEN, au château de Saint-Maurice, près Paris, président du conseil d'administration de la Société anonyme du canal de Bossuyt à Courtrai, administrateur du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et du chemin de fer de Séville à Cordoue ;
EDOUARD PERROT, vice-président du chemin de fer de Manage à Wavre, propriétaire à Bruxelles ;
SIMON EMDEN, banquier, à Paris ;
GABRIEL DEHAYNIN, administrateur de la Société générale de Crédit industriel et commercial, propriétaire-gérant de la Compagnie des usines à gaz du Nord ;
LOUIS EMERIQUE, président de l'Union du crédit, à Bruxelles, administrateur de la Compagnie générale de matériels de chemins de fer ;
ADOLPHE REINACH, consul de Belgique et banquier, à Francfort-sur-Mein ;
Le baron EDOUARD PRISSE, à Saint-Nicolas, ingénieur en chef honoraire, directeur du chemin de fer d'Anvers à Gand.
JACQUES ERRERA, consul d'Italie et banquier, à Bruxelles.

Commissaires :

MM. VICTOR PIRSON, membre de la Chambre des représentants et directeur de la Banque du Belgique.
HENRI LAVALLÉE, avocat, à Bruxelles ;
ANTOINE BOEYÉ, propriétaire à Saint-Nicolas ;
PAUL OPPENHEIM, avocat à Bruxelles ;
EDOUARD KOHN, banquier, à Paris.

ÉMISSION DE 20,000 ACTIONS DE 500 FRANCS.

Il est ouvert une souscription publique à 20,000 actions, dont 5,350 sont déjà prises par les fondateurs.

Aux termes des statuts, les possesseurs d'actions ont un droit de préférence aux deux tiers de toutes les actions qui pourraient être émises ultérieurement.

Les actions de 500 francs chacune sont émises au pair.

Le premier versement de 150 francs par action, exigé par l'art. 6 des statuts, s'effectuera de la manière suivante :
50 francs en souscrivant, contre récépissé;
100 francs dans les dix jours qui suivront la répartition ;
Contre ce dernier versement et en échange du récépissé, il sera délivré des titres provisoires.

Les versements complémentaires seront appelés par le conseil d'administration, à des époques qui seront fixées au fur et à mesure des besoins.

ON SOUSCRIT :

A Bruxelles, dans les *bureaux de la* BANQUE DE BELGIQUE, et chez M. JOSEPH OPPENHEIM.

A Paris, dans les *bureaux de la* SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL, 72, *rue de la Victoire. On peut verser au crédit de cette Société, dans toutes les suc*

sales de la Banque de France, et lui adresser le récépissé de versement.

A Genève, chez M. G. BELLAMY.

A Francfort, chez M. A. REINACH.

A Hambourg, à l'agence de la BANQUE DE BRUNSWICK.

On peut se procurer les prospectus et les statuts dans ces divers établissements et maison de banque.

La souscription est OUVERTE DU 11 AU 17 OCTOBRE INCLUSIVEMENT.

Si les demandes dépassaient le nombre des actions à émettre, un avis ultérieur ferait connaître le plus promptement possible la proportion dans laquelle chaque souscription devra être réduite.

L'EXPOSITION UNIVERSELLE

ET PERMANENTE.

—

SOCIÉTÉ CIVILE.

La Société civile de l'EXPOSITION UNIVERSELLE ET PERMANENTE admet aujourd'hui le public à concourir partiellement à la réalisation financière de son entreprise. C'est maintenant comme affaire que se présente cette grande création, émanée de l'initiative privée, et qui, jusqu'à ce jour, a été conduite et exécutée par les ressources et les efforts de simples particuliers. Envisagée comme affaire, elle réunit dès à présent des conditions exceptionnelles de solidité et de succès.

Les produits de l'exploitation sont assurés par la location des superficies du Palais, location conclue par des baux de six années.

Enfin, les ressources financières nécessaires pour subvenir aux frais d'établissement sont également assurées par les engagements personnels des fondateurs.

L'Exposition universelle et permanente, au moment où elle admet le concours financier du public, se présente à lui comme une affaire de laquelle toute incertitude aléatoire est exclue, en un mot, comme une affaire faite, dans laquelle, par conséquent, ceux qui voudront s'y associer n'ont plus à mesurer la valeur de la participation qu'ils y prendront, qu'à l'importance d'avantages connus et assurés.

TERRAINS ET CONSTRUCTIONS.

Le palais de l'Exposition, aujourd'hui en construction sur 116,000 mètres de terrain acquis à Paris, quartier d'Auteuil, sera terminé vers l'année prochaine : dès août 1863, l'Exposition sera ouverte.

La valeur totale des terrains est estimée avec la plus-value au MINIMUM de	7,000,000
Les constructions, d'après les devis et engagements avec les entrepreneurs, ne dépasseront pas le MAXIMUM de	8,000,000
La valeur totale des immeubles s'élève ainsi à.	15,000,000

LOCATIONS.

Les locations ont devancé les constructions ou ont marché parallèlement avec elles.

Les superficies horizontales (nous ne voulons parler que de cette branche assurée) que la Société a mises en location s'élèvent à 75,000 mètres.

Le prix de location a été de 30 fr. par mètre pour les premiers 30,000 mètres.

Ce prix a été porté à 50 fr. depuis que la location des premiers 50,000 mètres a été accomplie.

A l'heure qu'il est, les locations effectuées atteignent 60,000 mètres.

Il est évident que le petit nombre de mètres encore disponibles ne sera cédé qu'à un prix supérieur à celui qui a été fixé jusqu'à présent.

Le revenu assuré des 75 mille mètres de superficie horizontale s'établit donc de la manière suivante :

50,000 mètres à 30 fr.,	1,500,000
25,000 mètres à 50 fr.,	1,250,000
Total,	2,750,000

Il n'est tenu compte ici d'aucuns revenus *casuels*, tels que de droits d'entrée aux jours réservés, de droits d'entrepôt, de magasinage, de catalogue, etc , non plus que du produit de la location des superficies murales, dont 10,000 mètres sont déjà loués à raison de 15 fr.

CAPITAL.

Le capital de la Société civile de l'Exposition universelle et permanente est représenté par 15 mille obligations hypothécaires de 500 fr., portant intérêt de 25 fr. et remboursables à 625 fr., en vingt et un ans, par tirages au sort annuels, et par un apport supplémentaire de 5 millions de francs.

Les bénéfices, après l'extinction du capital, sont représentés par mille parts émises à 7,500 fr., lesquelles sont susceptibles d'être divisées par dixièmes.

Les fondateurs de la Société civile de l'Exposition universelle et permanente, propriétaires actuels des 15 mille obligations hypothécaires et des mille parts bénéficiaires, sollicités par un grand nombre d'exposants, qui désiraient être admis à la réalisation financière de cette entreprise, ont consenti à émettre, par souscription publique :

5,000 obligations hypothécaires au prix de 500 fr. ;
400 parts bénéficiaires au prix de 7,500 francs, ou
4,000 dixièmes de ces parts au prix de 750 francs.

OBLIGATIONS HYPOTHÉCAIRES.

Les OBLIGATIONS HYPOTHÉCAIRES de la Société de l'Exposition sont des obligations foncières de premier ordre.

Elles ont pour gage hypothécaire des immeubles valant le double du capital d'emprunt qu'elles représentent.

Sur le prix d'émission de 500 fr., avec 25 fr. d'intérêt qu'elles rapportent, et la prime de 125 fr. qui leur est attachée, elles représentent un placement à 6.35 0/0 par an.

Leur amortissement fonctionne avec une rapidité inusitée ; elles seront remboursées en vingt et un an ;

L'amortissement commencera dès 1863 ;

Les intérêts seront payables par semestre, *intégralement, sans déduction d'impôt*, les 1er mars et 1er septembre de chaque année ;

Elles portent jouissance du 1er octobre 1862.

PARTS BÉNÉFICIAIRES.

Les bénéfices restant nets jusqu'à complet amortissement du capital dépensé, *ainsi que la propriété de tous les biens meubles et immeubles de l'association, au fur et à mesure de cet amortissement*, appartiennent aux MILLE PARTS BÉNÉFICIAIRES. Chacune de ces parts est divisible par dixièmes.

Les *produits assurés* s'élèvent, comme on l'a vu, par an, à la somme de		2.750.000 fr.
Les frais généraux sont évalués à.	275.000	
Il sera prélevé annuellement 9 0/0 du capital hypothécaire, soit.	675.000	
pour intérêts, amortissement en capital et remboursement avec prime des obligations.		
La somme à déduire, pour frais généraux, et le service des obligations, s'élève donc à		950.000
Restent.		1.800.000 fr.
sur lesquels on prélève encore, mais seulement pendant les six premières années. , . qui suffisent pour rembourser intégralement aux fondateurs les 5 millions versés par eux.		900.000
Le dividende à répartir, pendant les six premières années, est donc de.		900.000
lesquels se divisent comme suit :		
10 0/0 au directeur-gérant et au comité administratif. .		90.000
90 0/0 aux parts bénéficiaires.		810.000 fr.

Soit huit cent dix francs pour chaque par *bénéficiaire ou* 10 80 0/0 *par an.*

Au-delà des six premières années, le capital non garanti par hypothèque se trouvant amorti, les parts bénéficiaires toucheront annuellement 1,620 fr. au lieu de 810 fr. — Soit 21.60 0/0 par an, — *outre que leur valeur en capital se sera augmentée de tout le montant des apports amortis.*

Après le remboursement intégral des obligations et du capital complémentaire, les *mille parts* seront devenues propriétaires uniques de tous les immeubles de l'association ; et en s'en tenant à la valeur actuelle de ces immeubles, estimée au minimum à 15 millions, la valeur de chaque part sera au moins de **15,000 francs**.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION.

Tout souscripteur de 25 obligations aura droit à souscrire par préférence une part bénéficiaire.

Tout souscripteur de 5 obligations aura droit également, par préférence, à souscrire deux dixièmes de part bénéficiaire.

VERSEMENTS.

Obligations.	125 fr.	en souscrivant.
—	125	du 1er au 5 novembre 1862.
—	125	du 1er au 5 décembre 1862.
—	125	du 1er au 5 janvier 1863.

En cas de versements anticipés, les intérêts seront bonifiés *aux souscripteurs à raison de* 5 0/0.

Parts bénéficiaires.	Parts entières.	10es de parts.
	fr.	fr.
en souscrivant,	2,500	250
du 15 au 20 novembre 1862,	2,500	250
du 15 au 20 décembre 1862,	2,500	250

La SOUSCRIPTION est ouverte à PARIS, chez MM. FERDINAND MARTIN et Ce, *Comptoir de la SEMAINE FINANCIÈRE*, 83, r. de Richelieu;

Et à l'*Administration générale* de l'EXPOSITION UNIVERSELLE ET PERMANENTE, boulevard des Capucines, 35.

Envoyer le montant des souscriptions en valeurs sur Paris, ou en billets de Banque, ou verser dans les succursales de la Banque de France, au crédit de MM. FERDINAND MARTIN et Ce, chargés de déposer les fonds à l'établissement de crédit public désigné dans les statuts.

SOCIÉTÉ
DE LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE DE PARIS.

Actions émises à 500 fr. Remboursement minimum à 2,000 fr., s'effectuant par voie de tirage au sort annuel. Revenu net évalué à plus de 16 0/0.

LA SOCIÉTÉ DE LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE DE PARIS, ayant pour BUT UNIQUE la construction dans Paris de maisons de VALEUR MOYENNE, et leur exploitation PURE et SIMPLE par voie de location, qui constitue un revenu aussi *régulier qu'assuré*, offre aux capitaux toute SÉCURITÉ, puisqu'ils reposeront sur des IMMEUBLES de premier ordre.

Elle est la SEULE société IMMOBILIÈRE qui applique au *capital fourni* par les *actionnaires* les merveilleuses combinaisons de l'amortissement qu'il est d'usage d'appliquer seulement au *capital emprunté*, et elle établit, par des calculs d'une rigueur mathématique, que chaque action rapportera un REVENU NET ANNUEL de plus de 16 fr. 0/0, et qu'elle jouira de la chance d'un remboursement annuel par voie de TIRAGE AU SORT au TAUX de 2,000 fr.

Par suite de cette combinaison, le capital engagé par les actionnaires rentrera entre leurs mains dans une période de temps commençant dès les premières années de la Société, et expirant longtemps avant le terme fixé pour sa durée; et, après ce remboursement, ils continueront de jouir d'un revenu de plus de 12 0/0 jusqu'à la fin de la Société, époque à laquelle, ensuite de l'amortissement *intégral* du capital *emprunté*, leur part proportionnelle dans les immeubles, sans compter la PLUS-VALUE certaine qui se produira dans le cours de la Société, sera plus que TRIPLE du capital *momentanément* engagé par eux et leur laissant un revenu qui, évalué sur le produit moyen des immeubles (10 0/0), défalcation faite des frais d'administration, sera de plus de 28 0/0 de ce capital que, depuis longtemps, ils auront pu faire fructifier dans d'autres entreprises.

Il n'est admis aucun *apport en nature* de la part des fondateurs; les terrains nécessaires aux constructions ne seront acquis qu'après la nomination du CONSEIL DE SURVEILLANCE par l'assemblée générale, qui sera convoquée immédiatement après la clôture de la souscription, et après que chaque parcelle aura fait l'objet d'une étude particulière et approndie du produit des immeubles environnants, et les actionnaires, contrairement aux dispositions qui régissent les sociétés civiles, ne sont pas engagés au-delà du montant de leur souscription.

ON SOUSCRIT :

A Paris, dans les bureaux de la Société, rue de Choiseul, 19, et chez tous les banquiers suivants :

MM.
A. Lecler et Ce, Laon (Aisne).
De Ponsort fils, Châlons (Marne).
Portal aîné et Ce, Montpellier (Hérault).
A. Bompart et Ce, Metz (Moselle).
L. Delarue, Rouen (Seine-Inférieure).
Eugène Majonenc, Aurillac (Cantal).
J.-B. Bouillard, Mâcon (Saône-et-Loire).
Amédée Chailley, Auxerre (Yonne).
Peyron, Vannes (Morbihan).
Cutie fils, Albi (Tarn).
D'Aubas-Gratiollet et Ce, Montauban (Tarn-et-Garonne).
Jules Courcelles, Vesoul (Haute-Saône).
Charles Capdeville et Ce, Foix (Ariége).
Mornet et *Brisson*, Bourges (Cher).
Couet, *Gueff* et *Lecornoisier*, Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).
Boisney, Evreux (Eure).
Matoir, *Guiot* et Ce Dijon (Côte-d'Or).
Paul Vince et Ce, aux Sables-d'Olonne (Vendée).
Second, père et fils, Mende (Lozère).
Aubepin, *Pinault* et Ce Châteauroux (Indre).
Gros, *Leon Pernet* et Ce, Lons-le-Saulnier (Jura).
Moreau et Ce, la Rochelle (Charente-Inférr.),
Chaix, père et fils, Draguignan (Var).
Brechemin-Aucoc et Ce, Blois (Loir-et-Cher).
Bergerot, Pau (Basses-Pyrénées).
Alphonse Hommey, Alençon (Orne).
Charpentier-Gaucheron, Chartres (Eure-et-Loir).

Versement par action, 125 fr. en souscrivant; 175 fr., divisés en trois paiements, à effectuer dans le cours de l'année prochaine; le reliquat, soit 200 fr. par action, ne sera appelé qu'après que les immeubles construits produiront au moins 12 0/0 des 300 fr. primitivement versés.

On peut également souscrire par lettre chargée, adressée au directeur-gérant, A. Anssart et Ce, ou à l'un des banquiers désignés, et accompagnée d'une remise en billets de banque, ou en mandats à vue sur la Banque ou tout autre établissement de crédit.

Une notice expliquant la combinaison sur laquelle est basée la Société, et faisant connaître l'organisation de l'administration de la Société, se délivre au siége social.

Une partie du capital étant déjà souscrite, LA CLOTURE DE LA SOUSCRIPTION AURA LIEU TRES-PROCHAINEMENT.

SOCIÉTÉ J.-F. CAIL ET Ce.

QUAI DE BILLY, 48, PARIS.

4e TIRAGE ANNUEL DES OBLIGATIONS

Liste des 2550 numéros

sortis au tirage du 25 septembre, remboursables à 450 francs, à partir du 25 octobre courant.

3	716	1358	2061	2830	3549
22	727	1369	2074	2836	3555
28	742	1377	2092	2850	3564
31	745	1394	2130	2863	3569
38	747	1398	2161	2883	3570
40	753	1404	2162	2891	3573
62	760	1410	2169	2892	3578
69	769	1417	2179	2893	3605
74	785	1436	2191	2913	3613
75	800	1442	2193	2936	3618
79	802	1444	2201	2944	3626
83	819	1475	2203	2959	3628
90	822	1476	2215	2980	3640
93	836	1482	2227	2993	3649
108	846	1487	2253	2995	3656
117	854	1488	2264	2999	3664
124	876	1500	2273	3008	3665
151	885	1501	2277	3009	3671
166	894	1510	2279	3027	3684
167	931	1522	2281	3032	3697
169	936	1564	2296	3034	3720
171	945	1585	2309	3046	3733
183	968	1589	2310	3048	3740
187	984	1597	2318	3062	3742
190	985	1603	2323	3074	3754
192	996	1606	2338	3114	3759
200	1018	1609	2368	3120	3761
209	1019	1617	2391	3140	3763
236	1026	1623	2390	3147	3768
238	1039	1626	2402	3150	3780
244	1045	1645	2403	3154	3781
247	1056	1651	2414	3174	3786
263	1058	1671	2421	3182	3789
267	1082	1674	2438	3188	3790
269	1086	1675	2445	3189	3800
286	1101	1683	2475	3197	3814
319	1112	1707	2486	3201	3822
320	1117	1710	2503	3213	3836
339	1131	1711	2525	3230	3840
340	1140	1713	2530	3240	3866
358	1148	1717	2531	3241	3885
378	1153	1718	2539	3244	3888
385	1154	1735	2545	3245	3902
391	1164	1740	2547	3247	3912
411	1170	1743	2553	3256	3917
412	1173	1748	2557	3269	3926
429	1183	1772	2574	3270	3928
430	1187	1803	2588	3272	3952
441	1194	1805	2594	3273	3954
442	1197	1809	2620	3307	3982
472	1209	1844	2638	3318	4018
482	1219	1845	2646	3341	4044
491	1234	1863	2655	3352	4046
497	1245	1866	2656	3353	4061
515	1252	1874	2663	3370	4070
535	1253	1881	2685	3383	4071
563	1261	1891	2690	3389	4075
580	1264	1895	2696	3419	4114
592	1265	1913	2698	3429	4115
596	1282	1930	2706	3440	4141
621	1283	1954	2717	3446	4143
665	1296	1986	2741	3458	4146
675	1300	1995	2744	3484	4148
680	1312	2006	2760	3489	4161
682	1339	2026	2761	3492	4165
685	1346	2031	2778	3495	4168
703	1353	2049	2801	3535	4169

4173	5059	5909	6907	7883	8689	9315	9979	10618	11144	11753	12382	12965	13572	14226	14826
4176	5061	5979	6971	7887	8704	9320	9981	10632	11147	11760	12390	12969	13573	14227	14841
4191	5100	5980	6973	7893	8706	9329	9993	10637	11157	11763	12402	12978	13578	14247	14851
4208	5102	5983	6979	7904	8707	9360	10007	10643	11163	11764	12448	12981	13589	14248	14857
4218	5104	6010	6991	7916	8716	9362	10022	10646	11179	11768	12452	12985	13592	14263	14860
4231	5125	6014	6993	7937	8741	9378	10026	10658	11185	11783	12453	12998	13598	14270	14867
4243	5128	2032	7007	7948	8751	9380	10028	10660	11202	11792	12459	12999	13617	14275	14874
4262	5134	6040	7013	7974	8755	9389	10034	10693	11207	11795	12441	13024	13623	14285	14880
4270	5137	6069	7033	7987	8783	9390	10035	10695	11208	11807	12450	13026	13644	14310	14881
4277	5146	6101	7036	7994	8784	9402	10037	10700	11214	11830	12452	13027	13646	14330	14889
4284	5148	6108	7042	8009	8788	9425	10038	10704	11217	11832	12463	13030	13673	14333	14891
4300	5185	6111	7050	8010	8795	9448	10056	10714	11229	11842	12465	13033	13674	14337	14893
4316	5200	6119	7063	8020	8800	9460	10059	10719	11256	11846	12467	13034	13683	14347	14898
4336	5207	6121	7064	8027	8803	9469	10061	10730	11260	11865	12490	13039	13685	14348	14899
4340	5210	6149	7066	8039	8812	9478	10071	10736	11261	11869	12500	13044	13688	14353	14918
4345	5211	6157	7071	8047	8816	9482	10081	10738	11262	11871	12514	13068	13690	14358	14933
4348	5228	6167	7107	8052	8818	9483	10082	10741	11273	11875	12518	13069	13752	14362	14936
4367	5245	6173	7116	8076	8822	9490	10086	10744	11279	11880	12521	13074	13760	14368	14943
4373	5254	6174	7118	8082	8832	9504	10107	10753	11283	11883	12547	13089	13763	14371	14961
4374	5257	6190	7127	8089	8858	9507	10111	10756	11286	11903	12548	13096	13766	14379	14966
4382	5267	6240	7153	8093	8872	9511	10127	10779	11291	11904	12561	13133	13769	14388	14983
4384	5282	6247	7156	8094	8874	9528	10132	10782	11294	11905	12564	13134	13777	14390	14971
4395	5323	6248	7158	8110	8884	9529	10137	10787	11309	11906	12579	13139	13784	14392	14981
4396	5377	6249	7159	8115	8895	9539	10145	10804	11330	11912	12581	13163	13791	14409	14982
4405	5386	6278	7218	8134	8907	9542	10168	10805	11331	11917	12585	13165	13793	14410	14983
4418	5390	6280	7222	8155	8913	9554	10172	10807	11341	11918	12590	13177	13801	14420	14998
4440	5393	6292	7223	8161	8914	9585	10188	10833	11343	11927	12594	13185	13838	14423	15002
4455	5397	6299	7228	8167	8919	9592	10190	10836	11348	11940	12597	13186	13839	14431	15003
4458	5410	6301	7264	8169	8923	9608	10192	10837	11374	11944	12601	13189	13853	14438	15010
4464	5415	6320	7276	8175	8944	9618	10193	10840	11379	11953	12607	13192	13864	14453	15014
4495	5427	6343	7277	8183	8947	9620	10216	10844	11380	11960	12618	13198	13870	14455	15017
4503	5437	6405	7290	8184	8953	9628	10223	10846	11389	11964	12626	13199	13877	14467	15028
4513	5440	6407	7300	8186	8959	9629	10229	10855	11404	11971	12638	13207	13900	14476	15029
4519	5446	6409	7301	8215	8961	9631	10236	10864	11406	11989	12645	13208	13903	14497	15037
4538	5457	6423	7319	8236	8989	9640	10237	10868	11410	12009	12647	13209	13922	14500	15039
4543	5479	6428	7329	8277	8979	9653	10256	10870	11414	12011	12659	13214	13928	14504	15051
4547	5497	6437	7340	8282	8983	9659	10291	10880	11421	12027	12670	13216	13957	14505	15054
4562	5513	6441	7374	8283	9004	9666	10311	10884	11422	12028	12672	13221	13978	14511	15065
4582	5538	6443	7383	8290	9010	9695	10315	10897	11423	12029	12684	13222	13985	14525	15065
4584	5541	6450	7396	8292	9014	9703	10321	10899	11443	12034	12695	13223	13995	14540	15070
4615	5547	6479	7399	8303	9020	9704	10322	10912	11449	12040	12699	13225	13998	14548	15071
4624	5570	6481	7424	8307	9029	9709	10342	10924	11454	12042	12702	13227	13999	14559	15091
4633	5594	6504	7435	8316	9037	9713	10344	10925	11463	12044	12704	13254	14017	14560	15103
4635	5602	6516	7462	8318	9052	9715	10349	10927	11485	12048	12710	13279	14024	14562	15104
4637	5619	6518	7485	8321	9054	9721	10354	10934	11487	12055	12716	13283	14038	14572	15109
4661	5626	6527	7486	8328	9061	9727	10363	10947	11498	12064	12730	13299	14039	14594	15119
4668	5634	6531	7487	8340	9066	9768	10375	10952	11506	12071	12741	13309	14042	14599	15130
4670	5645	6554	7488	8357	9067	9770	10376	10957	11520	12073	12754	13332	14043	14608	15141
4676	5658	6577	7499	8364	9075	9772	10378	10961	11527	12096	12759	13334	14045	14618	15142
4688	5677	6589	7517	8372	9078	9777	10382	10969	11529	12098	12768	13337	14059	14638	15156
4714	5693	6603	7521	8395	9079	9779	10392	10970	11534	12103	12769	13341	14071	14652	15165
4723	5720	6606	7544	8397	9081	9786	10393	10987	11546	12113	12772	13350	14085	14660	15172
4726	5746	6607	7547	8441	9087	9792	10398	10988	11549	12124	12775	13354	14101	14664	15173
4735	5752	6621	7550	8445	9112	9798	10410	10993	11550	12152	12784	13360	14108	14667	15183
4740	5759	6670	7555	8447	9115	9802	10411	10997	11562	12155	12788	13361	14114	14668	15184
4756	5762	6677	7567	8451	9121	9825	10414	11006	11566	12156	12791	13373	14117	14675	15186
4797	5766	6678	7569	8458	9125	5827	10427	11008	11579	12166	12809	13388	14120	14676	15190
4804	5781	6693	7595	8499	9141	9835	10448	11009	11592	12167	12815	13391	14124	14684	15201
4819	5786	6735	7606	8504	9155	9848	10473	11021	11596	12178	12822	13398	14131	14688	15204
4820	5809	6746	7618	8516	9157	9861	10477	11025	11598	12214	12830	13402	14132	14690	15206
4822	5813	6752	7653	8517	9162	9864	10478	11043	11602	12232	12831	13403	14137	14700	15207
4838	5821	6758	7657	8520	9165	9877	10488	11048	11618	12234	12850	13413	14140	14706	15212
4841	5831	6769	7699	8522	9168	9883	10489	11051	11631	12242	12857	13422	14144	14708	15220
4857	5852	6802	7707	8535	9173	9889	10498	11053	11632	12252	12881	13428	14145	14711	15231
4858	5868	6816	7730	8539	9185	9910	10514	11056	11633	12277	12885	13451	14152	14719	15234
4867	5875	6819	7740	8558	9198	9912	10524	11074	11652	12278	12886	13465	14158	14720	15237
4886	5880	6825	7746	8563	9200	9918	10527	11077	11677	12281	12895	13469	14159	14725	15238
4892	5885	6830	7748	8567	9206	9920	10544	11079	11691	12288	12900	13502	14164	14745	15250
4893	5897	6832	7762	8584	9216	9927	10546	11088	11698	12291	12910	13513	14173	14748	15274
4897	5901	6847	7764	8592	9222	9931	10551	11089	11700	12293	12913	13515	14180	14758	15279
4914	5916	6852	7783	8597	9234	9942	10558	11095	11703	12324	12918	13519	14184	14764	15281
4930	5919	6854	7786	8601	9239	9943	10559	11099	11706	12330	12920	13520	14187	14781	15287
4937	5943	6892	7810	8618	9240	9948	10562	11101	11738	12333	12921	13522	14193	14785	15290
4959	5944	6876	7821	8619	9249	9953	10572	11104	11743	12350	12934	13533	14198	14807	15300
5006	5951	6910	7838	8629	9285	9966	10573	11106	11744	12372	12947	13555	14204	14811	15301
5035	5952	6930	7850	8647	[illegible]	9972	10577	11135	11745	12378	12951	13559	14213	14816	15302
5057	5963	6936	7877	8670		9974	10615	11137	11752	12381	12957	13562	14214	14819	15345

16021	16646	17273	17836	18620	19240	19874	20382	21029	21592	21870	22148	22343	22612
16026	16655	17275	17837	18625	19254	19880	20390	21033	21597	21871	22154	22356	22613
16028	16670	17276	17843	18626	19268	19891	20395	21036	21598	21880	22166	22359	22616
16036	16689	17283	17860	18630	19269	19894	20400	21045	21620	21890	22171	22385	22620
16040	16715	17290	17893	18637	19277	19910	20402	21061	21621	21909	22178	22389	22623
16057	16734	17292	17894	18673	19282	19916	20430	21063	21625	21910	22179	22403	22628
16060	16747	17294	17902	18678	19283	19929	20447	21065	21635	21913	22184	22407	22639
16063	16762	17309	17915	18680	19285	19939	20449	21081	21645	21928	22192	22417	22646
16066	16763	17310	17934	18682	19287	19947	20458	21088	21653	21976	22197	22419	22656
16074	16766	17314	17950	18706	19290	19953	20460	21095	21663	21977	22222	22425	22669
16081	16775	17321	17954	18708	19320	19956	20464	21098	21676	21986	22123	22428	22673
16100	16778	17333	17964	18720	19348	19960	20487	21106	21703	22011	22228	22429	22677
16114	16784	17336	17966	18730	19352	19965	20488	21108	21724	22014	22243	22438	22687
16123	16805	17339	17973	18133	19359	19982	20491	21110	21730	22020	22246	22445	22691
16137	16817	17340	17979	18741	19360	19986	20501	21118	21742	22033	22248	22449	22697
16148	16820	17345	17981	18749	19366	20001	20507	21133	21746	22057	22261	22477	22713
16155	16823	17348	17986	18751	19403	20005	20508	21153	21755	22058	22265	22479	22718
16167	16826	17373	17994	18756	19405	20007	20522	21175	21759	22062	22267	22483	22720
16171	16835	17374	18008	18775	19409	20018	20528	21178	21775	22068	22268	22493	22724
16174	16857	17381	18010	18778	19413	20021	20548	21189	21785	22073	22291	22497	22755
16194	16858	17393	18020	18783	19420	20023	20580	21190	21795	22074	22306	22522	22763
16196	16865	17400	18033	18803	19436	20041	20584	21202	21800	22079	22309	22528	22775
16198	16866	17409	18044	18804	19451	20051	20590	21210	21802	22100	22315	22534	22776
16223	16870	17416	18051	18830	19455	20062	20622	21233	21813	22106	22316	22549	22784
16224	16871	17428	18057	18840	19466	20063	20629	21236	21816	22120	22317	22553	22788
16225	16875	17435	18062	18846	19474	20064	20652	21254	21822	22130	22332	22562	22793
16233	16880	17438	18072	18848	19480	20068	20655	21257	21838	22132	22333	22569	
16241	16891	17468	18076	18861	19487	20069	20660	21262	21843	22134	22334	22571	
16245	16892	17470	18078	18867	19493	20070	20661	21264	21863	22140	22337	22589	
16251	16908	17480	18093	18871	19516	20071	20664	21269	21866	22142	22340	22598	
16272	16913	17494	18111	18873	19523	20078	20672	21273					
16295	16926	17500	18117	18875	19528	20079	20675	21275					
16299	16927	17511	18125	18907	19535	20084	20691	21280					
16305	16941	17514	18134	18909	19561	20094	20697	21293					
16308	16946	17535	18147	18914	19565	20096	20701	21308					
16334	16951	17537	18158	18934	19582	20100	20710	21316					
16339	16957	17551	18159	18935	19583	20101	20712	21317					
16341	16963	17563	18168	18974	19592	20102	20720	21341					
16348	16965	17564	18174	18975	19593	20106	20723	21344					
16352	16975	17565	18182	18979	19603	20107	20740	21351					
16361	16981	17581	18186	18980	19613	20119	20776	21352					
16363	16983	17594	18200	18982	19617	20123	20788	21357					
16365	17021	17595	18215	18984	19623	20128	20794	21362					
16367	17026	17605	18230	19002	19639	20133	20795	21394					
16373	17028	17609	18235	19019	19640	20134	20798	21400					
16380	17031	17613	18266	19027	19649	20138	20803	21414					
16389	17038	17623	18271	19028	19652	20148	20810	21417					
16394	17039	17625	18295	19031	19653	20152	20811	21418					
16428	17044	17636	18302	19032	19658	20153	20817	21423					
16429	17055	17637	18336	19035	19660	20173	20826	21424					
16432	17064	17638	18351	19045	19661	20178	20848	21425					
16460	17074	17644	18364	19053	19679	20185	20855	21428					
16470	17084	17648	18371	19057	19683	20189	20856	21439					
16477	17090	17659	18373	19060	19695	20191	20857	21442					
16480	17105	17671	18392	19075	19708	20194	20861	21447					
16482	17107	17674	18407	19076	19720	20201	20873	21451					
16487	17114	17684	18411	19081	19722	20205	20876	21467					
16492	17119	17691	18416	19084	19757	20206	20889	21473					
16497	17130	17698	18418	19087	19760	20207	20893	21475					
16504	17135	17702	18424	19090	19761	20213	20894	21477					
16505	17140	17703	18427	19091	19767	20217	20900	21479					
16513	17149	17718	18444	19097	19770	20232	20903	21484					
16522	17151	17722	18448	19111	19777	20233	20911	21503					
16532	17153	17734	18450	19115	19778	20234	20915	21506					
16540	17188	17742	18452	19116	19795	20250	20922	21510					
16542	17196	17770	18465	19120	19796	20253	20928	21513					
16546	17204	17778	18471	19133	19804	20254	20934	21515					
16564	17208	17783	18473	19153	19808	20259	20957	21520					
16573	17213	17787	18477	19165	19813	20277	20964	21543					
16580	17214	17790	18499	19166	19825	20325	20975	21548					
16591	17237	17801	18500	19178	19836	20326	20979	21568					
16603	17240	17804	18518	19202	19841	20329	20985	21574					
16606	17242	17805	18536	19205	19846	20339	20995	21575					
16612	17243	17806	18563	19206	19851	20353	21006	21581					
16614	17249	17813	18569	19227	19857	20357	21013	21584					
16632	17254	17819	18605	19228	19863	20372	21017	21585					
16642	17272	17834	18614	19230	19865	20377	21023	21590					

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 30 septembre 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.

Au 31 décembre 1861 :		
A long terme.. 275,918,064		
A court terme. 12,088,000	288,006,064	»
Du 1er janvier au 31 août 1862, à long terme.....	58,568,400	»
Du 1er au 30 septembre, à long terme.....	5,082,500	»

PRÊTS COMMUNAUX.

Au 31 décembre 1861....	44,071,130	12
Du 1er janvier au 31 août 1862....	23,682,899	14
Du 1er au 30 septembre...	2,211,684	27
Total.....	421,622,677	53
A déduire :		
Remboursements anticipés à long terme 19,117,684 34		
Remboursem. à court terme..... 10,298,000 »	29,415,684	34
Reste....fr.	392,206,993	19

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schuken, à Vesoul.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1739 kilomètres.
1861. — 1708 —

14e *année* — 39me *semaine*.

Du 24 au 30 septembre 1862.

186.961 Voyageurs	556 089 52
Bagages, Marchandises, etc.	831.923 59
Total	1 387.513 11
Recettes antérieures	48.640.432 10
Total général	50.027.945 21
39e semaine de 1862	1 387 513 11
Semaine correspondante de 1861.	1.531.379 30
Différence	143.866 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	50 027 945 21
— — 1861.	51.387.507 80
Différence	1 359.562 59

RESULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 juillet 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 juill. 1862	26.158.108 33
Du 1er janvier au 31 juill. 1861	26.856.641 50
Différence en faveur de 1861.	698.532 97

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 juill. 1862	11.206.206 46
Du 1er janvier au 31 juill. 1861	11.287.353 03
Différence en faveur de 1861.	81.146 57
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 24 au 30 septembre 1862.

135.377 Voyageurs	588.234 38
Bagages, Marchandises, etc.	842.678 25
Total	1.430 912 63
Semaine correspondante de 1861.	1.403.845 69
Différence	47.066 94
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	48 938.106 18
— — 1861.	52.567.816 06
Différence	3.629.709 88

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 550 kil. — 1862... 682 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 461 kil. — 1862... 682 kil.

23.125 Voyageurs	67 693 16
Bagages, Marchandises, etc.	116 488 12
Total	184 181 28
Semaine correspondante de 1861	141 686 27
Différence	42 495 01
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.327.060 29
— — 1861.	4.381.297 54
Différence	2 445 762 75

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 24 au 30 septembre 1862.

232.727 Voyageurs	897.045 55
Bagages et marchandises	1.768.880 72
Total	2.665.926 27
Semaine correspondante de 1861.	2 784.349 95
Différence	118 423 68
Recettes tot. dep. le 1er janv. 18[illegible]	[illegible] 703 69
— —	[illegible] 321 97
Différ[illegible]	[illegible] 71

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

96.957 Voyageurs	83.404 85
Bagages, Marchandises, etc.	79 882 24
Total	163 287 09
Période correspondante de 1861.	164 330 15
Différence	1.043 06
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.224.685 00
— — 1861.	5.313.493 57
Différence	88.808 57

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 687 kilomètres.
1861. — 587 —

77.435 Voyageurs	245 066 20
Bagages et Marchandises	396.445 01
Total	641 511 21
Semaine correspondante de 1861.	572 158 21
Différence	69.353 00
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	21.473 696 07
— — 1861.	15.208.839 30
Différence	6.264.856 77

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1315 kilomètres.
1861. — 1213

Du 24 au 30 septembre 1862.

402.113 Voyageurs	626.092 40
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	96.718 65
— — Pet. vitesse	465.809 85
Total	1.188.620 90
Semaine correspondante de 1861.	1.318.442 45
Différence	129.821 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	39 506 447 15
— — 1861.	40.615.319 90
Différence	1.008 872 75

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 août 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

8 mois 1862, 900 kilomètres...	31.184.625 12
— 1861, 900 — ...	32.001.310 01
Différence	816.684 89

RÉSEAU MIXTE.

8 mois 1862, 295 kilomètres...	2.911.579 24
— 1861, 295 — ...	2.779.880 71
Différence. » — ...	131.698 53

NOUVEAU RÉSEAU.

8 mois 1862 21 kilomètres...	175.630 82
— 1861 18 — ...	110.862 35
Différence	64.768 47
Différence totale : 3 kilom.	620.197 89

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 24 au 30 septembre 1862.

206.833 Voyageurs	612 182 59
Bagages, Marchandises, etc.	878.161 90
Total	1.490 344 49
Semaine correspondante de 1861.	1.502.622 08
Différence	12.277 59
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	48 422 103 47
— — 1861.	46.746.508 94
Différence	1.675.594 53

Ligne de Paris à Soissons et de Chantilly à Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 112 kilomètres

10.134 Voyageurs	23 593 80
Bagages, Marchandises, etc.	13.672 40
Total de la semaine	36.266 23
Semaine correspondante de 1861.	25.478 53
Différence	30.787 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.879 336 85
— — 1861.	248.809 36
Différence	1.630 527 49

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 24 au 30 septembre 1862.

66.039 Voyageurs	247.213 97
Bagages, Marchandises, etc.	471.242 42
Total	718.466 39
Canaux	36.853 52
Totaux réunis	755.319 91
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	658.694 57
{ Canaux	46.170 07
Total	704 868 64
Différence	50.451 27

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	25.354.517 44
— — 1861.	22.549.695 07
Différence	2.804.822 37

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 294 kilomètres
Septembre 1862.

75.896 Voyageurs	193.907 07
Bagages, Marchandises, etc.	78.896 68
Total	272 803 75
Mois correspondant de 1861	90.330 10
Différence	182.473 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.455 709 13
— — 1861.	617.302 57
Différence	838.406 56

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 235 kilomètres.
1861. — 187 —

Du 24 au 30 septembre 1862.

29.181 Voyageurs	57.360 72
Bagages, Marchandises, etc.	93.932 08
Total	151 292 80
Semaine correspondante de 1861.	94.488 29
Différence	56.804 51
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.038 527 19
— — 1861.	2.897.776 29
Différence	1.140.750 90

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 24 au 30 septembre 1862.

Voyageurs	2 639 10
Bagages, Marchandises, etc.	32.884 80
Total	35.523 90
Semaine correspondante de 1861.	31.898 25
Différence	3 625 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 233 339 90
— — 1861.	1.121.842 20
Différence	111.506 70

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 182 kilomètres.
1861. — 181 —

Du 24 au 30 septembre 1862.

19.971 Voyageurs	45.537 49
Bagages, Marchandises, etc.	43.297 67
Total	88.834 56
Semaine correspondante de 1861.	74.472 49
Différence	14.362 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.723.264 26
— — 1861.	2.381.490 84
Différence	341.773 42

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 530 mètres.

Du 30 septembre au 5 octobre 1862.

73.013 voyageurs	7 827 40
Produit total depuis le 3 juin	94.868 44

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉN[illegible] ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres
1861. — 1616 —

Du 24 au 30 septembre 1862.

118.832 Voyageurs	410.0[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	655.3[illegible]
Transports militaires	37.7[illegible]
Total	1.104.1[illegible]
Semaine correspondante de 1861.	1.377.5[illegible]
Différence	273 [illegible]

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vi[illegible] depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 348 kilomètres
1861. — 251 —

Voyageurs	144.7[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	64.[illegible]
Transports militaires	3.[illegible]
Total	212.[illegible]
Semaine correspondante de 1861.	151.[illegible]
Différence	61 [illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semai[ne]

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres
1861. — 1867 —

En 1862	1 316.[illegible]
En 1861	1.528.7[illegible]
Différence	212 3[illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janv[ier]

En 1862	48.964 6[illegible]
En 1861	44 118 2[illegible]
Différence	4 846 3[illegible]

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 221 kilomètres.
1861. — 147 —

Voyageurs	59 03[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	37.33[illegible]
Transports militaires	3 93[illegible]
Total	100.33[illegible]
Semaine correspondante de 1861.	81.13[illegible]
Différence	19.19[illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.266.2[illegible]
— — 1861.	2.670.06[illegible]
Différence	596.14[illegible]

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANT[E]

Du 24 au 30 septembre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

15.325 Voyageurs	109.941
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	16 98[illegible]
— (Petite vit.)	274.979
Total de la semaine	334.902

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 186 kilomètres.
1861. — 181 —

10.793 Voyageurs.	32 614 56	51 65[illegible]
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	650 96	
Marchandises. (Petite vitesse) ...	18.289 72	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PENAS.

1862 Longueur exploitée : 155 kilomètres.

3.[illegible]80 Voyageurs.	15.458 16	32 267
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	4.232 37	
Marchandises. (Petite vitesse)	12.577 10	

Total des trois lignes réunies.	478 831
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	14.348.915
Total général des recet. en 1862.	14.827.747
— — 1861.	13.901.748
Différence	926.004

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 24 au 30 septembre 1862.

Convertis pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

... Voyageurs	353.385 »
... quintaux Marchandises	650.470 »
Total	1.003 855 »
Semaine correspondante de 1861	1.346.110 »
Différence	342.255 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	34.271 825 »
— — 1861	38.501.682 50
Différence	4.229.857 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862 Longueur exploitée : 525 kilomètres.
1861. — 375 —

Du 24 au 30 septembre 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	120 411 34
Marchandises	95 458 27
Total	215.869 61
Produit annuel par kilomètre	23 816 »

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	21 922 26
Marchandises	5.608 16
Total	27 530 42
Produit annuel par kilomètre	28 710 »
Total de la semaine	243 400 03
Semaine correspondante de 1861	167.737 29
Différence	75 662 74
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	5.970.847 32
— — 1861	4.546.391 79
Différence	1 424.455 53

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 1327 kilomètres

Du 6 au 12 août 1862

Convertis au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	282.943 28
Marchandises	333.885 60
Total	616.828 88
Recettes antérieures en 1862	10.457.046 08

SARAGOSSE A BARCELONE.

... exploitation : 205 kilomètres.

Du 24 au 30 septembre 1862.

... Voyageurs	70 942 18
Marchand., cargaison, équipages	65.878 14
Total	136 820 32
Semaine correspondante de 1861	97.929 87
Différence	38.890 45
Recettes depuis le 1er janv. 1862	4.562.116 79

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 24 au 30 septembre 1862.

42.215 Voyageurs	75.578 55
Bagages, marchandises, etc.	47.838 03
Recettes diverses	2.788 22
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	39.251 55
Total	165.456 35
Semaine correspondante de 1861	149.175 34
Différence	16.281 03
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	5 397.212 92
— — 1861	5.187.162 11
Différence	210.050 81

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 28 septembre au 4 octobre 1862

41.320 Voyageurs	48.470 »
Bagages, Marchandises, etc.	34.820 »
Total	83 290 »
Semaine correspondante de 1861	84.363 »
Différence	1.163 »
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861	2 857.600 »
— — 1860	2.767.699 »
Différence	89.901 »

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 24 au 30 septembre 1862.

voyageurs	7.762 40
Bagages, marchandises (gr. vit.)	1.701 90
— — (pet. vit.)	5.480 90
Total	14.945 20

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	33 336 45
Bagages, marchandises (gr. vit.)	5.341 80
— — (pet. vit.)	13.345 96
Total	52.024 20
Total pour les deux sections	66.969 40

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	807 049 55
Section de Bologne	1.990.903 45
Total	2.797.953 »

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 24 au 30 septembre 1862.

Voyageurs	25.480 22
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	1 947 18
Marchandises (petite vitesse)	23.097 62
Total	50.525 02

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 232 kilomètres.
1861. — 232 —

Du 24 au 30 septembre 1862.

45.279 Voyageurs	92.651 55
Bagages, Marchandises, etc.	75.249 55
Total	167 900 10
Semaine correspondante de 1861	161.254 52
Différence	6.645 58
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	5.244 046 35
— — 1861	5.141.429 32
Différence	102.617 03

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 10 au 16 septembre 1862.

37e semaine	50.698 »
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	62.513 80
Semaine correspondante de 1861	54.731 95
Différence	7.781 85
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.828.890 70
— — 1861	1.562.802 90
Différence	266.087 80

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 170.

Du 24 au 30 septembre 1862.

40.925 Voyageurs	62.168 60
3.657 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	29 856 98
Total	92 025 58
Semaine correspondante de 1861	77.501 56
Différence	14.524 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.352 725 08
— — 1861	2.141.149 28
Différence	211.575 80

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 10 au 16 septembre 1862.

25.962 Voyag., Bagag. et March.	99 857 55
Semaine correspondante de 1861	93 268 20
Différence	6.589 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2 991 997 37
— — 1861	2.743.705 96
Différence	248 291 41
Différence kilométrique	7.20 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 17 au 23 septembre 1862.

Voyageurs	11.096 14
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	698 28
— (Petite vit.)	2.680 09
Total	14.474 52

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 121 kilomètres.
1861. — 99 —

Du 17 au 23 septembre 1862.

6.791 Voyageurs	9.478 55
Bagages, articles de messagerie	814 05
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	27 028 20
Total de la semaine	29 320 80
Recettes antérieures	1.137 372 64
Total	1.136 693 44
Recettes de la semaine en 1862	29 320 80
Période correspondante de 1861	21.474 82
Différence	7 845 98
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.136 693 44
— — 1861	482.266 44
Différence	654.427 »

LAUSANNE A FRIBOURG ET A BERNE.

Longueur exploitée : 98 kilomètres.

Du 17 au 23 septembre 1862.

9 921 Voyageurs	24.751 70
Bagages et Chiens	1.851 60
Marchandises, etc. (Le service n'est pas encore ouvert)	»
Total	26.603 30
Recettes antérieures	51.578 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	78.181 58

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois d'août 1862	18.186 25
— — 1861	18.733 70
Différence	547 45

ANVERS A GAND

Sept 1862	77.468 14	9 mois 1862	607.380 31
Id. 1861	81.427 64	Id. 1861	610.475 62
Différence	3.959 50		3.095 31

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'août 1862	1.344.137 43
Id. id. 1861	1.119.387 88
Différence, 20.07 0/0, soit	224.749 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	12.782.039 52
— — 1861	11.240.745 41
Différence, 13.71 0/0, soit	1.541.294 11

OMNIBUS DE PARIS

Du 1er au 7 octobre 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris.	Banlieue
Recettes	327.965 45	84 16	49 21
Semaine correspondante de 1861	331.202 40	87 58	58 01
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	12.707.030 25	82 22	47 05
Période correspondante de 1861	11.917.595 »	81 11	49 07
Différence	789.435 25	1 11	2 02

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

La Compagnie des chemins de fer de l'Est mettra en paiement, le 1er novembre prochain, à titre de premier dividende 1862, afférent aux actions non encore désignées pour l'amortissement, le coupon n° 10, dont la valeur est fixée à 20 francs.

La valeur du coupon, payée intégralement aux certificats nominatifs, est réduite, pour les coupons au porteur, à 19 fr. 58 c., en exécution de la loi de 1857 et de la loi de finance de juillet 1862.

Les dépôts de coupons et les bordereaux à l'appui seront reçus, à partir du 25 octobre courant, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, tous les jours, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable ; à partir du 3 novembre, ils seront payés à présentation.

Les paiements de coupons ont également lieu en province, dans les succursales de la Banque de France.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

AVIS.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer le public qu'à partir du 3 novembre prochain, elle paiera dans les gares désignées au tableau suivant, les arrérages échus de ses titres (actions et obligations) huit jours après le dépôt, fait à l'une de ces gares, des certificats nominatifs ou des coupons au porteur :

Lagny,	Luxembourg,
Meaux,	Epinal,
La Ferté-s.-Jouar.	Wissembourg,
Château-Thierry,	Schlestadt,
Epernay,	Colmar,
Châlons,	Troyes,
Vitry-le-Français,	Bar-sur-Aube,
Bar-le-Duc,	Chaumont,
Commercy,	Langres,
Toul,	Vesoul,
Nancy,	Lure,
Lunéville,	Belfort,
Strasbourg,	Mulhouse,
Reims,	Coulommiers,
Saint-Dizier,	Provins,
Joinville,	Bar-sur-Seine,
Pont-à-Mousson,	Gray,
Metz,	Thann,
Thionville,	Bâle.

Les bordereaux et renseignements nécessaires seront fournis aux déposants.

Un récépissé, extrait d'un registre à souche, leur sera délivré pour les coupons ou titres déposés. Ce récépissé, qui ne pourra être délivré que par les chefs desdites gares, engagera seul la Compagnie et devra être rendu lors du paiement, sans préjudice de l'acquit à donner sur un mandat spécial.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est paiera d'avance, à partir de ce jour, à Paris, et, à partir du 3 novembre, dans les gares désignées ci-dessus, moyennant un escompte de 4 0/0 l'an, et sous déduction de l'impôt, les coupons de ses

obligations nominatives et au porteur à l'échéance du 1er décembre 1862.

Le paiement aura lieu : à Paris, rue et place de Strasbourg, à la caisse centrale, cinq jours après le dépôt des titres ; et, dans les gares, huit jours après le dépôt des titres

COMPAGNIE ROYALE DES

CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale est convoquée à Lisbonne au siége de la Société, le 4 décembre 1862.

Conformément à l'article 32 des statuts, l'assemblée se composera des cinquante actionnaires qui réuniront le plus grand nombre d'actions, pourvu que ce nombre ne soit pas inférieur à cinquante pour chacun. Ceux des actionnaires porteurs d'un nombre suffisant d'actions qui voudront assister ou se faire représenter à cette assemblée, devront, un mois avant la réunion, déposer : à Lisbonne, dans la caisse de la Compagnie ; à Madrid, dans la caisse de don José de Salamanca ; à Paris, dans la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, 72, rue de la Victoire ; à Londres, chez MM. Balleras et Ce, 13, Austin-Friars, les actions qui leur donnent le droit d'y assister.

Ce dépôt sera fait en échange d'un reçu qui constatera le jour et l'heure auxquels il aura été effectué.

La liste définitive sera close le 4 novembre. S'il y avait des actionnaires porteurs d'un même nombre d'actions, on préférera celui qui, le premier, aura fait le dépôt de ses titres.

La précédente convocation pour le 20 novembre doit être considérée comme nulle et non avenue.

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Société que le paiement du coupon échéant le 1er novembre 1862, s'effectuera, à partir du 3 novembre 1862, aux endroits désignés ci-dessous.

MM. les porteurs d'obligations sont également prévenus que les numéros sortis au tirage du 25 septembre 1862, sont les suivants :

Premières émission.
(Série nos 1 à 18,519).

4,991 à 5,000	10	Oblig.
11,415 » 11,418	7	
15,561 » 15,570	10	
15,981 » 15,990	10	
	—	34

Deuxième émission.
(Série nos 18,520 à 32,000.)

18,810 à 18,819	10	
22,120 » 22,123	4	
28,930 » 28,939	10	
	—	24

Troisième émission.
(Série nos 32,001 à 42,000.)

34,381 à 34,390	10	
36,441 » 36,447	7	
	—	17
Total....		75

Le remboursement des obligations portant les numéros ci-dessus indiqués aura lieu, à raison de 500 fr., à partir de l'époque ci dessus désignée et aux endroits ci-après :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce.

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

3° A Luxembourg, chez MM. F. Krewinckel et Ce ;

4° A Bruxelles, chez MM. Bischoffsheim et de Hirsch ;

5° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce.

COMPAGNIE DES

HAUTS-FOURNEAUX, FORGES ET ACIÉRIES

De la marine
Et des chemins de fer.
H. PETIN, GAUDET ET Ce.

Conformément aux termes de l'article 29 des statuts, MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire pour le lundi 27 octobre courant, à Lyon, dans l'ancienne salle de la Bourse, au palais Saint-Pierre, place des Terreaux, à 2 heures de l'après-midi, à l'effet de recevoir les comptes de la gérance pour l'exercice 1861-62, clos le 30 juin dernier, et d'entendre le rapport du conseil de surveillance.

Pour être admis à faire partie de l'assemblée générale, il faut :

1° Au moment de la réunion, être propriétaire de vingt actions au moins :

2° Avoir fait, trois jours au moins avant la réunion, le dépôt de ses titres aux lieux indiqués ci-après :

Les titres seront reçus en dépôt, et les cartes d'admission délivrées, à partir du samedi 10 octobre courant jusqu'au 23 inclusivement, savoir :

A Rive-de-Gier, au siége et dans les bureaux de la Société ;

A Saint-Étienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers, rue de la Bourse ;

A Lyon, chez Mme veuve Guérin et fils, banquiers, rue Puits-Gaillot, 31 ;

A Paris, chez MM. Béchet, Dethomas et Ce, banquiers, boulevard Poissonnière, 17.

Les actionnaires propriétaires de titres nominatifs de vingt actions et plus, ainsi que les actionnaires dont les titres seraient déposés à la Banque de France, pourront, jusqu'audit jour 23 octobre, et aux lieux indiqués ci-dessus, retirer leurs cartes d'admission, sur la simple présentation de leur certificat d'actions nominatives ou du récépissé de dépôt à la Banque.

Tout actionnaire a le droit de faire représenter par un mandataire actionnaire lui-même, et membre de l'assemblée.

Des formules de procuration seront délivrées aux lieux ci-dessus désignés.

Chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède de fois vingt actions par lui-même ou comme mandataire, sans toutefois qu'un actionnaire puisse avoir droit à plus de dix voix, soit par lui-même, soit au nom de ceux qu'il représente.

Rive-de-Gier, le 7 octobre 1862.

EN VENTE CHEZ L'AUTEUR

11, rue Martel, à Paris.

Tableau des *plus hauts et plus bas cours* annuels des *huit cents* principales valeurs cotées aux bourses de effets publics de *Paris, Lyon, Marseille*, etc., *du 17 janvier 1777 (* nivôse an V) *à nos jours*, par Alf. Courtois fils. Prix.... 5 francs

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition d'octobre du Livret-Chaix, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe ; — le *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs Illustrés* des Réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales Gares des Chemins de fer, chez les principaux Libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois..... 64 r.
Six mois..... 32
Un an..... 16

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois 64
Six mois..... 32
Un an..... 16

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien Consul de France.

Principaux collaborateurs : MM. Ed. About, A. Azévédo, Barral, A. Bonneau, Duguing, Ch. Jouffroy, J. Levallois, H. Malot, A. Méray, Victor Meunier, E. Pauchet, F. Sarcey, Ch. Sauvestre, Toussenel. — Alfred Assolant, Gustave Aimard, Champfleury, Ernest Feydeau, Ernest Serret, Paul Féval, Ed. Plouvier, vicomte Ponson du Terrail, etc., etc.

Depuis trois ans, l'*Opinion nationale* a inauguré une politique nationale, étrangère aux considérations de personnes, aux rancunes des coteries, s'inspirant uniquement des intérêts du pays et des grands principes qui, en 1789, ont renouvelé le droit public de la France, et doivent, avec le temps, renouveler celui de toute l'Europe.

Cette politique d'initiative et franchement libérale, le public a bien voulu l'encourager, et ce n'est pas seulement par la fermeté de ses principes, la variété et l'étendue de ses informations, mais aussi par son tirage que ce journal s'est placé à l'un des premiers rangs de la presse parisienne.

Le mode d'abonnement le plus simple et le plus sûr consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue, timbré, *sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur.*

On s'abonne aussi par l'entremise des Libraires et des Messageries.

PRIME GRATUITE

1° Tout abonné a le droit, sur présentation d'un bon délivré au journal, d'exiger son portrait à la photographie universelle, 17, rue de Grammont. — Le bon est transmissible.

2° Le roman en cours de publication est délivré *gratuitement* sur demande.

PRIMES A PRIX RÉDUIT

1° Les meilleurs romans modernes de la collection Michel Lévy, *reliés et gaufrés à l'anglaise*. — Envoi *franco* moyennant 1 fr. 25 c. par volume.

2° Les œuvres des principaux écrivains français et la bibliothèque des meilleurs romans étrangers. — Envoi *franco* moyennant 1 fr. 50 c. par volume.

Envoi *franco* des catalogues, sur demande affranchie.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 4 Comptant	Samedi 4 Terme	Lundi 6 Comptant	Lundi 6 Terme	Mardi 7 Comptant	Mardi 7 Terme	Mercredi 8 Comptant	Mercredi 8 Terme	Jeudi 9 Comptant	Jeudi 9 Terme	Vendredi 10 Comptant	Vendredi 10 Terme
182 500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3225 »	—	3225 »	—	3225 »	—	3315 »	—	3315 »	—	3201 »	—
80 000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	645 »	—	645 »	—	645 »	—	650 »	—	650 »	—	650 »	—
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1340 »	1310 »	1360 »	1310 »	1317 50	1325 »	1300 »	1290 »	1275 »	1270 »	1270 »	1260 »
					id. nouvelles	1230 »	1250 »	1227 50	1240 »	1220 »	1225 »	1265 »	1185 »	—	1185 »	1156 »	1160 »
400.000	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	490 »	—	490 »	—	492 50	—	490 »	—	491 50	—	491 25	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	480 »	—	480 »	—	485 »	—	465 »	—	465 »	—	465 »	—
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	100 »	—	100 »	—	100 »	—	100 »	—	100 »	—	98 75	—
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	95 »	—	91 50	—	92 50	—	93 75	—	93 75	—	92 50	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	—	—	—	—	—	—	1010 »	—	—	—	1010 »	—
75 000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 130 fr. payés	425 »	—	426 25	—	425 »	—	423 5	—	423 75	—	425 »	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	86 25	—	86 25	—	—	—	85 »	—	85 »	—	—	—
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	645 »	642 50	650 »	655 »	640 »	665 »	710 »	705 »	700 »	680 »	685 50	—
120 000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	1257 50	1225 »	1210 »	1210 »	1190 »	1132 50	1187 50	1196 25	1205 »	1205 »	1210 »	1200 »
»	»	»	»	»	Crédit agricole	—	—	670 »	—	670 »	—	—	—	670 »	—	665 »	—
					id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120 000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	835 »	830 »	800 »	832 50	800 »	805 »	815 »	815 »	857 50	852 50	870 »	865 »
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100 000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	68 25	—	67 50	—	66 25	—	70 »	—	70 »	—	75 »	—
50 000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	145 »	—	143 75	—	143 75	—	137 50	—	143 50	—	141 25	—
40.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	540 »	—	537 50	—	538 75	—	540 »	—	540 »	530 »	500 »	536 »
6 000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Au comptant ou à terme	Dénomination	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque du paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	—	600	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	41 25	200.000	100	»	octobre	1 60
C	Caisse Lécuyer	536 »	11 000	500	»	....	35 »
C	Caisse Béchet	416 »	20 000	500	»	janvier juillet	29 16
C	Caisse de l'Industrie	66 »	20 000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	875 »	6.000	1,000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	930 »	34 000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	240 »	»	»	»	juillet	21 »
A	Omnibus de Lyon	70 »	60 000	100	10	....	néant.
A	Omnibus de Londres	50 »	250 000	100	»	....	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	62 50	100 000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	715 »	40 000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	—	32 000	500	100	....	5 0/0
A	Compagnie générale transatlantique	610 »	80 000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	362 50	10.000	500	»	janvier juillet	12.50
C	Marc-Fraissinet et Ce	[illegible]	»	»	»	....	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	410 »	20.000	1,000	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	473 50	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1215 »	69.120	1,000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	97 25	69.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	1000 »	27.200	1,000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.200	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	1000 »	6.000	1,000	»	avril octobre	50 »
A	Trois canaux	—	10 000	1,000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7500 »	600	5,000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	—	11.500	1,000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1350 »	6.000	1,000	»	janvier juillet	65 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	235 50	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	116 25	30.000	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	420 »	21 500	[illegible]	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	635 »	25.000	1/25000	125	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	687 50	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	410 »	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1410 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1410 »	»	»	»	....	»
A	Union des Gaz	102 50	20 000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	332 50	30 000	1/30000	»	avril octobre	18 30
C	Nord (Batignolles)	—	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	—	1 500	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	—	[illegible]	1 000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2680 »	7 000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1410 »	2.400	1/2400	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	—	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	480 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 35
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	700 »	11.000	500	»	octobre avril	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	705 »	30 000	1/30000	»	....	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	3 000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	721 25	28.000	500	»	juin décembre	18 »
C	Basse-Loire	—	5.000	500	»	avril octobre	25 »
C	Châtillon et Commentry	138 75	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	850 »	10.000	1/10000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	—	6.000	1 000	»	....	30 »
C	Fourchambault	330 »	50.000	[illegible]	»	avril octobre	25 »
C	Marine et chemins de fer	865 »	51.000	1/51000	»	mai novembre	70 »
C	Côte-d'Or	—	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	—	10.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	840 »	18.000	1/18000	»	....	60 »
C	Firminy	315 »	»	250	»	....	23 »
C	Pont-l'Évêque	370 »	»	500	»	....	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10 000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1180 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	—	40.000	375	»	janvier juillet	néant.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1800 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»	....	32 »
A	Grand'Combe	871 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	193 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	145 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	167 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	240 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	19 »
A	Carmaux	250 »	25 000	1/25000	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1115 »	4.500	1/4500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.520	1/3520	»	....	20 »
A	Layon-et-Loire	600 »	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	457 50	»	500	»	....	20 »
A	Quarégnon	150 »	6.720	250	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	415 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»	....	»
C	Centre-de-Flénu	590 »	3.000	1.000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa ... (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id	725 »	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander ... zinc	—	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id	275 75	90.000	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiées id	—	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiées id	—	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie ... id	500 »	5.000	1 000	»	janvier juillet	50 »
A	Silésie ... id	400 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	540 »	8 000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin ... id	480 »	10 000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Linière ... id	—	1.400	500	»	....	»
A	Pont-Rémy ... id	380 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle ... journal	—	2 500	1/2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis id	—	6 000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ... id	5400 »	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain ... glaces	12700 »	[illegible]	[illegible]	»	....	750 »
C	Montluçon ... id	150 »	24 000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) id	410 »	12 000	500	»	septembre	21 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id	120 »	2 000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	—	24 000	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	—	50 000	100	»	31 mars	20 »
C	Chullot et Ce	21 25	40 000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	358 75	80 000	250	»	....	16 »
C	Deux cirques (E. Dejean et Ce)	210 »	8 750	200	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix de remboursement	Dénomination	Dernier cours compt.	Nombre	Taux de l'émission	Reste à amortir	Époque du paiement des revenus	Intérêts annuels
»	Compagnie immobilière de Paris	292 50	»	»	»	....	»
»	Ce impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	50	....	5 »
500	Ports de Marseille	485 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	530 50	12.000	500	165	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1105 »	4.538	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	992 50	11.095	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1040 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	291 25	6.500	500	10	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.600	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	6.000	600	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	240 »	30.000	500	101	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	478 75	2.440	312 50	30	30 juin déc.	25 »
325	— nouvelles	270 25	7.000	300	30	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	400 »	8.500	150	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
414	Gaz de Paris	485 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	102 50	21.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	297 »	10.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	291 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	485 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	16.000	250	50	janvier juillet	[illegible]

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 4 au 10 octobre

Nombre d'actions	Capital	Reste	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 4 compt.	Samedi 4 terme	Lundi 6 compt.	Lundi 6 terme	Mardi 7 compt.	Mardi 7 terme	Mercredi 8 compt.	Mercredi 8 terme	Jeudi 9 compt.	Jeudi 9 terme	Vendredi 10 compt.	Vendredi 10 terme
300 000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»	»	»	Id. actions [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1002	[illegible]	[illegible]
300 000					Id. actions [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	»				Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]		[illegible] fr. » pour 1861	octobre, avril	Nord ancien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
411 707	400		[illegible] fr. » pour 1861	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
41 [illegible]	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
41 [illegible]	400	»	11 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Est	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	501	[illegible]	[illegible]
500 000	500	»	[illegible] fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	[illegible] fr. » pour 1860	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1190	[illegible]
600 000	500	»	75 fr. » pour 1861	mai, novembre	Midi	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	842 50	[illegible]
[illegible]	500	»	[illegible] fr. » pour 1861	janvier, juillet	Ouest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	537 50	[illegible]
300 000	500	»	12 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Lyon Genève	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	500	»	»	janvier, juillet	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Bességes à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»	»	août, février	Victor-Emmanuel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	382 50	385	[illegible]	[illegible]	[illegible]	383	372 50	[illegible]
100 000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Lyon Croix-Rousse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	385	[illegible]
»	»	»	» 0/0	janvier, juillet	Chemins autrichiens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	510	[illegible]	[illegible]	[illegible]	512	504 75	510
400 000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Sud Autrichien-Lombard	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	635	[illegible]	[illegible]	[illegible]	640	631	[illegible]
750 000	500	50	12 fr. » pour 1861	mai, novembre	Ouest Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	440	[illegible]
[illegible]	500	»	»	mai, novembre	Central Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
72 500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	317 50	[illegible]
55 000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	620	[illegible]
240.000	500	250	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Id. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
20.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	313 50	[illegible]
200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	508 75	511
30.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	470	[illegible]	[illegible]	[illegible]	470	[illegible]	472 50
»	»	»			Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
600 000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	420	[illegible]
170 400	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	449	[illegible]
»	»	»		avril, octobre	Id. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	410	[illegible]
50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»		avril, octobre	Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	500	»		janvier, juillet	Portugais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	160	[illegible]
»	[illegible]	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Intérêt annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	4	6	7	8	9	10
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1841	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842—1849	12.000	»	»	juin	[illegible]	[illegible]	janvier, juillet		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842	8.[illegible]	»	»	décembre	[illegible]	[illegible]	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	13.331	»	»	décembre	[illegible]	[illegible]	janvier, juillet	5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1000	[illegible]	[illegible]
1847—1849	20.750	»	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1010	[illegible]	[illegible]
1846	15.000	»	»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	91.000	»	»	septembre	[illegible]	[illegible]	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1015	[illegible]	[illegible]
1852—1854	31.538	»	»	juin	[illegible]	[illegible]	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1854—1856	298.000	»	»	mai	[illegible]	[illegible]	juin, décembre	Est, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	505	[illegible]	[illegible]
1843	2.775	»	»	mars	[illegible]	[illegible]	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	21.000	»	»	mai	[illegible]	[illegible]	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]
1852	120.000	»	»	mars	[illegible]	[illegible]	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	102.044	»	»	décembre	[illegible]	[illegible]	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	5.000	»	»	décembre	1.250	[illegible]	janvier, juillet	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	6.000	»	»	juin	1.250	[illegible]	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	235.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand Central, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	300 25	[illegible]
1852	6[illegible].613	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	305	[illegible]	[illegible]
1855	265.221	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	312 50	342 50	311 25	311
1852—1861	1.[illegible]	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	310	311 25	312
1854—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	313 75	[illegible]	[illegible]
1855	57.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	303 75	[illegible]	[illegible]
1857—1860	137.[illegible]	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	(nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	303 75	[illegible]	[illegible]
1855—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	302 50	[illegible]	[illegible]
1856—1861	1.[illegible]	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	300 75	[illegible]	[illegible]
1857	214.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	310	[illegible]	[illegible]
1850—1861	449.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	307 50	[illegible]	[illegible]
1855	22.000	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857—1861	800.000	»	»	[illegible]	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	305	[illegible]	[illegible]
1857	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	305	[illegible]	[illegible]
1857	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	305	[illegible]	[illegible]
1856—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	271	[illegible]
1858—1861	618 375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens 3 0/0 ... gar. par le gouv. autrich.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	270	[illegible]
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	313	[illegible]	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. pontif.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	211	241	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857	24.570	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860—1861	340,000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rome au Simplon)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	»	[illegible]	avril, octobre	Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	235	235	[illegible]
1858—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	100.500	»	»	»	250	7 50	[illegible]	Graissessac à Béziers 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 4 comptant	Samedi 4 terme	Lundi 6 comptant	Lundi 6 terme	Mardi 7 comptant	Mardi 7 terme	Mercredi 8 comptant	Mercredi 8 terme	Jeudi 9 comptant	Jeudi 9 terme	Vendredi 10 comptant	Vendredi 10 terme
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	71 75	71 05	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 0/0 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	172 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. id. id. 1855-1860, jouissance septembre 1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Département de la Seine. Id. 1857, jouissance janvier 1862	227 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	227 50	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Bruxelles 1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 1852 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	75	[illegible]	72	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	75 15	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	70	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	71 05
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Emprunt russe	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieure	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1852-56	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes emprunt 1860, jouissance juillet 1861	341 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Digitized by Google

N° 1154. — 21e ANNÉE. — N° 42. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 18 OCTOBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

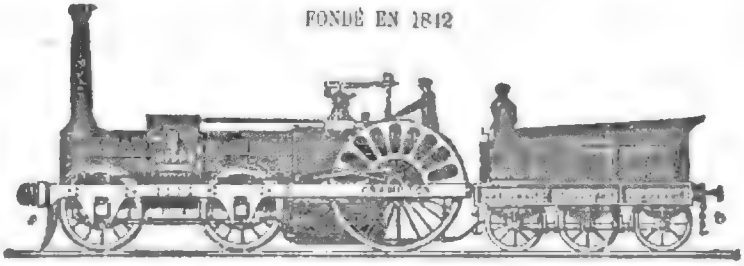
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	10 fr.
DÉPARTEMENTS	24 »	12 »
ÉTRANGER	28 »	14 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	1 fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 809. — Unification de la rente, 810. — Revenus indirects, 811. — Chemin de fer Hainaut et Flandres, 811. — Compagnie des services maritimes des Messageries impériales, 812. — Société anonyme des Ports de Marseille, 812. — Compagnie de touage et de transports de la Seine, 812. — Banque générale suisse, 812. — Chronique, 812. — Comptoir d'escompte de Paris, 813. — Convocation des actionnaires de la Caisse générale des chemins de fer, 814. — Marché industriel, 814. — Bourse de Londres, 814. Bulletin commercial, 814. — Bulletin des recettes de la semaine, 815. — Avis aux actionnaires, 815. — Actes officiels, 816. — Chemins Guillaume-Luxembourg, rapport, 816. — Avis divers, émissions, 818.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La Bourse a été assez inquiète pendant toute la semaine.

La hausse était indiquée ; nul n'en doutait, lorsqu'ont surgi les bruits d'un changement ministériel, qui ont déterminé une certaine hésitation, et par suite de la baisse.

On disait que cette crise politique était motivée par la question romaine ; ceci préoccupait peut-être moins la Bourse que la crainte de voir S. E. M. Fould quitter le ministère des finances, ainsi qu'on avait cherché à en faire courir le bruit. De là les préoccupations ; on voyait, en effet, le ministre des finances cessant ses fonctions au moment où il prépare l'achèvement de la conversion ; on craignait l'ajournement de cette utile mesure ; on regrettait surtout le ministre qui a si formellement déclaré vouloir clore le livre des emprunts.

Le Moniteur a parlé jeudi. M. Thouvenel seul se retire, M. Drouin de Lhuys lui succède. Ce changement peut ne pas avoir l'influence qu'on pouvait désirer sur la question romaine. Cependant comme M. Fould reste ministre, la Bourse a repris courage.

Nous persistons donc à croire à la hausse, pourvu que les incidents politiques n'y fassent pas obstacle.

Nous ajouterions cependant que la situation commande la prudence.

Le 3 0/0 est toujours le titre sur lequel la conversion appelle nécessairement la hausse, mais c'est aussi le titre impressionnable aux événements ; plus il doit compter sur la hausse, plus il peut subir les oscillations en sens contraire ; il ferme aujourd'hui à 71 25 un peu offert.

Le 4 1/2 0/0, après avoir touché 100 francs, est revenu dans le courant de la semaine à 97 75 ; on l'avait poussé au pair dans l'espérance d'une conversion immédiate, mais la réflexion a montré que la conversion, bien qu'arrêtée en principe, ne pouvait être réalisée que que dans quelques mois, de là des réalisations de bénéfices qui ont fait réagir ce fonds. Mais les porteurs peuvent compter le voir reprendre bientôt ; déjà aujourd'hui il fait 98 10.

Quant aux obligations trentenaires, elles sont très-fermes à 472 50. Ce titre manque absolument sur la place, les portefeuilles qui en détiennent les conservent précieusement.

L'emprunt italien a malheureusement justifié nos avertissements répétés, il a été ramené à 72 70. Nous ne saurions trop le répéter, c'est actuellement le fonds le plus accessible à la baisse.

A l'annonce des mesures qui devraient être prises par le ministre des finances d'Espagne, les fonds de cet Etat se sont singulièrement raffermis ; on en trouve, du reste, à peine sur la place, et nous ne serions pas étonnés de voir un mouvement important de hausse sur les diverses rentes de cet Etat.

La Banque de France est très-ferme à 3,225 ; nous croyons toujours à de plus hauts cours sur cette valeur, mais il faut les attendre avec patience. Ces cours ne dépendent pas du marché public, mais du développement régulier et incessant de cette institution.

Le Crédit foncier ferme à 1,270, actions estampillées, et à 1,175, actions nouvelles. Les mouvements sont toujours, comme on le voit, beaucoup trop accentués sur cette valeur.

Le Crédit agricole ferme à 665 ».

Le Crédit industriel est plus faible à 667 50.

Le Sous-Comptoir de l'industrie est ferme à 550 ».

Le Comptoir d'escompte est très-bien tenu à 650 ».

Les actions du Crédit mobilier ont plus vivement repris que la rente ; elles sont aujourd'hui à 1,182 50. Le public de la Bourse semble complétement familiarisé avec les cours actuels, et les considérer comme devant servir de base à une nouvelle campagne de hausse.

Les actions du Mobilier espagnol sont toujours l'objet de la prédilection de la spéculation à la hausse, et sans contredit arriveront facilement à 1,000 francs, si toutes les difficultés politiques s'apaisent, comme on doit l'espérer. Cet établissement vient de conclure un traité avec le gouvernement espagnol pour l'emprunt dit de Madrid, s'élevant à 30 millions de réaux.

Cette valeur ferme à 850 ».

Le chemin d'Orléans, ancien réseau, pour la semaine finissant au 7 octobre, donne un produit de 1,483,325 francs, c'est-à dire supérieur de 24,020 francs à la semaine correspondante de 1861, et de 150,000 francs à la moyenne indiquée par nous pour les 17 dernières semaines de l'année écoulée. On voit que ces produits sont satisfaisants et continuent à justifier nos prévisions. Nous pouvons donc signaler cette valeur comme une de celles destinées à profiter de la reprise. — Ces actions ferment aujourd'hui à 1,055 » » ; les actions nouvelles à 795 » » ; elles sont l'objet de sérieux placements.

Le Lyon se trouvait en présence d'une semaine où le trafic considérable en 1861, avait atteint 2,849,000 francs ; cependant la semaine correspondante de 1862 est de 2,751,312 francs, ne présentant ainsi qu'une infériorité de 97,800 francs sur l'énorme recette de l'année dernière. Ce résultat est supérieur de 100,000 francs à la moyenne des dix-huit dernières semaines. Aussi les actions de cette ligne sont solidement tenues à 1,085 ».

Le Nord finit à 1,045 », l'Est à 557 50, et l'Ouest à 540 ».

Le Midi est demandé à 885 ».

Le Lyon-Genève se tient à 360 », sans affaires. Nous publions aujourd'hui un avis du conseil d'administration.

Les cours des Messageries impériales nous semblent devoir profiter de l'inauguration du service de l'Indo-Chine ; cette valeur ferme à 735 ».

Les Paquebots transatlantiques ont une tendance certaine à la hausse ; ils finissent à 637 50.

Les chemins autrichiens font 501 25. A ce cours, on peut espérer une sérieuse reprise.

Les Lombards sont cotés à 625 ».

Le Nord de l'Espagne a été l'objet d'un assez grand nombre de transactions ; il était tenu à 543 75.

Peu d'affaires sur les autres chemins.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Barcelone-Saragosse	20.57 0/0
Graissessac a Béziers	20.89 0/0
Cordoue a Séville	24.79 0/0
Séville-Xérès-Cadix	28.66 0/0
Guillaume-Luxembourg	17 50 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	12.24 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	8.93 0/0
Midi	4 39 0/0
Bességes a Alais	4 37 0/0
Central Suisse	4.10 0/0
Saragosse (Madrid à Médinacelli)	1.72 0/0
Dauphiné	1.44 0/0
Lyon-Genève	0.16 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Nord de l'Espagne	0.78 0/0
Nord	1 95 0/0
Victor-Emmanuel	2.77 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	3 43 0/0
Union-Suisse	3.94 0/0
Ouest suisse	5 19 0/0
Orléans	7.69 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	11.74 0/0
Est	12 54 0/0
Autrichiens	16.75 0/0
Ardennes	17.52 0/0
Ouest	19 65 0/0

A. de Biraque d'Apremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	10 octobre.	17 octobre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	71 90	71 25	» »	» 65
Rente 4 1/2 0/0	99 »	98 10	» »	» 90
Banque de France	3220 »	3225 »	5 »	» »
Consolidés	94 »	93 7/8	» »	1/8 »
Crédit foncier	1260 »	1270 »	10 »	» »
Crédit agricole	665 »	665 »	» »	» »
Crédit industr. et com.	670 »	667 50	» »	2 50
Crédit mobilier	1205 »	1182 50	» »	22 50
Crédit mob. espagn.	805 »	830 »	» »	15 »
Comptoir d'Escompte	650 »	650 »	5 »	» »
Orléans	1057 50	1055 »	» »	2 50
Nord	1048 75	1045 »	» »	3 75
Nord (act. sorties)	1015 »	1002 50	» »	12 50
Est	560 »	557 50	» »	2 50
Paris-Méditerranée	1195 »	1185 »	» »	10 »
Midi	887 50	880 »	» »	7 50
Ouest	540 »	540 »	» »	» »
Genève	372 50	360 »	» »	12 50
Dauphiné	415 »	412 50	» »	2 50
Ardennes ancien	455 »	445 »	» »	10 »
Ardennes nouveau	450 »	443 75	» »	6 25
Ch. Autrichiens	510 »	501 25	» »	8 75
Victor-Emmanuel	372 50	380 »	7 50	» »
Russes	422 50	422 50	» »	» »
Romains	342 50	336 25	5 61	6 25
Sud-Autr.-Lombard.	635 »	625 »	» »	10 »
Saragosse Pampelune	357 50	360 »	2 50	» »
Saragosse-Alicante	625 »	620 »	» »	5 »
Saragosse-Barcelone	345 »	352 50	7 50	» »
Nord-Espagne	541 25	543 75	2 50	» »
Séville-Xérès-Cadix	472 50	470 »	» »	2 50
Portugais	440 »	440 »	» »	» »

L'UNIFICATION DE LA RENTE.

Nous avons trop souvent insisté sur la nécessité comme sur la convenance d'achever le plus promptement possible l'unification de la dette publique, pour qu'il soit besoin de revenir sur notre démonstration, généralement acceptée aujourd'hui.

Sans l'incident politique qui, au cours de la dernière session, arrêta le mouvement ascensionnel des fonds publics, il est infiniment probable que le Corps législatif eût été saisi, avant de se séparer, d'un projet de loi prononçant la conversion obligatoire des rentes et obligations trentenaires non converties volontairement, laissant au ministre des finances toute latitude pour le choix du moment, et vraisemblablement aussi pour le choix des moyens.

Sans l'incident politique qui s'est produit cette semaine, et a fait perdre à la rente 3 0/0 le cours de 72 francs qu'elle avait enfin solidement conquis, il n'était douteux pour personne que de plus hauts cours ne fussent obtenus dans les deux derniers mois de l'année, et que la conversion des obligations ne figurât parmi les premières mesures sur lesquelles le Corps législatif aurait à délibérer.

Rien ne prouve, d'ailleurs, que les effets de ce trouble momentané ne puissent être surmontés, et dans cette espérance, il est naturel de continuer à envisager la conversion obligatoire comme une mesure prochaine.

Dans quelle condition cette conversion s'accomplira-t-elle ?

Serait-elle pure et simple, c'est-à-dire consisterait-elle à échanger 4 fr. 50 c. de rente 4 1/2 ou 4 fr. de rente 4 0/0, contre 4 50 ou 4 fr. de rente 3 0/0 ? Cela n'est pas probable : 1° parce que ce serait accorder à ceux qui ont résisté à la conversion facultative un avantage sur ceux qui l'ont acceptée ; 2° parce que l'État augmenterait dans une trop forte proportion le capital de sa dette, en se reconnaissant débiteur de 150 fr. de capital envers les porteurs de 4 1/2, et de 133 33 envers les porteurs de 4 0/0, soit une augmentation de 50 et 33 0/0 sur le capital actuel des rentes non converties.

Procédera-t-on par voie de réduction ? Pour que le 4 1/2 et le 4 0/0 fussent convertis en subissant une réduction de 1/2 0/0, il faudrait que le taux de la rente sur le marché n'excédât pas 4 0/0, c'est-à-dire que le cours normal du 3 0/0 fut établi à 75 fr. Cela n'est pas impossible ; mais nous croyons que la mesure définitive de l'unification ne doit pas être invariablement subordonnée à ce cours hypothétique qui, à notre avis, serait plus vraisemblablement atteint après qu'avant la conversion forcée.

Puisque la conversion ne peut pas être pure et simple, et que d'autre part la réduction ne saurait être que proportionnelle au cours des consolidés français au moment même de l'opération, l'idée est venue à un écrivain financier, M. Forcade, de résoudre le problème par le moyen d'une soulte ; bien entendu que cette soulte serait fixée à un taux un peu supérieur à celle qu'ont payée les convertisseurs volontaires.

L'idée paraît pratique au premier abord, et son principal mérite est de reproduire une combinaison qui vient d'être appliquée une première fois, et qui a réussi. Mais en y regardant d'un peu près, on voit apparaître des inconvénients si graves qu'il suffit de les indiquer.

D'abord, M. Forcade reconnaît lui-même que, pour que les rentiers consentissent à payer cette soulte, il faudrait qu'ils pussent bénéficier d'une partie de l'écart entre le 4 1/2 au pair et la capitalisation du 3 0/0, condition qui ne se rencontrerait que si le 3 0/0 était parvenu au cours de 75 francs. Or, c'est précisément au cours de 75 francs que la réduction est praticable et qu'elle est légitime.

Comparons donc, au point de vue de l'intérêt public, les effets de la réduction et ceux de la soulte.

Etant donnés 40 millions de rente à convertir, une soulte de 6 francs produirait au Trésor une ressource de 53,333,333 francs. Elle ferait ressortir pour le rentier le prix de ses 4 fr. 50 de rente 3 0/0 à 100 francs, pair de son 4 1/2, plus les 6 francs de soulte ; ensemble, 106 francs ; et comme 4 fr. 50 de rente en 3 0/0, au cours de 75 francs, représenteraient 112 50, le rentier bénéficierait sur ce cours de 6 50 par 4 50 de rente convertie.

Par la réduction de 1/2 0/0 sur le 4 1/2, l'Etat ne recevrait aucune somme en capital ; mais il diminuerait la dette publique perpétuelle d'une somme annuelle de 4,444,444 de francs. Le rentier recevrait contre 4 50 de 4 1/2, dont le pair est de 100 francs, 4 francs de rente 3 0/0, qui, au cours de 75 francs, représenteraient le même capital, c'est-à-dire 100 francs. Dans cette combinaison, le rentier converti obligatoirement ne débourserait rien, et n'aurait ni bénéfice ni perte.

Nous penchons, quant à nous, pour cette dernière combinaison ; car, d'une part, la réduction proportionnelle au cours de la rente, procure à l'Etat une réduction de charge bien préférable à l'encaissement immédiat d'une cinquantaine de millions ; et, d'autre part, la soulte, qui nous paraissait une combinaison ingénieuse et équitable lorsqu'il s'agissait de déterminer les rentiers à la conversion volontaire par l'appât d'une transaction qui les admettait à partager avec le trésor public le bénéfice de l'opération, ne s'applique peut-être pas avec autant de bonheur à l'hypothèse d'une conversion obligatoire.

En effet, dans la conversion facultative, le rentier avait le choix entre trois déterminations : 1° accepter les propositions du Trésor, et convertir son 4 1/2 en 3 0/0, moyennant le paiement d'une soulte de 5 fr. 40 c. ; 2° faire sa conversion lui-même, c'est-à-dire vendre son 4 1/2 et remployer la somme en 3 0/0 ; 3° garder purement et simplement son 4 1/2, et attendre la conversion forcée, qui lui assurait le remboursement au pair.

Entre les mains de qui se trouvent aujourd'hui, sauf les immobilisations par suite d'empêchements légaux, les rentes non converties ? Précisément entre les mains de ceux qui, soit par impuissance, soit par calcul, n'ont pas voulu payer la soulte de 5 fr. 40, se résignant au remboursement au pair ou l'attendant comme une opération plus sûre.

Il est donc évident que si l'on vient leur

offrir prochainement l'option entre le versement d'une soulte de 6 fr. et le remboursement au pair, leur conduite est tracée d'avance; ils opteraient pour le remboursement, et l'opération deviendrait impossible, ou, ce qui revient presque au même, ne s'accomplirait que dans les termes suivants: remboursement de 7 ou 800 millions en capital; et, en même temps, émission d'un pareil capital de rentes en 3 0/0. Par conséquent, la ressource de la soulte échapperait au Trésor, et il n'aurait pas non plus le bénéfice de la réduction, car, à coup sûr, il ne pourrait espérer d'émettre du 3 0/0 au cours de 75 fr.

Par la réduction, au contraire, le rentier recevant exactement ce qui lui est dû d'après le taux général du crédit, et ne pouvant se convertir lui-même sur le marché qu'en déboursant une somme plus ou moins forte et en subissant précisément la même réduction que l'État lui imposerait, n'aurait aucun intérêt à demander le remboursement, et pourrait, au contraire, avoir intérêt à l'accepter, pour peu que le cours des fonds publics dépassât dans une mesure quelconque le taux choisi comme base comparative de l'opération.

AUGUSTE VITU.

IMPOTS ET REVENUS INDIRECTS.

Les trois premiers trimestres de l'exercice 1862 ont produit un excédant de 75,337,000 francs sur 1861, savoir :

	Millions.
Sur l'enregistrement	17.6
— le timbre	4.3
— le sucre étranger	9.5
— le sucre indigène	14.7
— les droits de douane à l'entrée	11.»
— les boissons	7.3
— le tabac	3.4
— la poste	2.»
— le sel	2.9
Autres branches	2.6
	75.3

Dans cette somme les nouveaux impôts établis depuis le 1er juillet, ne figurent que pour 18 millions environ.

On peut donc compter pour l'année entière sur une plus-value d'environ 100 millions, soit 30 millions de plus environ que les évaluations budgétaires.

P. GRIMAUD.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Assemblée générale extraordinaire du 2 octobre 1862.

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres a cru devoir convoquer MM. les actionnaires de cette Compagnie en assemblée générale extraordinaire, afin de leur soumettre différentes questions dont la solution était devenue nécessaire.

Cette assemblée s'est tenue à Bruxelles le 2 octobre courant, rue du Parchemin, salle Revers.

Elle était fort nombreuse : soixante-huit actionnaires représentant quinze mille quatre cents actions étaient présents.

M. Mouton, président du conseil d'administration, présidait la séance. M. Hubert, vice-président, et MM. les autres membres du Conseil d'administration ainsi que MM. les commissaires étaient aussi présents. M. Claessens, commissaire du gouvernement, assistait également à la séance.

Les questions soumises à MM. les actionnaires sont les suivantes :

1° Pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour traiter avec l'Etat de la concession d'un chemin de fer de Peruwelz à la frontière de France ;

Pouvoirs de traiter avec les compagnies voisines pour l'exploitation de la partie française entre la frontière et Valenciennes par la Compagnie Hainaut et Flandres et avec son matériel;

2° Pouvoirs de traiter avec l'Etat pour les embranchements de Saint-Ghislain à Ath, et de Saint-Ghislain à Tournay ;

Pouvoirs de faire aux statuts sociaux toutes les modifications qui seront la conséquence de ces arrangements;

3° Pouvoirs d'emprunter la somme de 2,500,000 fr., tant pour la construction des travaux nouveaux que pour faire face à quelques engagements de la Compagnie.

Le rapport lu par le directeur au nom du Conseil d'administration, a surtout pour conséquence de démontrer l'utilité pour la Compagnie de la construction de la ligne de Basècles à Peruwelz et la frontière de France. En effet, la ligne de Hainaut et Flandres se trouvera ainsi en communication directe avec le réseau des chemins de fer français à Valenciennes, et il est facile de calculer les avantages qui devront résulter de cette communication nouvelle qui permettra d'établir un service direct entre Gand et toute la Flandre orientale avec Valenciennes et les nouveaux chemins qui vont y aboutir.

Quant à la question des embranchements de Saint-Ghislain à Ath, et de Saint-Ghislain à Tournay, elle a toujours été la préoccupation principale du Conseil d'administration, et ses efforts ont constamment eu pour but, sinon d'arriver à leur suppression complète, du moins de leur substituer des travaux plus utiles et par conséquent plus avantageux.

C'est pour atteindre ce résultat, que le Conseil a offert au gouvernement la construction immédiate de la ligne nouvelle dont nous venons de parler.

Le Conseil a profité de cette réunion pour donner à MM. les actionnaires quelques détails sur les résultats actuels de l'exploitation de la ligne de Saint-Ghislain à Gand, qui a été ouverte aux voyageurs le 1er septembre 1861, c'est-à-dire il y a un an.

Nous ne croyons mieux faire que de reproduire à cet égard, le texte même du rapport :

« Notre exploitation, Messieurs, arrive à une » période qui nous permet d'établir un point de » comparaison entre nos recettes actuelles et » celles correspondantes de 1861.

» Ainsi nos recettes du mois de septembre » dernier se sont élevées à..... 74,794 fr. 63

« Celles du mois de septembre » 1861 s'étaient élevées à ..... 47,744 fr. 27

» Il y a donc un excédant pour » le mois de septembre 1862, de. 27,050 fr. 36 » soit 57 p. 0/0

» Ce produit de 74,794 fr. 63 se décompose » ainsi :

» Voyageurs	39,316 fr. 70
» Marchandises	35,177 fr. 93
Total égal :	74.794 fr. 63

» Comme vous le voyez, la proportion entre » les voyageurs et les marchandises, est toujours dans la même situation anormale, c'est-» à-dire qu'elle se divise à peu près par portions égales, bien que dans les conditions » ordinaires des chemins de fer, le rapport soit » de 1 pour les voyageurs et de 4 ou 5 pour » les marchandises.

» L'importance de nos recettes pour les » voyageurs s'explique par la situation topographique de notre ligne qui, vous le savez, » est appelée à desservir les trois provinces les » plus peuplées de la Belgique, en dehors du » Brabant.

» Ainsi, la province du » Hainaut contient..... » soit 222 habitants par » kilomètre carré.	825,216 habitants,
» Celle de la Flandre » orientale contient..... » soit 269 habitants par » kilomètre carré.	834,630 habitants,
» Et la Flandre occi-» dentale contient..... » soit 198 habitants par » kilomètre carré.	642,354 habitants,
Total...	2,302,200 habitants.

» La population des six autres n'est que de » 2,480,056 habitants.

» Il est évident qu'au point de vue du trans-» port des voyageurs l'avenir nous est assuré, » et que cette partie de nos recettes ne peut » que se développer.

» Nous soutenons toujours que ce mouve-» ment de personnes doit forcément amener le » développement des transports de marchan-» dises, qui finira par se placer dans les pro-» portions dont nous venons de parler tout à » l'heure. »

Il est évident que le jour ou les recettes du chemin se placeront dans les conditions ordinaires, c'est-à-dire lorsque les marchandises arriveront à produire quatre ou cinq fois la recette qui se fait actuellement en voyageurs, tous les capitaux engagés dans cette affaire y trouveront une légitime rémunération.

Quant au retard apporté au développement des marchandises, le Conseil l'attribue à différentes causes, notamment à la stagnation complète des affaires dans toute la contrée que la ligne de Saint-Ghislain à Gand est appelée à desservir, stagnation qui se fait sentir surtout à Gand, ville d'une population d'environ 140,000 âmes, presque tout industrielle, et dont la plus grande partie des fabriques est arrêtée par suite de la guerre d'Amérique. A l'appui de cette assertion, le Conseil a produit les délibérations des chambres de commerce de Mons, d'Audenarde et de Gand, qui sont unanimes pour constater un état de crise sans exemple jusqu'à ce jour.

L'exposé fait par le Conseil d'administration, est suivi d'une discussion dans laquelle des explications sont échangées entre quelques-uns de MM. les actionnaires, et le président et le vice-président du Conseil.

A la suite de ces explications, l'assemblée

a adopté les propositions qui lui étaient faites et dont nous avons donné le texte ci-dessus, à la presque unanimité des voix.

F. Grimaud,

COMPAGNIE DES SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Demain samedi, 18 octobre, aura lieu à Marseille l'inauguration du service postal de l'Indo-Chine confié à la Compagnie des Messageries impériales.

Cette solennité aura lieu avec beaucoup d'éclat. S. Exc. M. le ministre des finances doit y présider, et l'on croit que M. Achille Fould prononcera à cette occasion un discours qui aura du retentissement dans le monde industriel, commercial et financier.

A. de Biragde d'Apremont.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

Nous avons publié le 30 août dernier un article d'appréciation sur les Ports de Marseille. M. Mirès nous invite à insérer la rectification suivante; nous la reproduisons sans avoir à en contrôler ou à en discuter les chiffres.

A. de Biragde d'Apremont.

Le soussigné, agissant en qualité de fondateur de la Société des Ports de Marseille, déclare que la situation publiée par *le Journal des chemins de fer* du 30 août dernier ne donne pas tous les éléments dont se composent l'actif et le passif de ladite Société.

En conséquence, et pour que les actionnaires puissent apprécier en connaissance de cause la valeur de leurs actions, le soussigné ès nom rétablit les chiffres tels qu'ils ressortent du traité passé avec la ville de Marseille, comme de tous les actes administratifs.

L'ensemble des terrains conquis et à conquérir qui ont été acquis, s'élève à.....	414,505m.
La quantité vendue à divers, y compris les docks, est de...	80,699
Reste disponible.....	333,806m.

En admettant l'évaluation si modérée du *Journal des chemins de fer*, c'est-à-dire les terrains à 200 fr. le mètre, par comparaison avec ceux de la rue Impériale vendus récemment, la valeur des terrains serait de.... 66,761,200

Les constructions établies sur le quai de la Joliette, et les 3 millions déposés à la ville pour le même objet, élèvent la valeur de ces constructions à	5,000,000
Restant dû par divers, y compris les docks.....	5,000,000
Total de l'actif....Fr.	76,761,200

Quant au passif : Il se compose seulement de la somme restant due à la ville, environ.....	6,000,000
Et du montant des obligations.....	9,750,000
Ensemble.....	15,750,000

Par conséquent, l'actif net appartenant aux actionnaires, s'élève à 61,011,200

Les actions de la Société des Ports étant au nombre de 30,000, elles représentent, par suite, une valeur qui dépasse chacune 2,000 francs.

Le soussigné ès nom, ne peut sans danger pour les intérêts qu'il a fondés, laisser accréditer des appréciations qui pourraient avoir dans les circonstances actuelles les plus graves conséquences.

Paris, le 16 octobre 1862.

Pour l'ancien conseil d'administration :

Le fondateur de la Société des Ports de Marseille,

J. Mirès.

COMPAGNIE DE TOUAGE ET DE TRANSPORTS DE LA SEINE

De Conflans à la mer.

Les deux assemblées générales constitutives de la Compagnie de touage et de transports de la Seine ont eu lieu les 29 et 30 septembre dernier.

Dans la première assemblée une commission a été nommée pour évaluer l'apport du concessionnaire, M. Godeaux, qui se trouve être en même temps le gérant de la Compagnie.

Dans la seconde assemblée, qui a eu lieu le lendemain, la commission, par l'organe de M. du Trembley, son rapporteur, a fait un rapport favorable qui a été approuvé par l'assemblée, se composant de 283 actionnaires représentant plus de 9,000 actions.

L'assemblée a ensuite adopté au scrutin, par 204 voix contre 48, le chiffre de 15 0/0 relatif à la part du gérant dans les bénéfices; mais M. Godeaux, en présence de cette opposition, a renoncé à 5 0/0, et déclaré qu'il entendait réduire ses bénéfices à 10 0/0.

M. le président a déclaré la Société définitivement constituée.

Ont ensuite été nommés membres du conseil de surveillance, MM. de la Neuville, le major Frazer, Bouinais, Jenty et Grandin.

E. Bonnaud.

BANQUE GÉNÉRALE SUISSE DE CRÉDIT INTERNATIONAL MOBILIER & FONCIER

Dans notre numéro du 4 octobre courant, nous avons donné le rapport lu à l'assemblée générale du 4 septembre dernier.

Ce rapport, très clair et très-précis, établit que la situation de cette entreprise se trouve dans des conditions très-favorables pour les intérêts des actionnaires.

Cet établissement, comme on se le rappelle, s'était intéressé à diverses sociétés :

Société Ferdinanda;
Union des gaz;
Gaz de Séville;
Rue de l'Impératrice, à Lyon;
Banque de Turquie,

et on avait craint que le capital engagé dans quelques-unes de ces entreprises ne fût en grande partie compromis.

Le rapport fait espérer qu'il n'en sera rien. Ainsi, sur les 4,800,000 francs versés à la Compagnie Ferdinanda, on a déjà reçu 1,679,000 fr., et le recouvrement du surplus est assuré par une loi votée au parlement de Turin. La Société de l'Union des gaz s'est consolidée, et la Banque n'hésite pas à penser qu'en conservant les titres de cette entreprise, elle ne perdra rien.

Le Gaz de Séville a été mis en actions, en réservant à la Banque suisse un beau bénéfice. Déjà, ces titres donnent un dividende annuel de 40 francs, soit 8 0/0.

Le cautionnement de la rue Impériale, s'élevant à 420,000 francs en titres de rentes, devra être ultérieurement restitué.

Quant à la Banque de Turquie, les intérêts que possédait la Banque suisse dans cette entreprise ont été cédés à une maison anglaise, moyennant la somme de 16,000 livres sterling, soit en francs 400,000 francs.

Le reste des opérations suit son cours, de manière à rassurer tous les intérêts.

Aussi le bilan fournissait un solde de bénéfices s'élevant à..... Fr.	896,197
Auquel on pouvait ajouter le compte de réserve existant déjà...	386,000
Soit au total....Fr.	1,282,197

Les administrateurs voulant laisser le compte capital à l'abri de toutes éventualités que pourront présenter les liquidations restant à opérer, ont préféré ne distribuer pour l'année qu'un dividende de 10 francs par action, et établir la réserve à la somme de 800,352 francs.

Les actionnaires n'y perdront rien, car le solde, après l'apuration des comptes des diverses affaires, leur sera distribué.

Nous ne pouvons qu'applaudir à la sage prévoyance qui a dirigé les administrateurs; ils ont ainsi dignement justifié la confiance des actionnaires.

Aussi doit-on compter que l'avenir dédommagera amplement ces derniers.

A. de Biragde d'Apremont.

CHRONIQUE

Chemin de Lyon. — Le n° 1051 du *Bulletin des lois* promulgue le décret, en date du 11 août 1862, approuvant la convention passée le 12 mai 1862, avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et portant abrogation de l'article 5 de la convention du 11 avril 1857.

Article unique de la nouvelle convention :

« Les termes non encore soldés à ce jour des subventions allouées pour l'exécution des sections centrales du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, seront, à mesure des échéances, payés en numéraire à la Compagnie. »

Chemin du Midi. — Les journaux ont annoncé, d'après une correspondance télégraphique, « que les inondations venaient d'emporter un pont sur la ligne de Cette à Montpellier, et que la circulation se trouvait ainsi interrompue entre les lignes du Midi et celles de Marseille à Lyon et à Paris. »

Cette nouvelle n'est pas exacte, et nous nous empressons de rétablir les faits :

La voie de la ligne de la Méditerranée, entre la station de Mireval et de Villeneuve, sur le chemin de Montpellier à Cette, a été couverte, le 11 au matin, pendant l'orage, de 80 centimètres d'eau sur une longueur de 700 mètres. Aucun pont n'a été rompu, aucun ouvrage n'a été endommagé. La circulation, interrompue par précaution à 9 heures du matin, a été reprise à 1 heure de l'après-midi. A 2 heures 1/2, l'eau s'était retirée.

CHEMIN DE CEINTURE — Une enquête a été ouverte à la préfecture de la Seine, sur le projet des *stations* à établir sur le chemin de fer de ceinture, dans les 13e, 14e, 15e et 16e arrondissements.

Les pièces qui ont été exposées à l'hôtel de ville se composaient d'un plan d'ensemble, de plans parcellaires accompagnés de légendes, et du plan des profils en long.

En partant du chemin d'Auteuil, dont elle ne sera que le prolongement, la section projetée du chemin de Ceinture aura sa première station au point du-Jour, à 1,141 mètres plus loin. Cette station sera établie à gauche du chemin de Versailles, sur un viaduc que longeront des rues latérales de 16 mètres d'ouverture. Ce viaduc sera continué par le pont mixte qui traversera la Seine un peu plus loin, et sera exactement semblable à celui de Bercy.

La station de Vaugirard, qui vient ensuite, est à 1,990 mètres de la précédente. A 1,216 mètres plus loin, on rencontre celle du chemin de fer de l'Ouest, qui sera établie à la limite des 15e et 14e arrondissements. On arrive ensuite à la station de Montrouge, à 1,661 mètres de la précédente. Cette station, située en contre-bas du sol, s'étendra de la route de Châtillon à celle d'Orléans, en passant par-dessous l'avenue de Montrouge. Le bâtiment des voyageurs sera placé à l'alignement de la route d'Orléans et de la rue latérale projetée au sud du chemin de fer.

La station de Gentilly, qui vient ensuite, est à la distance de 1,581 mètres de Montrouge; elle est placée à l'origine du 13e arrondissement. Celle de la rue de la Glacière à l'avenue particulière s'étendra de la Compagnie des glacières de Gentilly; elle sera située sur un remblai à peine sensible. Le bâtiment des voyageurs sera placé à l'alignement de la rue de la Glacière et sur le prolongement de la voûte du pont qui sera construit au-dessus du chemin de fer, pour le passage de cette rue. C'est ici que commence ce vallon tourmenté de la Bièvre, dont la traversée offre les plus sérieuses difficultés et nécessitera des travaux d'art très-importants.

La station de la Maison-Blanche, qu'on rencontre après, semblait tout naturellement devoir se trouver en bordure de la route d'Italie; néanmoins on ne l'y a pas mise, afin de ne pas faire obstacle au tracé du boulevard projeté. Le service municipal a demandé que le chemin de fer fût en tunnel depuis la route d'Italie jusqu'après la traversée du boulevard en projet, ce qui a nécessité le reculement de la station jusqu'à ce même point. Dans ces conditions, les bâtiments s'étendront entre le boulevard du Transit (c'est le nom qu'on doit lui donner) et la rue Neuve-des-Hospices, en passant sous la route de Choisy.

La station d'Orléans, qu'on rencontre ensuite, sera située à l'extrémité du 13e arrondissement, et s'étendra de la rue Chevaleret au chemin de fer. Elle sera sur un remblai de 450 mètres de long. Le bâtiment des voyageurs sera placé à l'alignement, sur la rue latérale ouverte à gauche du chemin de fer, et qui servira de voie d'accès à la station en même temps qu'elle dégagera la rue du Chevaleret et le sentier du même nom, lequel sera intercepté par l'élargissement de la rue Militaire. Cette station pourra servir également à faire passer les voyageurs de la Ceinture à la ligne d'Orléans, et *vice versâ*, quand le service de correspondance sera établi.

Les stations à établir sont donc au nombre de sept, dont six sur la rive gauche. Le 13e arrondissement sera l'un des mieux partagés, puisqu'à lui seul il en aura trois qui sont : celles de Gentilly, de la Maison-Blanche et d'Orléans; le 14e arrondissement en aura également trois, puisque celles de Gentilly et de l'Ouest sont situées sur les limites orientales et occidentales.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE. — *Ville de Paris. — Emprunt de 1860.* — Les clauses et conditions du cahier des charges approuvé par le décret du 4 août 1860, portent :

« Art. 13. A défaut de versement des termes échus, dans les délais fixés, les souscripteurs en retard seront passibles de l'intérêt à 5 0/0 des sommes restées en souffrance. Il sera loisible à l'administration de les frapper même de déchéance et de faire vendre, sans mise en demeure préalable, les obligations par eux souscrites.

» Cette vente aura lieu à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

» Les sommes précédemment versées resteront acquises à la caisse municipale.

» Le prix de la vente, déduction faite des frais, sera employé à couvrir jusqu'à due concurrence, les termes échus et les intérêts dus. L'excédant, s'il en existe, appartiendra aux souscripteurs dépossédés. »

Le délai fixé pour le dernier versement étant expiré depuis le 10 décembre dernier, les porteurs en retard sont invités à libérer immédiatement leurs titres pour éviter l'application de l'article précité.

F. GRIMARD.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 30 septembre 1862.

ACTIF.

Espèces en caisse.....	1,855,952 00	
Espèces à la Banque....	1,242,739 56	3,098,691 65
Matières or et argent		116,822 31
Portefeuille : Paris.....	41,973,887 65	
— Province .	19,107,229 43	
— Etranger .	8,551,416 93	69,932,484 01
Agences dans les colonies.		5,086,833 20
Agences à l'étranger		21,317,531 92
Avances sur fonds publics et actions div.		2,689,273 48
Crédits sur connaissement et nantissem.		20,496,601 99
Correspond. : Province 6,719,040 68		
— Etranger 23,612,379 62		30,332,320 30
Comptes débiteurs des Sous-Comptoirs. .		2,375,660 91
Effets en souffrance. Exercice courant. .		23,638 35
Immeubles.		931,819 17
Frais généraux.		229,748 41
Divers.		19,037 65
		156,632,883 71

PASSIF.

Capital.		60,000,000 »
Réserve.		8,351,353 33
Comptes courants d'espèces.		33,340,632 66
Comptes courants d'escompte.		2,832,071 17
Comptes créditeurs des Sous-Comptoirs :		
Capital. 3,431,031 83		
Divers 1,232,801 36		4,666,836 19
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers 11,180,087 23		
Par faillite du tribunal de commerce . . . 156,668 »		11,336,755 23
Corresp. : Province.... 6,265,875 26		
— Etranger.... 25,185,141 19		31,451,015 45
Acceptations à payer.		22,709,534 51
Rentrées, effets en souffrance. Exerc. clos.		67,070 44
Dividendes à payer.		85,317 42
Profits et pertes		635,891 64
Divers.		1,165,874 07
		156,632,825 71

Risques en cours au 30 septembre 1862.

Effets à échoir restant en portefeuille. . .	69,932,484 01
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	22,536,176 53
	92,468,660 54

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

PIRARD.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Situation au 30 septembre 1862.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque ...	644,040 88	
Espèces en caisse	621,014 79	1,265,055 67
Effets remis à la caisse		152,483 30
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours.	14,619,040 49	
— de 31 à 60 — .	19,122,416 80	
— de 61 à 105 — .	6,569,093 70	46,589,719 96
Etrangers	4,079,873 85	
Warrants	2,199,293 12	
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragraphes 2 et 3)....		2,000,000 »
Frais de premier établissement.....		126,961 71
Frais généraux.....		86,643 15
Comptes courants.....		2,953,986 53
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		191,388 80
Immeuble social		2,170,239 14
Versement à faire non appelé :		
1re émission ..... 30,000,000 »		
Actions à émettre.... 20,000,000 »		50,000,000 »
		105,544,123 35

PASSIF.

Capital: émis.....	40,000,000 »	
— à émettre....	20,000,000 »	60,000,000 »
Comptes de dépôts :		
3 0/0 à 3 jours de vue.	29,969,868 53	
Comptes courants (escompte et espèces).	12,601,584 16	42,571,452 69
Acceptations et effets divers à payer.....		411,234 59
Profits et pertes		604,228 99
Réescompte du dernier semestre.....		167,524 55
Intérêts et dividendes à payer, solde de 1859, 1860 et 1861.....		43,160 07
Premier semestre 1862 (5 fr. par action).		400,000 »
Bénéfices réservés du 1er semestre 1862)..		19,869 62
Fonds de réserve		1,326,703 84
		105,544,123 35
Effets à échoir en portefeuille.....		46,589,719 96
Effets à échoir en circulation avec l'endossement de la Société		23,800,098 75
		70,389,818 71

Certifié conforme aux écritures :

Le vice-président,

ED. LICHTLIN.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

Bilan au 30 septembre 1862.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse....	80,239 47	
Espèces à la Banque de France.....	14,403 91	
Espèces à la Société générale de Crédit industriel et commercial	9,170 79	103,835 17
Actions : 375 francs par action non appelés.....		15,000,000 »
Portefeuille.....		4,545,356 »
Nantissements:		
Marchandises.....	32,385,783 65	
Valeurs et titres divers	20,239,138 84	52,624,922 49
Frais de constitution, émission, 1er établissement.....		188,000 »
Agences.....		666,630 01
Frais généraux.....		26,883 »
Comptes courants. Débiteurs.....		1,315,423 06
Divers.....		38,684 93
		74,509,687 31

PASSIF.

Capital		20,000,000 »
Créditeurs :		
Marchandises	32,385,783 65	
Valeurs et titres divers	20,239,138 85	52,624,922 50
Réserve statutaire. 1er semestre 1861.		116,860 11
Dividende restant à payer		204,426 25
Réescompte du portefeuille, 1er sem.		30,388 85
Comptes courants. Créditeurs		1,403,892 34
Profits et pertes :		
Report du 30 juin 1861	59,528 73	
Solde nouveau	60,668 54	120,197 27
		74,509,687 31

Opérations en cours au 30 septembre 1862.

Avances :	
Sur nantissement de marchandises	22,356,712 »
Sur nantissement de valeurs et titres divers	8,907,295 »
Total	31,264,007 »
Effets à échoir restant en portefeuille,	4,545,358 »
Effets en circulation avec l'endossement du Sous-Comptoir	26,718,649 »
Total égal	31,264,007 »

Certifié conforme aux écritures,

Le sous-directeur,

A. Beaussier.

BANQUE D'ANGLETERRE

Situation au 1er octobre 1862.

Département de l'émission.

PASSIF.

	liv. sterl.
Billets émis	30,899,805

ACTIF.

Dette du gouvernement	11,015,100
Autres valeurs	3,634,900
Espèces et lingots d'or	16,249,305
Espèces en argent	»
	30,899,805

Département de la Banque.

PASSIF.

Capital des propriétaires	14,553,000
Reliquat	3,042,512
Dépôts publics (y compris échiquier, commissaires de la dette nationale, comptes de dividende)	9,486,834
Autres dépôts	13,595,337
Billets à sept jours et autres	832,291
	41,109,974

ACTIF.

Valeurs du gouvernement (y compris annuité amortie)	11,252,556
Autres valeurs	19,791,541
Billets	9,366,225
Espèces d'or et d'argent	699,852
	41,109,974

Le 25 septembre 1862.

M. Marshal, 1er *caissier*.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Les valeurs industrielles se sont moins ressenties que la rente et que les chemins de la baisse qui s'est produite au commencement de cette semaine.

A part deux ou trois valeurs, telles que les Ports de Marseille, les Immeubles Rivoli, et la Caisse générale des chemins de fer, nous n'avons à enregistrer que des mouvements insignifiants.

Les Ports de Marseille ont été [illegible] 700 à 720.

Les Rivoli, qui s'étaient [illegible] montés à 250, et se maintiennent à [illegible].

Les Magasins généraux de Paris ont été recherchés à 670, en hausse de 30 fr. sur la semaine dernière.

La hausse de ces trois valeurs est évidemment la conséquence du projet de fusion qui réunirait ces trois sociétés.

Les docks de Marseille ont été bien tenus à 685 et 690. Les gaz de Marseille ont trouvé preneurs à 400

Les Omnibus ont fait 850 f.; les Petites voitures ont été cotées 62 50; le Sous-Comptoir des entrepreneurs a fait 140 fr.

Après avoir fait 115 sur l'annonce de la réunion des actionnaires le 27 courant, la caisse des chemins de fer est retombée à 90 fr., pour reprendre ensuite à 100 fr.

E. Bonnaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

La hausse a éprouvé un temps d'arrêt. Les consolidés sont néanmoins demeurés très-fermes et ont une légère tendance à la hausse plutôt que la moindre disposition à fléchir.

Les actions de la Compagnie des Indes ont légèrement fléchi. Elles ont flotté entre 227 et 229, en baisse de 5 0/0 sur le cours de la semaine dernière. Le 5 0/0 indien se soutient ferme à 109 1/4. Quant aux bons de l'Echiquier, ils font prime de 18 à 21 shill. pour mars, et de 20 à 23 shill. pour juin.

Les dernières nouvelles d'Amérique ont produit une grande sensation. L'appel de 500,000 hommes, l'approbation donnée aux dernières mesures de M. Lincoln par seize des vingt-trois gouverneurs des Etats demeurés fidèles, ont une signification imposante, si réellement les gouverneurs représentent l'opinion publique de leurs Etats respectifs; mais dans le monde financier, on constate l'augmentation constante de la prime de l'or, qui est maintenant de 23 1/2 0/0. On se demande quels seront les résultats des nouvelles taxes, et on se plaint de n'y voir pas trop clair dans les finances du gouvernement fédéral.

On pourrait s'étonner de ne pas trouver les affaires de l'Amérique dans un plus pitoyable état. L'explication est assez simple. Dans le Royaume-Uni, le total des espèces en circulation est évalué à 80 millions sterling. Le capital monétaire des Etats-Unis, avant qu'on suspendît les paiements en espèces, s'élevait de 50 à 60 millions sterling.

Au moment de la suspension, les expéditions considérables de céréales que les Américains avaient envoyées en Europe avaient fait affluer en Amérique une grande quantité de métaux précieux. Ces capitaux ont disparu le jour où le papier du gouvernement fédéral a eu cours forcé. Il y a donc eu un vide que M. Chase et les banques ont dû remplir. Les premières émissions du papier-monnaie n'ont donc pas produit une dépréciation aussi grande qu'on aurait pu s'y attendre. C'est maintenant que l'effet va se faire sentir. Parce qu'il a pu émettre pour 20 ou 40 millions sterling de papier, sans amener dans la prime de l'or une augmentation de plus de 2 ou 3 0/0, il croit qu'il peut en émettre le double ou le triple sans faire monter la prime au-delà de 6 ou de 9 0/0. Mais il verra bientôt la dépréciation du papier-monnaie suivre une progression géométrique. Déjà il en est arrivé à ce point qu'il s'endette de 500 livres pour chaque somme de 380 livres qu'il reçoit. Tel est l'état du crédit, quoique New-York envoie à l'Europe, en blé seulement, pour 250,000 livres par semaine, et ces expéditions sont soldées en espèces. Jugez de ce qui arrivera quand la navigation sera interrompue par l'hiver sur les canaux qui amènent à New-York les produits des Etats de l'Ouest. Alors les expéditions de grains diminueront, et les importations de l'Amérique se soldant en or, les métaux précieux quitteront les marchés des Etats-Unis pour affluer en Angleterre. On ne peut mesurer la profondeur de l'abîme dans lequel se précipitent les finances du gouvernement de Washington.

Les transactions sur les fonds étrangers ont été assez calmes cette semaine. Les consolidés turcs se sont soutenus fermes à 38, ils sont même montés à 38 1/4. L'emprunt ottoman est resté lourd entre 1/8 au-dessous et 1/8 au-dessus du pair. L'emprunt russe continue à monter.

Les chemins de fer sont généralement en hausse.

C. Dealtr.

BULLETIN COMMERCIAL.

Farines. — Nous avons eu très-peu d'affaires en farines de commerce, et l'on doit reconnaître qu'il est fait peu d'offres en courant de mois. On a constaté les prix de 59 50 et 59 75, mais pour des affaires faites en report, c'est-à-dire que les acheteurs de courant s'engagent à rendre les 2 mois de novembre à 57 50. En dehors de ces quelques affaires, les transactions n'ont pas une bien grande animation.

Le résultat de l'adjudication des blés pour la guerre a jeté un peu plus de froideur sur la place, et l'on a trouvé de nouveau quelques vendeurs à 57 75 sur les deux derniers ou sur les quatre premiers.

Le courant de mois ou le disponible reste à 59 50.

Blés. — On a été assez désorienté de voir des soumissionnaires à 28 fr. et même au-dessous. Il en est résulté beaucoup de calme, et les acheteurs ne voulaient plus payer relativement que les prix soumissionnés, c'est-à-dire 33 fr. à 33 50 les 120 kil. pour les bons blés marchands, dont on demandait 33 75 à 34 fr.

Le Centre était vendeur à ces conditions, et, après beaucoup d'hésitation, on a fini par accepter les prix offerts, soit 33 fr. ou 33 25 les 120 kil.

Les blés de choix ont été vendus de 33 50 à 34 50, mais assez difficilement.

Montereau et son rayon n'ont rien offert à ces conditions. Le commerce de cette ligne trouve un écoulement plus rémunérateur sur la Champagne.

Seigles. — La demande sur le seigle disponible ne se ralentit pas; les bonnes qualités ont vendeurs à 21 fr. et acheteurs de 20 50 à 20 75 les 115 kil. réglés sur bateau ou en gare du Nord. La Prusse est toujours acheteur à ces dernières conditions.

Orges. — Les offres en orges deviennent un peu plus nombreuses, et à 17 50 pour les belles qualités les vendeurs ne sont pas rares; il n'y a acheteur qu'à 17 fr. ou 17 25, et encore faut-il que la marchandise soit de belle couleur. Les orges secondaires sont offertes de 16 à 16 50. Les escourgeons nouveaux en disponible peu offerts valent de 17 75 à 18 fr. sur bateau. Le tout par 100 kil.

Avoines. — Il est fait passablement d'offres en avoines de tous pays; le disponible en avoines noires de choix, provenance de Brie ou de Beauce, valent de 26 à 26 50; les avoines marchandes de même pays valent 25 à 25 25; les avoines de toute provenance de 23 50 à 24 50. Le tout réglé à 150 kil., en gare respective d'arrivée.

Issues. — La vente des issues de blé est des plus laborieuses; le gros son des bonnes usines se place encore de 10 à 10 50; la farine d'orge à 19 ou 20 les 100 kil.; mais les remoulages blancs ou bâtards ne sont pas de vente; ils sont offerts de tous points.

Colzas. — Les meilleurs échantillons en colza valent 50; les sortes plus ordinaires 48; la graine de lin de 42 à 45; le chènevis de 32 à 34. Le tout par 100 kil.

Graines fourragères. — La position des graines fourragères est toujours la même. On attend la foire de Poitiers pour se fixer sur les cours de la graine de trèfle. Le Maine est acheteur quant à présent, ce qui semblerait indiquer une récolte bien médiocre dans ce pays de production. Il n'y a que le Midi qui ait présenté quelques échantillons dans les prix de 120 à 125. La Bretagne n'a rien offert encore. Nous verrons quelles seront les ressources que le commerce trouvera dans le Poitou.

L'Angleterre, de son côté, a fait jusqu'à présent bien peu de demandes, et ce pays prendra peu en France à cause des prix trop élevés auxquels débute l'article; elle trouve bien plus avantageusement en Allemagne et surtout en Amérique.

Rien d'important à signaler sur les métaux. Les prix des articles fontes et fers sont absolument sans changement.

Billardon.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER.

M. Mirès, gérant de la Caisse générale des chemins de fer, prévient ses actionnaires qu'il les convoque pour

Lundi vingt-sept octobre, à huit heures du soir, dans la salle Herz, rue de la Victoire.

Voici quel sera l'ordre du jour :

1° Constitution du bureau ;

2° Lecture du rapport de M. Mirès;

3° Vote des propositions.

Pour assister à cette assemblée, les actionnaires devront déposer au moins dix actions dans les bureaux de la Société, rue de Richelieu, 99. Il leur sera donné en échange un récépissé et une carte d'entrée.

Quoiqu'il suffise de dix actions pour assister à l'assemblée, M. Mirès invite instamment les actionnaires à déposer la totalité des actions qu'ils possèdent, parce que l'assemblée choisira parmi les plus forts actionnaires les représentants chargés de faire valoir leurs droits.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

25 octobre. — **Ports de Marseille.** — A 3 heures, salle Hers, rue de la Victoire, 48.

27 octobre. — **Hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer.** — A 2 heures, à Lyon, au palais Saint-Pierre, place des Terreaux.

31 octobre. — **Chemin Victor-Emmanuel.** — A 1 heure, à Chambéry.

10 novembre. — **Mines de Lens.** — A midi, hôtel du Nouveau-Monde, à Lille.

10 novembre. — **Houillères et chemin d'Epinac.** — A 1 heure, rue Lepeletier, 32.

4 décembre. — **Chemins portugais.** — A Lisbonne, au siége de la Société.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er octobre. — **Chemin d'Orléans.** — 30 fr. par action ancienne, impôt 95 cent.

1er octobre. — **Chemin d'Orléans.** — 3 fr. 12 c. 1/2 par action nouvelle, impôt 27 cent. 1/2.

1er octobre. — **Chemins de l'Ouest.** — 17 fr. 50 par action, impôt 37 cent.

1er octobre. — **Chemins romains.** — 12 fr. 50 c. par action libérée de 500 francs. 15 francs par action trentenaire.

1er octobre. — **Sous-comptoir du commerce et de l'industrie.** — 4 fr. par action.

1er octobre. — **Banque générale suisse.** — 5 fr. par action, coupon n° 11.

6 octobre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — 25 fr. par action ancienne; 10 fr. par action nouvelle, impôt à déduire 83 cent.

16 octobre. — **Mines de la Loire.** — 3 fr. 88 par action, impôt déduit.

16 octobre. — **Houillères de Rive-de-Gier.** — 12 fr. 35 par action, impôt déduit.

16 octobre. — **Houillères de Saint-Etienne.** — 4 fr. 90 par action, impôt déduit.

16 octobre. — **Houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — 4 fr. 90, impôt déduit.

3 novembre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement de 25 francs par action, à titre d'à-compte sur le dividende 1862. Impôt, 68 c.

3 novembre. — **Chemins de l'Est.** — 20 fr. par action. Impôt à déduire, 42 cent.

3 novembre. — **Mines et chemin de Carmaux.** — 7 francs par action. Impôt à déduire, 20 c.

1er novembre. — **Société de Crédit industriel et commercial.** — 5 francs par action libérée de 125 francs.

31 octobre. — **Gaz de Marseille.** — 6 fr. par action.

Service des Obligations.

1er octobre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — 12 fr. 50 par obligation 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée. Impôt à déduire, 72 c. 7 fr 50 par obligation 3 0/0, impôt à déduire 20 cent.

1er octobre. — **Chemin de Pampelune à Saragosse.** — 7 fr. 50 par obligation.

1er octobre. — **Messageries impériales.** — 6 0/0 par obligation, coupon n° 12.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

8 au 18 octobre. — **Société immobilière de la rue Lafayette.** — Emission de 250,000 actions de 100 francs.

13 au 22 octobre. — **Chemin de Dieuze à la ligne de Paris à Strasbourg.** — Emission de 5,000 obligations.

Société de la propriété foncière de Paris. — Emission d'actions de 500 francs.

Jusqu'au 31 octobre. — **Compagnie générale de navigation à vapeur sur les canaux.** — Emission de 2,000 actions de 500 francs.

REMBOURSEMENTS.

1er octobre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon sorties au tirage du 18 septembre.

1er octobre. — **Chemins de l'Est.** — Remboursement à 1,250 francs des obligations sorties au tirage de janvier 1862.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 1er au 7 octobre...	1730	1.441.485 27	838 91	1700	1.616.887 15	947 77	» »	12.55	29.056 71	560 »
Orléans*	1er — 7 — ...	1024	1.489.084 89	916 92	1375	1.465.058 52	993 23	» »	7.69	33.932 29	1007 50
Paris-Lyon-Méditerranée*	1er — 7 ...	1511	2.751.312 21	1.949 90	1511	2.849.185 96	2.019 20	» »	3.43	67 319 40	1202 50
Ouest*	1er — 7 — ...	1310	1.209.358 10	923 20	1213	1.393.447 35	1.148 75	» »	19.65	33.244 60	550 »
Nord*	1er — 7 — ...	1053	1.483.325 85	1.408 60	967	1.512.850 09	1.564 48	» »	1.98	49.901 23	1050 »
Midi*	1er — 7 — ...	798	685.753 83	859 34	799	656.903 75	823 19	4.30	» »	30.421 92	880 »
Lyon a Genève*	1er — 7 — ...	231	159.741 23	691 51	231	159.491 32	690 44	» 16	» »	22.044 63	372 50
Ardennes*	1er — 7 — ...	355	151.673 15	427 25	187	96.874 57	518 04	» »	17.52	15.193 54	440 »
Dauphiné*	1er — 7 — ...	182	87 490 12	480 72	160	75.823 80	473 88	1.44	» »	17.503 85	425 »
Graissessac a Béziers	1er — 7 — ...	52	15.486 34	297 81	52	12.204 05	234 69	26.89	» »	»	»
Bességes a Alais*	1er — 7 — ...	33	31.913 90	967 08	33	30.574 15	926 48	4.37	» »	33.346 83	540 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	1er — 7 — ...	1961	1.338.107 31	681 31	1967	1.441.746 43	772 01	» »	11.74	25.754 24	625 »
Autrichiens	1er — 7 — ...	1324	1.003.080 »	757 72	1324	1.204.970 »	910 22	» »	16.75	26.997 46	510 »
Madrid a Alicante et Tolède	1er — 7 — ...	482	365.392 72	765 21	482	338 171 79	701 60	8.93	» »	31.676 18	622 50
Saragosse et Madrid a Médinaceli	1er — 7 — ...	166	60.857 43	360 58	104	36.864 22	354 46	1.72	» »	»	»
a Alicante Alcazar a Ciudad	1er — 7 — ...	135	28.027 34	186 70	114	18.954 28	166 26	12.24	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	1er — 7 — ...	366	151.839 13	414 90	366	117.204 07	320 20	29.57	» »	12.878 55	338 75
Nord de l'Espagne	1er — 7 — ...	522	219.027 91	421 12	375	159.017 00	424 47	» »	0.78	15.065 87	537 50
Union suisse	1er — 7 — ...	275	82.130 »	298 65	275	85.498 »	310 09	» »	3.91	19.365 23	»
Central suisse	1er — 7 — ...	262	142.324 47	640 84	262	149.550 85	615 98	4.10	» »	» »	»
Victor-Emmanuel	1er — 7 — ...	214	152.592 59	712 58	214	156 851 31	732 95	» »	2.77	25.919 28	385 »
Romains Bologne a Ancone	1er — 7 — ...	200	55.102 93	267 49	»	»	»	»	»	9.960 50	360 »
Romains Rome a Civita-Vecchia	1er — 7 — ...	73	12.050 65	165 07	»	»	»	»	»	9.718 22	»
Saragosse a Pampelune	1er — 7 — ...	179	45.541 67	254 42	»	»	»	»	»	9.985 15	356 25
Séville-Xérès-Cadix	17 — 23 septembre	160	93.578 37	584 86	160	77.575 05	484 84	20.66	» »	19.381 10	460 »
Ouest suisse	1er — 7 octobre...	150	72.133 48	480 89	150	76.086 57	507 24	» »	5.19	16.269 60	137 50
Cordoue a Séville	17 — 23 septembre	131	70.873 65	541 02	131	66.704 80	433 55	24.79	» »	14.470 04	360 »
Guillaume-Luxembourg	24 — 30 — ...	120	33.614 17	280 12	80	21.217 61	238 50	17.50	» »	»	277 50
Portugais	24 — 30 — ...	75	19.253 31	256 71	»	»	»	»	»	»	415 »

Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

E. Grimaud.

1er octobre. — **Ville de Marseille.** — Remboursement des obligations sorties le 1er septembre.

F. G.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schaken, à Vesoul.

ACTES OFFICIELS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre des finances ;

Vu l'article 91 de la loi du 28 avril 1816 et l'ordonnance du 29 mai-11 juin 1816 ;

Vu la loi du 2 juillet 1862 qui modifie les articles 74, 75 et 90 du Code de commerce ;

Vu le décret du 2 juillet 1862 relatif aux agents de change près des bourses départementales pourvues d'un parquet ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les agents de change ne peuvent user de la faculté de présenter leurs successeurs qu'en faveur des candidats qui ont obtenu préalablement l'agrément de la chambre syndicale de la Compagnie, et avec lesquels ils ont traité des conditions de leur démission par un acte soumis au ministre des finances et approuvé par lui.

Art. 2. Nul ne peut être agent de change s'il n'est Français ;

S'il n'a vingt-cinq ans accomplis ;

S'il ne produit un certificat d'aptitude et d'honorabilité signé par les chefs de plusieurs maisons de banque et de commerce.

Art. 3. La présentation des candidats par les chambres syndicales est adressée :

A Paris, au ministre des finances directement ;

Dans les départements, au préfet, qui transmet les demandes au ministre, avec son avis motivé.

Cette présentation est accompagnée de la démission du titulaire, du traité passé avec lui et des pièces établissant que les conditions prescrites par les articles 1 et 2 ont été remplies.

Art. 4. L'agent de change nommé par l'Empereur ne peut être admis à prêter le serment prescrit par l'article 16 du sénatus-consulte du 25 décembre 1852, ni entrer en fonctions, qu'autant qu'il a justifié du versement au Trésor de son cautionnement.

Ce cautionnement est fixé ainsi qu'il suit :

A Paris, deux cent cinquante mille francs ;

A Lyon, quarante mille francs ;

A Marseille et à Bordeaux, trente mille francs ;

A Toulouse et à Lille, douze mille francs.

Art. 5. Les titulaires actuellement en possession des offices d'agent de change sont tenus de compléter le cautionnement exigé par l'article 4 en deux termes égaux : le premier, dans les six mois qui suivront la promulgation du présent décret ; et le second, six mois après.

Art. 6. Les agents de change sont tenus, lorsqu'ils en sont requis par les parties, de délivrer récépissé des sommes qui leur sont déposées.

Art. 7. Il est interdit aux agents de change d'avoir, soit en France, sur une place autre que celle pour laquelle ils auront été nommés, soit à l'étranger, des délégués chargés de les représenter ou de leur transmettre directement des ordres.

Art. 8. Lorsque les agents de change se sont adjoint des bailleurs de fonds intéressés, les actes qui ont été passés à cet égard, après avoir été communiqués à la chambre syndicale et au ministre des finances, sont publiés par extrait, conformément aux dispositions des articles 42 et suivants du Code de commerce.

Art. 9. Notre ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Biarritz, le 1er octobre 1862.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre des finances,

ACHILLE FOULD.

SOCIÉTÉ ROYALE GRAND-DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME LUXEMBOURG.

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 27 septembre 1862.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Suite.

(Voir le *Journal des chemins de fer* du 4 octobre).

SITUATION FINANCIÈRE

De la Société royale Grand-Ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, au 31 décembre 1861.

ACTIF.

Frais généraux.

Frais généraux à Paris,	1,247,404 62	
Id. à Luxembourg,	1,204,871 48	2,452,276 10

Frais de premier établissement et construction du chemin.

Construction et frais d'études,		28,028,342 92

Intérêts.

Actions. Intérêts des coupons au 31 décembre,	2,792,500 »	
Obligations. Intérêts des coupons au 31 décembre.	1,135,560 »	
Obligations. Amortissement,	59,500 »	3,987,500 »

Débiteurs divers.

Recouvrements à effectuer,	2,987,700 »	
Solde du compte, actions expropriées, libérées de 250 francs,	7,643 50	2,995,343 50

Finances et comptes courants.

Caisse,	433,962 06	
Comptes courants,	1,428,368 39	
Subvention du Gr.-Duché,	5,700,000 »	
Fonds de caisse de l'ingénieur en chef,	2,000 »	7,564,330 45
Total de l'actif,		45,027,792 97

PASSIF.

Capital.

Versements sur actions,	25,000,000 »	
Versements sur obligations,	8,303,754 25	
Subvention du Grand-Duché,	8,000,000 »	41,303,754 25

Produits divers.

Intérêts de placements de fonds,	1,357,298 30	
Exploitation au 31 décembre 1859,	22,801 42	
Exploitation de l'exercice 1860,	127,659 25	
Exploitation de l'exercice 1861,	298,099 30	448,559 97
Domaine de la Compagnie,	8,683 50	1,814,941 77

Créanciers divers.

Mandats à payer et comptes courants,	1,061,650 13	
Intérêts des actions non réclamés,	438,135 50	
Intérêts des obligations non réclamés,	495 »	
Solde du compte des actions expropriées :		
Libérées de 150 fr.	3,939 20	
Libérées de 300 fr.	7,804 75	11,743 95
Retenue de garantie,	397,043 35	1,909,096 93
Total du passif,		45,027,792 97

RECETTES DE L'EXPLOITATION

DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1861.

Dépenses.

Attribution à la Compagnie de l'Est de 60 0/0 sur 825,271 fr. 24 c., montant de la recette brute. (La recette kilométrique annuelle ayant dépassé 10,000 fr. sans être supérieure à 15,000 fr.),	493,162 74	
Indemnité pour apport du matériel roulant,	32,000 20	527,171 94
Excédant des recettes de l'exercice 1861,		298,099 30
Total,		825,271 24

Recettes.

Exercice 1861 :		
Voyageurs (165,237),	192,475 37	
Bagages et articles de messagerie,	16,678 30	
Petite vitesse, marchandises, bestiaux,	616,117 57	825,271 24
Total,		825,271 24

DEUXIÈME PARTIE.

Nous avons maintenant, Messieurs, à vous entretenir de questions fort importantes, qui ont motivé votre assemblée extraordinaire et qui vont faire l'objet de la seconde partie de notre rapport.

Au moment même où notre ligne du Nord s'achève jusqu'à Diekirch, nous sommes vraiment heureux de pouvoir vous entretenir des faits qui se sont accomplis en Belgique au sujet du prolongement de cette ligne. Vous reconnaîtrez que ces faits se sont tout au moins produits d'une façon fort opportune, et vous jugerez bientôt si, comme nous en avons la pensée, ils sont favorables à vos intérêts.

Nous commencerons par vous rappeler succinctement tout ce qui est déjà survenu au sujet du prolongement de la ligne du Nord.

Nos premières concessions comprenaient cette ligne qui, partant de Luxembourg, devait se diriger vers la frontière nord du Grand-Duché, dans la direction de Weiswampach, pour se raccorder éventuellement aux lignes belges et prussiennes.

L'étendue de la ligne était d'environ 90 kilomètres et le gouvernement Grand-Ducal avait stipulé en sa faveur, à l'exclusion des autres lignes, une subvention de 3 millions de francs.

Dans l'assemblée extraordinaire du 30 juin 1858, vous avez approuvé une convention intervenue avec le gouvernement du grand-duché de Luxembourg, dont le double objet était l'ajournement de la partie de la ligne du Nord, au delà de Diekirch, et le maintien de la subvention de 3 millions de francs devenue applicable à l'ensemble du réseau, le prolongement de la ligne du Nord au-delà de Diekirch excepté.

Cette modification essentielle aux conditions premières nous aida puissamment au début de notre entreprise et contribua à assurer sa marche.

Après avoir si utilement marqué ce temps d'arrêt dans le prolongement de la ligne du Nord, nous avons conclu, deux ans et demi plus tard, le 8 décembre 1860, une convention, aux termes de laquelle le gouvernement Grand-Ducal s'est engagé à donner à la Société une nouvelle subvention de 5 millions de francs exclusivement applicable au susdit prolongement.

Cette convention a reçu votre approbation dans l'assemblée extraordinaire du 16 février 1861.

Ainsi, en deux négociations où nous avions fait appel au gouvernement Grand-Ducal, nous avions, en définitive, obtenu que le chiffre de la subvention, qui n'était à l'origine que de 3 millions de francs, fût porté à la somme de 8 millions, et cela sans avoir contracté aucune nouvelle obligation pour la Société.

Ainsi que nous vous l'avons déjà fait remarquer dans notre rapport de février 1861, nous devons au moins savoir gré aux circonstances difficiles de nous avoir aidé à réaliser un pareil changement dans les conditions primitives de nos concessions.

Nous n'avons pas besoin d'insister sur l'importance de l'amélioration réalisée et sur les effets favorables qui en seront la conséquence pendant toute la durée de la Société.

Après avoir obtenu, au profit de nos concessions sur le territoire Grand-Ducal, les résultats que nous venons de rappeler, il nous fallait, sous peine de laisser notre œuvre compromise et incomplète, obtenir l'exécution en Belgique du chemin de fer auquel viendrait se raccorder notre ligne du Nord, de façon à la rattacher au bassin de Liége en même temps qu'à tout le réseau belge.

Alors que la construction de la ligne du Nord pouvait sembler au moins douteuse sur le territoire Grand-Ducal, on s'occupait peu en Belgique du raccordement de cette ligne à la frontière. Mais après la conclusion de notre convention du 8 décembre 1860, cette question fut bientôt vivement agitée. Le gouvernement Grand-Ducal, usa de tous les moyens en sa puissance, pour faire intervenir une décision favorable. De notre côté, nous nous immédiatement entamé des négociations tendant à assurer sur le territoire belge l'exécution d'une ligne indispensable au complément de notre réseau.

L'Etat belge, qui a construit et qui exploite une partie du réseau des chemins de fer de la Belgique, ne se trouvant pas dans le cas d'exécuter, pour son compte, le chemin de fer qui nous intéressait, il ne restait plus qu'à en solliciter nous-mêmes la concession. Nous ne pouvions pas, en effet, nous attendre à voir s'établir, entre nous et les lignes belges existantes, un intérêt spécial et absolument distinct.

Il existait bien en Belgique la Compagnie du chemin de fer de Pépinster à Spa, qui, en prolongeant sa ligne jusqu'à la frontière Grand-Ducale, serait venue combler la solution de continuité qui existe entre sa concession et les nôtres. Mais cette Compagnie n'ayant qu'un parcours de 13 kilomètres et ayant été constituée en conséquence, il ne pouvait pas être raisonnablement question pour elle d'entreprendre un prolongement de 50 kilomètres environ. On comprend, dès lors, qu'à moins de rester en chemin, il n'y avait plus à hésiter; il nous fallait passer la frontière, et c'est ce que nous avons fait.

Toutefois, si après avoir mûrement examiné et réfléchi, nous avons cru qu'il était utile d'élargir le cercle de notre entreprise, nous nous sommes appliqués avec le plus grand soin à ne rien entreprendre qu'à des conditions raisonnables.

Après nous être suffisamment renseignés à l'égard du meilleur tracé à suivre, nous avons reconnu que le prolongement de notre ligne du Nord sur le territoire belge devait aboutir sur un point de la ligne existante de Pépinster à Spa. Dès lors, et sans plus attendre, nous nous sommes mis en rapport avec cette Compagnie, afin de préparer l'accomplissement de nos projets. Nous sommes arrivés à nous mettre d'accord sur un traité d'exploitation qui a été conclu avec la susdite Compagnie, le 11 octobre 1861.

Ce traité, que nous vous communiquerons *in extenso*, est l'un des actes que nous avons à soumettre à votre approbation.

En suite des arrangements conclus, la Compagnie du chemin de fer de Pépinster à Spa nous abandonne, sous certaines conditions, l'exploitation de sa ligne à partir du moment où la nouvelle ligne sera construite. Nous avons la faculté de faire par nous-mêmes, ou de faire faire par d'autres, cette exploitation; si bien que nos arrangements avec la Compagnie de Pépinster à Spa ne peuvent en rien s'opposer à tous les arrangements quelconques concernant l'exploitation de l'ensemble de nos lignes. La Compagnie de Pépinster à Spa s'oblige à donner à la voie de sa ligne le type qui sera adopté pour la nouvelle ligne, et à consacrer jusqu'à concurrence d'une somme de 200,000 francs au développement nécessaire de ses gares et stations.

Quant aux frais d'exploitation qui nous sont attribués, ils sont déterminés à forfait, dans des conditions analogues à celles stipulées dans notre traité d'exploitation avec la Compagnie de l'Est. Nous garantissons toutefois à la Compagnie de Pépinster à Spa une annuité de 130,000 francs au minimum.

Cette somme représente un peu moins que la recette nette que cette Compagnie a réalisée en 1860, et déjà pour l'exercice 1861, il y a eu une augmentation de 22,275 fr. 58 c. sur le minimum garanti.

Les recettes du chemin de fer de Pépinster à Spa ne pouvant que profiter de l'exécution de la nouvelle ligne, nous croyons que la garantie à laquelle nous avons dû consentir ne présente aucune chance sérieuse de perte.

En échange du minimum qui est garanti, le traité stipule, en notre faveur, l'abandon de la moitié des recettes nettes au-delà de 235,000 francs.

En ce qui concerne l'application des tarifs, nous avons une liberté d'action suffisante pour n'être en aucune façon gênés, au point de vue des combinaisons à intervenir entre notre réseau Grand-Ducal et les lignes belges, depuis et jusqu'à Pépinster.

En somme, le traité qui est intervenu avec la Compagnie de Pepinster à Spa est de nature à donner une entière satisfaction à la situation des choses.

Quant aux négociations incessamment poursuivies auprès de l'Etat belge, elles ont abouti le 27 juin dernier, date à laquelle a été passée avec le ministre des travaux publics de Belgique, une convention portant concession à notre Société d'un chemin de fer partant de la frontière Grand-Ducale et se dirigeant vers Spa, pour se raccorder à un point à déterminer aux lignes belges existantes.

Nous vous communiquerons le texte de cette convention qui va être soumise à votre ratification, ainsi qu'une convention annexe, en date du 30 août dernier.

Il est intervenu, à la même date, une autre convention portant concession à la Grande Compagnie du Luxembourg-Belge d'un chemin de fer partant de Liége et se dirigeant, par la vallée de l'Ourthe, vers la ligne du Luxembourg de Namur à Arlon, en passant par ou près Marche.

La loi qui autorise le gouvernement belge à donner les deux concessions que nous venons de mentionner a été, depuis, votée par la Chambre des représentants et le Sénat de Belgique, et promulguée par un arrêté royal en date du 12 août dernier.

La concession donnée par l'Etat belge stipule, en faveur des deux lignes réunies, une garantie unique et indivisible.

Le système de garantie consiste à servir une rente annuelle de 800,000 francs, jusqu'à concurrence d'un produit net d'une somme égale pour les deux lignes. De telle sorte que les 800,000 francs de l'Etat sont acquis aux deux lignes jusqu'à concurrence d'un produit net de 1,600,000 francs pour les deux lignes. La longueur totale des deux lignes étant approximativement de 110 kilomètres, l'Etat doit son concours jusqu'à ce que le produit net kilométrique s'élève à près de 15,000 francs. En d'autres termes et pourvu que les lignes produisent par elles-mêmes 7,500 francs nets par kilomètre, ce qui ne paraît pas douteux, la garantie complémentaire de l'Etat devient en réalité l'équivalent d'une garantie de 15,000 fr. de produits nets par kilomètre.

En présence de ces conditions, nous n'avons plus hésité à prendre la susdite concession sur le territoire belge.

Mais, comme nous vous l'avons exposé, la garantie de l'Etat belge étant donnée d'une façon indivisible à deux lignes, dont l'une était concédée à la grande Compagnie du Luxembourg-Belge, il nous a encore fallu nous entendre avec cette Compagnie pour régler, entre les deux Compagnies, le jeu de la garantie de l'Etat vis-à-vis de chaque ligne distinctement.

Cette entente, qui présentait les plus sérieuses difficultés, a été facilitée par les bons rapports que nous n'avions cessé d'entretenir avec la grande Compagnie du Luxembourg-Belge, depuis que notre exploitation a été raccordée à sa ligne dans la direction d'Arlon.

Une convention, passée le 26 juin dernier, stipule les conditions dans lesquelles la garantie de l'Etat belge devra fonctionner au profit de chaque Compagnie.

Cette convention, qui se rattache essentiellement à celle de l'Etat, ne porte aucune atteinte à l'indivisibilité de la garantie telle qu'elle a été formulée par l'Etat dans les actes de concession. Elle sera portée à votre connaissance, et vous serez appelés à donner également à son sujet votre ratification.

La ligne concédée à la grande Compagnie du Luxembourg-Belge étant la plus longue, il a été convenu que la somme totale du produit net de 1,600,000 fr., jusqu'à concurrence de laquelle l'Etat avait engagé la garantie complémentaire de 800,000 fr., se diviserait entre les deux lignes, à raison de 900,000 fr. pour la ligne concédée à la grande Compagnie du Luxembourg-Belge, et pour 700,000 fr. à la ligne qui nous est concédée.

Comme conséquence de cette division du produit de 1,600,000 fr., et eu égard aux proportions qui en résultent pour chaque ligne, il a été en outre convenu que la garantie complémentaire de l'Etat, montant à 800,000 fr., appartiendrait à la ligne dite de l'Ourthe concédée à la grande Compagnie du Luxembourg-Belge pour 450,000 fr., soit pour 56 1/4 0/0, et à la ligne dite de Spa, qui nous est concédée, pour 350,000 fr., soit pour 43 3/4 0/0.

Ce principe étant admis, il a encore été convenu que ni l'une ni l'autre ligne ne pourrait, avec son produit net naturel, augmenté de sa part dans la garantie complémentaire de l'État calculée d'après les bases ci-dessus indiquées, dépasser un produit net total de 900,000 fr. pour la ligne dite de l'Ourthe, et de 700,000 fr. pour la ligne dite de Spa, sans que l'excédant au-delà de l'une ou l'autre somme ne fût reversé au profit de la ligne qui se trouverait encore en déficit sur l'une ou l'autre des susdites sommes.

En considérant tout l'intérêt qui était attaché, pour notre réseau dans le Grand-Duché, à l'exécution du prolongement de notre ligne du Nord sur le territoire belge, vous reconnaîtrez qu'après avoir été amenés à entreprendre nous-mêmes ce prolongement, nous ne pouvions pas espérer la réalisation d'une combinaison plus favorable que celle que nous nous félicitons de vous apporter. Nous estimons que, pris isolément et en raison même des avantages qui lui sont garantis, le tronçon sur le territoire belge ne saurait nous constituer en préjudice, et nous n'avons pas besoin d'insister pour vous faire comprendre combien ce tronçon viendra contribuer au développement et à la prospérité de nos lignes dans le Grand-Duché.

Par ce que nous venons d'accomplir en dernier lieu, nous sommes enfin parvenus à atteindre le but que nous poursuivions depuis si longtemps.

Toutes nos lignes auront leurs débouchés ouverts à la frontière, et notre ligne du Nord ne sera pas la moins bien partagée. Les éléments de trafic ne manqueront pas dans cette direction. La ligne de Liége à Luxembourg jouera un rôle important dans les relations internationales. Le riche bassin de Liége exportera par cette nouvelle voie son combustible, et il importera, en grande quantité, le minerai du Grand-Duché, dont la consommation en Belgique tend à se développer de plus en plus.

Par l'adjonction du tronçon belge et en ajoutant les treize kilomètres du chemin de fer de Pépinster à Spa, notre exploitation comprendra un réseau d'une étendue totale d'environ 230 kilomètres. Ce réseau, placé au cœur de l'Europe, entre la France, la Belgique et l'Allemagne, est appelé à participer au mouvement général sans cesse croissant, et à en profiter pour sa part, de façon à rendre probablement un jour l'état de notre entreprise assez prospère pour nous donner une entière satisfaction.

Pour rendre définitive la situation nouvelle des choses, il devra encore intervenir, avec l'agrément du gouvernement Graud-Ducal, des arrangements concernant l'exploitation, et, pour réaliser ces arrangements, nous aurons besoin de vos pouvoirs.

Ces pouvoirs, nous vous les réclamerons également pour poursuivre, auprès du gouvernement Grand-Ducal, son approbation à tout ce qui est intervenu, et pour modifier à cette occasion, s'il y avait lieu, les statuts de la Société.

Enfin, il faudra que vous nous donniez votre autorisation pour réaliser, au mieux des intérêts de la Société, le capital nécessaire à l'exécution des engagements que nous avons contractés en Belgique.

En résumé, Messieurs, nous vous proposerons, délibérant comme assemblée ordinaire, de bien vouloir approuver la situation au 31 décembre 1861, et de ratifier la nomination, en qualité de membre du Conseil, de M. le baron de Boigne.

Et, comme assemblée extraordinaire, nous vous soumettrons, conformément à l'ordre du jour de votre réunion, les propositions suivantes :

1° Autorisation pour le Conseil de ratifier une convention passée, le 27 juin 1862, avec M. le ministre des travaux publics de Belgique, ayant pour objet la concession à la Société Guillaume-Luxembourg d'un chemin de fer partant de la frontière nord du Grand-Duché de Luxembourg, et devant se raccorder au chemin de fer de Pépinster à Spa, ainsi qu'une annexe à cette convention, en date du 30 août suivant, avec pouvoir au Conseil d'apporter, le cas échéant, les modifications qui pourraient devenir nécessaires.

2° Autorisation pour le Conseil de ratifier une convention intervenue, le 26 juin 1862, avec la grande Compagnie du Luxembourg-Belge, au sujet de la répartition de la garantie accordée par l'Etat belge à la susdite concession.

3° Autorisation pour le Conseil de ratifier une convention intervenue, le 11 octobre 1861, avec la Compagnie belge du chemin de fer de Pépinster à Spa, au sujet de l'exploitation de cette ligne.

4° Pouvoirs à donner au Conseil pour modifier, s'il y a lieu, les statuts, eu égard à la nouvelle situation de la Société.

5° Pouvoirs à donner au Conseil pour conclure tous arrangements relatifs à l'exploitation.

6° Autorisation à donner au Conseil pour réaliser, le cas échéant, au mieux des intérêts de la Société, le capital nécessaire à l'exécution des engagements contractés en Belgique.

Nous nous occuperons toujours des affaires de notre Société avec la même sollicitude, et nous comptons, Messieurs, que vous voudrez bien continuer à nous prêter tout votre appui.

—

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

L'Assemblée consultée ;

Comme Assemblée générale ordinaire :

1° Approuve les comptes de l'exercice 1861 ;

2° Ratifie la nomination de M. le baron de Boigne, en qualité de membre du Conseil d'administration.

Comme Assemblée générale extraordinaire :

1° Autorise le Conseil à ratifier une convention passée, le 27 juin 1862, avec M. le ministre des travaux publics de Belgique, ayant pour objet la concession à la Société Guillaume-Luxembourg d'un chemin de fer partant de la frontière du Nord du Grand-Duché de Luxembourg, et devant se raccorder au chemin de fer de Pépinster à Spa, ainsi qu'une annexe à cette convention en date du 30 août suivant ;

Donne pouvoir au Conseil d'apporter, le cas échéant, à cette convention les modifications qui pourraient devenir nécessaires ;

2° Autorise le Conseil à ratifier une convention intervenue, le 26 juin 1862, avec la grande Compagnie du Luxembourg-Belge, au sujet de la répartition de la garantie accordée par l'Etat belge pour l'exécution du chemin de fer partant de la frontière nord du Grand-Duché de Luxembourg et devant se raccorder au chemin de fer de Pépinster à Spa ;

3° Autorise le Conseil à ratifier une convention intervenue, le 11 octobre 1861, avec la Compagnie belge du chemin de fer de Pépinster à Spa, au sujet de l'exploitation du chemin de fer de Pépinster à Spa ;

4° Donne au Conseil les pouvoirs pour modifier, s'il y a lieu, les statuts, eu égard à la nouvelle situation de la Société ;

5° Donne au Conseil les pouvoirs pour conclure tous arrangements relatifs à l'exploitation ;

6° Autorise le Conseil à réaliser, le cas échéant, au mieux des intérêts de la Société, le capital nécessaire à l'exécution des engagements contractés en Belgique.

Les votes ci-dessus ont été exprimés à l'unanimité.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Tirage au sort des obligations d'Andrézieux à Roanne.

MM. les porteurs des obligations d'Andrézieux à Roanne, premier et deuxième ordres, sont prévenus qu'il sera procédé le vendredi 31 octobre courant, à 2 heures et demie, en séance publique du conseil, 44, rue Neuve-des-Mathurins, au tirage au sort de quatre-vingts obligations du premier ordre, et de quarante du deuxième ordre, à amortir au 1er avril 1863.

Le secrétaire général,
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

Des circonstances que le Conseil d'administration de la Compagnie ne pouvait prévoir, paraissent devoir retarder encore la décision qu'il sollicite du gouvernement, et qu'il doit attendre avant de régler contradictoirement les comptes de la fusion avec la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

En présence de cet ajournement, il a été décidé, d'accord entre les Conseils d'administration des deux Compagnies, qu'un à-compte de 5 francs par action serait payé aux actionnaires de Lyon à Genève le 2 novembre prochain.

Le paiement de cet à-compte ne préjuge rien sur le résultat final de la liquidation, et laisse complétement réservées toutes les questions qui seraient à résoudre, dans le cas où la solution attendue ne résulterait pas de l'intervention du gouvernement. Il sera payable par les [illegible] Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, sur présentation des titres munis de tous leurs coupons, depuis et y compris celui de juillet 1860, aux caisses :

De Paris, 44, rue Neuve-des-Mathurins ;
De Lyon, 33, rue Impériale ;
De Marseille, à la gare du chemin de fer ;
De Genève, chez MM. Ch. Kohler et Cie, banquiers, rue Corrareterie.

CHEMIN DE FER DE SÉVILLE - XÉRÈS - CADIX.

MM. les porteurs d'obligations nouvelles de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er novembre prochain, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c. :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50 ;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, 15 octobre 1862.

SOCIÉTÉ CIVILE IMMOBILIÈRE DE LA RUE LAFAYETTE

ÉMISSION

DE 250,000 ACTIONS DE 100 FR.

La Société a pour objet la construction de maisons sur 23,000 mètres environ de terrains situés entre la rue du Faubourg-Poissonnière et la rue Lafitte, présentant un développement de 2,000 mètres de façade et cinquante angles de rues, sur la rue Lafayette et les voies nouvelles qui s'y rattachent.

Les terrains sont apportés à la Société au prix moyen de 650 fr., nets de frais.

Les constructions de maisons dans les quartiers du centre ont toujours été des opérations très-fructueuses et très-sûres pour ceux qui les ont entreprises.

La Compagnie immobilière de Paris en est la démonstration la plus complète : elle a distribué 10 pour 100 à ses actionnaires pour 1861, et ses actions ont plus que doublé de valeur.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION

25 fr.	payables	en souscrivant.
25	—	lors de la répartition.
25	—	au 15 janvier prochain.
25	—	au 15 avril prochain.

La souscription est ouverte, du 6 au 18 octobre, chez MM. Ardoin, Ricardo et Cie, banquiers, 44, rue de la Chaussée-d'Antin, où l'on trouve les plans de terrains, l'acte de Société et tous autres renseignements.

Les personnes qui désireraient souscrire à ces actions peuvent nous adresser leurs demandes accompagnées du premier versement. Nous nous chargeons GRATUITEMENT *de les transmettre à MM. Ardoin, Ricardo et Cie, et de remplir toutes les formalités pour régulariser leurs souscriptions. — En ce cas les fonds devront être adressés directement à* M. DE BRAGUE D'APREMONT, *gérant du journal, ou déposés à son crédit dans une succursale de la Banque de France.*

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

NAVIGATION A VAPEUR SUR LES CANAUX.

Société en commandite, suivant acte passé devant Me Aumont-Thiéville, notaire à Paris.

FONDATEURS :

MM. Eugène **Lacroix** fils, ingénieur mécanicien, à Rouen ;
Joly, constructeur à Argenteuil (Seine-et-Oise) ;
A.-N. **Godeaux**, officier de la Légion d'honneur, ancien secrétaire général de la préfecture de police ;
Adolphe **Daubigny**, ancien inspecteur de la navigation, l'un des principaux fondateurs de la Compagnie du Touage de la Basse-Seine et de l'Oise, gérant.

PREMIÈRE ÉMISSION DE 2,000 ACTIONS DE 500 FR.

Au moyen de la vapeur et à l'aide de *l'hélice mobile*, système Lacroix, appliquées à des bateaux en fer de 225 tonneaux, les fondateurs ont résolu d'une manière absolue le problème de la navigation active sur les canaux. Par les expériences faites depuis deux ans sur les canaux du Nord, avec un des bateaux déjà construits et appartenant à la Société, on a acquis une vitesse de 4 kilomètres à l'heure, moyenne de la petite vitesse des chemins de fer, et les transports ont été effectués avec une économie de 60 0/0 sur le chemin de fer, et de plus de 25 0/0 sur les bateaux mis en usage jusqu'à ce jour.

Chaque bateau à hélice mobile fera annuellement de douze à quinze voyages en moyenne, et la Compagnie, comme cela est constaté dès à présent, recueillera 21 0/0 de bénéfices.

Des traités convenus assurent le fret de l'énorme mouvement des lignes qui vont être organisées. Les lignes du Nord, de l'Est, canaux de Bourgogne, du Midi, seront promptement mis en activité.

La houille, les cotons et autres marchandises seront transportés avec une économie dont l'industrie et le commerce n'avaient pas encore profité.

Un des bateaux, le *Progrès* N° 1, est amarré à Paris, au port Saint-Nicolas ; le second est dans les chantiers de M. Joly, à Argenteuil, prêt à être lancé.

L'action de 500 francs produit au souscripteur un intérêt de *six pour cent* payable par semestre, son remboursement dans une moyenne calculée sur la durée de la Société, et de plus *une action de jouissance* qui lui donne un droit *dans la moitié des bénéfices*

fices nets de l'entreprise, alors même qu'il est remboursé.

Les honorables fondateurs de la Compagnie générale de navigation sur les canaux, pour se conformer à la loi, et pour la sécurité des actionnaires, ont donné leur préférence à la constitution d'une Société en commandite, plutôt qu'à une Société civile, qui entraîne, et sans aucune limite, la solidarité de chaque souscripteur.

Un dixième des actions a été souscrit par les fondateurs.

La souscription publique est ouverte jusqu'au 31 octobre :

Versements.

50 francs en souscrivant, 75 francs après la répartition, 75 francs contre la remise du titre négociable à la Bourse, et les 300 fr. restants, au fur et à mesure des besoins de la Société, et sur l'avis publié prr le conseil de surveillance.

Les statuts de la Société, notice, prospectus, tableau de l'organisation des services de la compagnie, sont délivrés là où la souscription est ouverte.

Un avis ultérieur fera connaître la répartition, qui sera faite au prorata des demandes.

La souscription est ouverte à Paris et dans les départements. (VOIR AUX ANNONCES.)

On lit dans la *Gazette de France* :

SOCIÉTÉ DE LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE DE PARIS.

La fortune publique a pris depuis dix ans un immense développement.

Les entreprises gigantesques qui seront l'honneur de notre époque ont donné un accroissement inouï au commerce, à l'industrie, au bien-être général.

Il en est bien résulté certaines perturbations dans quelques existences individuelles ; à côté des fortunes rapides, on peut signaler bien des désastres. Mais il en est résulté en définitive un bien général incontestable, et des créations industrielles dont tout le monde profite et dont profiteront les générations futures.

Pour ce résultat il a fallu un mouvement considérable de capitaux, et le public a fait des placements avec plus ou moins de sécurité et plus ou moins d'intelligence.

On a spéculé sur toutes les valeurs mobilières et immobilières, plus sur les premières que sur les secondes, qui cependant offrent plus de sécurité.

Aujourd'hui que dans le public, le vrai public, la fièvre se calme, que les gens prudents et les petits rentiers manifestent certaines répugnances à s'engager dans les valeurs aléatoires, nous voyons avec plaisir se fonder quelques compagnies qui dirigent leurs vues vers les opérations immobilières, qui sont les plus sûres dans tout les temps et qui, on va en juger, n'offrent pas moins de bénéfices.

Nous venons de recevoir une brochure concernant la société de la propriété foncière de Paris (1), où l'on expose une combinaison qui nous paraît joindre aux conditions et aux bénéfices des entreprises industrielles ordinaires les garanties et les avantages d'un placement hypothécaire de premier ordre ; nous nous empressons d'en rendre compte.

Cette société a pour objet d'acheter dans des conditions les plus favorables des terrains dans Paris, et d'y faire construire des maisons accessibles à toutes les fortunes.

Les constructions se feront au comptant et sans intermédiaire par la Société elle-même ; on économisera ainsi les bénéfices que prélèvent ordinairement les entrepreneurs.

On peut arriver, d'après les évaluations les plus modestes et d'après l'exemple de la *Compagnie immobilière* qui fonctionne depuis plusieurs années, à un revenu de 10 0/0.

Donc, 10 0/0 seraient le revenu de l'opération si l'on faisait des acquisitions et des constructions juste pour une somme égale au capital social.

Mais on peut augmenter considérablement ce revenu par le moyen employé par la Compagnie immobilière, c'est-à-dire en empruntant au Crédit foncier.

Le Crédit foncier prête à 5.57 0/0, commission, intérêts et amortisssement compris. Or, si avec l'argent du Crédit foncier on construit des immeubles qui rapportent 10 0/0 on bénéficie sur le capital emprunté de la différence entre 5.57 et 10 0/0, soit 4.43 0/0.

Si donc, avec un capital de 2 millions fourni par des actionnaires et 3 millions empruntés au Crédit foncier, on construit pour 5 millions d'immeubles rapportant 10 0/0, on a un revenu de..... 500,000 fr.

On paye 5,57 0/0, y *compris l'amortissement* sur les 3 millions empruntés, soit 167,000

Et il reste pour les 2 millions fournis par les actionnaires, la dette de l'amortissement payée, un revenu net de 16.65 0/0, ou 332,000

Joignez à cela l'avantage de l'amortissement de la dette envers le Crédit foncier, plus un amortissement statutaire (1), et il résultera de cette combinaison : 1° un revenu énorme ; 2° un remboursement possible à 2,000 fr. pendant le cours de la Société, et, à son expiration, les actionnaires non remboursés à 2,000 fr. seront propriétaires des immeubles, dont la valeur franche et quitte de toute dette sera assurément décuple de la mise de fonds.

En résumé, un revenu, évalué d'après les calculs les plus exacts à environ 28 0/0, est assuré par la combinaison du remboursement avec plus-value.

Une chose excellente dans le cas particulier qui nous occupe, *c'est que le fondateur de la Société n'a point cherché à s'affranchir de la responsabilité de son œuvre.* La forme de société en commandite qu'il a adoptée présente cet avantage qu'aux termes de la loi *les actionnaires ne sont tenus à rien au-delà de leurs mises ; le gérant seul est responsable* d'une manière indéfinie, et cette responsabilité n'est pas fictive dans l'espèce, puisque, aux termes de l'article 12 des statuts, *il devra posséder au moins mille actions de la Société*, qui seront déposées au siége social.

La Société se trouve, de plus, dans cette condition favorable que la constitution du capital social précédant l'acquisition des terrains, *il n'y a plus lieu à des apports en nature*, qui sont quelquefois un inconvénient et rarement un avantage. Elle sera libre d'acheter ses terrains au fur et à mesure de ses besoins, en temps opportun et là où elle trouvera l'occasion ; elle les achètera épars ou groupés, selon ses intérêts, sans être liée par aucun engagement antérieur.

Ajoutons que M. Aussart, le directeur-fondateur, est un homme pratique qui a exécuté lui-même des travaux publics gigantesques de toute nature pendant vingt cinq ans, et que, par conséquent, il devra réaliser, par son expérience personnelle, ces économies considérables que les hommes qui ont mis la main à l'œuvre pour leur propre compte peuvent seuls réaliser.

Enfin, la Société s'est entourée d'un conseil judiciaire composé des noms les plus honorables, et c'est dans ces conditions que nous pouvons lui prédire un succès aussi certain que mérité.

SOCIÉTÉ

DE LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE DE PARIS.

CAPITAL SOCIAL MAXIMUM : 15,000,000 FR.

Actions émises à 500 fr. Remboursement minimum à 2,000 fr., s'effectuant par voie de tirage au sort annuel. Revenu net évalué à plus de 16 0/0.

La Société de la Propriété Foncière de Paris, d'après les évaluations les plus modestes, et d'après l'exemple de la *Société Immobilière de Paris*, qui fonctionne depuis plusieurs années, construira, au *minimum*, pour *trente-sept* millions d'*immeubles* avec *quinze* millions seulement, fournis par les actionnaires, et procédant par *séries* de *petites* opérations, elle arrivera à des résultats *immédiats* et *complets*.

Elle bénéficiera *immédiatement* de toute la différence entre les 5 fr. 57 c. à payer annuellement pour les intérêts de l'amortissement du capital emprunté, et le produit *net* moyen des maisons de Paris nouvellement construites (lequel n'est jamais inférieur à 10 0/0 pour le constructeur qui exploite directement.)

On souscrit dans les bureaux de la Société, 19, rue de Choiseul, à Paris, et chez les banquiers correspondants.

Versement par action, 125 fr. en souscrivant ; 175 fr., divisés en trois paiements, à effectuer dans le cours de l'année prochaine ; le reliquat, soit 200 fr. par action, ne sera appelé qu'après que les immeubles construits produiront au moins 12 0/0 des 300 fr. primitivement versés.

On peut également souscrire par lettre chargée, adressée au directeur-gérant, A. Aussart et Ce, ou à l'un des banquiers désignés, et accompagnée d'une remise en billets de banque, ou en mandats à vue sur la Banque ou tout autre établissement de crédit.

Une notice expliquant la combinaison sur laquelle est basée la Société, et faisant connaître l'organisation de l'administration de la Société, se délivre au siége social.

Une partie du capital étant déjà souscrite, LA CLOTURE DE LA SOUSCRIPTION AURA LIEU TRES-PROCHAINEMENT.

---

(1) Paris, 1862.

(1) Aux termes des statuts de la Société foncière, le tiers des actions sera remboursé à 2,000 fr. pendant le cours de la Société et par voie de tirage au sort.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1730 kilomètres.
1861. — 1706 —

14e année — 40me semaine.

Du 1er au 7 octobre 1862.

227.748 Voyageurs	576 273 82
Bagages, Marchandises, etc.	867.210 45
Total	1.441.485 27
Recettes antérieures	50.027.943 21
Total général	51 469.429 48
40e semaine de 1862	1 441 481 27
Semaine correspondante de 1861	1.616.887 14
Différence	175 404 47
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	51 469 429 48
— — 1861.	53.004.394 94
Différence	1 534.965 46

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES
divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 juillet 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 juill. 1862	26.158.108 33
Du 1er janvier au 31 juill. 1861	26.850.041 30
Différence en faveur de 1861.	608.532 97

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 juill. 1862	11.2 6.206 46
Du 1er janvier au 31 juill. 1861	11.267.333 03
Différence en faveur de 1861.	81.146 57
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 1er au 7 octobre 1862.

148.373 Voyageurs	615.144 75
Bagages, Marchandises, etc.	843.940 14
Total	1.459 084 89
Semaine correspondante de 1861.	1.465.064 52
Différence	21.020 37
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	30 427.191 07
— — 1861.	34.032.880 58
Différence	3.605.689 51

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 559 kil. — 1862... 603 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 464 kil. — 1862... 602 kil.

25.185 Voyageurs	73 049 76
Bagages, Marchandises, etc.	140.045 19
Total	193 074 95
Semaine correspondante de 1861	159 367 37
Différence	33 687 58
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7.020.135 24
— — 1861.	4.540.684 91
Différence	2 479.450 33

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
61. — 1411 —

Du 1er au 7 octobre 1862.

225.309 Voyageurs	909.497 25
Bagages et marchandises	1.841.814 16
Total	2.751.311 21
Semaine correspondante de 1861.	2.849.185 96
Différence	97 873 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	95.151.015 09
— — 1861.	99 906.507 93
Différence	6.244

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 211 kilomètres
1861. — 231 —

25.808 Voyageurs	91 039 40
Bagages, Marchandises, etc.	78.701 83
Total	159 741 23
Période correspondante de 1861.	159.491 32
Différence	249 91
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.384.436 23
— — 1861.	5.472.884 89
Différence	88 448 66

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 827 kilomètres.
1861. — 537 —

70.521 Voyageurs	247.308 40
Bagages et Marchandises	426.889 89
Total	674 398 29
Semaine correspondante de 1861.	611.523 54
Différence	62.898 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	22.148 [illegible] 36
— — 1861.	15.840.302 84
Différence	6.337.745 52

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1210 kilomètres.
1861. — 1213

Du 1er au 7 octobre 1862.

388.949 Voyageurs	655.901 85
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	91.250 15
— — Pet. vitesse	462.143 10
Total	1.209.398 10
Semaine correspondante de 1861.	1.393.447 35
Différence	184.050 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	40 805 833 25
— — 1861.	43.048.787 25
Différence	2.242 954 00

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 août 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

8 mois 1862, 900 kilomètres	31.184.025 13
— 1861, 900 —	32.001.310 01
Différence	816.684 89

RÉSEAU MIXTE.

8 mois 1862, 205 kilomètres	2.911.570 24
— 1861, 205 —	2.779.880 71
Différence. » —	131.689 53

NOUVEAU RÉSEAU.

8 mois 1862 21 kilomètres	175.630 82
— 1861 18 —	110.862 35
Différence	64.788 47
Différence totale : 2 kilom.	680.197 89

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 1er au 7 octobre 1862.

211.986 Voyageurs	578 216 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	905.079 85
Total	1.483 343 85
Semaine correspondante de 1861.	1.512.850 09
Différence	29.526 24
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	49 905 429 32
— — 1861.	48.259.359 06
Différence	1.646.070 20

Ligne de Paris à Soissons et de Chantilly à Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 111 kilomètres

10.234 Voyageurs	31 476 29
Bagages, Marchandises, etc.	25.987 87
Total de la semaine	57 464 16
Semaine correspondante de 1861.	30 857 97
Différence	26.604 19
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.936 799 01
— — 1861.	269 667 33
Différence	1.667 131 68

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 219 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 245 kilomètres.

Du 1er au 7 octobre 1862.

62.780 Voyageurs	239.915 04
Bagages, Marchandises, etc.	456.838 79
Total	695.753 83
Canaux	36.435 40
Totaux réunis	732.189 23
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	656.903 73
Canaux	49.403 89
Total	706.307 64
Différence	15.881 59

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	24 076.706 67
— — 1861.	23.256.002 71
Différence	2.820.703 96

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 296 kilomètres
Septembre 1862.

75.896 Voyageurs	193 907 07
Bagages, Marchandises, etc.	78.896 68
Total	272 803 75
Mois correspondant de 1861.	90.330 10
Différence	182 473 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.455.709 13
— — 1861.	617.302 57
Différence	838.406 56

ARDENNES

Sections de Reims à Caen, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 375 kilomètres.
1861. — 197 —

Du 1er au 7 octobre 1862.

27.564 Voyageurs	56.300 40
Bagages, Marchandises, etc.	95.312 75
Total	151 673 15
Semaine correspondante de 1861.	96.974 37
Différence	54.708 38
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.190 200 34
— — 1861.	2.994.650 80
Différence	1.195 549 43

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 1er au 7 octobre 1862.

Voyageurs	2.839 53
Bagages, Marchandises, etc.	29.187 25
Total	31 913 90
Semaine correspondante de 1861.	30.574 15
Différence	1.339 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 265 452 80
— — 1861.	1.152.516 35
Différence	112 936 45

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 162 kilomètres.
1861. — 162 —

Du 1er au 7 octobre 1862.

18.711 Voyageurs	44.964 75
Bagages, Marchandises, etc.	42.525 37
Total	87.490 12
Semaine correspondante de 1861.	75.820 80
Différence	11.669 32
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.810.754 38
— — 1861.	2.457.311 61
Différence	353.442 74

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 340 mètres.
Du 6 au 12 octobre 1862.

65.038 voyageurs	6 156 70
Produit total depuis le 3 juin	90.035 14

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 1er au 7 octobre 1862.

116.375 Voyageurs	439 785 10
Bagages, Marchandises, etc.	643.619 40
Transports militaires	41.907 69
Total	1.106.812 19
Semaine correspondante de 1861.	1.271.383 65
Différence	165 071 46

RÉSEAU LOMBARD.
Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 346 kilomètres.
1861. — 251 —

58.751 Voyageurs	145.855 23
Bagages, Marchandises, etc.	83.509 57
Transports militaires	2.349 38
Total	231.795 18
Semaine correspondante de 1861.	169.962 78
Différence	61 832 36

RECETTES
des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1 336.107 31
En 1861	1.441.346 43
Différence	103.239 12

RECETTES
des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	50.302 717 16
En 1861	45 559.612 87
Différence	4.743.104 29

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

32.106 Voyageurs	63 636 50
Bagages, Marchandises, etc.	36.950 79
Transports militaires	2 777 64
Total	103 364 93
Semaine correspondante de 1861.	90.393 13
Différence	12 971 73
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.369.576 91
— — 1861.	2 761.054 89
Différence	608.518 02

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 1er au 7 octobre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 443 —

18.676 Voyageurs	94.925 77
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	13 605 99
— (Petite vit.)	230 770 96
Total de la semaine	368.302 72

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 166 kilomètres.
1861. — 101 —

13 719 Voyageurs.	37 799 63	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	3.810 26	50.857 43
Marchandises. (Petite vitesse)	19.247 54	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PENAS.

1862 Longueur exploitée : 135 kilomètres.

3.185 Voyageurs	13.884 79	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	2.182 21	23 947 54
Marchandises. (Petite vitesse)	12.880 54	

Total des trois lignes réunies	457 177 69
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	14.837.747 40
Total général des recet. en 1862.	15.294.925 09
— — 1861.	14.295.733 14
Différence	999.191 95

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de [illegible] et de Vienne à [illegible].

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861 — 1324 —

Du 1er au 7 octobre 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	337.397 50
[illegible] quintaux Marchandises	665.643 50
Total	1.003.040 »
Semaine correspondante de 1861.	1.204.970 »
Différence	201.890 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	35.274.905 »
— — 1861.	39.766.652 50
Différence	4.491.747 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862 Longueur exploitée : 522 kilomètres.
1861. — 375 —

Du 1er au 7 octobre 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

17.490 Voyageurs	91.093 75
Marchandises	99.178 43
Total	190.272 18
Produit annuel par kilomètre	21.090 »

Ligne de l'Escurial

8.260 Voyageurs	23.724 19
Marchandises	5.931 54
Total	29.655 73
Produit annuel par kilomètre	31.127 »
Total de la semaine	219.927 91
Semaine correspondante de 1861	159.017 60
Différence	60.910 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.190.775 23
— — 1861.	4.705.409 39
Différence	1.485.365 84

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novgorod.

Longueur exploitée totale, 1332 kilomètres

Du 6 août au 9 septembre 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	1.582.566 »
Marchandises	1.799.638 04
Total	3.382.204 04
Recettes antérieures en 1862	13.203.421 24

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 308 kilomètres.

Du 1er au 7 octobre 1862.

14 267 Voyageurs	64.298 29
Marchand., cargaison, équipages	87.540 84
Total	151.839 13
Semaine correspondante de 1861	117.204 07
Différence	34.635 06
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	4.713.955 96

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 1er au 7 octobre 1862.

43.795 Voyageurs	72.252 65
Bagages, marchandises, etc.	42.820 93
Recettes diverses	2.584 59
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	34.753 42
Total	152.492 59
Semaine correspondante de 1861.	150.851 31
Différence	4.259 72
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.549.705 51
— — 1861.	5.344.013 42
Différence	205.692 00

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 5 au 11 octobre 1862

40.350 Voyageurs	46.940 »
Bagages, Marchandises, etc.	35.190 »
Total	82.130 »
Semaine correspondante de 1861.	85.498 »
Différence	3.368 »
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	2.939.730 »
— — 1860.	2.853.197 »
Différence	86.533 »

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée: 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 1er au 7 octobre 1862.

Voyageurs	5.711 70
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.264 35
— — (pet. vit.)	4.074 60
Total	12.050 65

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 208 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	34.713 66
Bagages, marchandises (gr. vit.)	5.119 18
— — (pet. vit.)	15.270 11
Total	55.102 95
Total pour les deux sections.	67.153 60

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	819 100 20
Section de Bologne	2.046.006 40
Total	2.865.106 60

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 1er au 7 octobre 1862.

Voyageurs	21.988 79
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	2.642 71
Marchandises (petite vitesse)	20.910 17
Total	45.541 67

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 202 kilomètres.
1861. — 202 —

Du 1er au 7 octobre 1862.

47.696 Voyageurs	84.178 90
Bagages, Marchandises, etc.	58.143 57
Total	142.321 47
Semaine correspondante de 1861.	140.550 85
Différence	1.773 62
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.386 370 82
— — 1861.	5.281.980 17
Différence	104.390 65

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 17 au 23 septembre 1862.

38e semaine	59.057 85
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	70.873 65
Semaine correspondante de 1861.	56.794 80
Différence	14.078 85
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.899.764 35
— — 1861.	1.619.597 70
Différence	280.166 65

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 1er au 7 octobre 1862.

31.936 Voyageurs	46.868 56
2.837 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	25.264 92
Total	72.133 48
Semaine correspondante de 1861.	76.086 57
Différence	3.953 09
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.424.858 56
— — 1861.	2.217.213 35
Différence	207.644 71

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 100 kilomètres.

Du 17 au 23 septembre 1862.

28.584 Voyag., Bagag. et March.	93.578 37
Semaine correspondante de 1861.	77.575 05
Différence	16.003 32
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.085.505 74
— — 1861.	2.821.281 01
Différence	264.224 73
Différence kilométrique	20.06 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 24 au 30 septembre 1862.

Voyageurs	9.746 33
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	787 67
— (Petite vit.)	8.719 51
Total	19.253 51

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 120 kilomètres.
1861. — 90 —

Du 24 au 30 septembre 1862.

17.139 Voyageurs	8.545 10
Bagages, articles de messagerie.	989 88
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	24.079 19
Total de la semaine	33.614 17
Recettes antérieures	1.136.693 44
Total	1.170.307 61
Recettes de la semaine en 1862.	33.614 17
Période correspondante de 1861.	21.217 61
Différence	12.396 56
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.170.307 61
— — 1861.	563.484 05
Différence	606.823 56

LAUSANNE A FRIBOURG ET A BERNE.

Longueur exploitée : 98 kilomètres.

Du 1 au 7 octobre 1862.

9 020 Voyageurs	19.380 60
Bagages et Chiens	1.477 91
Marchandises, etc. (Wagons en transit)	2.554 65
Total	23.413 16
Recettes antérieures	104.688 06
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	128.101 22

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de septembre 1862	20.288 11
— — 1861	17.094 66
Différence	3.193 45

ANVERS A GAND

Sept 1862	77.468 14	9 mois 1862	607.380 31
Id. 1861	81.427 64	Id. 1861	610.475 62
Différence	3.959 50		3.095 31

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'août 1862	1.344.137 43
Id. Id. 1861	1.119.397 88
Différence, 20.07 0/0, soit	224.740 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	12.782.039 52
— — 1861.	11.240.745 41
Différence, 13.71 0/0, soit	1.541.294 11

OMNIBUS DE PARIS

Du 8 au 14 octobre 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris.	Banlieue
Recettes	329.088 40	84 37	48 15
Semaine correspondante de 1861	323.178 35	84 23	52 91
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	13.036.091 05	82 28	47 08
Période correspondante de 1861	12.240.773 35	81 21	49 17
Différence	795.318 30	1 07	2 00

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX

Paiement du 5e coupon des actions.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le cinquième coupon des actions représentant un à-compte sur le dividende 1862, est fixé à 40 francs, et qu'il sera payé, à dater du 3 novembre prochain :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit industriel et commercial, 72, rue de la Victoire;

A Toulouse et à Albi, dans les bureaux de la Compagnie ;

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce, banquiers, 62, King William street.

Ce paiement sera réduit à 6 fr. 80 c. pour les actions au porteur, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale annuelle aura lieu, à Chambéry, le vendredi 31 octobre, à 1 heure.

Tout porteur de *vingt* actions est de droit membre de l'assemblée générale ; nul ne peut être fondé de pouvoirs, s'il ne jouit pas lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes et des pouvoirs aura lieu sur la présentation des titres, de 10 heures à 3 heures, les dimanches et fêtes exceptés, à partir du 16 *octobre* jusqu'au 28 du même mois :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Turin, dans les bureaux de l'exploitation (caisse centrale), gare Victor-Emmanuel).

Paris, le 14 octobre 1862.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire,

L. LE PROVOST.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

La Compagnie du chemin de fer de *Barcelone* à *Saragosse* va mettre en adjudication :

5,200 obligations de l'emprunt qu'elle est autorisée à émettre en vertu de la loi du 11 juillet 1856, et celle du 11 juillet 1860.

Ces obligations, qui sont au porteur, seront de 525 francs avec intérêts à 6 0/0, soit 31 fr. 50 c., payables le 1er janvier et le 1er juillet.

Le prix minimum de la soumission est fixé à 99 piastres ou 519 fr. 75 c. par obligation, avec jouissance du 1er juillet dernier.

L'amortissement commencera en 1873, et s'effectuera en quinze années par tirages ; la Compagnie aura la faculté d'amortir ledit emprunt par anticipation.

On adjugera les obligations à celui qui en offrira le prix le plus élevé, la surenchère se faisant seulement sur le prix fixé comme minimum.

Les soumissions devront être accompagnées du versement du premier dixième, et les neuf dixièmes restant seront versés trois jours après l'avis de répartition et contre des titres munis de coupons.

Les soumissions seront reçues, du 13 au 23 courant :

A **Barcelone** et à **Madrid**, dans les bureaux de la Compagnie ;

A **Paris**, chez MM. Ad. Marcuard et Ce, qui se chargeront de les transmettre.

Elles devront être remises cachetées, par duplicata, et ne seront pas admises au-dessous de **vingt-cinq obligations**.

L'administrateur gérant,
Joaquin Ardmon.

COMPAGNIE DES
CHEMINS DE FER DU
SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE
ET DE
L'ITALIE CENTRALE

Avis à MM. les actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur de porter à la connaissance de MM. les actionnaires qu'il est fait sur les actions un appel de 50 francs ou 2 livres sterling, à dater du 1er novembre prochain.

Le premier coupon des actions de l'année 1862, qui a été fixé par le conseil d'administration à 20 francs, sera déduit comme à-compte sur ce versement.

Ceux de MM. les actionnaires qui effectueraient ce versement postérieurement au 15 novembre, seront passibles des intérêts à 5 0/0, à partir du 1er novembre.

Les versements devront être effectués :

A Londres, en livres sterling ;

A Vienne, Trieste et Venise, en monnaie autrichienne, d'après le cours authentique sur Londres au jour du versement ;

A Paris, Milan, Bologne, Genève et Francfort-sur-le-Mein, en francs.

Les versements seront reçus :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Vienne, à la Banque de Crédit ;

A Londres, chez MM. M. de Rothschild et fils ;

A Trieste, chez MM. Morpurgo et Jarente ;

A Milan, chez M. C. F. Brot ;

A Venise, chez MM. J. Lévi et fils ;

A Bologne, chez MM. Ruzzoli et Ce ;

A Francfort-sur-le-Mein, chez MM. M. A. de Rothschild et fils ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Ce.

SOCIÉTÉ
DES MINES DE LENS

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu à Lille, hôtel du *Nouveau Monde*, rue Esquermoise, le lundi 10 novembre prochain, à midi, conformément à l'article 11 des statuts.

Le tirage au sort des cent obligations de la deuxième série de l'emprunt, remboursables le 30 juin 1863, se fera de 11 heures à midi, avant la séance.

Tout mandataire devra remettre ses pouvoirs trois jours à l'avance, chez M. Bigo, président de la Société, rue Sans-Pavé, 3, à Lille (art. 10).

Compagnie générale DE NAVIGATION A VAPEUR
SUR LES CANAUX.

Première émission de 2,000 actions de 500 francs.

On souscrit :

A Paris, chez MM. L. Lauze et Ce, banquiers, rue Chérubini, 4, au coin de la rue Sainte-Anne.
A Aix, chez MM. Digne jeune et Bédarride, banquiers.
A Argentan, chez M. Chapsal, banquier.
A Arras, chez M. L. Thomas, agent de change.
A Aurillac, chez MM. E. Majonenc, banquier.
A Auxerre, chez M. Amédée Chailley, banquier.
A Avignon, chez MM. E. Cousin et Ce, comptoir d'escompte.
A Bar-le-Duc, chez M. Varin-Bernier, banquier.
A Bar-sur-Aube, chez M. Thoyot, banquier.
A Bar-sur-Seine, chez M. Gombault-Quaniaux, banquier.
A Beaune, chez MM les fils de Denis Villiard, banquiers.
A Besançon, chez MM. Veil, Picard et Cie, banquiers.
A Blois, chez M. A. Blanchon, banquier.
A Bolbec, chez M. Nicaise, banquier.
A Bourg, chez M. Louis Legrand, banquier.
A Bourges, chez MM. Mornet et Brisson, banquiers.
A Caen, chez MM. Elouis et Ce, banquiers.
A Cambrai, chez M. A. de Baralle, banquier.
A Carcassonne, chez M. Pascal Lignières, président du tribunal de commerce.
A Carvin, chez MM. Ducrot et Ce, caisse commerciale.
A Castelnaudary, chez M. P. Cadenat fils aîné, banquier.
A Castres, chez MM. Fourgassié Vidal et Ce, banquiers.
A Châtillon s/-Seine, chez M. Bordet fils, banquier.
A Chauny, chez MM. Leroy fils et Ce banquiers.
A Châlons-s/-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier.
A Chalons-s/Saône chez MM. F. Garnier et Ce, banquiers.
A Charleville, chez MM. Jacob-Pêtre et Ce, banquiers, au comptoir du commerce et de l'industrie des Ardennes.
A Chartres, chez M. Charpentier-Gaucheron, banquier.
A Château-Thierry, chez M. Louis Carrier, Banquier.
A Chaumont, chez M. J. Walter-Berthier, banquier.
A Charmes, chez MM. A Evrard et Ce, comptoir d'escompte.
A Colmar, chez M. P. Heilmann, agent de change,
A Compiègne, chez M. Séré jeune, banquier.
A Coutances chez MM. E. Decauville et Ce, comptoir commercial.
A Die (Drôme), chez M. L. Béranger, banquier.
A Digne, chez MM. Banon frères, banquiers.
A Dijon, chez MM. Maloir, Guiot et Ce, banquiers.
A Dôle, chez MM. Daubigny et Ce, comptoir d'escompte.
A Douai, chez M. Alph. Lasorne, agent de change.
A Epinal, chez MM. Sagraire, Rochotte et Ce, caisse commerciale des Vosges.
A Etampes, chez MM. Chaudé, Chevalier et Ce, banquiers.
A Fontainebleau, chez M. Petit, banquier.
A Gournay-en-Bray, chez M. Longé fils, banquier.
A Langres, chez M. J. Walter-Berthier, banquier.
A Laon, chez MM. A Locler et Ce, banquiers.
A Lectoure, chez M. Ducasse jeune, banquier.
A Lille, chez M. A. Dupuis, agent de change.
A Limoges, chez M. Joseau-Marigné, agent de change.
A Louviers, chez MM. Tainard et Ce, banquiers.
A Lunéville, chez MM. Lenglet et Ce, banquiers.
A Luxeuil, chez MM. J. Faivre et Ce, banquiers.
A Lons-le-Saulnier, chez M. Sobolewski, banquier.
A Mâcon, chez M. J.-B. Bouillard, banquier.
A Marmande, chez MM. Gay fils et Durrande banquiers.
A Marseille, chez M. Eugène Rougemont, agent de change.
A Maubeuge, chez MM. Lejeune, Ch. Guisgand et Ce, caisse commerciale.
A Mende, chez MM. Brun père, fils et Bonnefous, banquiers.
A Metz, chez M. A. Gélinet, agent de change.
A Mirecourt, chez MM. A. Evrard et Ce, comptoir d'escompte.
A Montargis, chez M. Paul Garnier, banquier.
A Montauban, chez M. d'Aubas Gratiollet, comptoir d'escompte.
A Montélimart, chez MM. Soubeyran frères, banquiers.
A Montpellier, chez M. J. Ode, banquier.
A Moulins, chez M. H. Delageneste, banquier.
A Nancy, chez M. Hip. Gérin, agent de change, et chez MM. Lenglet et Ce, banquiers.
A Neufchâteau, chez MM. A. Evrard et Ce, comptoir d'escompte.
A Neufchâtel-en-Bray, chez M. Delamarre, banquier.
A Nevers, chez MM. A. Frébault et Ce, comptoir d'escompte.
A Nogent-le-Rotrou, chez MM. G. Morel et Ce, caisse commerciale.
A Orléans, chez M. Alfred Leveau, agent de change.
A Pau, chez MM. Mérillon aîné et frères, banquiers.
A Péronne, chez M. Gaudechon, banquier.
A Pithiviers, chez MM. Poissons fils, Touzet et Benoist, banquiers.
A Pont-Audemer, chez MM. Tainard et Ce banquiers.
A Privas, chez M. A. Delière, banquier.
A Redon, chez M. Chevier père, ancien banquier.
A Reims, chez MM. Auger Camuset et Ce, caisse commerciale.
A Ribérac, chez M. L. Aubinot, banquier.
A Riom, chez M. Michel Massis, banquier.
A Rochefort, chez MM. Roy-Bry et Ce, banquiers.
A Rouen, chez M. Lemercier, agent de change.
A Saint-Amand (Cher), chez MM. P. Bidault et Ce, caisse de commerce.
A Saint-Dié, chez MM. L. Phulpin, et Ce, et MM. Fuzelier, Didier Jean et Ce, banquiers.
A Saint-Dizier, chez M. Gervaisot, banquier.
A Saint-Malo, chez M. Duhaut-Cilly, banquier.
A St-Pol-sur-Ternoise, chez M. Ad. Héroguelle, banquier.
A Sainte-Menehould, chez M. de Ponsort, banquier.
A Salins, chez M. Vuillemin-Duboz et Ce, banquiers.
A Sancerre, chez M. H. Garsonnin, banquier.
A Sedan, chez MM. E. Ninnin et Ce, banquiers.
A Semur, chez MM. Gontard père et fils, banquiers.
A Soissons, chez M. Wateau, banquier.
A Tarbes, chez M. Lecay fils, banquier.
A Tonnerre, chez M. Vasseur, banquier.
A Toulouse, chez M. Espinasse, agent de change.
A Troyes, chez M. Ruotte-Clément, agent de change.
A Valenciennes, chez MM. A. Lelièvre et de Carpentier, banquiers,
A Vannes, chez M. Peyron, banquier.
A Vassy-sur-Blaise, chez MM. E. Royer et Ce, banquiers.
A Verdun, chez M. Ch. Pasquin, banquier.
A Vesoul, chez MM. Joseph Faivre et Ce, banquiers.
A Yvetot, chez M. Cornu fils, banquier.

COMPAGNIE DE
TOUAGE ET TRANSPORTS DE LA SEINE
De Conflans à la mer.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que, conformément à l'article 9 des statuts, l'échange des récépissés provisoires contre les titres d'action nominatifs, libérés de 200 francs, aura lieu du 20 au 30 courant, contre le versement de 50 francs par action, dans les bureaux de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 7, à Paris.

A défaut de versement dans ce délai, les intérêts courraient à partir du 30 courant (article 10 des statuts).

Le gérant,
EUG. GODEAUX ET Ce.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

NOMBRE des titres.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER revenu annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	DÉNOMINATION.	SAMEDI 11 comptant.	SAMEDI 11 terme.	LUNDI 13 comptant.	LUNDI 13 terme.	MARDI 14 comptant.	MARDI 14 terme.	MERCREDI 15 comptant.	MERCREDI 15 terme.	JEUDI 16 comptant.	JEUDI 16 terme.	VENDREDI 17 comptant.	VENDREDI 17 terme.
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3125 »	—	3125 »	—	3125 »	—	3225 »	—	3210 »	—	3225 »	—
80.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	650 »	—	650 »	—	650 »	—	645 »	—	647 50	—	650 »	—
30.000	500	250	20 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1270 »	1270 »	1270 »	1215 »	1260 »	1265 »	1265 »	1225 »	1270 »	1260 »	1250 »	1270 »
					id. nouvelles	1155 »	1165 »	1160 »	1165 »	1160 »	1135 »	—	—	1175 »	1175 »	1180 »	1175 »
600.000	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	491 25	—	490 »	—	490 »	—	491 25	—	485 »	—	485 »	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	465 »	—	460 »	—	460 »	—	—	—	462 50	—	465 »	—
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	—	98 75	—	98 75	—	100 »	—	100 »	—	100 »	—
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	95 »	—	93 75	—	93 »	—	95 »	—	95 »	—	94 75	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	—	—	1010 »	—	—	—	1025 »	—	—	—	1020 »	—
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 130 fr. payés	423 75	—	425 »	—	425 »	—	425 »	—	425 »	—	423 75	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	85 »	—	85 »	—	85 »	—	85 »	—	83 75	—	83 75	—
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	670 »	675 »	675 »	675 »	667 50	—	685 »	670 »	665 »	665 »	672 50	667 50
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	1200 »	1205 »	1210 »	1210 »	1180 »	1165 »	1175 »	1170 »	1190 »	1186 25	1180 »	1182 50
»	»	»	»	»	Crédit agricole	660 »	—	—	—	665 »	—	—	—	663 »	—	665 »	—
					id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	866 25	865 »	867 50	870 »	795 »	805 75	815 »	805 »	840 »	845 »	840 »	850 »
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	85 »	—	117 50	—	115 »	—	100 »	—	96 »	—	100 »	—
50.000	100	Id.	4 20	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	141 25	—	141 25	—	140 »	—	137 50	—	137 50	—	140 »	—
40.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	552 50	555 »	555 »	555 »	550 »	552 50	552 50	550 »	550 »	550 »	548 75	556 »
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE de parts ou actions.	VALEUR nominale des actions.	RESTE à verser.	ÉPOQUE de paiement des revenus.	DERNIERS dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	—	6.000	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre.	»
A	— du Sénégal	—	600	500	»	......	»
C	Comptoir Bonnard	41 25	200.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lécuyer	525 »	11.000	500	»	......	35 »
C	Caisse Béchet	450 »	20.000	500	»	janvier juillet	26 05
C	Caisse de l'Industrie	41 »	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	875 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	63 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	850 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	77 50	40.000	100	10	......	néant.
A	Omnibus de Londres	20 »	50.000	100	»	......	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	62 50	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	737 50	60.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	—	32.000	500	400	......	5 0/0
A	Compagnie générale transatlantique	617 50	40.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Rasin, L. Gay et Ce	[illegible] 50	10.000	500	»	janvier juillet	12.50
C	Marc-Fraissinet et Ce	[illegible]	»	»	»	......	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	1/20000	»	......	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	......	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	476 25	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1210 »	19.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	91 25	19.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	[illegible]	27.200	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.200	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	[illegible]	8.100	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Trois canaux	—	19.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7500 »	600	5.000	»	février août	614 25
A	Sambre à l'Oise	—	11.500	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1350 »	6.000	1/6000	»	janvier juillet	56 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	237 75	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	[illegible] 25	30.000	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	[illegible]	21.500	1/21500	»	......	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	647 50	25.000	1/25000	150	......	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	[illegible] 50	40.000	500	125	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	110 »	»	»	»	......	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1400 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	[illegible]	»	»	»	......	»
A	Union des Gaz	102 50	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	[illegible]	30.000	1/30000	»	avril octobre	18 30
C	Nord (Batignolles)	—	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	—	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	—	500	1.000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2700 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	[illegible]	2.000	1/2000	»	......	77 50
»	Gaz général de Paris	—	»	»	»	......	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	23 [illegible]
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	725 »	14.000	500	»	octobre avril.	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	[illegible]	30.000	1/30000	»	......	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.000	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	790 »	25.000	500	»	juin décembre	40 »
C	Basse-Indre	—	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	[illegible] 50	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	—	12.000	1/12000	»	......	»
A	Maubeuge (Nord)	—	8.000	1/8000	»	......	30 »
C	Fourchambault	[illegible]	50.000	1/50000	»	avril octobre	21 »
C	Marine et chemins de fer	[illegible]	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »
C	Côte-d'Or	—	»	500	»	......	néant.
C	Franche-Comté	—	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	1090 »	16.000	1/16000	»	......	60 »
C	Firminy	321 25	»	250	»	......	23 »
C	Pont-l'Évêque	320 »	»	500	»	......	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1160 »	5.000	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE de parts ou actions.	VALEUR nominale des actions.	RESTE à verser.	ÉPOQUE de paiement des revenus.	DERNIERS dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1800 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»	......	32 »
A	Grand'Combe	[illegible]	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	[illegible]	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	[illegible]	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Étienne	[illegible] 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	14 50
A	Rive-de-Gier	[illegible] 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Carmaux	750 »	23.200	1/23200	»	mai novembre	33 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.570	1/3570	»	......	26 »
A	Layon-et-Loire	490 »	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	437 50	»	500	»	......	20 »
A	Quarégnon	150 »	6.720	250	»	......	10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»	......	»
Cie	Centre-du-Flénu	[illegible]	3.000	1.000	»	mai	35 »
C	Mouzaïa ...... (cuivre)	15 »	60.000	400	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ... id.	225 »	9.000	1/9000	»	......	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»	......	néant.
C	Santander ...... zinc	—	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	[illegible]	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	—	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	—	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie ...... id.	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie ...... id.	100 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	500 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohen ...... id.	480 »	15.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière ... id.	—	1.400	500	»	......	»
A	Pont-Rémy ...... id.	389 »	5.000	1/5000		30 avril	23 »
C	Siècle ...... journal	—	2.500	1/2500	»	......	125 »
C	Journaux réunis ... id.	—	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ...... id.	3400 »	108	2.500	»	......	»
A	Saint-Gobain ... glaces	12500 »	2.000	1/2000	»	......	750 »
C	Montluçon ... id.	110 »	24.000	500	»	......	néant
A	Oignies (Belgique) ... id.	448 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	130 »	3.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	—	24.400	500	»	......	20 »
C	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»	......	néant
A	Compagnie générale des Eaux	339 75	80.000	250	»	......	16 »
C	Deux cirques (L. Dejean et Ce)	216 »	8.750	500	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	......	»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	......	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

PRIX d'émission.	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE.	TAUX de remboursement.	RESTE à amortir.	ÉPOQUE de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
»	Compagnie immobilière de Paris	[illegible] 50	»	»	»	......	»
[illegible]	Ce impériale des Voitures de Paris	—	27.800	125	50	......	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	30.000	500	45	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	1870	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1105 »	4.539	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	[illegible] 50	11.685	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe, — anciennes	1050 »	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
230	Carmaux (charbonnages)	[illegible] 25	8.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	472 »	13.800	500	46	janvier juillet	25 »
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	20.000	500	90	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
[illegible]	Horme, anciennes	[illegible] 75	2.400	312 50	30	30 juin déc.	25 »
[illegible]	— nouvelles	276 25	7.000	300	30	31 mars sept.	15 »
[illegible]	J.-F. Cail et Ce	410 »	8.000	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	535 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	485 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	191 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	[illegible]	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	201 25	»	»	»	......	»
»	Omnibus de Paris	485 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	246 »	10.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. Cours du 11 au 17 octobre

Longueur concédée	Longueur exploitée	NOMBRE d'actions.	VALEUR nominale	RESTE à verser	DERNIER REVENU annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	NOMS DES LIGNES	SAMEDI 11 Compt.	SAMEDI 11 Terme	LUNDI 13 Compt.	LUNDI 13 Terme	MARDI 14 Compt.	MARDI 14 Terme	MERCREDI 15 Compt.	MERCREDI 15 Terme	JEUDI 16 Compt.	JEUDI 16 Terme	VENDREDI 17 Compt.	VENDREDI 17 Terme
	2137	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1340 »	»	»	»	1340 »	»	1340 »	»	»	1005 »	1350 »	»
	»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1037 50	1037 50	1032 50	1038 75	1037 50	1035 »	1038 75	1032 50	1030 »	1025 »	1035 »	1055 »
	»	300.000					Id. actions nouvelles	800 »	810 »	800 »	797 50	796 25	797 50	798 75	795 »	800 »	795 »	797 50	795 »
	»	15.000	»	»	85 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	1600	141.707	400	»	61 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1043 50	1047 50	1042 50	1041 50	1035 »	1035 »	1030 »	1031 50	1032 50	1030 »	1040 »	1045 »
	»	41.088	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	41.407	400	»	41 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	1005 »	»	1040 »	1012 50	»	»	1035 »	»	»	»	1012 50	»
	1922	500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	560 »	560 »	557 50	557 50	556 25	555 »	560 »	556 75	560 »	558 75	557 50	557 50
	»	»	»	»	21 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	»	»	500 »	»	»	»	»	»	»	»	500 »	»
	2100	800.000	500	»	75 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1185 »	1190 »	1180 »	1190 »	1175 »	1177 50	1177 50	1177 50	1185 »	1185 »	1182 50	1185 »
	1014	250.000	500	»	55 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	865 »	865 »	863 75	867 50	860 »	877 50	860 »	860 »	865 »	865 »	860 »	860 »
	1213	300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	545 »	540 »	545 »	543 75	540 »	540 »	541 25	540 »	540 »	540 »	542 50	540 »
	231	80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	»	»	370 »	372 50	370 »	370 »	367 50	370 »	370 »	»	368 »	»
	191	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	420 »	420 »	420 »	»	420 »	»	420 »	412 50	420 »	»	418 75	412 50
	301	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	455 »	450 »	»	»	»	»	415 »	»	»	»	415 »	»
	»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	455 »	»	450 »	425 »	»	»	415 »	415 »	»	»	413 75	»
	33	12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	»	»	600 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	500	»	»	août, février	Algériens	452 50	»	452 50	»	»	»	450 »	»	»	»	»	»
	211	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	380 »	382 50	380 »	378 75	380 »	380 »	378 75	378 75	380 »	377 50	380 »	»
	»	»	»	»	» 0/0	janvier, juillet	Lyon-Croix-Rousse	390 »	»	390 »	»	»	»	390 »	»	385 »	»	400 »	»
	2072	400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	502 50	502 50	505 »	505 »	495 »	495 »	498 75	497 50	502 50	502 50	500 »	501 25
	2148	756.100	500	50	12 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	630 »	633 75	627 50	628 75	633 75	631 25	625 »	625 »	627 50	630 25	625 »	635 »
	170	80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	135 75	»	»	»	136 25	»	130 »	»	135 »	»	132 50	»
	202	72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	»	»	»	»	470 »	»	»	»	»	»	»	»
	178	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	357 50	»	350 »	352 50	360 »	361 25	»	»	350 »	»	350 »	»
	711	240.000	500	50	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	622 50	625 »	622 50	622 50	615 »	618 75	605 »	605 »	621 25	620 »	615 »	610 »
	»						Id. libérées	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	376	80.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	345 »	345 »	350 »	347 50	345 75	345 »	347 50	347 50	350 »	347 50	351 50	351 50
	354	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	543 75	545 »	546 75	548 75	540 »	540 »	545 »	540 »	543 75	543 75	540 »	543 75
	131	26.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	100	47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	475 »	»	473 75	471 25	470 »	»	470 »	470 »	475 »	470 »	470 »	470 »
	»	»	»	»			Montblanch à Reus	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	»	»	440 »	440 »	440 »	440 »	440 »	»	421 25	421 25	422 50	»
	279	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	341 25	342 50	342 50	342 50	335 »	333 75	333 75	340 »	335 »	335 »	333 75	336 25
	»	»	»	»		avril, octobre	Id. trentenaires	440 »	»	438 75	»	440 »	»	440 »	»	440 »	»	440 »	»
	220	50.000	500	»	3 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	285 »	285 »	285 »	285 »	282 50	»	280 »	282 50	283 50	283 75	285 »	»
	»	»	»	»		avril, octobre	Hainaut et Flandres	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	75	»	500	»		janvier, juillet	Portugais	437 50	442 50	435 »	440 »	435 »	440 »	435 »	440 »	440 »	440 »	437 50	440 »
	»	»	»	»			Ligne d'Italie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

ÉPOQUE des emprunts.	NOMBRE d'obligations.	OBLIGATIONS remboursées	RESTE en circulation.	ÉPOQUES des tirages.	PRIX de remboursement.	REVENU annuel.	ÉPOQUES des jouissances.	NOMS DES COMPAGNIES.	11	13	14	15	16	17
1849	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	»	»	»	»	»	»
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	»	»	»	»	»	»
1843	6.688	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	— 5 0/0	1010 »	»	»	»	1020 »	»
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	»	»	»	»	1020 »	»
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1035 »	1010 »	1010 »	1010 »	»	»
1852—1854	31.538	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	»	1000 »	1012 »	»	»	»
1852—1856	304.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	510 »	510 »	510 »	510 »	510 »	510 »
1853	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	»	»	»	»	»
1853	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	»	»	510 »	»	517 »	»
1853	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	517 50	517 50	»	517 50	517 50	517 50
1854	102.615	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	»	515 »	»	»	»	»
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	»	»	»	»	»	»
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	»	»	»	»	»	»
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	307 50	306 25	307 50	307 50	310 »	309 75
1853	63.613	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	»	»	»	»	305 »	»
1855	265.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	312 50	»	»	312 50	315 »	315 »
1852—1861	1.480.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	310 »	312 50	313 75	313 »	313 75	310 »
1851—1861	890.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	312 50	312 50	313 75	311 25	312 50	312 50
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	»	305 »	»	306 25	306 25	307 50
1857—1860	137.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	— (nouvelles)	»	»	»	305 »	306 25	306 25
1855—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	310 »	310 »	»	311 25	310 »	311 50
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	308 25	308 25	308 25	308 25	306 25	308 25
1857	241.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	»	310 »	311 25	»	311 25	311 25
1856—1861	440.765	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	310 »	310 »	310 »	310 »	307 50	309 75
1858	22.640	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	»	»	300 »	»	298 75	»
1857—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	308 25	308 25	307 50	306 »	305 »	307 50
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	303 75	305 »	305 »	305 »	305 »	305 »
1857	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	308 75	305 »	306 25	307 50	307 50	307 50
1855—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	310 »	310 »	310 »	308 75	310 »	310 »
1852—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	273 75	271 75	273 75	276 25	276 25	276 25
1857—1861	780.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	270 »	270 »	268 75	268 75	268 75	270 75
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien	243 75	243 75	243 75	240 »	242 50	242 50
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	241 25	241 25	241 25	241 25	241 25	241 25
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	271 25	273 75	275 »	275 »	271 25	271 25
1860	24.576	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	257 50	»	»	»	257 50	257 50
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	268 75	260 »	260 »	260 »	260 »	257 50
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	265 »	»	271 25	267 50	265 »	267 50
1860—1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	257 50	257 50	258 75	257 50	257 50	257 50
1860	61.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	230 »	230 »	230 »	230 »	230 »	230 »
»	»	»	»	»	»	» »	avril, octobre	Montblanch à Reus	235 »	»	235 »	»	235 »	237 50
1856—1861	22.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	217 50	»	»	»	»	»
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	252 50	252 50	252 50	252 50	252 50	252 50
1858	109.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	»	»	»	»	»	»

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	SAMEDI 11 Comptant	SAMEDI 11 Terme	LUNDI 13 Comptant	LUNDI 13 Terme	MARDI 14 Comptant	MARDI 14 Terme	MERCREDI 15 Comptant	MERCREDI 15 Terme	JEUDI 16 Comptant	JEUDI 16 Terme	VENDREDI 17 Comptant	VENDREDI 17 Terme
RENTES 3 0/0, jouissance juillet 1862	71 65	71 80	71 65	71 80	71 60	71 80	71 »	70 95	71 25	71 30	71 20	71 25
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	98 75	»	98 60	»	98 60	98 60	97 80	»	98 25	98 10	98 10	»
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
RENTES 4 0/0 id. id.	93 »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	472 50	475 »	472 50	»	472 50	»	472 50	»	»	»	472 50	»
Ville de Paris, Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1130 »	»	1130 »	»	1130 »	»	1130 »	»	1130 »	»	1130 »	»
Id. id. id. 1855 (1860), jouissance septembre 1862	458 75	»	458 75	»	458 75	»	458 75	»	458 75	»	465 »	»
Département de la Seine, id. 1857, jouissance janvier 1862	228 75	»	228 75	»	228 75	»	228 75	»	228 75	»	228 75	»
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ville de Lille	96 25	»	»	»	96 25	»	»	»	97 50	»	96 25	»
Ville de Tourcoing et Roubaix	60 »	»	»	»	10 »	»	10 »	»	60 »	»	»	»
Ville de Bruxelles 1862	»	»	96 25	»	96 75	»	»	»	96 25	»	96 75	»
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	93 1/2	»	93 n/8	»	93 n/8	n/p	93 7/8	»	93 5/8	n/p	93 7/8	»
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	»	n/p	78 1/2	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 3 0/0 1860 id.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	73 50	»	73 50	»	73 30	»	72 90	»	72 65	»	73 50	»
Id. 3 0/0, id.	45 75	»	»	»	»	»	44 50	»	»	»	45 »	»
Id. 5 0/0, EMPRUNT ITALIEN, jouissance juillet 1861	73 15	74 15	73 10	73 95	73 »	73 »	73 10	72 60	73 »	72 95	72 75	72 70
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	» n/p	»	75 n/p	»	75 n/p	»	75 n/p	»	75 n/p	»	75 n/p	»
Emprunt russe	90 1/2	»	90 1/2	n/p	»	n/p	»	»	»	»	90 1/4	»
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	45 1/4	»	»	»	»	n/p	45 3/8	»	»	»	45 3/8	»
Id. 3 0/0 intérieur	50 n/p	»	49 1/8	»	»	»	49 1/8	»	49 1/4	»	49 »	»
Id. 3 0/0 extérieure 1841	53 1/4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. 3 0/0 id. 1856-56	52 1/4	»	52 n/p	»	»	»	52 n/p	»	52 3/8	»	52 3/8	»
Id. passive extérieure (sans intérêt)	22 n/p	»	»	»	22 n/p	»	22 1/8	»	»	»	21 3/4	22 n/p
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	101 n/p	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Turquie, 4 1/2 0/0	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Id. Obligations ottomanes emprunt 1860, jouissance juillet 1861	343 75	»	343 75	»	343 75	»	343 75	»	343 75	»	345 »	»
Id. obligations	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	320 »	»

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

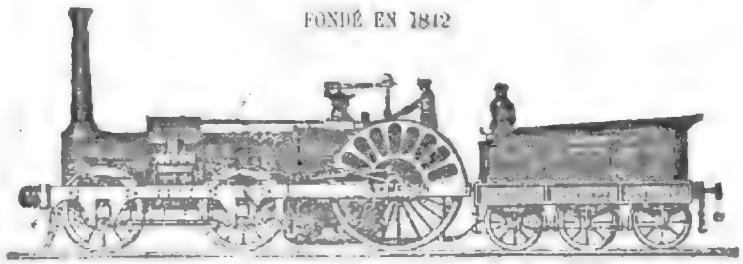
Digitized by Google

N° 1155. — 21e ANNEE. — N° 43. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (Sans supplément) SAMEDI 25 OCTOBRE 1862.

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	30 fr.	15 fr.
DÉPARTEMENTS	32 »	16 »
ÉTRANGER	36 »	18 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	1 fr. 50

Les actes d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sont quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans ce tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année;

2° A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **230,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

Deuxième prime. — *L'Atlas du Journal des chemins de fer français et étrangers.*

Cet ouvrage est composé spécialement pour le *Journal des chemins de fer* avec le plus grand soin, sur du beau papier et d'après les documents les plus nouveaux.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui la demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire.— Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

AVIS NOUVEAU.

Ceux de nos abonnés qui auraient déjà reçu l'Atlas, à titre de prime, auront la faculté de réclamer pour leur réabonnement actuel, au lieu et place de cet atlas, et en sus de la première prime, la chance de lots correspondant à DEUX OBLIGATIONS FONCIÈRES DE 100 FRANCS *pour l'un des quatre tirages de l'année.*

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 octobre 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 825. — Société de la France maritime et commerciale, 826. — De l'abolition des lois sur l'usure et de la liberté du prêt à intérêt, 827. — Chemin de fer d'Arras à Etaples, 828. — Société J.-F. Cail et Ce, 829. — Inauguration du service de paquebots de l'Indo-Chine, 829. — Chronique, 830. — Marché industriel, 832. — Bourse de Londres, 832. — Bulletin commercial, 832. — Bulletin des recettes de la semaine, 833. — Avis aux actionnaires, 833. — Ville de Paris, 834. — Avis divers, émissions, 835. — Recettes des chemins de fer, 836. — Annonces, 837. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 839 Cours des actions et obligations industrielles, 839 — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 840.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Les nuages sont dissipés, on ne parle plus de crise ministérielle, la Bourse paraît assurée que M. Fould conservera le portefeuille des finances.

Dès lors, la conversion obligatoire devient certaine, le grand-livre de la dette reste clos, et l'équilibre du budget sera maintenu.

Aussi on se prépare à la hausse ; la Bourse de mercredi et de jeudi a commencé la campagne, et tout en faisant une sage réserve pour les incidents inattendus, avec lesquels on doit toujours compter, nous croyons qu'elle ne s'arrêtera pas là.

Il faut ajouter que les esprits ont été singulièrement rassurés sur la situation financière par le dernier rapport de M. Fould. En effet, on y voit la prospérité croissante du revenu public donnant pleine sécurité pour l'avenir.

Donc on est en bonne voie, il faut y persister, et les capitalistes sont convaincus que le ministre des finances aura à cœur de maintenir les sages règles d'une économie sévère, véritable base du crédit.

Les fonds d'Etat doivent d'abord préoccuper l'attention des spéculateurs.

Le 3 0/0 ne pourra dépasser 72 fr. ou 73 fr., disent les esprits timorés qui s'effraient de leur ombre, et croient que le progrès et le crédit moderne pourront rester longtemps enrayés dans l'ornière du passé. Le 3 0/0 s'établira à 75 fr. répondent les financiers bien avisés, qui, tout en reconnaissant les écueils au travers desquels il faut naviguer, croient que l'industrie et le commerce se développant sans cesse, doivent apporter à la France de nouvelles sources de richesses et faire décroître ainsi le taux de capitalisation des valeurs.

Evidemment ces derniers ont raison. La rente 3 0/0, notre fonds type, et espérons-le, bientôt notre fonds unique, progressera ; les esprits chagrins vendront leurs rentes à 72, 73, 74 francs, et surtout à 75 francs, mais ils les rachèteront au-dessus, parce qu'on ne peut pas laisser éternellement ses capitaux improductifs. C'est dans l'ordre. Il y a bien d'autres valeurs à acheter, mais tout sera entraîné par la rente, et le niveau général se maintiendra. Aussi, si

les uns vendent leurs titres de rente pour acheter des obligations ou des actions industrielles, l'inverse aura lieu également. Que ceux qui conduisent le mouvement marchent donc résolûment à leur but, leur hardiesse les fera triompher et l'avenir leur donnera raison.

Le 3 0/0 fermait vendredi à 71 20; il est resté languissant au début de la semaine dans les environs de ce cours, mais mercredi, à la fin de la Bourse, le mouvement de reprise semblait indiqué; à la Bourse de jeudi, il s'est complétement dessiné. S'il a légèrement réagi à la Bourse de ce jour, nous croyons que c'est pour s'établir sur une base d'autant plus solide. On ferme à 71 60 au comptant, et à 71 75 à terme.

Nous ne serions pas étonnés de voir la liquidation se faire dans de bien meilleurs cours.

Le 4 1/2 0/0 est à 98 75. Nous avouons que nous trouvions le cours de 100 francs coté récemment beaucoup plus normal. C'est là un placement que peuvent faire les spéculateurs craintifs : en quelques mois, ils réaliseront un produit de 3 à 4 0/0.

Nous pouvons en dire autant des obligations trentenaires cotées à 471 25. Il reste à savoir si l'on pourrait en trouver sur le marché.

L'emprunt italien se défend avec courage et cherche à se maintenir. Nous désirons qu'il réussisse en raison de l'intérêt que nous portons au nouvel Etat. Ce fonds constitue un placement avantageux, et nous serions les premiers à le recommander, si nous ne redoutions les secousses politiques que ce pays devra traverser. Son avenir, du reste, dépend de lui, les rênes du gouvernement sont entre les mains d'un ministre résolu et libéral qui nous paraît capable de conjurer bien des dangers. Il faut que le parti des ambitieux et des téméraires ne compromette pas la situation. Il appartiendra bientôt au Parlement de résoudre la question; il pourra à son gré, ou placer l'Italie dans une forteresse inexpugnable, ou la rejeter dans les aventures. Ce fonds ferme aujourd'hui à 73 05.

Les fonds espagnols continuent à attirer des placements sérieux. Si le ministre des finances d'Espagne savait prendre son parti de satisfaire aux justes réclamations, on verrait ces valeurs atteindre bientôt le pair.

La Banque de France est sortie de sa torpeur pour s'élever à 3,250.

Les actions du Crédit foncier sont plus calmes. Tant mieux; qu'elles se consolident, si c'est possible, dans les cours actuels, et l'institution n'aura qu'à y gagner. Les actions estampillées font 1,260 »» et les actions nouvelles 1,175 »».

Le Crédit industriel s'affermit dans les prix actuels; il fait 680 »». C'est ce qui est préférable; en ce moment, une hausse prématurée lui serait plus nuisible qu'avantageuse.

Le Sous-Comptoir de l'industrie est à 550 »». Nous le croyons appelé à monter très-prochainement.

Le Comptoir d'escompte est très-ferme à 650 »».

Le Crédit mobilier a repris sa marche ascensionnelle pour gravir le cours de 1,500 fr. Gare aux baissiers sur cette valeur! Qu'ils n'oublient pas la liquidation de fin septembre : il y a là un enseignement dont ils feront bien de profiter pour la prochaine. On fait aujourd'hui 1,257 50 au comptant, et 1,250 »» en liquidation.

Le Crédit mobilier espagnol monte sans difficultés; on voit pour cette valeur de très-hauts cours; aussi il existe peu de vendeurs à découvert. On ferme à 882 50.

Les valeurs de chemins de fer ont moins gagné à la reprise; cependant la conversion devra leur profiter singulièrement.

L'Orléans estampillé fait 1,055 »». Le produit de la semaine s'arrêtant au 14 octobre a été de 1,474,521 francs, c'est-à-dire supérieur encore de près de 150,000 francs à la moyenne des dix-sept dernières semaines de 1861. On voit que nos prévisions continuent à être dépassées.

Les recettes du Lyon s'élèvent, pour la dernière semaine, à 2,625,150 francs. Ce produit est très-beau. Cependant, il est inférieur de 147,000 francs à la semaine correspondante de 1861. Ceci entrait dans nos prévisions, et il faut s'attendre à un résultat à peu près semblable pour les deux ou trois semaines qui vont suivre, en raison des recettes exceptionnelles de l'année dernière. Il n'y a pas à s'en préoccuper; nous restons dans les chiffres de la moyenne des dix-huit dernières semaines de 1861. Aussi les porteurs de Lyon peuvent conserver précieusement leurs titres en portefeuille. Nous maintenons que le chiffre de 80 francs comme dividende minimum de 1862 reste assuré. On a fait aujourd'hui 1,185 »» au comptant, et 1,190 »» à terme.

Le Nord est bien ferme à 1,040 »».

Le Midi est toujours tenu à 877 50.

L'Est fait 558 75 et l'Ouest 540 »».

Le Genève n'a pas de mouvement.

Le Dauphiné reste à 420 »».

Les chemins étrangers ont eu peu d'oscillations.

Les chemins autrichiens sont à 507 50.

On croit à une reprise sérieuse sur cette valeur. Les recettes sont faibles, mais l'agio diminue.

Les chemins Lombards sont aussi assez faibles à 622 50.

Les Romains font 335 »».

Nos prévisions commencent à se réaliser. Les actions privilégiées trentenaires de la Compagnie des chemins de fer romains, qui ne sont en définitive que des obligations, sont recherchées au cours de 440 fr., soit avec une prime de 30 francs sur le taux d'émission. Ces actions offrent effectivement un placement avantageux, puisque l'intérêt d'une action trentenaire qui est de 30 fr., représente l'intérêt de deux obligations romaines, qui sont fermes au cours de 242 50 à 243 75.

Le Nord de l'Espagne a 550 »».

Les autres chemins sont dans les mêmes cours à peu près que la semaine dernière.

Les Messageries maritimes sont recherchées à 752 50.

Les Paquebots transatlantiques donnent lieu à de nombreuses transactions et ferment à 662 50.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Graissessac à Béziers	108.»» 0/0
Séville-Xérès-Cadix	95.51 0/0
Besseges à Alais	34.45 0/0
Barcelone-Saragosse	29.61 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	23.50 0/0
Guillaume-Luxembourg	17 83 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	17.31 0/0
Nord de l'Espagne	4.66 0/0
Lyon-Genève	3.54 0/0
Midi	2.13 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Dauphiné	1.80 0/0
Ouest suisse	2.02 0/0
Union-Suisse	2.41 0/0
Victor-Emmanuel	2.58 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	5 25 0/0
Central Suisse	5.28 0/0
Orléans	5.47 0/0
Est	9 31 0/0
Cordoue à Séville	9.60 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	11.13 0/0
Nord	12.20 0/0
Ardennes	16.30 0/0
Autrichiens	17 61 0/0
Ouest	19 15 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	20.32 0/0

A. de Biraque d'Apremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	17 octobre.	24 octobre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	71 25	71 75	»» 50	» »»
Rente 4 1/2 0/0	98 10	98 75	»» 65	» »»
Banque de France	3225 »»	3250 »»	25 »»	» »»
Consolidés	93 7/8	93 6/8	» »»	»» 1/8
Crédit foncier	1270 »»	1260 »»	» »»	10 »»
Crédit agricole	665 »»	660 »»	» »»	5 »»
Crédit industr. et com.	667 50	680 »»	12 50	» »»
Crédit mobilier	1182 50	1250 »»	67 50	» »»
Crédit mob. espagn.	850 »»	882 50	32 50	» »»
Comptoir d'Escompte	650 »»	645 »»	» »»	5 »»
Orléans	1055 »»	1055 »»	» »»	» »»
Nord	1045 »»	1040 »»	» »»	5 »»
Nord (act. sorties)	1002 50	1010 »»	7 50	» »»
Est	557 50	558 75	1 25	» »»
Paris-Méditerranée	1185 »»	1190 »»	5 »»	» »»
Midi	880 »»	877 50	» »»	2 50
Ouest	540 »»	540 »»	» »»	» »»
Genève	360 »»	365 »»	5 »»	» »»
Dauphiné	412 50	420 »»	7 50	» »»
Ardennes ancien	445 »»	440 »»	» »»	5 »»
Ardennes nouveau	443 75	440 »»	» »»	3 75
Ch. Autrichiens	501 25	506 25	5 »»	» »»
Victor-Emmanuel	380 »»	385 »»	5 »»	» »»
Russes	422 50	422 50	» »»	» »»
Romains	336 25	335 »»	» »»	1 25
Sud-Autr.-Lombard	625 »»	622 50	» »»	2 50
Saragosse Pampelune	360 »»	360 »»	» »»	» »»
Saragosse-Alicante	620 »»	620 »»	» »»	» »»
Saragosse-Barcelone	352 50	360 »»	7 50	» »»
Nord-Espagne	543 75	550 »»	6 25	» »»
Séville-Xérès-Cadix	470 »»	478 75	8 75	» »»
Portugais	440 »»	450 »»	10 »»	» »»

SOCIÉTÉ DE LA FRANCE MARITIME ET COMMERCIALE.

La construction des chemins de fer français a absorbé pendant plus de dix ans toutes les forces vives du capital et le plus net de l'épargne du pays; les résultats de ce grand mouvement ont été prodigieux; la fortune publique a été plus que doublée.

Mais aujourd'hui, l'on peut apercevoir à courte échéance l'achèvement du réseau, et l'on se demande quels seront la direction et l'emploi des capitaux et de l'épargne lorsque cette grande œuvre sera terminée.

Si l'on en croit de nombreux symptômes, c'est vers les entreprises commerciales et maritimes que l'activité financière du pays tournerait le plus facilement et le plus fructueusement ses forces inoccupées. La mer est une

source inépuisable de profits certains; elle a fait la richesse de la Hollande et de l'Angleterre; et nous voyons, par l'exemple de Marseille et du Havre, l'avenir qu'elle réserve à nos ports, maintenant que le capital et l'esprit d'entreprise commencent à se diriger de ce côté.

Ces perspectives sont si bien appréciées dans le monde des affaires que déjà des sociétés d'assurances de mer, des agences maritimes, des comptoirs d'affrétement, etc., se sont établis à Paris, comme au centre des capitaux qui doivent rayonner sur le littoral de notre pays. Ces entreprises, bien que restreintes, ont donné d'heureux résultats.

Aujourd'hui nous pouvons annoncer la création d'une Société en commandite par actions, sous le titre : *la France maritime et commerciale*, ayant pour objet l'exploitation d'un Comptoir central, qui s'occupera du courtage des navires, des assurances maritimes et du transit. Le Comptoir, qui existe déjà et possède une clientèle importante, se développera surtout par l'auxiliaire indispensable d'un organe spécial qui manquait encore dans la publicité française, et qui remplira en France le rôle que jouent en Angleterre et en Allemagne la *Shipping Gazette*, la *Bœrsenhalle*, la *Berlinerzeit*, etc. Concentrant entre ses mains, par le moyen du journal existant déjà comme le Comptoir, et dont celui-ci s'est assuré l'alliance et le concours, tous les renseignements concernant le prix du fret, des assurances, etc., le Comptoir se trouvera tout naturellement appelé à satisfaire aux intérêts de ceux qui ont besoin de navires et de ceux qui en possèdent; il deviendra l'intermédiaire obligé des armateurs, des capitaines marins, des courtiers et des négociants.

En résumé, le Comptoir s'occupera d'affrétement, de transit et d'assurance, mais seulement à commission, et sans jamais entreprendre d'affaires pour son compte.

Le capital jugé nécessaire pour réaliser la pensée de son fondateur, M. Profit, très-honorablement connu dans le monde commercial et maritime, ne dépasse pas 500,000 francs; savoir : 300,000 francs pour le capital du Comptoir; 200,000 francs pour l'exploitation du journal Ce capital se divise en actions de 500 francs dont une notable partie est déjà souscrite.

Il serait difficile d'établir par approximation le revenu possible d'une entreprise de ce genre; mais on sait que les bénéfices des opérations qui se rattachent aux affaires maritimes se chiffrent par un intérêt très-élevé, et qui dépasse de beaucoup les proportions accoutumées dans le commerce ordinaire. Avec cinq mille abonnés, le journal spécial donnerait à lui seul un bénéfice de 30,000 francs, soit 6 0/0 du capital social; et cependant, ce bénéfice ne saurait être aussi considérable que celui des opérations effectuées par le Comptoir lui-même.

Nous croyons donc au succès de cette entreprise, et nous en saluons avec satisfaction la création.

Elle doit être la base d'heureuses et fécondes transactions, et la source de beaux bénéfices pour ceux qui s'y intéresseront.

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

DE L'ABOLITION DES LOIS SUR L'USURE
ou
DE LA LIBERTÉ DU PRÊT A INTÉRÊT.

Turgot disait, en 1769, que les lois reconnues par les tribunaux sur la question de l'intérêt de l'argent étaient mauvaises. Il ajoutait : « Notre législation s'est conformée aux préjugés rigoureux sur l'usure, introduits dans les siècles d'ignorance; l'observation rigoureuse de ces lois est destructive de tout commerce, aussi sont-elles violées partout. »

Nous voulons, à notre tour, démontrer dans ce travail, une fois de plus, que les lois qui règlent le taux de l'intérêt, en matière commerciale et civile, sous le prétexte de prohiber l'usure, sont une atteinte manifeste à la liberté des transactions, qui est une des manifestations de la liberté individuelle, et nous espérons bien n'avoir pas de peine à prouver que toute entrave à la liberté des contrats, que toute fixation d'intérêt conduit non-seulement à une permanente violation de la loi, ce qui arrive toujours quand la loi prohibe ce que la nature des choses rend nécessaire, et ce qui est toujours aussi d'un mauvais exemple, mais que toute loi restrictive arrête l'essor de l'industrie, paralyse le commerce, crée le mensonge et la fraude, sans pour cela arrêter ou même modérer ce qu'on appelle l'usure, et développe, au point de vue économique, la routine et les préjugés, sans consacrer aucun bien.

De toutes les questions politiques ou économiques qui se discutent depuis des siècles, il n'en est pas une qui ait été l'objet d'autant de lois, décrets, ordonnances, réglementations que la question du prêt à intérêt. Pourtant le nombre des ouvrages qui ont discuté à fond les problèmes qui se rattachent à cette matière est extrêmement restreint, et à part Jérémie Bentham, le célèbre écrivain anglais, et Turgot, à part trois ou quatre traités d'économie politique, où la question du prêt à intérêt est indiquée, nous ne connaissons pas de livres vraiment remarquables sur ce sujet. Mentionnons, toutefois, que cette question a été abordée en 1836 devant la Chambre des députés; et qu'elle a été débattue en 1850, au sein de l'assemblée législative, au sujet d'une proposition de l'honorable M. de Saint-Priest, dont le but était d'aggraver la législation de 1807. Dans le cours de ce débat MM. Léon Faucher, Sainte-Beuve, Aubry (des Vosges), Lherbette, firent entendre des paroles marquées au coin du bon sens et de la vérité pratique; mais la seule sanction de leurs efforts fut le rejet presque complet de la proposition de M. de Saint-Priest, et le maintien du *statu quo* un peu aggravé.

Depuis, en 1858, le conseil d'Etat a été saisi d'une proposition tendant à abroger, disait-on, le taux de l'intérêt de l'argent dans les transactions purement commerciales. De ce projet il n'est encore rien sorti, et cet ajournement nous paraît ressembler beaucoup à l'enterrement *d'une question par voie d'encommissionnement* dont parlait en 1860 M. le comte Jaubert, en trouvant cette forme de décès fort commode pour les gouvernements et surtout dans ce temps-là pour les ministères.

Quoi qu'il en soit, nous avons pensé que les lecteurs du *Journal des Chemins de fer* nous sauraient gré de rappeler rapidement les divers éléments de cette question *de l'intérêt de l'argent*. Aucune question n'est plus vaste et plus complexe, mais nous ne voulons point écrire ici un traité sur la matière; notre ambition sera satisfaite si nous montrons quels bienfaits résulteraient pour les transactions, l'industrie et l'agriculture d'une liberté complète dans le commerce de l'argent.

Nous dirons d'abord un mot de l'historique de la question dans les temps anciens et chez les peuples modernes. Puis nous tâcherons de montrer les inconvénients des lois sur l'usure dans les sociétés actuelles, et notamment en France. Ce qui nous amènera forcément à mettre en relief les avantages que créerait universellement l'abolition des lois qui fixent un intérêt légal, ou, en d'autres termes, la proclamation vraie de la liberté du commerce de l'argent.

I

En France, le mot *usure* implique une chose profondément mauvaise, et les préjugés sont tels, dans leur tradition de la société païenne à la société chrétienne, qu'il semble qu'un homme soit flétri quand, en parlant de lui, on dit c'est un *usurier;* or, l'usure est tout simplement le fait qui consiste, en prêtant à autrui son argent, à exiger un intérêt supérieur à 5 ou à 6 0/0, selon la nature civile ou commerciale du prêt, et il serait difficile d'expliquer la défaveur et le mépris attachés à des actes qui sont après tout des actes de commerce ordinaire, si les préjugés ne trouvaient pas les plus puissantes racines dans le passé.

Tacite, Platon, Caton, Cicéron, Plutarque et Aristote ont traité l'usure avec le plus énergique mépris; le point de départ de ces écrivains c'est que l'argent *étant stérile ne pouvait rien produire et ne devait rapporter aucun fruit*. Le prêteur avait seulement le droit d'exiger le remboursement intégral du capital; ce qui n'empêcha pas, dit-on, certains sages, même parmi les comptempteurs de l'usure, de prêter à 30 et 40 0/0; exemple : Brutus qui faisait rapporter en Chypre 48 0/0 et même 50 0/0 à son argent, et Caton, 60 0/0. On conviendra que les théories mises alors en avant sur la stérilité de l'argent prouvent surabondamment combien, dans ces temps reculés, le commerce et l'industrie étaient dans l'enfance, et combien peu les idées de crédit avaient de valeur et de signification.

Il fallait, en effet, que toute idée d'économie domestique fût lettre close à cette époque pour que des hommes comme saint Jean Chrysostome affirmassent que l'argent était chose stérile.

Dans ce temps, — et au XVIIIe siècle, qui le croirait — Pothier lui-même partageait ces idées. Dans ce temps on disait : « L'argent ne produit pas d'argent; la pièce d'argent mise en terre ne produit pas de pièce d'argent. De quel mariage naît l'usure? L'or et l'argent accouplés ne produisent pas d'or et d'argent; donc l'emprunteur, ne pouvant avec ce qu'il a reçu avoir plus qu'il n'a reçu, ne doit pas être obligé de rendre plus qu'il ne lui a été prêté. »

Non; l'argent mis en terre ne produit pas d'argent; mais le grain acheté avec la pièce d'argent, mis en terre, en produit d'autres; et ces grains produits viennent de trois éléments; ils viennent du capital qui a servi à acheter la semence, de la terre dans laquelle elle a été mise, et du travail qui l'a fécondée. Il s'ensuit, et ceci n'est pas une abstraction, que ce produit représente trois éléments : le revenu de la terre, le salaire du travail et l'intérêt du capital.

Ces trois éléments, que l'on a souvent le tort d'opposer l'un à l'autre, sont au contraire nécessairement unis pour opérer la production,

et dès lors très-intéressés à s'entr'aider. Loin de se traiter en ennemis, loin de se combattre, ils doivent se considérer comme alliés, s'entr'aider. C'est une vérité qu'il faut propager, afin de faire cesser cette haine que tant d'hommes cherchent à semer entre le salaire et le capital, dans les différentes classes de la société.

Nous concevons, jusqu'à un certain point, que le principe contre la légitimité de l'intérêt de l'argent ait prévalu autrefois, quand il n'y avait ni industrie ni commerce, quand dès lors l'emprunteur n'avait que peu de moyens de faire valoir l'argent qu'il avait reçu; mais ces idées ont changé avec l'état de la civilisation. Aujourd'hui, la légitimité de l'intérêt de l'argent est incontestée. Mais on recule devant la conséquence du principe, quand, en reconnaissant la légitimité de l'intérêt de l'argent, on en établit la limitation. Autrefois on était absurde; aujourd'hui on est inconséquent.

Mais n'anticipons pas; nous ne voulons point discuter quant à présent; bornons-nous à enregistrer les faits chronologiques qui nous révèlent l'opinion des anciens peuples sur les graves questions de l'usure et de l'intérêt de l'argent.

Le droit romain enseigne que d'abord les intérêts pouvaient être réglés au gré des contractants, mais la loi licinienne (et non la loi des douze tables qu'on invoque à tort et qui garde le silence) défendait toute stipulation d'intérêt.

Plusieurs édits de 390 à 413 fixèrent l'intérêt à 1 0/0, puis à 1/2, pour revenir à l'abolition complète de l'intérêt. Qu'en résulta-t-il? La loi fut éludée et l'usure prit des proportions inouïes.

Constantin porta cet intérêt à 12 0/0. Sous les divers rois qui se succédèrent depuis saint Louis jusqu'à François Ier, des ordonnances, plusieurs fois rapportées, modifièrent l'intérêt tout en reconnaissant son principe.

Sous Henri IV, l'intérêt était du denier seize (le 16e du capital).

Louis XIII autorisa le prélèvement du denier dix-huit comme intérêt.

Mais n'oublions pas qu'à travers ces ordonnances perçait de la part du pouvoir royal et des parlements le plus mauvais vouloir pour les prêteurs. C'est une lecture à la fois curieuse et douloureuse que certaines sentences condamnant celui-ci ou celui-là, *à faire amende honorable nu pieds* ou *la corde au cou*, en demandant pardon, avec un écriteau *devant* et *derrière*, pour avoir prélevé 1/2 0/0 au-delà de l'intérêt légal. Quel spectacle aurions-nous, mon Dieu! si, en 1862, tout prélèvement excessif d'intérêt entraînait après soi un cortége de cordes et d'écriteaux!

L'Assemblée constituante décréta le 30 octobre 1789 que l'on pourrait prêter de l'argent *à terme fixe*; jusqu'à cette époque, ce qui avait prévalu c'était la défense d'exiger le remboursement, et par conséquent la constitution d'une rente perpétuelle.

Ce décret fut modifié, et après plusieurs lois successives, une loi du 8 thermidor an IV proclama que chacun serait libre de contracter comme il l'entendrait.

Les codes, lorsqu'ils furent promulgués, gardèrent le silence sur les conditions et le taux du prêt d'argent. C'est à ce silence que répondit la loi de 1807, qui régit encore le prêt d'argent, et fixe l'intérêt par an à 5 0/0 en matière civile, à 6 0/0 en matière commerciale.

Nous mettons sous les yeux de nos lecteurs le tableau suivant que nous avons formé avec nos documents, et qui complétera les indications qui précèdent sur les diverses modifications qu'a subi l'intérêt de l'argent dans les trois derniers siècles:

Antérieurement à 1515, on prêtait au denier *dix*.
En 1601, au denier *seize*.
En 1724, au denier *trente*.
En 1770, au denier *vingt*.
En 1789, *au gré des parties*.
D'avril 1793 à avril 1794, *au gré des parties*.
D'avril 1794 à 1796, au denier *vingt*.
De 1796 à 1807, *au gré des parties*.
De 1807 à janvier 1814, au denier *vingt*.
De 1814 à janvier 1815, *au gré des parties*.
De 1815 jusqu'à ce jour, au denier *vingt*.

Nous avons dit que la principale raison pour laquelle les philosophes païens avaient blâmé et proscrit l'intérêt, c'est qu'ils considéraient l'argent comme *stérile*. Les théologiens qui vinrent après professèrent la même doctrine, à savoir: que le prélèvement d'un intérêt était une chose immorale, mais ils prirent, pour soutenir cette étrange thèse, leurs arguments dans les Ecritures, — invoquant tour à tour l'Ancien ou le Nouveau Testament, le droit canon, les écrits des pères de l'Eglise et les décrétales des papes. Le plus ancien préjugé contre l'usure vient directement de ce passage de l'Evangile, selon Saint-Luc: « *Bene facite, et mutuum date, nihil inde sperantes.* « Faites le bien, et prêtez sans en espérer aucun avantage. » Comme si cet adage pouvait exprimer autre chose qu'une pensée éminemment chrétienne: faire le bien, sans arrière pensée de lucre et pour le seul bonheur d'obliger les autres.

« Des gens de bon sens, dit Turgot, n'auraient vu dans ce passage qu'un prétexte de charité. Tous les hommes doivent se secourir les uns les autres. Un homme riche, qui voyant son semblable dans la misère, au lieu de subvenir à ses besoins, lui vendrait son secours, manquerait aux devoirs du christianisme et à ceux de l'humanité. Dans de pareilles circonstances, la charité ne prescrit pas seulement de prêter sans intérêt, elle ordonne de prêter et de donner s'il le faut. Faire de ce précepte de charité un précepte de justice rigoureuse, c'est choquer également la raison et le sens des textes. »

Hâtons-nous de dire qu'aujourd'hui l'autorité ecclésiastique n'invoque aucun texte contre le principe du prêt à intérêt de l'argent. Il ne s'agit plus d'invoquer saint Jean Chrysostome ni de lui opposer saint Augustin. Là, à vrai dire, n'est plus la difficulté. Tous reconnaissent, soit directement, soit indirectement, que l'argent est une marchandise, et que partant il doit produire des fruits; mais là où commence la difficulté, c'est dans la question de savoir s'il convient de fixer un intérêt légal de l'argent, ou de proclamer la liberté absolue du commerce de l'argent, de même qu'on a proclamé depuis longtemps la liberté du commerce du drap, des légumes, des fruits, et en général la liberté de tout commerce, avec cette réserve que l'acheteur ne sera trompé ni sur la qualité ni sur la quantité par le vendeur.

Quelques économistes luttent avec le plus persévérant dévouement contre des préjugés plus que séculaires pour faire triompher la liberté, et, comme il se fait tous les jours une expérience nouvelle favorable à cette opinion, nous n'hésitons pas à espérer son prochain triomphe. Nous examinerons, dans un prochain article, si ce triomphe n'est pas nécessaire, indispensable même au progrès du commerce et de l'industrie; s'il ne serait pas la continuation d'un développement industriel énorme; s'il ne favoriserait pas, en lui donnant un instrument de travail sans cesse renouvelé, ce petit commerce et cette petite industrie qui emploient tant de bras, et qui sont si dignes d'encouragements; nous examinerons si la loi de 1807, aggravée par celle de 1850, a produit l'ombre d'un bienfait, ou si, au contraire, sous prétexte de moraliser, elle n'a pas agrandi le champ, hélas! trop vaste chez nous, des lois qu'on demande et qu'on regrette après les avoir faites. Comme le dit Montesquieu: « Quand les lois défendent une chose nécessaire, elles ne peuvent produire que deux résultats, faire violer la loi et rendre malhonnêtes gens ceux qui font cette chose défendue par la loi. »

AUGUSTE AVOND.

(*La suite prochainement.*)

CHEMIN DE FER ENTRE ARRAS ET ÉTAPLES,

AVEC EMBRANCHEMENTS SUR BÉTHUNE ET FRÉVENT.

Nous croyons nécessaire de tenir nos lecteurs au courant des formalités relatives à ce chemin, lesquelles suivent leur cours normal.

Le 10 septembre 1862 l'arrêté suivant a été pris par le préfet du Pas-de-Calais.

Préfecture du Pas-de-Calais.

PROJET DE CHEMIN DE FER A VAPEUR ENTRE ARRAS ET ÉTAPLES, AVEC EMBRANCHEMENTS SUR BÉTHUNE ET FRÉVENT.

ENQUÊTE.

Arrêté du 10 *septembre* 1862.

Le préfet du Pas-de-Calais, commandeur de l'ordre impérial de la Légion d'honneur, etc.;

Vu les pièces de l'avant-projet présenté par la Compagnie anonyme dite du chemin de fer d'Arras à Étaples, avec embranchements sur Béthune et sur Frévent;

Vu la dépêche ministérielle du 18 août dernier;

Vu la loi du 3 mai 1841 et l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834,

Arrête:

Art. 1er. — Les pièces ci-dessus visées, relatives à l'établissement d'un chemin de fer à vapeur entre Arras et Étaples, avec embranchements sur Béthune et Frévent, seront déposées, pendant un mois, aux mairies d'Arras, de Béthune, de Montreuil et de Saint-Pol, du dimanche 14 courant au lundi 13 octobre prochain inclusivement.

Art. 2. — Un avertissement annonçant ce dépôt sera publié dans les villes précitées, suivant le mode ordinaire de publication, et affiché aux lieux accoutumés par les soins de MM. les maires, qui certifieront que ces publications et affiches ont eu lieu conformément à la loi. Ledit avertissement sera, en outre, inséré dans l'un des journaux désignés pour l'insertion des annonces légales, dans les arrondissements d'Arras, de Béthune, de Montreuil et de Saint-Pol.

Art. 3. — Pendant toute la durée de l'enquête, il sera, par les soins de MM. les maires d'Arras, de Béthune, de Montreuil et de Saint-Pol, ouvert, à la mairie de chacune desdites villes, des registres destinés à recevoir les observations, déclarations et réclamations du public. A cet effet, les auteurs desdites observations, déclarations et réclamations seront tenus de les signer. Celles qui auraient été produites par écrit seront annexées

aux registres dressés en forme de procès-verbaux.

Toutes les pièces de l'enquête, celles qui constateront les publications, affiches et insertions, ainsi que le dossier communiqué, seront renvoyés à la préfecture dans le délai de trois jours après la clôture de l'enquête, pour être mis sous les yeux de la commission d'enquête, mentionnée en l'article suivant.

Art. 4. — Sont nommés membres de la commission à instituer en exécution de l'article 4 de l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834 :

MM. Sénéca, conseiller à la Cour de cassation, propriétaire, président;
Delebecque, député au Corps législatif, propriétaire;
Wattebled, député au Corps législatif propriétaire;
Boutry, conseiller général, propriétaire;
Sens, id.
De Rosamel, id.
Jourdain, id.
Deslavières, id.
Détape, notaire et conseiller d'arrondissement;
Bicard, propriétaire et conseiller d'arrondissement;
Rappeneau de Lille, industriel.

Art. 5. — Cette commission se réunira à la préfecture, à Arras, sous la présidence de M. Sénéca, le 15 octobre prochain, à une heure et demie de relevée, et les jours suivants; elle entendra M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et M. l'ingénieur des mines du département, ainsi que toutes autres personnes qu'il lui paraîtrait utile de consulter.

Ladite commission donnera son avis motivé sur l'utilité publique du projet, ainsi que sur les observations, déclarations ou réclamations produites pendant les enquêtes ou qui lui seraient adressées directement pendant le cours de ses opérations, qui devront être terminées dans le délai d'un mois.

A l'expiration de ce délai, le procès-verbal de la commission sera clos. Le président le transmettra immédiatement au préfet, avec toutes les pièces de l'affaire et son avis.

Art. 6. — Pendant la durée des enquêtes, les chambres de commerce d'Arras et de Boulogne seront appelées à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité et la convenance du projet.

Art. 7. — MM. les sous-préfets de Béthune, Montreuil et Saint-Pol, et M. le maire d'Arras sont, chacun en ce qui le concerne, chargés de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Arras, le 10 septembre 1862.

Le préfet,

L. DE TANLAY.

Cette enquête a eu lieu; nous aurons à en examiner les résultats au point de vue du tracé.

Elle est aujourd'hui close; l'avis de la commission ne saurait être douteux : évidemment, elle devra être affirmative sur l'utilité du chemin.

Les pièces seront ensuite envoyées au ministre des travaux publics, qui aura à statuer.

Nous reviendrons dans un prochain article sur les conséquences que devra apporter aux devis primitifs l'emploi de la vapeur, et les nouveaux termes et prolongements proposés par l'enquête.

Dès à présent nous avons voulu constater que ce projet de chemin est en bonne voie et qu'on ne tardera pas d'arriver à un résultat définitif.

A. de Dirague d'Aparmont.

SOCIÉTÉ J.-F. CAIL ET Cie.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 25 SEPTEMBRE 1862.

Analyse du compte rendu de l'exercice clos au 30 juin 1862.

La séance est ouverte à 2 heures de relevée.

L'assemblée compose ainsi son bureau :

MM. Germain Thibault, président; Dufour et Vassal, secrétaires-scrutateurs.

Le bureau de l'assemblée constate la représentation dans l'assemblée de 5,148 actions, y compris celles de la gérance, donnant un total de 182 voix.

Un bureau spécial est installé pour le tirage des obligations; ce bureau est composé :

De M. Bernard Derosne, membre délégué du Conseil de surveillance, et de MM. Monginot et Champonnois, porteurs d'obligations, membres scrutateurs.

Ce bureau spécial fait procéder au tirage de 800 numéros des obligations de 1re série sur les 6,400 restant dans la roue affectée à cette émission, et de 1,750 numéros des obligations de 2e série, au nombre de 14,000 existants dans une 2e roue affectée à cette série.

L'ordre du jour appelle la lecture du procès-verbal de l'assemblée précédente du 26 septembre 1861; ce procès-verbal est lu et adopté à l'unanimité.

L'ordre du jour se poursuit par la communication du rapport de la gérance.

M. Cheilus, l'un des gérants, donne lecture de ce rapport.

Ce rapport rend compte du chiffre des travaux exécutés dans les divers établissements formant le réseau d'exploitation de la Société.

Ces chiffres sont :		
Pour la maison de Bruxelles, de..	1,697,000	»
Pour la succursale de Denain, de.	1,652,000	»
Pour la succursale de Valenciennes, de.....	178,000	»
Pour la succursale de Douai.....	667,000	»
Pour l'établissement central de Paris.....	15,199,000	»
Ensemble.....	19,293,000	»

L'ensemble des bénéfices revenant à la maison centrale, tant pour les résultats directs des établissements de Paris que pour les parts lui incombant dans les résultats de ses établissements annexes, déductions faites des amortissements et ducroires prélevés par l'ensemble des établissements, s'élève à..... 1,933,000 »

Sur quoi prélevant :

350,000 Intérêts à 5 0/0 au capital actions de 7,000,000.		
183,000 Intérêts dans les bénéfices au profit de divers collaborateurs.		
533,000	533,000	»
Reste.....	1,400,000	»

Qui se partagent : moitié en dividende aux actions, moitié en bénéfice à la gérance..... 1/2

La moitié aux actions, soit.....	700,000	»
Donne à chaque action de 500 fr. un dividende de.....	50 fr.	»
Qui, ajouté au dividende d'intérêts de.....	25	»
Compose un dividende total par action de.....	75	»

Soit 15 0/0

Ce résultat eût pu être plus important si on eut pû y joindre régulièrement les bénéfices acquis, mais non encore entièrement réalisés, de diverses opérations en cours, notamment ceux de l'exécution finale des ponts des lignes de Moscou à Nijni-Novogorod et de Moscou à Saratow, reculée d'un an par le naufrage du navire *North-Eastern* qui a échoué avec une cargaison de 700,000 f. laissée à la charge des assureurs par un récent jugement du tribunal de commerce, toutefois soumis à appel; ce résultat, en outre, est obtenu en laissant en réserve les *amortissements* ordinaires, destinés à parer à la dépréciation du matériel des ateliers et de forts prélèvements à titre de *ducroires* destinés à garantir la rentrée de toutes les créances figurant à l'actif des inventaires.

Ces ducroires formant une réserve de prévoyance, rentrent l'année suivante aux bénéfices, sauf les réductions pouvant provenir des liquidations opérées.

Les retenues d'*amortissements* s'élèvent à :

31,550 90	dans la maison de Bruxelles.	
30,100 »	—	de Denain.
4,330 50	—	de Valenciennes.
9,621 70	—	de Douai.
244,018 75	—	de Paris.
316,621 85	ensemble, qui, réunis aux amortissements des années précédentes, s'élevant à	
2,303,266 67	forment une réserve totale de	
2,619,888 52	laquelle sera augmentée d'un chiffre à peu près égal, par additions successives chaque année jusqu'à la fin de la Société, réserve destinée à parer aux dépréciations de valeurs d'outillages et d'ateliers rant aux inventaires produits pour.....	6,320,821 »

La retenue temporaire, à titre de *ducroire*, s'élève à

432,565 »	pour la maison de Bruxelles.	
10,593 »	—	de Valenciennes.
84,866 »	—	de Douai.
65,548 »	—	de Denain.
1,282,929 »	—	de Paris.
1,876,496 »	ensemble.	

Les gérants proposent, conformément à la marche déjà suivie dans deux précédents exercices, de payer ainsi qu'il suit le dividende revenant aux actions.

25 fr. »	Dividende d'intérêts, en espèces, à partir du 30 septembre courant.
50 »	Dividende de bénéfice, au 31 mars prochain, dont moitié en espèces et moitié en un *bon de liquidation* portant intérêt à 5 p. 0/0 l'an.
75 »	

La gérance elle-même se payant en bons de liquidation de la moitié des bénéfices lui revenant.

« Le principe du *bon de liquidation*, dit le rapport voté dans l'assemblée dernière, pour les dividendes excédant 10 p. 0/0, a été, à plusieurs reprises, l'objet de l'attention de votre Conseil de surveillance, et il s'est convaincu, de plus en plus, de l'excellence de cette mesure, qui fait servir une partie des bénéfices acquis, mais non toujours immédiatement réalisés, à maintenir le fonds de roulement de l'affaire et à appeler de nouveaux bénéfices pour les exercices futurs.

» Le titre négociable, remis à chaque actionnaire, représentant un placement de 5 p. 0/0 fait avec un surcroît de bénéfices en dehors du dividende espèces qu'il est appelé à toucher, est bien préférable dans ses mains à une simple réserve qui pourrait être inscrite sur les livres, mais dont chacun n'aurait pas la libre disposition en dehors de son titre.

» Cette combinaison votée l'année dernière, revêt donc un caractère d'intérêt général, dont il n'y aura pas lieu de s'écarter, à moins de circonstances bien exceptionnelles que la gérance vous signalerait. »

Le rapport constate que les deux sucreries de betteraves de Barberie (Oise) et de Chalon-sur-Saône, dans lesquelles, comme mesure de propagation de ses systèmes d'appareils de sucrerie, la maison a pris des intérêts, ont parfaitement réussi et donne, dès la première campagne, des bénéfices importants; la campagne qui commence de nouveau en ce moment pour ces établisse-

ments, sera, selon toutes apparences, encore plus favorable, et l'exemple de ces installations modernes produit le meilleur effet dans la clientèle sucrière de la maison.

Les importants entrepreneurs de chemins de fer, MM. Parent et Schaken, avec lesquels la maison avait déjà contracté diverses participations de travaux, ayant fait construire à Fives (près Lille) de grands ateliers de construction, en remplacement de ceux qu'ils avaient exploités temporairement à Oullins, la maison a cru devoir contracter avec eux une participation générale de travaux de chemins de fer et de certaines autres catégories; les deux établissements traitent en commun les marchés concernant ces branches de travaux, et se les partagent ensuite en parties égales, pour les exécuter chacun à son propre profit, et avec ses moyens particuliers d'exécution; déjà d'importantes affaires ont été traitées de cette façon pour l'Espagne et l'Italie.

Les deux établissements ont dernièrement été appelés à traiter, avec le gouvernement russe, de l'entretien de tout le matériel du chemin de fer Nicolas (de Saint-Pétersbourg à Moscou), d'un parcours de 600 kilomètres. Cette entreprise place les deux maisons dans une position exceptionnelle pour les travaux considérables qui ne peuvent manquer de se développer en Russie, tant pour la continuation du réseau de ses chemins de fer, que par l'impulsion que son nouveau régime économique va imprimer à son industrie.

La maison de Bruxelles a renouvelé l'association, qui arrivait à son terme, avec la maison d'Amsterdam, Van Vlissengen et Van Heel, pour les travaux de sucreries et de distilleries en Hollande et dans l'importante colonie de Java.

Tels sont les faits saillants que le rapport de la gérance fait connaître à la réunion, en appelant ses appréciations.

Après cette lecture, le Conseil de surveillance est appelé à donner son opinion sur la marche d'affaires qui vient d'être soumise à l'assemblée.

Le Conseil relève l'importance que prennent de jour en jour les opérations de la maison, et, en présence de cet accroissement, il est d'avis que toute mesure qui est de nature à conserver un large fonds de roulement est dans la nécessité de la situation; en conséquence, il ne peut qu'appuyer la mesure qui restreint à 10 p. 0/0 la délivrance du dividende en numéraire, et à moitié aussi la délivrance à faire en argent, à la gérance, de ses bénéfices, en faisant fonctionner pour le surplus le système des *bons de liquidation*. Les conclusions du rapport du Conseil sont exprimées dans les passages suivants:

« En résumé, Messieurs, l'avenir donne les plus belles espérances; le chiffre des commandes atteint déjà celui des travaux exécutés pendant cet exercice.

» Vous avez donc tout lieu de penser que les résultats acquis se maintiendront, car la prospérité de votre Société ne repose pas sur la spéculation, mais sur l'excellence de ses produits.

» Votre Conseil vous propose d'approuver les comptes de la gérance et la répartition des dividendes dans la forme qui vous a été soumise.

» Il vous propose également de féliciter la gérance de sa constante activité et de son dévouement aux intérêts sociaux. »

Après connaissance prise de ces rapports, l'assemblée est consultée pour savoir s'ils donnent lieu à quelques observations, ou demandes d'explications. La parole n'étant demandée par personne, l'ordre du jour appelle les votes de l'assemblée sur les points suivants :

Approbation du contenu du rapport de la gérance et des comptes présentés.

Approbation du dividende proposé au chiffre de 75 fr. par action, à distribuer :

Fin courant,	25 fr.	en espèces.
31 mars 1863,	25	—
Id	25	Bons en liquidation.

Pouvoirs au président du bureau de déposer le procès-verbal de la séance chez le notaire de la Société.

Ces diverses propositions sont votées à l'unanimité.

Sur la proposition d'un des membres de l'assemblée, des remercîments unanimes sont votés au Conseil de surveillance ainsi qu'à la gérance.

Le procès-verbal des tirages d'obligations est remis au bureau, qui l'annexe à son procès-verbal.

La séance est levée.

INAUGURATION DU SERVICE DES PAQUEBOTS DE L'INDO-CHINE.

Samedi dernier, ainsi que nous l'avons annoncé, la Compagnie des Messageries impériales a inauguré le service des paquebots de l'Indo-Chine.

La présence de S. Exc. M. Achille Fould, ministre des finances, entouré de toutes les autorités du département des Bouches-du-Rhône et de la ville de Marseille, de hauts fonctionnaires de l'État, de toutes les notabilités du commerce, donnait à cette fête de l'industrie et du travail un éclat inaccoutumé.

Un banquet avait réuni les invités dans l'un des immenses magasins des Docks, décoré pour la circonstance. Au dessert, M. Béhic, président du Conseil d'administration de la Compagnie des services maritimes des messageries impériales, a pris la parole, et a porté en ces termes, un toast à l'Empereur :

« Messieurs,

» Je porte un toast à Sa Majesté l'Empereur.

» Ce respectueux et sincère hommage ne pourrait être ni plus justifié, ni plus opportun.

» Nulle entreprise utile au pays n'a plus reçu que la nôtre de témoignages de confiance de la part du souverain, ni de son gouvernement plus d'encouragement et d'appui. Aujourd'hui même, s'il nous est donné d'entrer dans les voies nouvelles où votre sympathie nous accompagne, ne le devons-nous pas à l'initiative personnelle du chef de l'État, et à cette volonté puissante dont nous ne sommes que les faibles et modestes instruments.

» Enfin, Messieurs, la présence à cette fête de l'un des principaux ministres de l'Empereur n'a-t-elle pas une signification dont il nous est permis d'être aussi fiers que touchés.

» Mais notre hommage, Messieurs, s'inspire de considérations personnelles :

» L'ordre intérieur rendu au pays;

» Les principes conservateurs des sociétés restaurés, affirmés et maintenus;

» La liberté commerciale hardiment inaugurée;

» La richesse générale sensiblement développée;

» Nos cités assainies, accrues, transformées;

» Les besoins matériels et moraux des populations étudiés avec autant de compétence que de vraie sollicitude;

» La marine française élevée du second rang au premier; non par le nombre, mais par la puissance des instruments dont elle dispose;

» Nos armes partout victorieuses: Sébastopol, Solférino, Pékin Saïgon;

» Nos frontières pacifiquement reculées;

» L'influence française partout décisive;

» Telles sont, Messieurs, les raisons supérieures de l'hommage sincère et profondément respectueux que nous rendons à Sa Majesté l'Empereur, et auquel nous vous demandons de vous associer. »

Ces paroles, prononcées d'une voix sonore et convaincue, ont provoqué dans toute l'assemblée les marques de la plus vive sympathie pour l'éminent administrateur qui dirige avec une intelligence supérieure l'une des plus puissantes entreprises industrielles de France.

Après quelques instants d'un profond silence, M. le ministre des finances s'est levé et a prononcé le remarquable discours que nous reproduisons en entier :

« Messieurs,

» L'inauguration d'une grande entreprise dont le pays attend des résultats considérables, est pour nous tous une cause de vive satisfaction. Elle doit être aussi pour vous le sujet d'un légitime orgueil.

» Il y a à peine quinze mois que le décret qui vous concède le service postal de l'Indo-Chine a été signé, et, devançant de près de deux ans le délai qui vous a été accordé, vous nous faites assister au départ de votre premier navire. Le public reconnaîtra là, comme le gouvernement, une nouvelle preuve de l'activité et de l'intelligence qui dirigent vos opérations. C'est un noble et instructif exemple que celui d'hommes habiles et persévérants luttant contre de grandes difficultés et sachant les vaincre. La Compagnie des Messageries Impériales a donné ce spectacle.

» Lorsque, après de longues et vives contestations, le système des chemins de fer triompha en France, il semblait que toute une industrie, celle des transports terrestres, qui avait fait votre richesse, devait s'écrouler. Une concurrence terrible se dressait devant vous, et les esprits les moins timides se croyaient autorisés à prédire une catastrophe. Vous n'avez pas cédé, Messieurs, à un découragement que bien peu de gens auraient osé blâmer. Poursuivis sur terre par la vapeur, vous vous êtes emparés d'elle et vous avez su trouver une source nouvelle de richesses et de prospérité dans ce qui semblait devoir être une cause de décadence et de ruine. Cette transformation a été si radicale et si complète, que le nom de *Messageries*, que j'aime à vous voir conserver, restera pour vous le symbole d'un grand acte de hardiesse, de décision et de bonheur.

» Je crois, en effet, Messieurs, que l'entreprise dans laquelle vous vous êtes résolûment engagés aura les plus heureux résultats, non-seulement pour notre commerce et notre industrie, mais aussi pour vous-mêmes et pour ceux qui vous ont suivis.

» La ligne de l'Indo-Chine, dont le parcours annuel ne représente pas moins de 400,000 lieues, et qui va desservir Suez, Aden, Ceylan, Saïgon, Pondichéry, Madras, Calcutta, Chandernagor, Hong-Kong, Shang-Haï et l'Île de la Réunion, est destinée à mettre la France en communication directe et prompte avec l'extrême Orient. A partir de ce jour, les intérêts français, comme la civilisation française, auront pris pied sur ces lointains rivages où notre drapeau n'apparaissait qu'à de longs intervalles.

» Le service postal de l'Indo-Chine vient heureusement compléter le réseau maritime qui lie déjà la France au nouveau continent par les paquebots transatlantiques, véritable couronnement des efforts tentés depuis quelques années pour faire refleurir parmi nous le commerce maritime et l'esprit d'entreprise. Vous avez grandement contribué, Messieurs, à cette salutaire rénovation, et vous méritez les hommages qui sont dus à la persévérance, à l'énergie, à l'habileté.

» Nul ne saurait prédire les développements que pourront prendre, dans ces régions encore peu connues, notre commerce et notre industrie. Mais les données positives que nous avons sur le trafic européen avec ces contrées sont de nature à justifier les plus grandes espérances. A l'heure où je vous parle, notre commerce avec le pays d'au-delà du Cap ne représente pas moins de 500 millions de francs. Il n'est inférieur que de 134 millions à celui que nous entretenons avec l'Amérique du Nord, et il dépasse de 206 millions le chiffre de nos transactions dans l'Amérique centrale. Avec un tel point de départ, que n'a-t-on pas le droit d'attendre? Combien de branches de commerce, combien de produits ignorés ou connus à peine peuvent surgir et prendre place dans les relations nouvelles! Un seul fait en donne une idée: en 1852, quelques milliers de kilogrammes de soie de Chine furent envoyés à Lyon à titre d'essai; en 1861, il est entré en France plus de 3 millions de kilos de ces soies reconnues indispensables pour sub-

venir, par la fabrication à bon marché, au développement de la consommation.

» La navigation que vous allez entreprendre est destinée en outre à voir disparaître, dans un avenir probablement peu éloigné, un obstacle resté jusqu'ici infranchissable, et dont le renversement sera l'une des plus grandes victoires de l'homme sur la nature. Si, comme tout porte à le croire, le percement de l'isthme de Suez réussit, Marseille deviendra le centre des relations entre l'Europe et l'Asie. C'est d'ici que partiront de nombreux navires chargés de porter aux Indes et en Chine les produits de notre industrie et les bienfaits de notre civilisation. N'y a-t-il pas quelque chose de providentiel dans ce rôle de Marseille, colonie grecque apportant à l'Occident, il y a vingt-quatre siècles, la civilisation orientale, et reportant aujourd'hui à l'Orient cette civilisation ennoblie et épurée? Marseille semble désignée pour exercer l'action la plus énergique sur ces contrées lointaines qui vont s'ouvrir à notre commerce; elle sera le point d'appui d'un nouveau levier de moralisation et de progrès. Aussi, tout ce qui regarde cette cité apparaît-il en dehors des proportions ordinaires. Quand un projet voit le jour, il semble exagéré; quand on le réalise, il se trouve insuffisant. Un bassin est à peine achevé qu'il faut en creuser un autre. Les ports s'ajoutent aux ports, et la réalité dépasse toutes les prévisions, comme toutes les espérances.

» L'Empereur, fidèle à son amour pour les grandes choses, a largement favorisé ce mouvement d'extension de Marseille. C'est sous sa puissante impulsion qu'ont été exécutés ou achevés les plus importants travaux d'utilité, d'embellissement et d'assainissement. C'est depuis l'Empire que Marseille a été rattachée à toutes les parties de la France par les voies ferrées. C'est à l'Empire que vous devez l'achèvement de l'aqueduc de Roquefavour, la construction du port de la Joliette, celle des docks, et tant d'autres améliorations, qui feront bientôt de Marseille la ville de France la plus salubre et la plus splendide.

» De si grands changements, un pareil développement, ne sont pas seulement dus aux avantages naturels de votre situation: il a fallu une modification complète de notre politique commerciale et de notre système administratif. Combattue par les préjugés et retardée par la lutte des intérêts, cette réforme n'a prévalu que grâce à la volonté ferme et éclairée de l'Empereur; et bientôt l'esprit d'entreprise, l'esprit d'association, libres de toute entrave, ont fait les grandes choses dont nous sommes témoins. Que l'on se rappelle l'état du commerce de Marseille il y a seulement dix ans. En 1852, il n'atteignait pas deux millions de tonnes, et, en 1861, il a dépassé trois millions. Combien de difficultés, cependant, il a fallu surmonter! Il y a dix ans encore, vous étiez en quelque sorte séparés des contrées voisines par des pratiques barbares et surannées, qui entravaient les échanges et les surchargeaient de frais considérables. Ces pratiques ont heureusement disparu, et c'est à l'Empereur que vous devez de les avoir remplacées par l'établissement d'un système rationnel et efficace, déjà adopté sur une grande partie du littoral de la Méditerranée. Ce terrible Lazaret, dont une réclusion de soixante-dix jours a fait pour moi un souvenir personnel, n'existe plus, et une ville nouvelle va s'élever sur les vastes terrains qu'il occupait.

» Mais d'autres obstacles s'opposaient au développement et à la prospérité de votre ville. Je veux parler du régime des prohibitions qui, sous prétexte de protéger notre industrie, ne faisait qu'en retarder les progrès. Une sage liberté vient d'être inaugurée, et c'est au sein de votre ville que l'on peut le mieux glorifier l'acte mémorable du 5 janvier 1860. La liberté du commerce des grains dont on effrayait l'agriculture était un corollaire du nouveau système, et dès le début il a garanti le pays des conséquences de la déplorable récolte de 1861. C'est par votre port que nos principaux approvisionnements sont arrivés, et ce funeste fléau de la disette est devenu pour vous, dans cette circonstance, une source nouvelle de développement et d'activité.

» Ce n'est pas tout, Messieurs, l'avenir vous promet d'autres progrès, et je dirai, sans crainte d'exagérer, que la prospérité de Marseille, quelque éclatante qu'elle soit déjà, n'est encore qu'à son début. Vous aviez à envier à l'Angleterre, qui nous a précédés dans la voie des réformes commerciales, ces docks qui, en réunissant les marchandises dans un centre commun, en permettent l'échange par un simple transfert sans déplacement et avec une grande réduction de frais. Le magnifique établissement où nous nous trouvons fera bientôt de Marseille une place d'entrepôt, et complétera ainsi les éléments du plus grand établissement commercial de la France.

» En même temps que s'évanouissent les derniers vestiges d'une théorie arriérée, vous voyez naître toutes les institutions de commerce et de crédit dues aux principes de la nouvelle science économique.

» Vous avez donc en vos mains, Messieurs, et je ne m'adresse pas seulement aux administrateurs des paquebots des Messageries Impériales, je m'adresse à tout le commerce de Marseille, que représentent ici ses membres les plus considérables et les plus honorés, vous avez en vos mains les éléments d'une immense prospérité et d'une influence presque sans limite. Vous allez envoyer d'ici sur des points pour ainsi dire inexplorés, les produits de la France, de son industrie et de son sol. Le soin de son renom vous est confié. Montrez à ces nations qui nous appellent encore *barbares* que notre industrie peut les vaincre aussi bien que nos armes. Montrez-leur aussi ce que valent nos principes de morale et de scrupuleuse bonne foi. Donnez-leur de la France, de ses habitants et de son souverain l'opinion qu'en a l'Europe. Vous aurez assez fait pour sa gloire et vous aurez bien mérité du pays.

» L'Empereur, qui a déjà manifesté son auguste intérêt pour votre entreprise, a voulu vous en donner un nouveau témoignage. Sa Majesté m'a chargé de vous annoncer qu'elle nomme officier de la Légion d'honneur M. Delacour, ingénieur de la marine, qui dirige la construction de vos navires, et chevalier, M. Coullet, administrateur adjoint de la Compagnie, dont le zèle et l'activité ont contribué à la prompte organisation du service.

» Permettez-moi maintenant de porter un toast à la prospérité de votre nouvelle entreprise. »

Ce discours a été salué par les cris de *Vive l'Empereur!* auxquels ont succédé les applaudissements unanimes de l'auditoire.

Ainsi s'est trouvée livrée au commerce, deux ans avant l'expiration du délai accordé par le décret de concession, l'une des lignes postales qui doivent le plus contribuer à l'extension des relations de la France avec l'extrême Orient, ainsi qu'à la prospérité de la Compagnie des Messageries impériales.

F. Grimaud.

CHRONIQUE

CHEMIN DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE. — La fusion entre les deux anciennes lignes de chemins de fer qui allaient de Marseille à Paris se complète peu à peu par d'importantes mesures. Ainsi, depuis le 1er octobre, ce que l'on appelait le service ou plutôt la comptabilité de transmission entre le réseau de Paris à Lyon et le réseau de Lyon à Marseille, a cessé.

Les voyageurs et les marchandises qu'un réseau recevait de l'autre ou qu'il lui transmettait, étaient l'objet d'une comptabilité et donnaient lieu à la rédaction et à l'échange de bordereaux tracés sur les feuilles d'expédition, et tendant à établir ce qui revenait à chaque réseau sur les prix de transport perçus.

Cette comptabilité était plus ou moins longue à mettre à jour, suivant que les gares étaient plus ou moins encombrées. De là des retards dans l'expédition des marchandises, retards accidentels et qui étaient le plus ordinairement évités, mais qui donnaient quelquefois lieu à l'expéditeur de supporter des excédants de frais de stationnement ou autres dans les gares de Vaise et de la Mouche.

Dorénavant les trains traverseront Lyon sans avoir à subir cette formalité, et les employés qui étaient chargés de la remplir seront répartis dans d'autres services dont le personnel était insuffisant.

CHEMIN DE L'OUEST. — Le rapport de la commission des chemins de fer, au conseil général de l'Eure, insiste particulièrement pour la prompte construction des lignes qui intéressent ce département. En ce qui concerne la section du chemin de fer de Paris à Dieppe, qui s'étend de Pontoise à Gisors, le tracé est approuvé, la section doit être livrée à la circulation le 2 mai 1863, mais aucun terrassement n'est commencé. Louviers, dont le raccordement avec la ligne de Rouen s'exécute en ce moment, demande, par l'organe de son conseil d'arrondissement, qu'une voie de fer raccorde cette ville avec Orléans, en passant par Evreux.

Le rapport fait valoir de nouveau l'utilité de l'opportunité d'un raccordement de Gisors à Pont-de-l'Arche par ou près Etrépagny et la vallée d'Andelle. Cette vallée, ainsi que celle de l'Epte, ont été cruellement éprouvées, comme tous les centres industriels, par les conséquences de la crise américaine. Cette ligne, pour laquelle le conseil général de l'Eure offre une subvention de 500,000 francs, dont les études sont faites, porterait la vie dans cette partie du département, et permettrait de donner aux ouvriers un travail qui leur manque en ce moment.

CHEMIN DE PERIGUEUX A RODEZ. — *Le Périgord* annonce la réception par l'Etat de la ligne de Périgueux à Rodez (section de Brives à Figeac) pour le 22 octobre courant, et l'ouverture le 2 novembre.

CHEMIN DES ARDENNES. — Le chemin de fer des Ardennes commence ses travaux de ballastage dans les environs de Thionville. La pose des rails est presque terminée jusqu'à Hayange. Dans quelques mois Thionville sera mis en relation avec les places fortes du Nord; et l'important groupe métallurgique de Hayange, de Pierrepont, Saint-Pancre, communiquera avec les houillères de la Belgique. Ce chemin de fer de Thionville à Sedan aura des stations dans le département de la Moselle à Hayange, Fontoy, Audun-le-Roman, Joppécourt, Pierrepont et Longuyon.

— M. de Wendel vient d'établir de nouveaux rails sur son ancien chemin de fer de Hagondange à Moyeuvre. La voie est reconstruite de façon à recevoir les locomotives de la Compagnie de l'Est. Elles y circuleront lorsque ce chemin de fer sera entouré d'une clôture, c'est-à-dire dans peu de temps.

CHEMIN DES CHARENTES. — Les statuts de la Compagnie des chemins de fer des Charentes ont été déposés au conseil d'Etat, dès la clôture de la souscription. On n'attend plus aujourd'hui que l'homologation de ces statuts, pour faire admettre les actions de la Compagnie à la cote de la Bourse.

CHEMINS ITALIENS. — Les statuts de la Société Bastogi, concessionnaire des chemins de fer napolitains, ont été présentés récemment au conseil d'Etat. Si nous sommes bien informé, le gouvernement serait complétement d'accord avec le comte Bastogi sur toutes les questions, et l'on peut espérer que la constitution définitive de la Société sera un fait accompli avant peu, malgré les obstacles qu'il a fallu surmonter. On annonce

le départ pour Naples de l'ingénieur Grattoni qui va prendre la direction des travaux.

— Le ministre des travaux publics vient d'approuver les conclusions de la commission chargée de déterminer le tracé du chemin de fer d'Arezzo à Pérouse, depuis si longtemps demandé par les habitants de cette dernière ville.

— La Société du chemin de fer de Bra à Alexandrie va pouvoir procéder à son organisation définitive; on n'attendait plus que le vote du conseil provincial d'Alexandrie, lequel a voté hier un subside de 120,000 livres en faveur de cette Société. Les statuts sont prêts à être soumis à l'approbation du gouvernement, et le cahier des charges pour l'adjudication des travaux de construction est également préparé.

CHEMINS ITALIENS. — L'administration des chemins de fer de l'Etat a décidé que les femmes seraient admises dans les bureaux et pourraient être chargées de distribuer les billets dans les stations. C'est un système adopté en France et en Angleterre.

SERVICE DE SURVEILLANCE DES CHEMINS DE FER. — Le service de surveillance des chemins de fer et de leurs dépendances, institué par décret du 22 février 1855, vient d'être placé sous la direction de cinq commissaires divisionnaires de police.

Les commissaires nommés sont : MM. Pamphile, baron de Vaux, Gohier, de Jogassieras et Tourier des Gayets.

M. Gohier, qui aura sa résidence à Paris, est chargé de la troisième circonscription, ainsi composée : gare du chemin de fer de Paris à Bordeaux, ainsi que la partie de cette ligne située sur le territoire des départements de la Seine, de Seine-et-Oise et Eure-et-Loir; la gare du chemin de Paris à Sceaux et à Orsay, et, en outre, les vingt départements ci-après: Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire, Côtes-du-Nord, Finistère, Morbihan, Loire-Inférieure, Vendée, Deux-Sèvres, Charente-Inférieure, Vienne, Gironde, Landes, Lot-et-Garonne, Gers, Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées, Basses-Pyrénées, Ariége.

CHEMINS ESPAGNOLS. — Un décret du 27 septembre 1862, déclare M. Ed. Bové concessionnaire du chemin de fer de Tardienta à Huesca; la subvention accordée par le gouvernement étant de 3,989,800 réaux en obligations de l'Etat.

CHEMIN DE FER SOUTERRAIN DE LONDRES. — Le chemin de fer souterrain, construit dans Londres, est terminé et a été agréé par l'inspecteur du gouvernement; l'ouverture a eu lieu ces jours derniers, et l'on a assez bien réussi à brûler la fumée, ce qui est un point important dans une exploitation qui se fait souterrainement.

Le coût total de la ligne s'élève à 1,125,000 liv. st., soit 28,125,000 francs.

De 6 heures du matin à 8 heures du soir, les convois se succèdent de 5 en 5 minutes, et de 8 heures du soir à minuit, les trains laissent écouler vingt minutes entre chaque départ.

Le *Great-Western* a entrepris les transports moyennant 45 0/0 de la recette brute recueillie, moyennant 3 pence (30 centimes) pour le parcours entier, et 2 pence pour les stations intermédaires.

FINANCES OTTOMANES. — On nous communique la note suivante : « Dans le but sans doute de favoriser des opérations à la baisse, les agioteurs de Galata, à Constantinople, on répandu le bruit que le gouvernement impérial ottoman venait d'émettre six millions et demi de livres turques en consolitdés intérieurs. Cette assertion a été officiellement démentie par le gouvernement turc, qui en a informé son ambassadeur à Paris. »

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Certaines valeurs privilégiées donnent lieu à beaucoup d'affaires.

Les actions de la Compagnie immobilière sont à 260 ».

Les Ports de Marseille, à l'approche de l'assemblée générale, ont monté à 750 ».

Les Magasins généraux compris dans les projets de fusion sont recherchés à 705 ».

Les Docks sont à 720 ». On commence à comprendre le magnifique avenir réservé à cette belle entreprise.

La Caisse des chemins de fer est à 97 50.

Le Comptoir Bonnard fait 41 25.

La Vieille-Montagne est cotée à 278 75. Le Zinc de Russie à 130.

Le Cail continue à être très-recherché. Heureux ceux qui en trouvent encore sur le marché. On le demande à 740 ».

Les Omnibus de Paris font 850 ». Les Petites Voitures 62 50, et les Omnibus de Londres 43 ».

Les Gaz de Marseille sont à 398 75.

E. BONNAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Le mauvais temps qui règne depuis quelques jours, a rendu plus difficiles les communications de l'Angleterre avec la France. Il a fallu recourir au télégraphe, pour expliquer les retards des paquebots. Cette circonstance a causé un certain malaise dont il est facile de se rendre compte en relevant le chiffre des voyageurs. Dans le mois de septembre, 11,409 passagers ont fait la traversée de Folkestone à Boulogne, 12,776 se sont embarqués à Calais ou à Dieppe. — Total 24,185. C'est une augmentation de 5,422 sur le mois correspondant de l'année précédente.

La politique extérieure exerce une influence défavorable sur notre marché. La crise prussienne, la question romaine, les manifestations papistes de Hyde-Park et de Birkenhead ont effrayé les spéculateurs.

L'encaisse métallique de la Banque a une tendance à diminuer. Cependant il nous arrive de fortes cargaisons en numéraire. La Banque a reçu cette semaine près d'un million sterling. Il est donc à espérer qu'elle ne sera pas dans la nécessité d'élever le taux de son escompte. D'ailleurs, la situation du marché américain favorise de plus en plus l'exportation de l'or en Europe. Le change de New-York sur Londres est à 540, la prime sur l'or est à 127 1/4. A ces conditions, les Américains ont tout avantage à payer en espèces les marchandises qu'ils achètent à l'Angleterre.

L'émotion produite par les dernières nouvelles du Pérou n'est pas encore calmée. Le 1er août dernier la république péruvienne avait négocié un emprunt de 5,500,000 liv. st. en obligations portant intérêt à 4 1/2 0/0. L'emprunt fut émis à 93; il réussit à merveille. Les souscriptions dépassèrent le chiffre demandé. Un amortissement de 8 0/0 devait éteindre la dette en dix ans. Déjà les souscripteurs avaient versé plus de la moitié du capital, quand le général San Roman est devenu président du Pérou. Le nouveau président n'a pas ratifié le contrat signé par son prédécesseur, et l'a fait annuler par le congrès péruvien.

Les fonds turcs se soutiennent, malgré la baisse générale. Le consolidé fait 38 1/2; le nouvel emprunt fait 1/4 de prime : il était, dernièrement, à 3 0/0 au-dessous du pair.

Les céréales ont fléchi de 3 shillings par quarter : c'est une baisse de 9 shillings depuis sept semaines. Le stock est immense.

Les consolidés anglais ont oscillé, pendant toute la semaine, entre 93 1/2 et 93 7/8; hier, ils sont demeurés à ce dernier cours. Les actions de la Banque ont fait de 236 à 238; les actions de la Compagnie des Indes, de 227 à 229; le 5 0/0 indien, de 109 1/2 à 109 3/4. Les demandes d'escompte, à la Banque, sont très-peu nombreuses, et on obtient facilement de l'argent, sur le marché, à 1 7/8 0/0.

Le coton a baissé de 2 pence par livre sur le marché de Liverpool. On attribue cette légère baisse aux arrivages de cotons indiens et au discours dont M. Gladstone a ouvert la série au banquet de Newcastle.

Il paraît aussi que le gouvernement confédéré a l'intention d'expédier en Europe un million de balles qu'il fera vendre pour son compte. Ce serait une valeur d'au moins 10 millions sterling. Je ne doute pas de l'audace de nos armateurs. On essaiera tous les moyens de forcer le blocus. On peut donc croire que plus de la moitié du coton nous arrivera.

C. DEALTH.

BULLETIN COMMERCIAL.

Farines.— Les farines de commerce sont d'une vente assez lente.

Le courant de mois a été payé 59 75.

Le livrable sur les 2 derniers est à 58 25.

Les 4 mois de janvier de 57 75 à 58 fr.

Ce soir les offres sont un peu plus abondantes aux prix suivants :

Courant de mois 59 75.
Novembre seul 58 50, 58 75.
2 derniers 58 25 à [illegible] fr.
4 premiers 58 à 57 75.

Les farines de consommation ont une demande limitée. La boulangerie achète seulement du disponible en bonnes marques du rayon de 58 à 60 fr.; les premières marques de 61 à 62 fr. le sac de 159 kil.

Blés. — La physionomie du marché a été très-difficile à saisir, on ne pouvait se rendre compte ni de l'importance des offres, ni de l'affluence des visiteurs.

Assez tardivement, il a été présenté des échantillons en blé du Centre dont on demandait 33 50 à 33 75, pour les blés ordinaires, et de 34 fr. à 34 50 les 120 kil. pour les blés de choix.

Le Vendômois offrait des blés de 34 50 à 34 75, mais trouvait difficilement acheteur.

La ligne de Montereau pourrait vendre à 34, 34 50 les 120 kil.

Généralement, les prix demandés ne sont pas acceptés par les acheteurs et l'on ajourne les affaires.

Les blés de semence ont encore attiré quelque peu l'attention, mais il ne se fait presque plus rien d'important. On paie quelques hectolitres de blé pur anglais de 48 à 50 fr., et les blés de pays de 40 à 46 fr. Le tout à l'hectolitre et demi, selon la nature et la qualité.

Les fermiers nous ont semblé moins nombreux que d'habitude. On demandait de 34 à 34 50 pour les blés de choix, et de 32 50 à 33 50 pour les blés ordinaires. Le tout par 120 kil. réglés, rendus aux usines de la meunerie du rayon.

Seigles.— La demande reste soutenue pour le seigle de 20 75 à 21 25 les 115 kil. réglés en gare du Nord.

Orges. — Les belles orges ont une vente courante à 17 50; les qualités médiocres de 16 50 à 17 fr.; l'escourgeon est très-rare et se paie facilement de 18 à 18 25 les 100 kil. au bateau.

Commercialement, les offres sont très-nombreuses; les bas prix soumissionnés impriment à l'article une tendance de baisse assez marquée; le disponible en grosses avoines de Brie vaut 25 50 à 25 75; les avoines marchandes Beauce et Brie 24 50 à 24 75; les avoines de tous pays, selon couleur et poids naturels, de 23 75 à 24 50 les 150 kil. réglés, en gare respective d'arrivée.

Issues. — La vente des gros sons est toujours très-lente aux prix de 10 à 10 50 pour les sons de province, et de 10 50 à 10 75 pour ceux des usines du rayon. Les issues de blé sont calmes aux cours ci-après. La farine d'orge de 19 à 20 francs. Le tout par 100 kilogrammes.

Colzas. — La graine de colza, selon mérite, se maintient de 48 à 50 fr., article de plus en plus rare; la graine de lin de 42 à 45 fr.; le chènevis de 32 à 34 fr. Le tout par 100 kilogrammes.

Graines fourragères. — Nous n'avons rien à dire en général des graines fourragères. Nous croyons que l'article trèfle est appelé à beaucoup d'avenir par suite de la rareté de cette semence. La Bretagne ne fournira rien ou presque rien en graine nouvelle. La Sarthe et le Poitou sont décidément mal partagés. Reste donc le Midi, qui a assez bien récolté, mais qui a de hautes prétentions justifiées par les demandes successives qui arrivent sur les marchés de production. La Suisse, l'Allemagne et l'Amérique sont donc appelées à jouer un rôle cette année comme pays importateurs.

Huiles. — *Cours officiels.* — Huile de colza en tous fûts 122 50; en tonnes 124 ». — Huile épurée en tonnes 132 ». — Huile de lin en fûts 115 »; en tonnes 116 50. — Huile d'œillette commune « » »; dito de bon goût 124 ». — Le tout par 100 kilogrammes.

(*Echo de l'Agriculture.*)

La métallurgie est très-calme; nous nous bornerons à donner les cours des métaux :

Cuivre	anglais,	257 50
	du lac Supérieur,	270
	du Chili brut,	232 50
Minerai de Corocoro,		240
Etain	Banca,	307 50
	des Détroits,	302 50
	anglais,	292 50
Plomb	de France,	53 50
	d'Espagne,	53
Zinc	brut de Silésie,	48

(*Ancre de Saint-Dizier.*)

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

25 octobre. — **Ports de Marseille.** — A 3 heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

27 octobre. — **Hauts-fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer.** — A 2 heures, à Lyon, au palais Saint-Pierre, place des Terreaux.

31 octobre. — **Chemin Victor-Emmanuel.** — A 1 heure, à Chambéry.

10 novembre. — **Mines de Lens.** — A midi, hôtel du Nouveau-Monde, à Lille.

10 novembre. — **Houillères et chemin d'Epinac.** — A 1 heure, rue Lepelletier, 32.

1 décembre. — **Chemins portugais.** — A Lisbonne, au siége de la Société.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

6 octobre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — 25 fr. par action ancienne ; 10 fr. par action nouvelle, impôt à déduire 88 cent.

16 octobre. — **Mines de la Loire.** — 3 fr. 88 par action, impôt déduit.

16 octobre. — **Houillères de Rive-de-Gier.** — 12 fr. 35 par action, impôt déduit.

16 octobre. — **Houillères de Saint-Etienne.** — 4 fr. 90 par action, impôt déduit.

16 octobre. — **Houillères de Montrambert et de la Béraudière.** — 4 fr. 90, impôt déduit.

2 novembre. — **Chemin de Lyon à Genève.** — 5 francs par action.

3 novembre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement de 25 francs par action, à titre d'à-compte sur le dividende 1862. Impôt, 68 c.

3 novembre. — **Chemins de l'Est.** — 20 fr. par action. Impôt à déduire, 42 cent.

3 novembre. — **Mines et chemin de Carmaux.** — 7 francs par action. Impôt à déduire, 20 c.

1er novembre. — **Société de Crédit industriel et commercial.** — 5 francs par action libérée de 125 francs.

31 octobre. — **Gaz de Marseille.** — 6 fr. par action.

Service des Obligations.

1er novembre. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — 7 fr. 50 par obligation nouvelle.

APPELS DE FONDS.

1er novembre. — **Chemins Lombards.** — Versement de 50 francs par action.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Société de la propriété foncière de Paris. — Emission d'actions de 500 francs.

27 au 31 octobre. — **Ville de Paris.** — Emission de 122,765 obligations municipales.

Jusqu'au 31 octobre. — **Compagnie générale de navigation à vapeur sur les canaux.** — Emission de 2,000 actions de 500 francs.

TIRAGES.

31 octobre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Tirage d'obligations d'Andrezieux à Roanne.

REMBOURSEMENTS.

25 octobre. — **Société Call et Cie.** — Remboursement des obligations sorties le 25 septembre.

1er novembre. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations foncières et communales sorties au tirage du 22 septembre.

1er décembre. — **Ville de Bruxelles.** — Remboursement des obligations de l'emprunt 1862 sorties au tirage du 1er septembre.

1er décembre. — **Ville de Lille.** — Remboursement des obligations sorties le 1er septembre.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 24 mai.

31 décembre. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 mai.

2 janvier 1863. — **Emprunt anglo-autrichien.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er juillet 1862.

F. G.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1863 Kilomètres exploités	1863 RECETTES BRUTES.	1863 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est*	Du 8 au 14 octobre...	1739	1.401.541 30	805 95	1706	1.516.050 76	888 66	» »	9.31	29.892 66	855 »
Orléans*	8 — 14 — ...	1634	1.474.521 27	907 90	1475	1.416.798 91	960 54	» »	5.47	31.810 25	1045 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	8 — 14 ...	1411	2.652.150 63	1.879 62	1411	2.799.246 30	1.983 87	» »	5.25	60.190 02	1177 50
Ouest*	8 — 14 — ...	1310	1.131.191 65	863 50	1213	1.295.808 35	1.068 25	» »	19.15	34.103 19	560 »
Nord*	8 — 14 — ...	1053	1.429.810 12	1.357 86	907	1.495.642 17	1.560 68	» »	12.20	31.319 07	1035 »
Midi*	8 — 14 — ...	798	654.374 62	820 02	798	640.733 48	802 92	2.13	» »	31.241 94	877 50
Lyon a Genève*	8 — 14 — ...	231	154.761 03	669 87	231	149.861 48	646 93	3.54	» »	23.314 50	376 »
Ardennes*	8 — 14 — ...	355	151.030 43	425 53	187	95.655 51	508 31	» »	16.30	15.618 97	» » »
Dauphiné*	8 — 14 — ...	162	84 740 57	465 60	160	75.911 61	474 44	» »	1.89	17.969 45	420 »
Grand-Hasnac a Béziers	8 — 14 — ...	52	14.691 15	282 52	52	7.062 95	135 82	108.» »	» »	»	»
Bességes a Alais*	8 — 14 — ...	33	35.092 75	1.063 41	33	26.099 45	790 89	34.45	» »	30.409 76	540 »
Autrichiens	8 — 14 — ...	1961	1.361.460 88	693 20	1937	1.624.359 27	870 03	» »	20.32	26.447 44	621 25
Madrid a Saragosse et Alicante — Madrid a Médinaceli	8 — 14 — ...	1324	1.002.239 »	757 61	1324	1.219.482 50	927 35	» »	17.81	27.755 07	495 »
Madrid a Alicante et Tolède	8 — 14 — ...	482	369.582 06	766 76	482	315.040 81	653 61	17.31	» »	32.042 94	618 75
Alicante — Alcazar a Ciudad	8 — 14 — ...	106	48.096 91	289 74	104	33.906 05	326 02	» »	11.14	»	»
Barcelone a Saragosse	8 — 14 — ...	135	30.862 82	199 11	114	18.379 07	161 22	23.50	» »	»	»
Nord de l'Espagne	8 — 14 — ...	366	157.665 67	430 70	366	121.641 »	332 30	29.61	» »	13.309 25	345 »
Union suisse	8 — 14 — ...	522	198.737 62	380 72	375	136.611 90	363 76	4.66	» »	15.446 59	530 »
Central suisse	12 — 18 — ...	275	77.970 »	283 »	275	79.758 »	290 »	» »	2.41	» »	»
Victor-Emmanuel	8 — 14 — ...	262	144.911 83	553 09	262	153.601 96	583 97	» »	5.28	19.898 32	»
Romains — Bologne a Ancone	8 — 14 — ...	214	145.075 86	677 93	214	146 922 97	695 90	» »	2.58	26.597 21	380 »
Romains — Rome a Civita-Vecchia	8 — 14 — ...	206	72.496 62	351 92	»	»	»	»	»	10.292 42	333 75
Saragosse a Pampelune	8 — 14 — ...	73	17.603 30	241 14	»	»	»	»	»	9.955 30	»
Séville-Xérès-Cadix	24 — 30 septembr	179	69.389 55	382 06	»	»	»	»	»	10.367 20	362 50
Ouest suisse	8 — 14 octobre..	160	147.576 56	922 35	160	75.024 38	474 52	94.51	» »	20.303 51	460 »
Cordoue a Séville	24 — 30 septembr	150	73.311 77	488 74	150	71.824 79	493 82	» »	2.01	16.758 34	136 25
Guillaume-Luxembourg	1er — 7 octobre..	131	53.106 40	405 39	131	58.744 95	448 43	» »	9.60	14.875 43	» » »
Portugais	1er — 7 — ...	120	34.904 68	290 87	9	21.962 91	260 76	17.83	» »	12.540 »	280 »
		75	36.083 40	489 11	»	»	»	»	»	»	447 50

Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimaud.

BIBLIOGRAPHIE.

Un économiste dont le nom est connu de nos lecteurs, M. Alph. Courtois fils, vient de publier un travail intéressant, sous ce titre : *Tableau des plus hauts et plus bas cours annuels des huit cents principales valeurs, cotées à Paris, Lyon, Marseille, etc., du 17 janvier 1797 (28 nivôse an V) à nos jours.* C'est le mouvement de la richesse mobilière pris sur le fait, de cette richesse qui s'est développée depuis un demi-siècle dans une proportion si gigantesque, qu'on a peine à croire à tant de progrès accomplis. A côté de la propriété foncière, par sa nature immobile, comme son nom l'indique, s'est placée une autre propriété, qui passe de main en main, avec la rapidité de l'éclair, affranchie qu'elle est des difficultés légales qui embarrassent (plus qu'elles ne protégent) la circulation des autres biens. C'est à cette mobilité incessante, à ces transformations rapides en bien ou en mal que nous fait assister M. Courtois, et ce travail est rempli de renseignements utiles, en même temps qu'il est fécond en lumières. La comparaison des valeurs à différentes époques, leur élévation et leur abaissement, sont un sujet de réflexions profitables et d'enseignements précieux. Les révolutions politiques, les crises de toute sorte, y ont marqué leur passage et laissé des traces qui subsistent encore. Il y a là un sujet d'étude digne de fixer l'attention. M. Courtois en a réuni les éléments, avec une patience, un ordre et une clarté qui méritent les encouragements comme l'approbation, et dont le public ne manquera pas de lui tenir compte.

F. GRIMARD.

VILLE DE PARIS.

EMISSION

DE 122,785 OBLIGATIONS MUNICIPALES,

QUI FORMENT

le solde de la création autorisée par la loi du 1er août 1860.

La Ville de Paris émet **122,785** obligations formant le solde de la création autorisée par la loi du 1er août 1860.

Ces obligations portent jouissance du 1er septembre dernier; elles donnent droit :

1° A **15** francs d'intérêt annuel :

2° A des lots s'élevant ensemble à **300,000** francs par an, savoir :

1er SEMESTRE.

Numéro premier sortant....	**100,000** fr.
2e, 3e, 4e et 5e, chacun. **10,000** fr.....	**40,000** fr.
6e à 15e, chacun **1,000** fr....	**10,000** fr.
	150,000 fr.

2e SEMESTRE.

Mêmes lots	**150,000** fr.
TOTAL PAR ANNÉE	**300,000** fr.

3° Au remboursement du capital au pair de Fr. **500** en **37** ans, à partir du 1er septembre 1860.

La souscription est ouverte du 27 au 31 octobre courant. Elle sera close dès que les demandes d'une journée dépasseront le nombre des titres restés disponibles.

Par un traité passé avec la ville de Paris, la *Société générale de Crédit mobilier* s'est engagée à prendre à son compte les obligations qui n'auraient pas été souscrites dans le délai du 27 au 31 octobre, à 4 heures du soir.

Le prix d'émission est fixé à **450** francs. Il sera payé en trois termes de **150** francs chacun, exigibles, savoir :

150 fr. en souscrivant :

150 fr. du 10 au 15 avril 1863 :

150 fr. du 10 au 15 juillet 1863.

Il ne sera dû aucun intérêt sur le montant des termes payés à l'échéance. En raison de ces délais de paiement, le prix réel des obligations se trouve réduit à **443** fr.

ON SOUSCRIT :

A PARIS, à l'Hôtel de Ville et dans toutes les mairies,

Et dans les départements, pour tous les renseignements, s'adresser à tous les receveurs généraux et particuliers des finances.

La Banque de France prête sur ces titres **60 0/0** du cours coté à la Bourse de Paris.

VILLE DE PARIS.

Emission de 122,785 obligations municipales, qui forment le solde de la création autorisée par la loi du 1er août 1860.

Le sénateur préfet de la Seine, grand officier de l'ordre impérial de la Légion d'honneur,

Vu la loi du 1er août 1860, qui a autorisé la Ville de Paris à émettre 287,648 obligations, constituées au capital de 500 fr., rapportant 15 fr. d'intérêts annuels, payables par semestre, divisées en deux séries ayant droit à des lots montant annuellement à 300,000 fr. pour chacune, et remboursables en trente-sept années, à partir du 1er septembre 1860, dont le produit doit être employé, concurremment avec les ressources municipales disponibles, à l'achèvement des grandes opérations qui ont fait l'objet des lois des 4 août 1851, 2 mai 1855, 19 juin 1857 et 28 mai 1858, et aux dépenses de toute nature nécessités par l'extension des limites de Paris;

Vu le traité conclu entre la ville de Paris et la Société générale de Crédit mobilier, le 17 octobre présent mois, en vue du placement, par voie de souscription publique, des obligations qui restent à émettre de la création autorisée par cette loi, et aux termes duquel la Société générale de Crédit mobilier a déclaré souscrire immédiatement 22,785 de ces obligations, dont l'attribution lui a été garantie par la Ville, en dehors de toute répartition, et s'est obligée à prendre à son compte celles des 100,000 obligations réservées aux autres souscripteurs, qui n'auraient pas été soumissionnées pendant la durée de la souscription publique;

Vu la délibération prise par le conseil municipal à la même date;

Vu le décret d'approbation en date de ce jour,

Arrête :

Art. 1er. — Une souscription publique, pour le placement des obligations municipales de la création autorisée par la loi du 1er août 1860, qui restent à émettre, sera ouverte à l'Hôtel de Ville et dans chacune des mairies des vingt arrondissements de Paris, le lundi 27 octobre présent mois, à neuf heures du matin, et close le vendredi 31 octobre, à quatre heures du soir.

Art. 2. — Ces obligations portent jouissance du 1er septembre 1862.

Le prix d'émission est fixé à 450 fr. Il sera payé en trois termes de 150 fr. chacun, exigibles, savoir :

Le premier terme, au moment de la souscription;

Le second, du 10 au 15 avril 1863;

Le troisième, du 10 au 15 juillet suivant.

Il ne sera dû aucun intérêt sur le montant des termes payés à l'échéance; mais à défaut de paiement d'un terme échu, dans le délai fixé, les souscripteurs en retard seront passibles de l'intérêt à 5 0/0 des sommes exigibles, sans préjudice de l'application, s'il y a lieu, des dispositions de l'art. 12.

Art. 3. — Les déclarations de souscription devront être conformes au modèle ci-après :

M..... demeurant... déclare souscrire pour.... des obligations de la Ville de Paris, qui forment le solde de la création autorisée par la loi du 1er août 1860.

Il verse pour le premier terme du prix, à raison de 150 fr. par obligation, la somme de...

Paris, le.. octobre 1862.

(Signature.)

Les porteurs d'obligations des émissions de 1855 ou de 1860, ou de l'une et l'autre émissions, qui voudront user de la préférence qui leur est réservée par l'art. 7 ci-après, devront ajouter à leur déclaration de souscription le paragraphe suivant, qu'ils modifieront selon les cas :

Le soussigné déclare en outre être propriétaire de... obligations de l'émission de 1855, ou de l'émission de 1860, ou des émissions de 1855 et de 1860.

Des formules de déclaration, sur papier blanc pour les souscriptions ordinaires, sur papier de couleur, pour les souscriptions des porteurs d'obligation des émissions antérieures, seront déposées chez les concierges de l'Hôtel de Ville et des mairies, où elles seront délivrées gratuitement.

Art. 4. — Chaque souscripteur sera muni, en se présentant :

1° De sa déclaration de souscription, remplie et signée d'avance;

2° Du montant exact, par appoint, du versement qu'il devra faire.

Art. 5. — Il ne sera reçu en paiement dans les mairies que des billets de banque ou des espèces françaises ayant cours.

Les souscriptions acquittées au moyen d'autres valeurs seront faites à l'Hôtel de ville même. Ces valeurs devront être immédiatement réalisables.

Art. 6. — Les déclarations pourront avoir lieu par lettres *chargées à la poste*, soit à Paris même, soit dans les départements, soit à l'étranger, adressées au préfet de la Seine (avec cette suscription : *Emprunt municipal*), et contenant les valeurs, immédiatement réalisables, destinées à couvrir le versement énoncé dans ces déclarations.

Art. 7. — Le relevé des demandes d'obligations sera fait par journée.

Tant que la souscription ne sera pas remplie, les quotités soumissionnées dans une journée seront définitivement acquises aux souscripteurs.

Lorsque le nombre des demandes d'une journée dépassera celui des titres disponibles, la souscription sera close et les demandes seront réduites proportionnellement.

Toutefois, les porteurs d'obligations des émissions de 1855 et de 1860 qui auront soumissionné un nombre d'obligations de l'émission nouvelle, égal ou inférieur au nombre des obligations qu'ils possèdent déjà, obtiendront, dans la répartition à

faire, la préférence sur tous nouveaux souscripteurs.

Art. 8. — Pendant toute la durée de la souscription, un comité spécial, siégeant à l'Hôtel de ville, qui sera composé, sous la présidence du préfet ou de son délégué, de douze membres du conseil municipal, et qui sera assisté du chef de la section de comptabilité et du trésorier de la Ville, fera procéder chaque jour, sous sa surveillance : 1° à l'ouverture des lettres chargées contenant des déclarations de souscription ; 2° à l'encaissement des valeurs transmises ; 3° à la rédaction des bordereaux récapitulatifs des souscriptions faites par correspondance.

Art. 9. — A la fin de chaque journée, le même comité recevra les bordereaux de souscriptions faites au bureau de l'Hôtel de ville et dans les bureaux des mairies, totalisera les souscriptions, et, suivant leur importance, décidera si les opérations seront closes, et s'il y aura lieu à la réduction proportionnelle, ou si la souscription demeurera ouverte le lendemain.

Dans tous les cas, la souscription sera définitivement close le vendredi 31 octobre, à quatre heures du soir, et les obligations non souscrites à ce moment seront attribuées à la Société générale de Crédit mobilier, en exécution du traité de garantie ci-dessus visé.

Art. 10. — Des certificats de versement seront remis aux souscripteurs.

Ils seront échangés dans les bureaux de l'Hôtel de Ville, à partir du 15 novembre 1862 et avant le 1er février 1863, contre des titres provisoires au porteur.

Les souscripteurs qui auront déclaré être propriétaires d'obligations des émissions antérieures, devront les produire, pour retirer les titres provisoires des obligations de la nouvelle émission qui leur auront été attribuées par application du dernier paragraphe de l'article 7.

Des titres définitifs, également au porteur, seront délivrés ultérieurement aux souscripteurs des obligations libérées.

Art. 11. — Si des obligations de l'émission nouvelle sortent au tirage qui aura lieu le 1er février 1863, les porteurs des titres provisoires auront droit au remboursement du capital au pair de 500 fr., et, en outre, aux lots qui auraient pu être attribués par le sort à leurs numéros ; mais, sur le montant des décomptes remis à ces porteurs, la caisse municipale retiendra les sommes qui resteront dues par eux à la Ville, pour les obligations amorties.

Art. 12. — Il sera loisible à l'administration de frapper de déchéance les souscripteurs en retard pour le versement même d'un seul terme, et de faire vendre, sans mise en demeure préalable, les obligations par eux souscrites.

Cette vente aura lieu à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

Les sommes précédemment versées resteront acquises à la caisse municipale.

Le prix de la vente, déduction faite des frais, sera employé à couvrir, jusqu'à due concurrence, les termes échus et les intérêts dus. L'excédant, s'il en existe, appartiendra aux souscripteurs dépossédés.

Fait à Paris, le 18 octobre 1862.

G. E. HAUSSMANN.

CHEMIN DE FER DE LYON A SATHONAY.

Nous sommes informés que la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Sathonay a fixé au 4 novembre la date de l'ouverture de la souscription à l'émission de ses obligations, livrées à 280 francs et remboursables à 500 francs. Nous publierons, samedi prochain, les conditions explicites de cette souscription.

F. GRIMAUD.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DE

NAVIGATION A VAPEUR

SUR LES CANAUX.

Société en commandite, suivant acte passé devant Me Aumont-Thiéville, notaire à Paris.

FONDATEURS :

MM. Eugène **Lacroix** fils, ingénieur mécanicien, à Rouen ;
Joly, constructeur à Argenteuil (Seine-et-Oise) ;
A.-N. **Godeaux**, officier de la Légion d'honneur, ancien secrétaire général de la préfecture de police ;
Adolphe **Daubigny**, ancien inspecteur de la navigation, l'un des principaux fondateurs de la Compagnie du Touage de la Basse-Seine et de l'Oise, gérant.

PREMIÈRE ÉMISSION DE 2,000 ACTIONS DE 500 FR.

L'action de 500 francs produit au souscripteur un intérêt de *six pour cent* payable par semestre, son remboursement dans une moyenne calculée sur la durée de la Société, et de plus *une action de jouissance* qui lui donne un droit *dans la moitié des bénéfices nets de l'entreprise, alors même qu'il est remboursé*.

Les actionnaires de la première émission participeront, par préférence, à toutes les émissions qui seront faites ultérieurement.

La souscription publique est ouverte à Paris, chez MM. LAUZE ET Ce, banquiers, rue Chérubini, 4, au coin de la rue Sainte-Anne.

Versements.

50 francs en souscrivant, 75 francs après la répartition, 75 francs contre la remise du titre négociable à la Bourse, et les 300 fr. restants, au fur et à mesure des besoins de la Société, et sur l'avis publié prr le conseil de surveillance.

Les souscriptions adressées directement à Paris, chez MM. L. Lauze et Ce, devront être accompagnées, par lettre chargée, du montant du premier versement.

Pour les détails et l'indication des villes où l'on souscrit, voir notre numéro du 18 octobre.

LA SOUSCRIPTION SERA CLOSE LE 31 OCTOBRE COURANT.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de **3 1/2** 0/0. La Société se charge **GRATUITEMENT**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur président, Marquis D'AUDIFFRET.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

POUR

L'ÉCLAIRAGE ET LE CHAUFFAGE

PAR LE GAZ.

MM. les souscripteurs sont informés que les demandes d'actions d'une à cinq inclus sont intégralement admises.

Les souscriptions de six à huit actions inclusivement auront cinq actions.

Toutes les souscriptions pour un chiffre supérieur à huit actions seront réduites indistinctement de 45 0/0.

Pour toute fraction, on alloue une action.

Les titres provisoires au porteur seront délivrés dans les bureaux de la Société générale de Crédit industriel et commercial, 72, rue de la Victoire, à Paris, du 3 au 13 novembre, en échange des récépissés de souscription, et contre le paiement de 100 fr. par action, destinés à compléter le premier versement.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schaken, à Vesoul.

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1729 kilomètres.
1861. — 1706 —

14e année — 41me semaine.

Du 8 au 14 octobre 1862.

917.949 Voyageurs	26 351 67
Bagages, Marchandises, etc.	873.189 [illegible]
Total	1 601.541 30
Recettes antérieures	51.469.429 48
Total général	52.870 970 78
41e semaine de 1862	1 601.541 30
Semaine correspondante de 1861.	1.516.050 78
Différence	114 509 48
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	52.870 970 78
— — 1861.	54.520.445 72
Différence	1 649.474 94

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 juillet 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 juill. 1862	26.138.108 53
Du 1er janvier au 31 juill. 1861	26.856.641 50
Différence en faveur de 1861.	608.532 97

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 juill. 1862	11.896.206 46
Du 1er janvier au 31 juill. 1861	11.987.353 03
Différence en faveur de 1861.	91.146 57
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862.. 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 8 au 14 octobre 1862.

137.994 Voyageurs	599.893 84
Bagages, Marchandises, etc.	874.628 43
Total	1.474.521 27
Semaine correspondante de 1861.	1.416.798 91
Différence	57.722 36
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	51 901.712 34
— — 1861.	55.449.679 49
Différence	3.547.967 15

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 539 kil. — 1862... 682 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 484 kil. — 1862... 682 kil.

24.151 Voyageurs	70 499 30
Bagages, Marchandises, etc.	113.748 91
Total	184 248 21
Semaine correspondante de 1861	143.777 15
Différence	40 471 06
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7.204.384 45
— — 1861.	4.684.462 06
Différence	2 519 921 39

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 8 au 14 octobre 1862.

213.065 Voyageurs	845.195 60
Bagages et marchandises	1.806.055 03
Total	2.651.150 63
Semaine correspondante de 1861.	2.798.346 36
Différence	147 095 73
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	97.803 166 52
— — 1861.	91.705.754 29
Différence	6.097.412 23

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 331 kilomètres
1861. — 331 —

26.616 Voyageurs	80 589 25
Bagages, Marchandises, etc.	74.152 38
Total	154 741 63
Période correspondante de 1861.	149 441 48
Différence	5.300 15
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.539.177 86
— — 1861.	5.622.326 37
Différence	83.148 51

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Murat par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 887 kilomètres.
1861. — 337 —

70.368 Voyageurs	227.704 05
Bagages et Marchandises	415.968 58
Total	643 672 63
Semaine correspondante de 1861.	604 480 59
Différence	39.192 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	22.791 760 99
— — 1861.	16.444 843 43
Différence	6.346.917 56

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1310 kilomètres.
1861. — 1218

Du 8 au 14 octobre 1862.

381.196 Voyageurs	535.264 50
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	98.493 25
— — Pet. vitesse	497.433 90
Total	1.131.191 65
Semaine correspondante de 1861.	1.295.808 35
Différence	164.616 70
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	41 937.026 90
— — 1861.	43.324.575 60
Différence	1.387 548 70

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 août 1862-1861

(Impôt du dixième déduit)

ANCIEN RÉSEAU.

8 mois 1862, 900 kilomètres	31.184.635 12
— 1861, 900 —	32.001.310 01
Différence	816.684 82

RÉSEAU MIXTE.

8 mois 1862, 295 kilomètres	2.911.579 24
— 1861, 295 —	2.779.880 71
Différence. » —	131.698 53

NOUVEAU RÉSEAU.

8 mois 1862 21 kilomètres	175.650 82
— 1861 18 —	110.862 35
Différence	64.788 47
Différence totale : 3 kilom.	630.197 89

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 987 —

Du 8 au 14 octobre 1862.

183.118 Voyageurs	531.902 90
Bagages, Marchandises, etc.	897.907 24
Total	1.429 810 14
Semaine correspondante de 1861.	1.493.612 17
Différence	63.802 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	51.335 200 44
— — 1861.	49.755.061 20
Différence	1.580.238 24

Ligne de Paris à Soissons et Chantilly à Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 111 kilomètres

8.852 Voyageurs	29 933 30
Bagages, Marchandises, etc.	27.166 20
Total de la semaine	57 099 50
Semaine correspondante de 1861.	23 935 10
Différence	33.164 40
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.993 898 51
— — 1861.	293 602 43
Différence	1.700 296 08

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 209 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 8 au 14 octobre 1862.

55.801 Voyageurs	208 278 26
Bagages, Marchandises, etc.	446.096 36
Total	654.374 62
Canaux	36.096 20
Totaux réunis	690.470 82
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	640 733 48
{ Canaux	51.991 05
Total	692 724 53
Différence	2.253 71

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	26.767.177 49
— — 1861.	23.948.727 24
Différence	2.818.450 25

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 286 kilomètres
Septembre 1862.

75.896 Voyageurs	193 907 07
Bagages, Marchandises, etc.	78.896 68
Total	272 803 75
Mois correspondant de 1861.	90.330 10
Différence	182.473 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.455.700 13
— — 1861.	617.292 57
Différence	838.408 56

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 335 kilomètres.
1861. — 157 —

Du 8 au 14 octobre 1862.

28.493 Voyageurs	55.154 02
Bagages, Marchandises, etc.	95.876 41
Total	151 030 43
Semaine correspondante de 1861.	95.055 51
Différence	55 974 92
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.341 230 77
— — 1861.	3.089.706 37
Différence	1.251 524 40

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 8 au 14 octobre 1862.

Voyageurs	2.208 95
Bagages, Marchandises, etc.	33.883 80
Total	35 092 75
Semaine correspondante de 1861.	26.099 45
Différence	8 993 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 300 545 55
— — 1861.	1.178.645 80
Différence	121 929 75

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 162 kilomètres.
1861. — 162 —

Du 8 au 14 octobre 1862.

16.763 Voyageurs	40 183 60
Bagages, Marchandises, etc.	44.554 97
Total	84.710 57
Semaine correspondante de 1861.	75.911 61
Différence	8.829 96
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.895.494 95
— — 1861.	2.533.223 25
Différence	362.271 70

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.

Du 13 au 19 octobre 1862.

43.980 voyageurs	4 533 85
Produit total depuis le 3 juin	103.508 90

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 8 au 14 octobre 1862.

105.627 Voyageurs	371.476 60
Bagages, Marchandises, etc.	732 873 00
Transports militaires	56.241 71
Total	1.160.591 31
Semaine correspondante de 1861.	1.443.255 24
Différence	282 663 93

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 318 kilomètres.
1861. — 251 —

51.130 Voyageurs	122 535 77
Bagages, Marchandises, etc.	75.687 48
Transports militaires	2.546 32
Total	200 769 57
Semaine correspondante de 1861.	181.104 03
Différence	19 665 54

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1934 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1 361 160 88
En 1861	1.624.359 27
Différence	262 898 39

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	51.664 177 04
En 1861	47 183.971 94
Différence	4.480 205 10

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

15.330 Voyageurs	53.750 73
Bagages, Marchandises, etc.	48.306 60
Transports militaires	8.274 36
Total	110.329 70
Semaine correspondante de 1861.	90.830 65
Différence	19 499 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.479.906 71
— — 1861.	2 851.889 54
Différence	628.017 17

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 8 au 14 octobre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 472 kilomètres.
1861. — [illegible] —

12.805 Voyageurs	80.562 96
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	14.326 53
— (Petite vit.).	274.674 59
Total de la semaine	369.552 08

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 166 kilomètres.
1861. — 144 —

9.838 Voyageurs.	29 850 33	48.086 91
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.196 93	
Marchandises. (Petite vitesse)	17.040 65	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PENAS.

1862 Longueur exploitée : 155 kilomètres.

2.285 Voyageurs.	13.126 97	30 862 84
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.483 64	
Marchandises. (Petite vitesse)	16.252 23	

Total des trois lignes réunies.	448 511 81
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	15.284.925 09
Total général des recet. en 1862.	15.733.436 90
— — 1861.	14.663.050 07
Différence	1.070.407 83

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 8 au 14 octobre 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50 c.

Voyageurs	291 064 50
Marchandises, quintaux	710 367 50
Total	1.002 230 »
Semaine correspondante de 1861.	1.219.684 50
Différence	217 954 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	36 877 135 »
— — 1861.	40.986.135 »
Différence	4.709.000 »

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 532 kilomètres.
1861. — 375 —

Du 8 au 14 octobre 1862.

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	85 643 25
Marchandises	88 592 30
Total	173.635 65
Produit annuel par kilomètre	10 000 »

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	18 373 22
Marchandises	6.728 75
Total	25 101 97
Produit annuel par kilomètre	36 177 »
Total de la semaine	198 737 64
Semaine correspondante de 1861	136.411 40
Différence	62 326 24
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.382.512 85
— — 1861.	4.841.621 29
Différence	1.547.091 56

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novgorod.

Longueur exploitée totale, 1322 kilomètres
Du 6 août au 9 septembre 1862
Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	1.582.566 »
Marchandises	1.799.638 04
Total	3.382.204 04
Recettes antérieures en 1862	13.206.421 21

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 300 kilomètres.

Du 8 au 14 octobre 1862.

15.954 Voyageurs	81 494 73
Marchand., cargaison, équipages	73 160 94
Total	157 655 67
Semaine corresp. 1861 (308 k.)	121.641 »
Différence	36.014 67
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	4.871.611 61

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 8 au 14 octobre 1862.

39.552 Voyageurs	68 683 50
Bagages, marchandises, etc.	41.956 69
Recettes diverses	2.561 67
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis	33.871 80
Total	145 073 66
Semaine correspondante de 1861.	148 922 97
Différence	3.847 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5 496.781 37
— — 1861.	5.498.934 39
Différence	201.844 98

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 12 au 18 octobre 1862.

37.000 Voyageurs	45 470 »
Bagages, Marchandises, etc.	32.500 »
Total	77.970 »
Semaine correspondante de 1861.	79.758 »
Différence	1.788 »
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	3 017 700 »
— — 1860.	2.932.955 »
Différence	84.745 »

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 8 au 14 octobre 1862.

voyageurs	7.801 45
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.185 75
— — (pet. vit.)	7.316 10
Total	17.603 30

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	46.005 81
Bagages, marchandises (gr. vit.)	8.254 65
— — (pet. vit.)	18.236 14
Total	73.496 63
Total pour les deux sections.	91.099 93
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	
Section de Civita-Vecchia	836 703 50
Section de Bologne	2.118.503 02
Total	2.955.206 52

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 8 au 14 octobre 1862.

Voyageurs	46.181 06
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	2 206 64
Marchandises (petite vitesse)	19.941 86
Total	68 329 56

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 203 kilomètres.
1861. — 203 —

Du 8 au 14 octobre 1862.

37.941 Voyageurs	75.174 70
Bagages, Marchandises, etc.	69.737 13
Total	144.911 83
Semaine correspondante de 1861.	153.001 94
Différence	8.090 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.531 291 65
— — 1861.	5.436.982 11
Différence	96.309 54

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 24 au 30 septembre 1862.

38e semaine	41.290 60
Subvention annuelle, 630.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	53.106 40
Semaine correspondante de 1861.	58.744 95
Différence	5.638 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.958.870 75
— — 1861.	1.678.343 65
Différence	274.538 10

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 8 au 14 octobre 1862.

31.050 Voyageurs	43.594 15
4.468 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	29.717 62
Total	73 311 77
Semaine correspondante de 1861.	74.824 79
Différence	1.513 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.495 170 33
— — 1861.	2.292.060 64
Différence	206.109 69

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 140 kilomètres.

Du 24 au 30 septembre 1862.

61.144 Voyag., Bagag. et March.	147.5 6 56
Semaine correspondante de 1861.	75.924 38
Différence	71.632 18
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 233 082 30
— — 1861.	2.897.205 39
Différence	335 876 91
Différence kilométrique	94.31 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 1er au 7 octobre 1862.

Voyageurs	31.779 67
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	147 »
— (Petite vit.)	3.756 45
Total	36.683 40

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 120 kilomètres.
1861. — 89 —

Du 1er au 7 octobre 1862.

7.196 Voyageurs	8.445 95
Bagages, articles de messagerie	1.000 16
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	25 458 57
Total de la semaine	34 904 68
Recettes antérieures	1 170 307 61
Total	1.205 212 29
Recettes de la semaine en 1862.	34 904 68
Période correspondante de 1861.	21.962 04
Différence	12.942 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.205 212 29
— — 1861.	525.446 08
Différence	679.766 21

LAUSANNE A FRIBOURG ET A BERNE.

Longueur exploitée : 94 kilomètres.

Du 1 au 7 octobre 1862.

9 020 Voyageurs	19.360 80
Bagages et Chiens	1.477 91
Marchandises, etc. (Wagons en transit)	2.554 65
Total	23 413 16
Recettes antérieures	104.688 08
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	128 101 24

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de septembre 1862	20.298 11
— — 1861	17.094 66
Différence	3.193 45

ANVERS A GAND

Sept 1861	77.468 14	9 octobre 1861	607.389 31
14. 1861	81.427 64	14. 1861	610.475 68
Différence	3.959 50		3.095 31

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de septembre 1862	1.624.193 40
Id. Id. 1861	1.472.741 12
Différence, 10.27 0/0, soit	151.392 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	14.406.162 92
— — 1861.	12.713 486 53
Différence, 13.31 0/0, soit	1.692.676 39

OMNIBUS DE PARIS

Du 15 au 21 octobre 1862.

	PAR JOURNÉE D'OMNIBUS DE Paris.	Banlieue
Recettes	214.164 70	80 75 45 83
Semaine correspondante de 1861	211.073 90	81 95 10 28
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	13.350.256 33	88 25 47 05
Période correspondante de 1861	12.551.847 25	91 23 40 19
Différence	798.409 10	1 02 2 14

CHEMINS DE FER

GUILLAUME-LUXEMBOURG

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'il sera procédé, en séance publique, le 30 octobre 1862, à 3 heures après-midi, au siége de la succursale, 68, boulevard de Strasbourg, à Paris, au tirage au sort de 21 actions.

Le remboursement des actions désignées par le sort aura lieu, à partir du 2 janvier 1863 :

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Ce, 26, rue de la Chaussée-d'Antin;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin;

3° A Nancy, chez MM. Lenglet et Ce;

4° A Bruxelles, chez MM. Bischoffsheim et de Hirsch;

5° A Luxembourg, chez M. F. Krewinckel.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET CHEMIN DE FER DE CARMAUX

Paiement du 5e coupon des actions.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le cinquième coupon des actions représentant un à-compte sur le dividende 1862, est fixé à 10 francs, et qu'il sera payé, à dater du 3 novembre prochain :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit industriel et commercial, 72, rue de la Victoire;

A Toulouse et à Albi, dans les bureaux de la Compagnie;

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et Ce, banquiers, 61, King William street.

Ce paiement sera réduit à 6 fr. 80 c. pour les actions au porteur, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale annuelle aura lieu, à Chambéry, le vendredi 31 octobre, à 1 heure.

Tout porteur de *vingt* actions est de droit membre de l'assemblée générale; nul ne peut être fondé de pouvoirs, s'il ne jouit pas lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes et des pouvoirs aura lieu sur la présentation des titres, de 10 heures à 3 heures, les dimanches et fêtes exceptés, à partir du 16 *octobre* jusqu'au 28 du même mois :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart;

A Chambéry, à la Banque de Savoie;

A Turin, dans les bureaux de l'exploitation (caisse centrale), gare Victor-Emmanuel).

Paris, le 14 octobre 1862.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire.
L. LE PROVOST.

CHEMIN DE FER

DE DIEUZE A LA LIGNE DE PARIS A STRASBOURG

Concédé par décret impérial du 16 août 1862, à la Société anonyme des anciennes salines domaniales de l'Est.

Résultat de la souscription à 5,900 obligations qui a été ouverte du 13 au 22 octobre 1862.

Obligations mises en souscription, 5,900.

Obligations souscrites, 14,780.

Prélèvement fait des obligations attribuées aux souscripteurs qui ont droit au minimum d'une obligation, le total restant à répartir représente 32 20 0/0 des quantités souscrites.

Les obligations ne pouvant être fractionnées, lorsque le calcul des attributions donnera une fraction de 50 centièmes et au-dessus, le souscripteur aura droit à l'obligation entière; les fractions inférieures à 50 centièmes seront annulées.

MM. les souscripteurs sont invités à se présenter du 27 octobre au 5 novembre 1862, au bureau de la Société, rue Bergère, n° 25, à Paris, de 10 heures à 4 heures, munis de leur récépissé de versement, à l'effet :

1° D'échanger ledit récépissé contre un autre récépissé indiquant pour chacun d'eux le nombre d'obligations qui lui a été attribué;

2° De liquider le compte du premier versement à raison de 80 fr. par obligation attribuée, sous déduction des 25 francs versés par obligation souscrite.

Tout souscripteur qui, voulant se libérer par anticipation des termes de janvier et d'avril, se présentera du 27 octobre au 5 novembre, aura droit à un escompte uniforme de 2 fr. 80 c. (4 0/0, valeur 31 octobre); après le 5 novembre, l'escompte sera calculé à partir du jour de la libération effective.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

La Compagnie du chemin de fer de *Barcelone* à *Saragosse* va mettre en adjudication :

5,200 obligations de l'emprunt qu'elle est autorisée à émettre en vertu de la loi du 11 juillet 1856, et celle du 11 juillet 1860.

Ces obligations, qui sont au porteur, seront de 525 francs avec intérêts à 6 0/0, soit 31 fr. 50 c., payables le 1er janvier et le 1er juillet.

Le prix minimum de la soumission est fixé à 99 piastres ou 519 fr. 75 c. par obligation, avec jouissance du 1er juillet dernier.

L'amortissement commencera en 1873, et s'effectuera en quinze années par tirages; la Compagnie aura la faculté d'amortir ledit emprunt par anticipation.

On adjugera les obligations à celui qui en offrira le prix le plus élevé, la surenchère se faisant seulement sur le prix fixé comme minimum.

Les soumissions devront être accompagnées du versement du premier dixième, et les neuf dixièmes restant seront versés [illegible] jours après l'avis de répartition et contre des titres munis de coupons.

Les soumissions seront reçues, du 13 au 23 courant :

A **Barcelone et à Madrid**, dans les bureaux de la Compagnie;

A **Paris**, chez MM. Ad. Marcuard et Ce, qui se chargeront de les transmettre.

Elles devront être remises cachetées, par duplicata, et ne seront pas admises au-dessous de **vingt-cinq obligations**.

L'administrateur gérant,
Joaquin Arimon.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES DE LA LOIRE ET DU RHONE.

Ch. Raabe et Ce.

MM. les actionnaires de la Ce sont prévenus qu'aux termes des articles 42 et 45 des statuts, une assemblée générale ordinaire aura lieu le samedi 8 novembre prochain, à 10 heures du matin, dans les bureaux de la Compagnie à Rive-de-Gier.

Pour être admis à l'assemblée, il faut être porteur d au moins vingt actions, et aucun actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit par lui-même, soit au nom de ceux qu'il représente.

MM. les actionnaires qui voudront assister à l'assemblée devront déposer, au moins trois jours avant celui de l'assemblée, leurs titres, en échange desquels il leur sera délivré un récépissé et une carte d'admission :

A Lyon, chez MM. Droche, Robin et Ce, banquiers, rue Laffont;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers; ou à Rive-de-Gier, au siége social.

Rive-de-Gier, le 22 octobre 1862,
Ch. Raabe et Ce.

COMPAGNIE DES MINES DE

SOUDE D'ESPAGNE.

Avis est donné au public, que le siége social de la Compagnie des mines de soude d'Espagne est transféré rue de Seine, 41.

EN VENTE CHEZ L'AUTEUR

11, rue Martel, à Paris.

Tableau des *plus hauts et plus bas cours* annuels des *huit cents* principales valeurs cotées aux bourses des effets publics de *Paris*, *Lyon*, *Marseille*, etc., *du 17 janvier 1777 (28 nivôse an V) à nos jours*, par Alph. Courtois fils. Prix.... 5 francs.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

DIRECTION GÉNÉRALE
DE
LA DETTE PUBLIQUE DU ROYAUME D'ITALIE.

Les possesseurs de titres de Rentes des Dettes publiques des anciens Etats d'Italie sont prévenus :

1° Qu'au 31 décembre de l'année courante expire le délai fixé pour l'échange prescrit par la loi du 4 août 1861;

2° Qu'après l'expiration de ce délai, ne seront plus dus, aux termes de l'article 13 de la loi précitée, les arrérages des Rentes pour les Dettes désignées dans le Tableau A ci-après; et il y aura lieu à la suspension du paiement des arrérages dus pour les dettes énoncées dans le tableau B, conformément à l'article 327 du règlement, en date du 3 novembre 1861;

3° Que l'échange des titres de Rentes mentionnées dans les articles 1, 2 et 3 du tableau A s'opère aussi :

Chez MM. **de Rothschild frères**, banquiers à Paris;

L'échange des titres de Rentes de la dette énoncée au n° 1 du tableau B a lieu,

SAVOIR :

A Paris..... Chez MM. **de Rothschild frères.**
A Amsterdam..... Chez MM. **Beker** et **Fuld.**
A Francfort s/-Mein... Chez MM. **M-A. de Rothschild et fils.**

L'échange des titres énoncés depuis le n° 4 jusqu'au n° 21 du tableau A, et ceux des n°s 2, 3, 4 et 5 du tableau B, s'opère,

A Turin..... *à la Direction générale*;
A Florence..... } *aux Directions*,
A Milan..... }
A Naples..... }
A Palerme..... }

Ainsi qu'aux préfectures et sous-préfectures du royaume.

TABLEAU A.

Dettes dont les arrérages ne seront plus dus après le 31 décembre 1862, dans le cas de non présentation des anciens titres à l'échange :

1°	— 5 0/0 Dette 12-16 juin 1849.....	Sardaigne.	
2°	— 3 0/0 Dette 13 février et 6 mars 1853.	Sardaigne.	
3°	— 3 0/0 Dette 3 novembre 1852.....	Toscane.	
4°	— 5 0/0 Dette perpétuelle 24 déc. 1849..	Sardaigne.	
5°	— 5 0/0 Dette amortissable 24 déc. 1849.	Sardaigne.	
6°	— 5 0/0 Dette 30 mai 1831.....	Sardaigne.	
7°	— 5 0/0 Dette perpétuelle 13 février 1841	Sardaigne.	
8°	— 5 0/0 Dette 7 septembre 1818.....	Sardaigne.	
9°	— 5 0/0 Consolidés napolitains.....	Naples.	
10°	— 4 0/0 Consolidés napolitains.....	Naples.	
11°	— 5 0/0 Dette 18 décembre 1849.....	Sicile.	
12°	— 5 0/0 Consolidés 27 août 1820.....	Lombardie	Pour la quote-part à la charge de la Sardaigne.
13°	— 4 0/0 Obligations de l'Etat 1830.....	Lombardie	
14°	— 5 0/0 Dette 1861, titres nominatifs conversions des billets du Trésor.	Lombardie	
15°	— 5 0/0 Consolidé nominatif 1818.....	Modène.	
16°	— 5 0/0 Consolidé au porteur 1852.....	Modène.	
17°	— 5 0/0 Dette 3 octobre 1859.....	Modène.	
18°	— 5 0/0 Dette 8 juillet 1849.....	Parme.	
19°	— 5 0/0 Dette 3 octobre 1859.....	Parme.	
20°	— 3 0/0 Dette 3 novembre 1852.....	Toscane.	
21°	— 3 0/0 Dette 25 janvier 1860.....	Toscane.	

TABLEAU B.

Dettes dont les semestres demeureront en suspens après le 31 décembre 1862, dans le cas de non-présentation des anciens titres à l'échange :

1°	— 5 0/0 Emprunt lombardo-vénitien 1850	Lombardie	quote-part à la charge de la Sardaigne.
2°	— 5 0/0 Dette 21 août 1838.....	Sardaigne.	
3°	— 3 0/0 Dette féodale 1825.....	Modène.	
4°	— 5 0/0 Dette 21 août 15-16 juin 1827 (titres nominatifs seulement)...	Parme.	
5°	— 3 0/0 Dette du 18 novembre 1850.....	Toscane.	

Turin, 1er Octobre 1862.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

NOMBRE des titres.	VALEUR nominale.	RESTE à verser.	DERNIER revenu annuel.	ÉPOQUES de jouissance.	DÉNOMINATION.	SAMEDI 18 Comptant.	SAMEDI 18 Terme.	LUNDI 20 Comptant.	LUNDI 20 Terme.	MARDI 21 Comptant.	MARDI 21 Terme.	MERCREDI 22 Comptant.	MERCREDI 22 Terme.	JEUDI 23 Comptant.	JEUDI 23 Terme.	VENDREDI 24 Comptant.	VENDREDI 24 Terme.
182.500	1000	libérés	110 »	Janv.-juillet	Banque de France	3310 »	—	3257 50	—	3215 »	—	3250 »	—	3250 »	—	3250 »	—
40.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	650 »	—	650 »	—	648 75	—	650 »	—	645 »	—	645 »	—
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1315 »	1285 »	—	1285 »	1250 »	1285 »	1255 »	1250 »	1260 »	1250 »	1260 »	1260 »
					id. nouvelles	1170 »	1125 »	—	1175 »	1170 »	1175 »	1170 »	—	1171 25	1170 »	1170 »	1175 »
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	492 50	—	495 »	—	495 »	—	495 »	—	495 »	—	492 50	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	465 »	—	465 »	—	465 »	—	—	—	465 »	—	465 »	—
600.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	100 »	—	100 »	—	98 75	—	100 »	—	100 »	—	100 »	—
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	95 »	—	95 »	—	95 »	—	95 »	—	95 »	—	95 »	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1021 25	—	—	—	—	—	1021 25	—	1020 »	—	1025 »	—
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 130 fr. payés	425 »	—	427 50	—	425 »	—	430 »	—	430 »	—	430 »	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	85 »	—	85 »	—	86 25	—	86 25	—	86 25	—	86 25	—
40.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	667 50	665 »	670 »	665 »	670 »	665 »	670 »	665 »	665 »	665 »	662 »	670 »
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	1182 50	1182 50	1192 50	1195 »	1190 »	1194 75	1215 25	1210 »	1250 »	1250 »	1157 50	1240 »
»	»	»	»	»	Crédit agricole	665 »	—	—	—	665 »	—	665 »	—	—	—	660 »	—
					id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	865 »	875 »	873 »	868 75	870 »	873 75	860 »	863 75	860 »	865 »	862 50	—
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
140.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	108 75	—	107 50	—	96 25	—	94 75	—	98 75	—	97 50	—
58.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	140 »	—	140 »	—	137 50	—	138 75	—	137 50	—	145 »	—
48.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	—	—	—	—	550 »	—	550 »	550 »	547 50	—	547 50	—
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Actions ou commandites	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE de parts ou actions.	VALEUR nominale des actions.	RESTE à verser	ÉPOQUE De paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	—	600	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	41 25	200.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lécuyer	320 »	24.000	500	»	....	35 »
C	Caisse Béchet	451 »	20.000	500	»	janvier juillet	29 46
C	Caisse de l'Industrie	40 »	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	575 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	950 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	77 50	60.000	100	10	....	néant.
A	Omnibus de Londres	45 »	250.000	100	»	....	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	62 50	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	772 50	80.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	—	32.000	500	400	....	5 »
A	Compagnie générale transatlantique	400 »	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	252 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	435 »	»	»	»	....	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	430 »	20.000	1/20000	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	514 75	»	500	250	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1235 »	69.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	91 25	64.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	950 »	27.280	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.280	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	980 »	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Trois canaux	—	19.400	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7500 »	400	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	—	11.550	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1350 »	6.900	1/0000	»	janvier juillet	85 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	200 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	100 »	30.000	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	420 »	21.500	1/21500	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	705 »	25.000	1/25000	125	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	720 »	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	410 »	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1310 »	116.000	1/116000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1105 »	»	»	»	....	»
A	Union des Gaz	102 50	30.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	304 75	35.000	1/35000	»	avril octobre	18 38
C	Nord (Batignolles)	—	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	—	1.200	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	—	500	1.000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2710 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1940 »	3.400	1/3400	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	—	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 33
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	710 »	11.000	500	»	octobre avril	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	705 »	30.000	1/30000	»	....	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	735 »	28.000	500	»	juin décembre	10 »
C	Basse-Indre	—	5.800	500	»	avril octobre	21 »
C	Chatillon et Commentry	113 50	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	640 »	10.500	1/10500	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	—	6.000	1/6000	»	....	30 »
C	Fourchambault	315 »	50.000	1/50000	»	avril octobre	21 »
C	Marine et chemins de fer	8 »	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »
C	Côte-d'Or	—	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	—	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	1040 »	16.000	1/16000	»	....	60 »
C	Firminy	331 25	»	250	»	....	71 »
C	Pont-l'Évêque	350 »	»	500	»	....	»
A	Marchienne-sur-Sambre (Belgique)	535 »	10.600	620	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1160 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
A	Vezouze-métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

Actions ou commandites	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE de parts ou actions.	VALEUR nominale des actions.	RESTE à verser	ÉPOQUE De paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1080 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»		32 »
A	Grand Combe	810 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	40 »
A	Loire	165 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	11 »
A	Montrambert	112 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	9 »
A	Saint-Etienne	170 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 50
A	Rive-de-Gier	[illegible] 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Carmaux	250 »	35.200	1/35200	»	mai novembre	27 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.550	1/3550	»	....	25 »
A	Layon-et-Loire	600 »	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	427 50	»	500	»	....	20 »
A	Quarégnon	150 »	6.720	250	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	415 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pondu	250 »	3.000	500	»	....	»
C	Centre-du-Flénu	280 »	3.660	1/3660	»	mai	30 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul ...id.	925 »	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander ...zinc	—	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	277 50	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	—	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	—	60.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie ...id.	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie ...id.	120 »	30.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
C	Maberly (Amiens) filature	540 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin ...id.	180 »	10.000	500	»	janvier juillet	25 »
A	Société Lainière ...id.	—	1.100	500	»	....	»
	Pont-Rémy ...id.	360 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle ...journal	—	2.500	1/2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis ..id.	—	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ...id.	5400 »	108	2.500	»	....	»
C	Saint-Gobain ...glaces	12700 »	3.600	1/3600	»	....	750 »
A	Montluçon ...id.	110 »	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) ..id.	415 »	22.000	500	»	septembre	21 »
	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	120 »	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	—	24.402	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	20 »
A	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»	....	néant
C	Compagnie générale des Eaux	318 75	80.000	250	»	....	16 »
»	Deux cirques (E. Dejean et Ce)	210 »	6.500	200	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	....	»
	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

PRIX d'émission	DÉNOMINATION.	DERNIER COURS CONNU.	NOMBRE	TAUX de rembourse- ment	Reste à verser	ÉPOQUE De paiement des revenus.	Intérêts annuels
»	Compagnie immobilière de Paris	281 »	»	»	»	....	»
(90)	Ce impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	20	....	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	20.000	500	25	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	167	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1165 »	1.538	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	982 50	11.065	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	288 25	6.500	500	30	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.600	500	16	janvier juillet	15 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	290 »	20.000	500	30	avril octobre	15 »
250	Chatillon et Commentry	252 50	30.000	500	25	mai novembre	15 »
175	Horme, anciennes	178 75	2.440	312 50	30	30 juin déc.	25 »
285	— nouvelles	270 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
(10)	J.-F. Cail et Ce	119 »	8.500	150	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	525 »	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
(410)	Gaz de Paris	485 »	23.590	500	45	janvier juillet	25 »
235	Union des gaz	107 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	295 »	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	291 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	485 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 »	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 18 au 24 octobre

[illegible]	Nombre d'actions	Valeur [illegible]	Reste [illegible]	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 18 Compt.	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Compt.	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Compt.	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Compt.	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Compt.	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Compt.	Vendredi 24 Terme
137	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1340 »	[illegible]	1340 [illegible]	[illegible]
»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1065
»	300.000					Id. actions nouvelles	797 50	795	795	[illegible]	795	795	792 50	795	795	797 50	797	797 50
»	15.000	»	»	16 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	1010	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1000	441.787	400	»	16 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1035	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1032 50	[illegible]	1035	1040	1041 25	1041 25	1042 50	1040
»	41.668	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	41.667	400	»	41 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1010	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1010	[illegible]
1023	600.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	557 50	557 50	[illegible]	558 75	557 50	555	556 25	558 75	558 75	560	557 50	558 75
»	»	»	»	21 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2100	623.000	500	»	73 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1175	[illegible]	1185 75	1180	1185	1185	1182 50	1187 50	1185 75	1185	1185	1190
1011	236.000	500	»	35 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	[illegible]	882 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	876	882 50	877 50	881 25	877	877 50
1211	300.000	500	»	41 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	542 50	542 50	540	540	542 50	540	540	540	542 50	[illegible]	537 50	540
211	80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	390	387 50	390	387 50	392 50	390	[illegible]	385	[illegible]	385	[illegible]	385
142	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	418 75	[illegible]	418 75	422 50	418 75	420	418 75	422 50	420	430	[illegible]	[illegible]
306	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	440	[illegible]	440	[illegible]	441 25	[illegible]	438 75	440	[illegible]	[illegible]	440	[illegible]
»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	450	442 50	442	442 50	440	[illegible]	437 50	[illegible]	430	[illegible]	440	[illegible]
33	12.000	500	»	13 fr. 25	janvier, juillet	Bességes à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	500	»	»	août, février	Algériens	450	[illegible]	450	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	460	[illegible]	450	[illegible]
211	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	380	375	[illegible]	375	375	375	380	375	380	382 50	380	385
»	»	[illegible]	»	» 1/2 0/0	janvier, juillet	Lyon-Croix-Rousse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	500	501 25	505	505	[illegible]	505	505	505	507 50	507 50	[illegible]	[illegible]
[illegible]	750.000	500	50	41 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	622 50	625	627	625	[illegible]	625	626 25	630	627 50	630	625	[illegible]
[illegible]	80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	132 50	[illegible]	131 25	[illegible]	132 50	[illegible]	135	[illegible]	132 50	[illegible]	135	[illegible]
[illegible]	72.500	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
170	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	390	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	362 50	[illegible]	360	[illegible]	360	[illegible]
711	240.000	500	500	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	615	617 50	622 50	617 50	620	615	622 50	625	630	622 50	630	620
						Id. [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	352 50	352 50	357 50	350	351 25	352 50	353 75	351 25	352 50	352 50	357 50	360
[illegible]	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	545	545	[illegible]	546 25	545	545	545 75	548 75	551 25	551 25	547 50	550
431	35.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	540	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
100	47.500	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	450	450	475	475	475	471 75	475	[illegible]	480	477 50	480	478 75
»	»	»	»			Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	450	421 25	415	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	433	422 50	[illegible]	422 50
270	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	357	335	357 50	337 50	[illegible]	335	335	338 75	337 50	338 75	333 75	335
»	»	»	»		avril, octobre	Id. [illegible]	410	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	410	[illegible]	[illegible]	410	410	[illegible]
220	50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	385	[illegible]	251	[illegible]	[illegible]	[illegible]	285	[illegible]	285	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»		avril, octobre	Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
75	»	500	»		janvier, juillet	Portugais	440	437 50	440	440	440	440	445	445	445	445	453 75	[illegible]
»		[illegible]	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de rembour-sement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	18	20	21	22	23	24
1840	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838–1840	»	»	»	»	»	»	»		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842–1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1160	1160	[illegible]
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	5 0/0	[illegible]	[illegible]	1005	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1847–1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	985	[illegible]	985	[illegible]	985
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Paris à Lyon, 5 0/0	1010	1010	[illegible]	1030	[illegible]	[illegible]
1852	40.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Ouest, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1060
1852–1854	31.531	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Est, 5 0/0	[illegible]	507	505	507	507	510
1853–1856	304.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	24.400	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Méditerranée, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	520	532 50	[illegible]	520
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	515	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1854	109.611	»	»	décembre	645	25 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	5.166	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	795	[illegible]
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	308 75	308 75	310	308 75	308 75	310
1852	83.663	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 … gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	255.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 … gar.	311	315	[illegible]	315	315	315
1852–1860	1.490.080	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	311 25	311 25	310	311 25	313 75	315
1854–1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	310	311 25	311 25	312 50	312 50	312 50
1855	87.710	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) … gar.	306 25	307 50	307 50	307 50	307 50	[illegible]
1857–1860	137.003	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Id. (nouvelles)	305	306 25	305	306 25	[illegible]	[illegible]
1853–1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	[illegible]	312 50	[illegible]	[illegible]	310	[illegible]
1856–1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 … gar.	310	306 25	305	305	305	307 50
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	310	307 50	305	310	310	310
1856–1861	449.785	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 … gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856	21.640	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857–1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	150.403	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 … gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 … gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856–1861	1.290.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1856–1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 … gar. par le gouv. autrich.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1857–1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860–1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	24.576	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1859–1861	300.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1860	61.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre	Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1858–1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	[illegible]	251	251	253 75	253 75	[illegible]
1856	100.500	»	»	»	250	7 50	suspendus	Graissessac à Béziers 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers.	Samedi 18 Comptant	Samedi 18 Terme	Lundi 20 Comptant	Lundi 20 Terme	Mardi 21 Comptant	Mardi 21 Terme	Mercredi 22 Comptant	Mercredi 22 Terme	Jeudi 23 Comptant	Jeudi 23 Terme	Vendredi 24 Comptant	Vendredi 24 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	71 05	71 2[illegible]	71 35	71 3[illegible]	71 10	71 30	71 40	71 50	71 80	71 90	71 60	71 7[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	98 50	[illegible]	98 50	98 75	98 35	[illegible]	98 2[illegible]	[illegible]	98 60	[illegible]	98 40	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	471 25	[illegible]	470	472 50	471 25	[illegible]	471 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	471 25	[illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1190	[illegible]	1180	[illegible]	1120	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1120	[illegible]	1130	[illegible]
Id. id. id. 1855 1860, jouissance septembre 1862	465	[illegible]	463 50	[illegible]	465	[illegible]	457 50	[illegible]	460	[illegible]	455	[illegible]
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862	228 75	[illegible]	230	[illegible]	230	[illegible]	230	[illegible]	230	[illegible]	228 75	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	98 25	[illegible]	97 50	[illegible]	98 25	[illegible]	97 50	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Bruxelles 1862	90 25	[illegible]	96 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	93 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	93 5/8	[illegible]	93 7/8	[illegible]	93 7/8	[illegible]	93 5/8	[illegible]	93 7/8	[illegible]	93 5/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	78 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	78 1/2	[illegible]
Id. 3 0/0 1850 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	72 50	72 35	72 75	[illegible]	73 10	[illegible]	73 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	73 [illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	72 75	73 65	73 65	[illegible]	73 10	[illegible]	73 30	73 65	73 50	73 45	73 35	73 [illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Emprunt russe	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	45 3/8	[illegible]	45 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	45 [illegible]	[illegible]	45 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieur	50 [illegible]	50 [illegible]	50 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	50 [illegible]	[illegible]	50 [illegible]	50 1/8	50 1/8	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841	52 1/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1852–54	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)	21 [illegible]	[illegible]	21 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	101 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes emprunt 1860, jouissance juillet 1862	313 75	[illegible]	318 75	[illegible]	313 75	[illegible]	317 [illegible]	[illegible]	315 [illegible]	[illegible]	317 50	[illegible]
Haïti, annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

N° 1150. — 31e ANNÉE. — N° 44. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 1er NOVEMBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

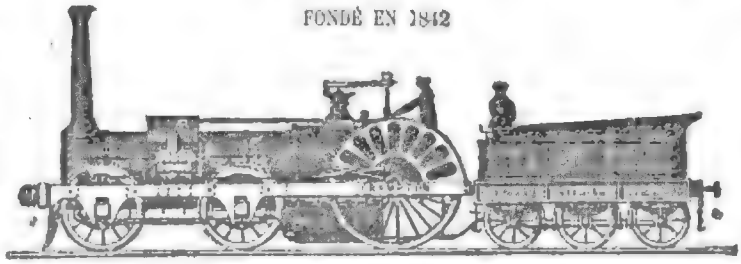
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. » c.
Aux Annonces	1 fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

AVIS IMPORTANT.

A NOS ABONNÉS.

Les lecteurs du *Journal des Chemins de fer* ont pu se convaincre que nous ne reculons devant aucun sacrifice pour rendre notre feuille de plus en plus utile et intéressante.

Nous puisons nos renseignements aux sources les plus sûres.

Nous avons augmenté notre justification, et, par conséquent, abordé des matières qui avaient dû rester en dehors jusqu'ici du cadre du journal.

Nous publions tous les documents officiels des Compagnies de chemins de fer et des grandes Sociétés industrielles, qui intéressent à un si haut degré les actionnaires : Rapports, listes de tirages d'obligations, comptes-rendus d'assemblées générales, marchés, etc., etc.

Enfin, par des primes, nous avons pu diminuer considérablement le prix de notre feuille et en faire le journal financier LE MEILLEUR MARCHÉ.

Aujourd'hui encore, nous venons annoncer un nouveau sacrifice de notre Administration au profit de nos Abonnés.

Nous avons acquis le droit exclusif d'offrir en prime l'important ouvrage que vient de publier M. A. Courtois, écrivain spécial bien connu, il comprend les tableaux des cours des principales valeurs aux Bourses de Paris, Lyon, Marseille, du 17 janvier 1797 à nos jours.

Cette œuvre, qui a été si justement appréciée par tous les organes de publicité, ne se vend pas moins de 5 francs en librairie.

Nous l'offrons gratuitement aux personnes qui s'abonneront désormais à notre feuille.

Nous comptons annoncer prochainement de nouvelles améliorations.

Le gérant,

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A l'ouvrage publié tout récemment par A. COURTOIS fils, comprenant les tableaux des cours des principales valeurs aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille, du 17 janvier 1797 (28 nivôse, an 5) **à nos jours, relevés sur les documents officiels et authentiques.**

(Le prix de cet ouvrage est de 5 francs en librairie.)

Ou, à son choix :

A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers;

2° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — *L'ouvrage comprenant les tableaux des cours des principales valeurs aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille, du 17 janvier 1797 (28 nivôse, an 5) à nos jours*, par A. COURTOIS fils.

Ou :

L'*Atlas des chemins de fer français et étrangers.*

Cette prime sera expédiée aux personnes qui la demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

Deuxième prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **200,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10es de l'obligation de 1,000 fr. ou 5es de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

AVIS

C'est le 22 décembre prochain qu'aura lieu le quatrième tirage de l'année pour les lots afférents aux obligations du Crédit foncier.

Les lots sont plus nombreux pour ce tirage que pour les trois autres.

Ils comprennent :

1er	lot gagnant.	100,000 fr.
2e	— —	50,000
3e	— —	40,000
4e	— —	30,000
5e	— —	20,000
6e	— —	10,000
7e à 14e,	chacun 5,000	40,000
	Total...	290,000

Les 10e d'obligations participent aux chances du dixième de ces lots.

Ceux de nos abonnés qui voudront profiter de ce tirage devront immédiatement nous envoyer leur renouvellement.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 842. — Compte d'établissement des chemins de fer, 843. — De l'abolition des lois sur l'usure et de la liberté du prêt à intérêt (suite), 844. — Chemin de fer d'Arras à Etaples, 845. — Chemin de fer Guillaume-Luxembourg, 845. — Chemins napolitains, 846. — Chemins livournais, 846. — Chronique, 847. — Marché industriel, 848. — Bourse de Londres, 848. — Bourses étrangères, 848. — Changes, 848. — Bulletin commercial, 849. — Bulletin des recettes de la semaine, 849. — Avis aux actionnaires, 849. — Espagne. Tableau de la direction générale de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, 850. — Jurisprudence, 850. — Ville de Paris, 851.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Nous avions bien raison, dans notre dernier bulletin, lorsque nous annoncions qu'il fallait toujours compter avec les incidents imprévus.

Le 24 octobre au matin, on ne doutait pas que la liquidation aurait lieu dans les hauts cours, lorsqu'est arrivé à l'improviste la dépêche télégraphique annonçant que la Grèce était en pleine révolution et que le roi Othon avait cessé de régner.

Au premier moment, tout le monde a été surpris; aussi c'est à peine si l'on y croyait, et la Bourse incrédule est restée dans l'attente sans trop s'impressionner.

Mais les dépêches sont arrivées confirmant la nouvelle, indiquant les noms des membres du gouvernement provisoire, et laissant entrevoir les candidatures de divers compétiteurs au trône du roi déchu.

Les craintes ont alors surgi. On a cherché à se rendre compte des intérêts divers des grandes puissances, et on a craint que la question d'Orient n'éclatât avec toutes ses difficultés. On annonçait même que le nouveau gouvernement prendrait des mesures agressives contre le gouvernement ottoman.

Pour compléter l[illegible] des dépêches annonçaient que l'An[illegible]France envoyaient des flottes dans les eaux du Pirée, que l'Autriche et l'Italie y dépêchaient leurs frégates.

Avec de telles nouvelles, survenant au moment d'une liquidation et surprenant des positions largement chargées à la hausse, on devait baisser : c'est ce qui est arrivé.

Mais la vérité doit aujourd'hui reprendre le dessus.

L'Angleterre a une station navale dans les eaux de la Grèce, et elle n'envoie aucune flotte nouvelle.

L'escadre française n'a pas quitté Toulon.

Si l'Autriche et l'Italie envoient quelques bâtiments, c'est pour prendre date et indiquer qu'ils entendent participer à tous congrès ultérieurs sur la question de Grèce.

Tout cela est naturel.

D'un autre côté, les dispositions du gouvernement provisoire en Grèce et des trois grands gouvernements protecteurs transpirent.

Il n'est pas probable qu'il puisse naître un conflit de la question. En effet, les Grecs ont convoqué une assemblée qui sera chargée d'élire un nouveau roi; ils auront quand à présent la sage prudence de s'abstenir de toute aggression, et quant aux trois puissances, il semble qu'elles sont disposées à ne pas intervenir directement, mais à agir par la voie diplomatique. L'opinion générale est donc qu'il ne surgira de ce côté aucune complication, et dans quelques jours la spéculation s'en occupera fort peu.

Si nous n'étions pas en présence de la liquidation, nous croyons que les cours des valeurs reprendraient immédiatement.

La Banque d'Angleterre a bien élevé de 1 0/0 son escompte, mais les fonds anglais ont été peu ébranlés. Nous ne croyons donc pas que cette mesure ait une influence fâcheuse sur nos fonds publics; elle était, du reste, depuis longtemps prévue.

A l'intérieur, les préoccupations ont disparu.

A l'extérieur, la question du Mexique ne sera pas longue à terminer; tous applaudissent aux premières mesures du général Forey, et elles sont de nature à désarmer les Mexicains eux-mêmes. La question italienne semble, quant à présent, ajournée; la situation de M. Ratazzi se renforce de jour en jour, et il est probable qu'il trouvera une grande majorité dans le parlement italien. Il reste toujours la crise commerciale, résultant de la guerre américaine; mais c'est là une situation qui peut encore se prolonger longtemps et sur laquelle il faut donc prendre son parti.

En résumé, la situation actuelle n'a rien d'inquiétant et la hausse nous paraît devoir l'emporter dans le courant du mois prochain et venir aider à la conversion forcée, à moins que quelques-uns de ces incidents imprévus, si nombreux à notre époque, ne vienne à surgir.

Le 3 0/0 a surtout été très-affecté et plus offert que les autres valeurs. Il est tombé un instant à 70 fr. 45 : c'est près de 3 fr. de baisse sur les hauts cours cotés en octobre. Que les vendeurs de prime y prennent garde et qu'ils surveillent le mois de novembre, il pourrait singulièrement leur être préjudiciable; aujourd'hui on ferme à 70 90 en liquidation.

Le 4 1/2 0/0 reste à 95 »». Nous ne pouvons répéter que ce que nous disons depuis longtemps : Ce fonds vaut beaucoup plus.

De même pour les obligations trentenaires, que nous retrouvons à 470 »».

Le 5 0/0 italien ne rencontre plus l'entrain d'il y a quelques semaines; cependant il se maintient parfaitement. On ferme à 72 60.

Les fonds espagnols continuent à être demandés. Quant à la passive, elle se maintient dans les cours de 22 à 21 7/8, mais c'est tout ce qu'elle peut faire. Il ne faut pas s'aveugler sur l'avenir que lui réserve le ministre des finances d'Espagne.

Le 5 0/0 russe est bien tenu.

La Banque de France est mieux tenue à 3,250 »» la hausse de l'escompte à Londres doit lui être favorable,

Le Crédit foncier est : actions estampillées, à 1,237 50 et actions nouvelles à 1,165 »».

Le Crédit industriel se tient à 660 »».

Le Sous-Comptoir du commerce est recherché à 550 »».

Le Comptoir d'escompte donne lieu à très-peu d'affaires; il est coté de 647 50 à 650.

Le Crédit mobilier français et le Crédit mobilier espagnol ont été nécessairement très-affectés par la baisse; néanmoins, depuis deux jours, ces valeurs ont une remarquable fermeté. — Nous ne serions pas étonnés de les voir reprendre assez vivement en liquidation. S'il y a hausse, ce sont surtout ces deux valeurs qui en profiteront.

Le Crédit mobilier français ferme aujourd'hui à 1,200 »».

Et le Crédit mobilier espagnol à 642 50.

Les actions de chemins de fer ont éprouvé peu de mouvements.

Ainsi, nous retrouvons l'Orléans à 1,047 50. Les produits de la semaine s'arrêtant au 25 octobre ne sont que de 1,391,498 francs. Heureusement les transports de vins vont arriver, et activer le trafic sur ce réseau.

Les actions nouvelles sont à 790 »»; nous ne saurions trop signaler l'écart qui existe entre les actions anciennes et les actions nouvelles. Il ne devrait être, à notre avis, que de 200 fr. Il y a donc là un placement avantageux à faire.

Les recettes de Lyon sont magnifiques; la dernière s'élève à 2,712,662 francs, et n'est inférieure que de 56,000 francs à celle de l'année correspondante de 1861, une des plus fortes des recettes exceptionnelles de 1861. Toutes nos prédictions favorables au développement du trafic de cette ligne sont donc dépassées. On ferme aujourd'hui à 1,182 50; dans six jours, on détachera un coupon de 25 francs.

Le Nord a cette semaine une forte diminution de recettes, néanmoins la valeur est très-bien tenue à 1,032 30.

Le Midi a encore une augmentation de recettes, il a fait 862 50.

L'Ouest a été un peu faible à 536 25.

L'Est ferme à 558 75.

Le Genève est toujours au cours de 355 à 360.

Le Dauphiné est plus ferme à 415 »».

Les Autrichiens sont plus faibles à 497 50.

Les Lombards sont à 618 75.

Les rachats des vendeurs à découvert font monter le Barcelonne. Son dernier cours est 355 »».

Les Romains sont à 332 90.

Nous avons signalé dans notre dernier bulletin l'écart existant entre le cours des actions privilégiés trentenaires des chemins Romains, et le cours des obligations de la même Compagnie. Cet écart a encore augmenté cette semaine, aussi les actions trentenaires étaient-elles vivement recherchées au cours de 440 fr.

Le Nord de l'Espagne est assez ferme à 536 25.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Séville-Xérès-Cadix	75.22 0/0
Besançon à Alais	61.89 0/0

Barcelone-Saragosse	30.»» 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	29.03 0/0
Guillaume-Luxembourg	24.16 0/0
Graissessac à Béziers	23.97 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	18.18 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	12.87 0/0
Nord de l'Espagne	5.13 0/0
Cordoue à Séville	8.76 0/0
Midi	2.46 0/0
Victor-Emmanuel	».96 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	2.05 0/0
Union-Suisse	3.31 0/0
Dauphiné	3.12 0/0
Ouest suisse	6.21 0/0
Est	6.72 0/0
Central Suisse	7.»» 0/0
Orléans	8.34 0/0
Lyon-Genève	8.43 0/0
Nord	10.54 0/0
Ardennes	14.47 0/0
Autrichiens	19.71 0/0
Ouest	26.50 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	26.31 0/0

A. de Biraque d'Apremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	24 octobre.	31 octobre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	71 75	70 90	» »»	» 85
Rente à 1/2 0/0	98 75	98 »»	» »»	» 75
Banque de France	3250 »»	3250 »»	» »»	» »»
Consolidés	93 0/8	93 4/8	» »»	» 2/8
Crédit foncier	1260 »»	1237 50	» »»	22 50
Crédit agricole	660 »»	640 »»	» »»	20 »»
Crédit industr. et com.	680 »»	660 »»	» »»	20 »»
Crédit mobilier	1250 »»	1200 »»	» »»	50 »»
Crédit mob. espagn.	882 50	842 50	» »»	40 »»
Comptoir d'Escompte	645 »»	647 50	2 50	» »»
Orléans	1055 »»	1047 50	» »»	7 50
Nord	1040 »»	1032 50	» »»	7 50
Nord (act. sorties)	1010 »»	1002 50	» »»	7 50
Est	558 75	556 75	» »»	» »»
Paris-Méditerranée	1190 »»	1182 50	» »»	7 50
Midi	877 50	862 50	» »»	15 »»
Ouest	540 »»	536 25	» »»	3 25
Genève	365 »»	355 »»	» »»	10 »»
Dauphiné	420 »»	410 »»	» »»	10 »»
Ardennes ancien	440 »»	435 »»	» »»	5 »»
Ardennes nouveau	440 »»	435 »»	» »»	5 »»
Ch. Autrichiens	506 25	497 50	» »»	8 75
Victor-Emmanuel	385 »»	380 »»	» »»	5 »»
Russes	422 50	413 75	» »»	8 75
Romains	335 »»	332 50	» »»	2 50
Sud-Autr.-Lombard.	622 50	618 75	» »»	3 75
Saragosse Pampelune	360 »»	360 »»	» »»	» »»
Saragosse-Alicante	620 »»	625 »»	5 »»	» »»
Saragosse-Barcelone	360 »»	355 »»	» »»	5 »»
Nord-Espagne	550 »»	536 25	» »»	13 75
Séville-Xérès-Cadix	478 75	477 50	»» »	1 25
Portugais	450 »»	455 »»	5 »»	» »»

DU COMPTE D'ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER.

Les conventions de 1859, en donnant à l'Etat les charges mais aussi les droits d'un garant envers les Compagnies de chemins de fer, ont dû nécessairement poser les bases d'une comptabilité destinée à régler les engagements réciproques.

Ces engagements sont, de la part de l'Etat, de garantir l'intérêt, amortissement compris, à 4 65 0/0 du capital prévu pour la construction des lignes formant le nouveau réseau des Compagnies, sous déduction du produit net de ces lignes et de l'excédant des produits nets de l'ancien réseau au delà d'un revenu déterminé; de la part des Compagnies, ils consistent à attribuer à la décharge de la garantie de l'Etat les excédants convenus, à lui rembourser ultérieurement le montant de ses avances avec intérêt à 4 0/0 sur le produit net des lignes garanties, et enfin à partager avec l'Etat les bénéfices qui dépasseraient une certaine somme variable selon les cas.

La garantie de l'Etat courra du 1er janvier 1865 pour toutes les Compagnies, excepté celle de l'Est, et, pour celle-ci, à partir du 1er janvier 1864, et la clause de partage n'est exécutoire pour toutes les Compagnies qu'à partir du 1er janvier 1872.

Il importait donc que le coût des lignes du nouveau réseau garanties par l'Etat et des lignes de l'ancien réseau appelées à verser leurs excédants de recettes, fût arrêté dans de certaines formes pour établir les droits respectifs des parties. Aussi une clause répétée dans chaque convention particulière ordonne-t-elle que « les comptes de premier établissement des lignes, tant de l'ancien que du nouveau réseau, soit arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêté définitivement cinq ans après. »

Un règlement d'administration publique doit déterminer les formes de justifications à faire par la Compagnie; ce règlement n'est pas encore rendu.

L'obligation, qui résulte de la clause ci-dessus, d'arrêter provisoirement le compte de premier établissement de toutes les lignes avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, obligation qui n'est elle-même exécutoire qu'aux mêmes dates que les conventions elles-mêmes, équivaut à l'obligation, pour toutes les Compagnies, d'arrêter provisoirement au 1er janvier 1865 le compte d'établissement de toutes les lignes, soit de l'ancien, soit du nouveau réseau, précédemment livrées à l'exploitation.

S'ensuit-il que le compte de premier établissement des Compagnies doive s'arrêter au 31 décembre 1864, comme on a paru le croire dans quelques écrits financiers? En d'autres termes, serait-il interdit aux Compagnies d'ajouter, à partir du 1er janvier 1865, une somme quelconque au compte d'établissement de lignes exploitées, et se trouveraient-elles, par conséquent, contraintes de faire supporter toutes les dépenses ultérieures, de quelque nature qu'elles fussent, par les produits de l'exploitation?

Nous ne le pensons pas. La clause d'arrêté de compte eût-elle la portée absolue qu'on lui a un peu légèrement attribuée, ce ne serait pas à partir du 1er janvier 1865, mais bien à partir du 1er janvier 1870, qu'elle se ferait sentir dans toute sa rigueur, puisque les conventions ont prévu un arrêté de compte définitif vingt ans après l'arrêté de compte provisoire.

Mais il suffit de lire, sans prévention et dans leur sens le plus naturel, les termes employés par la loi, pour comprendre que les comptes de premier établissement dont il s'agit, soit provisoires, soit définitifs, n'engagent les Compagnies qu'envers l'Etat et non pas envers elles-mêmes; qu'il leur est, par conséquent, loisible d'accroître le compte de premier établissement de leurs lignes au delà du chiffre arrêté entre elles et l'Etat, sans toutefois qu'elles puissent le lui opposer, tant pour la réalisation de sa garantie que pour l'exercice de son droit de partage. C'est ce qui résulte implicitement de cette phrase: « Le compte de premier établissement » des lignes énoncées à l'article 2 ci-dessus » sera arrêté provisoirement, tant pour l'appli» cation de la garantie que pour l'exercice du » droit de partage des bénéfices, avant le » 1er janvier qui suivra la mise en exploitation, » et arrêté définitivement cinq ans après ladite » époque. » Et ce qui achève d'ailleurs de démontrer que le compte d'établissement arrêté entre les Compagnies et l'Etat peut et doit sensiblement différer du compte d'établissement véritable, c'est que les conventions ajoutent: « En aucun cas le capital garanti ne pourra » excéder les sommes déterminées à l'article 3 » précité. »

Tout le monde sait que ces sommes seront notablement dépassées, et par conséquent il est certain, dès aujourd'hui, que le compte d'établissement des lignes du nouveau réseau à arrêter entre les Compagnies et l'Etat ne représentera qu'une partie des sommes réellement dépensées. Il y aura donc un autre compte d'établissement, qui sera le compte au vrai, et qui, ne devant pas être opposé à l'Etat, est susceptible de se modifier et de s'accroître, s'il y a lieu, sans aucun empêchement légal.

Du reste, il n'est personne d'un peu versé dans l'exploitation des chemins de fer qui ne sente la difficulté, pour ne pas dire l'impossibilité, de jamais clore le compte d'établissement des lignes de chemins de fer; si une pareille obligation avait pu être imposée aux Compagnies, il aurait fallu se hâter de l'abroger, car elle eût constitué un obstacle invincible à toute initiative et à tout progrès.

Lorsque l'on considère, par exemple, que, pendant l'exercice de 1861, il a été dépensé en travaux neufs sur les anciens réseaux, par la Compagnie du Nord, environ 6 millions; par la Compagnie de l'Est, 8 millions et demi; par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, 14 millions et demi; par la Compagnie de l'Ouest, 11 millions 600,000 francs; par la Compagnie d'Orléans, 4 millions et demi; enfin, par la Compagnie du Midi, 13 millions et demi, on comprend que, si les Compagnies avaient été dans l'obligation étroite de prélever des sommes aussi considérables sur le produit

net de leur exploitation, elles auraient vraisemblablement cherché à restreindre leurs dépenses au grand préjudice et de l'intérêt public et de leur propre trafic. A quoi s'appliquent, en effet, les travaux neufs sur les lignes anciennes ? A des accroissements de matériel, à des agrandissements de gares, etc.

Ce sont vraiment là des travaux de premier établissement ; et si l'on comprend que de puissantes Compagnies comme celle d'Orléans, ou du Lyon et du Nord, aient pu prélever tout ou partie du montant de leurs travaux neufs sur les recettes de leur exploitation, soit directement, soit par la constitution de réserves extra-statutaires, on doit comprendre également qu'il n'est pas au pouvoir des autres Compagnies de procéder de la même manière, car une charge de 8 millions et demi correspondrait, pour la Compagnie de l'Est, à 17 fr. par action, et elle n'a donné en 1861 qu'un dividende de 40 fr.; une charge de 11 millions 600,000 francs correspondrait, pour la Compagnie de l'Ouest, à 38 fr. 66 c. par action, et elle n'a donné pour 1861 qu'un dividende de 42 fr. 50 c.

Il est donc de l'intérêt public comme de l'intérêt des capitaux engagés dans le chemin de fer que le compte de premier établissement reste ouvert, pour ainsi dire, indéfiniment, sous peine d'arrêter dans leurs germes tous les développements utiles, ou de troubler profondément, et sans aucun avantage pour personne, la condition faite jusqu'ici aux porteurs d'actions des Compagnies de chemins de fer.

D'ailleurs, lorsqu'une dépense de premier établissement, comme la construction d'une nouvelle gare de marchandises, l'installation d'appareils plus perfectionnés, une augmentation dans le poids des rails, etc., est ajoutée au compte de premier établissement d'une ligne déjà exploitée, elle tombe en réalité à la charge du compte d'exploitation, mais elle ne vient pas écraser celle-ci par le poids de son capital, elle ne lui demande plus que le service de l'intérêt et de l'amortissement.

Et ainsi des dépenses parfaitement justifiées, mais fructueuses seulement pour l'avenir, se trouvent mises, dans la proportion convenable, à la charge de l'avenir.

Ces principes sont si simples, ces conséquences tellement claires, qu'après les avoir examinés, ils semblent si peu discutables qu'on est tenté de se demander s'il y avait quelque nécessité de les exposer longuement. La vérité est que nous ne l'aurions pas jugé nécessaire, si diverses assertions évidemment émises dans différentes circonstances ne nous avaient fait comprendre qu'il s'était glissé à cet égard quelque confusion dans les idées du public.

Ajoutons que l'Etat, dans sa prévoyance, a admis en principe l'accroissement continuel du compte capital par suite de travaux utiles, puisque, d'après les conventions de 1859 elles-mêmes, lorsqu'il s'agira de régler le partage des bénéfices entre l'Etat et les Compagnies, celles-ci pourront être autorisées par décret délibéré en conseil d'Etat à ajouter au compte de premier établissement définitivement arrêté « les » dépenses faites pour l'exécution de travaux » qui seraient reconnus être de premier établissement » ; et elle prélèveront alors sur les produits nets les intérêts et l'amortissement de ces dépenses.

Auguste Vitu.

DE L'ABOLITION DES LOIS SUR L'USURE
OU
DE LA LIBERTÉ DU PRÊT A INTÉRÊT.

Deuxième article.— (Voir le *Journal des chemins de fer* du 25 octobre 1862.)

Il est utile de rechercher quel est l'état de la question concernant le prêt à intérêt chez les autres peuples.

II.

Nous ne parlerons ni de l'Inde, ni de l'Indostan, où l'intérêt habituel est de 30, 40 et 50 0/0 sans être réglementé.

Nos lecteurs savent qu'en Algérie le taux légal de l'argent peut être de 10 0/0 ; suivant l'abondance ou la rareté de l'argent, il varie de 8 à 15 0/0, respectant ou éludant la loi, selon les nécessités du moment.

A Constantinople, le prêt normal varie de 25 à 35 0/0.

Si nous jetons les yeux sur les faits contemporains, nous voyons que les Etats pontificaux ont aboli l'intérêt en matière commerciale.

Les Etats suivants ont aboli les lois contre l'usure et la liberté des prêts en matière commerciale :

Le Portugal, en 1833;
Le Wurtemberg, en 1849;
La Prusse, en 1856.

C'est un premier pas d'un heureux présage. Mais d'autres Etats sont allés plus loin, et ont franchement aboli les mêmes lois en matière commerciale et civile.

Ce sont les cantons de Genève, de Neufchâtel, de Fribourg et de Vaud, en 1857;
L'Espagne, en 1857;
La Hollande, en 1857;
La Sardaigne, en 1857.

Espérons que le royaume d'Italie fera, dans une prochaine session, pour toute l'Italie, ce qu'avait fait en 1857 le Piémont.

Quant à l'Angleterre, qui a une si grande, si heureuse et si féconde passion pour la liberté, mais qui en même temps ne touche à ses lois qu'avec la plus absolue circonspection, eh bien! il y avait en Angleterre un édit connu sous le nom d'édit de la reine Anne, qui limitait l'intérêt à 5 0/0; mais l'Angleterre, reconnaissant depuis longtemps le vice de cet état de choses, mit la question à l'étude en 1833, à propos du renouvellement de la charte de la Banque. A la suite des enquêtes, un bill déjà plusieurs fois prorogé fut voté, qui laissait dès cette époque pleine liberté à la fixation de l'intérêt pour les prêts dont l'exigibilité n'excédait pas trois mois. Ce délai a été fixé plus tard à un an, et aujourd'hui on peut dire, sans témérité, qu'en matière commerciale, et presque toujours en matière civile, la fixation de l'intérêt de l'argent chez nos voisins est laissée à la volonté des contractants.

III.

Nous l'avons dit, personne ne songe plus aujourd'hui à contester la légitimité de l'intérêt de l'argent. — La seule question qu'il est utile et pratique de discuter, c'est la question de savoir s'il faut qu'il y ait un intérêt légal, c'est-à-dire si la loi doit déclarer que tel intérêt annuel sera prélevé par le capital, et qu'au-dessus de cet intérêt un fait surviendra, — comme dans l'état actuel des choses, — fait qu'il faudra qualifier *usure* et punir plus ou moins sévèrement, — ou si, au contraire, il est équitable, conforme à l'intérêt du commerce, au progrès de l'industrie, à l'avenir de l'agriculture, de laisser libre le commerce de l'argent sous la sauvegarde des dispositions légales et du droit commun, qui protégent toutes les transactions et punissent toutes les manœuvres frauduleuses.

Les arguments des premiers siècles, à savoir que l'argent, stérile en soi, ne peut point produire de fruits, ou bien que les textes des écritures voulaient assigner à l'argent dans le monde un rôle bienfaisant mais stérile, ces arguments étant écartés, quelle est la véritable raison à l'aide de laquelle on a cherché à prouver la nécessité, voire même la justice d'un taux légal d'intérêt, et à perpétuer, en les glorifiant, les dispositions pénales sévères contre l'usure ? — Ces arguments, les voici ; on dit : l'usure ruine les campagnes ; l'usure provoque les désastres dans le commerce ; l'usure anéantit les épargnes de l'ouvrier qui cherche à devenir artisan, en créant à côté de ses efforts l'impuissance et la stérilité ; on dit encore qu'il faut protéger la prodigalité, qu'il convient de mettre l'indigence à l'abri de l'extorsion et de la fraude, qu'il est sage enfin de patronner la simplicité de l'emprunteur contre la rapacité du prêteur.

Sont-ce là des mots vides, des phrases sonores et sans portée, ou bien le mal est-il vrai et les lois contre l'usure sont-elles une panacée ?

Admettons, sous le régime des lois qui nous régissent, qu'un paysan qui possède pour 6,000 francs de propriétés ait le désir d'acheter pour trois autres mille francs de champs ou de prés à crédit, — et nous connaissons, hélas! quant à nous, un bien grand nombre de petits cultivateurs ainsi ruinés par cette insatiable avidité à acheter toujours à crédit de la terre, — ce paysan cherchera naturellement à emprunter les 3,000 francs qui lui manquent. Eh bien! nous affirmons que sous le régime des lois restrictives comme sous le régime de la liberté, s'il peut donner au prêteur une garantie hypothécaire sérieuse, il trouvera à emprunter à un taux modéré, par exemple à 5 0/0 ; mais que ce même agriculteur ait ses biens grevés, qu'il n'offre que des garanties insuffisantes ou précaires, savez-vous ce qui se fera : un bailleur de fonds l'éconduira, s'il est prudent et raisonnable, et s'il est rapace et aventureux, il éludera ouvertement la loi, se fera de l'emprunteur un complice, et comme il court des dangers sérieux, entre autres celui d'un procès en police correctionnelle, puis cet autre danger d'une amende exorbitante, et enfin le danger plus réel de l'emprisonnement, il exigera, pour balancer tous ces risques, des conditions exorbitantes, 10, 20, 30 0/0, que savons-nous encore? Et comme les fraudes s'enchevêtrent, et que cette violation de la loi produit forcément tous les mensonges à la fois, le contrat sera rédigé avec soin, les sommes prêtées seront exagérées, les intérêts retenus d'avance, et tout cet échafaudage sera nécessairement arrangé avec une habileté qui bravera la loi et déjouera ses investigations. — Quelqu'un reprochera-t-il à ce tableau de n'être pas photographié sur la réalité la plus poignante ?

Ce que nous disons pour l'agriculture est également vrai pour le commerçant. Si ses affaires sont prospères, si ses bénéfices sont de notoriété et ressortent de ses livres de com-

merce et de ses inventaires, sous le régime de la loi de 1807 comme sous le régime de la liberté, cet honorable et heureux commerçant qui veut agrandir son commerce trouvera de l'argent avec facilité; mais vienne un petit marchand dont la situation est équivoque, dont les affaires sont interlopes, ou dont les efforts ont été vaincus par des chances contraires, qui songera à nous démentir quand nous affirmerons que ce malheureux homme, s'il emprunte sous le régime de la législation de 1807, grâce à l'intervention d'agents d'affaires ou d'intermédiaires vils et audacieux, empruntera, toujours à l'aide de contrats simulés et frauduleux, à 30, 40, 50 et souvent à plus de 100 0/0. Les innombrables faillites qui attristent notre commerce, ne donnent-elles pas tous les jours une éclatante sanction à nos paroles?

Qu'on ne fasse donc intervenir ni l'intérêt de l'agriculture, ni celui du commerce; cet intérêt, quand il est sérieux et respectable, n'a pas besoin d'être protégé par des lois restrictives. Nous disons, au contraire, que toutes les situations, bonnes, prospères, que toutes les richesses fondées sur la terre, sur des valeurs certaines, sur un crédit incontestable, gagneront à la liberté du commerce de l'argent par la concurrence même de ce commerce que provoquera cette liberté, et, en même temps, les faits et le bon sens ajoutent pour nous que, sous toutes les législations, les fortunes compromises ou perdues ne peuvent et ne pourront trouver de l'argent qu'à des conditions raisonnablement impossibles.

Deux faits même qu'il est permis de noter se produiraient sous le régime de la liberté, qui seraient sérieusement protecteurs pour les fortunes mal assises. La fraude devenant inutile, l'emprunteur n'oserait demander de l'argent ouvertement à des taux exorbitants et aurait souvent à déplorer une moindre ruine; et le prêteur que rien ne forcerait à dissimuler son contrat, reculerait aussi devant la responsabilité de prêter, aux yeux du public, à 10, à 20 ou à 50 0/0 et plus!

Assurément les hommes qui abusent des besoins et des passions du prodigue, qui exploitent les situations embarrassées, ou qui exagèrent leurs chances aléatoires, sont entourés d'une défaveur justement universelle; dans les drames, dans les romans, sans parler de Shylock ou de types aussi fortement accusés, les marchands d'argent qui n'ont point d'entrailles sont présentés aux huées de la foule, aux malédictions des lecteurs; mais qu'importe! et même à cause de cela, leur rôle, tout parsemé d'écueils et de sifflets qu'il soit, n'a d'autre conséquence aujourd'hui que de rendre plus redoutables et plus persévérantes les prétentions de ceux que la foule méprise ainsi, sans pour cela les dédaigner toujours.

On parle encore de l'intérêt que méritent les prodigues et les faibles d'esprit, mais sous le régime de la loi de 1807 n'est-il pas proverbial que le prodigue qui n'offre pas de garanties sérieuses ou qui ne doit recueillir que dans un avenir lointain l'héritage de ses parents subit toutes les volontés du prêteur; la loi de 1807 ne peut qu'aggraver sa situation, car le prêteur, qui ne veut pas encourir les dures pénalités de cette loi, en tourne et en viole manifestement les termes par des contrats mensongers. Ce n'est pas seulement dans les comédies que s'étalent tous ces animaux antédiluviens, toutes ces espèces de l'histoire naturelle empaillées figurant comme raretés archéologiques et taxées dans les emprunts à des prix fous. Ces excentricités, imposées par le prêteur et subies par l'emprunteur, constituent une nouvelle et curieuse violation de la loi!

L'homme *simple* est-il protégé par les lois contre l'usure? Mais encore une fois, la loi n'est-elle pas perpétuellement et systématiquement violée et par ceux qui veulent emprunter à tout prix et par ceux qui prêtent leur argent sans autre règle de conduite que leur cupidité? Que la loi de 1807 existe ou n'existe pas, l'homme simple, crédule, confiant, faible d'esprit, si l'on veut, sera trompé par le prêteur déloyal et avide.

Nous croyons donc avoir démontré que les lois sur l'usure ne protégent rien et personne; dans le prochain article nous irons plus loin, avant d'aborder les considérations qui militent en faveur de la liberté pure et simple du commerce de l'argent, nous prouverons l'impossibilité d'appliquer la loi de 1807 dans toute la rigueur.

AUGUSTE AVOND.

(*La fin prochainement.*)

SOCIÉTÉ ROYALE GRAND-DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Nous avons publié récemment le rapport lu à la dernière assemblée générale du 27 septembre dernier. Nous croyons utile d'en tirer les conclusions, et de ainsi préciser la situation actuelle de cette entreprise.

1°

Nous rappelons à nos lecteurs que les concessions de la Compagnie comprennent 217 kilomètres, ainsi divisés :

1° Ligne de Luxembourg à la frontière française, ouverte à l'exploitation le 11 août 1859.....	17 kil.
2 Ligne de Luxembourg à la frontière belge, en exploitation depuis le 15 septembre 1859.....	19
3° Ligne de Luxembourg à la frontière prussienne, ouverte à l'exploitation le 29 août 1861	87 1/2
4° Ligne de Luxembourg à la frontière nord du Grand-Duché, avec embranchement sur Diekirck :	
31 kilomètres ont été livrés à l'exploitation le 21 juillet 1862.....	31
Il reste à construire.....	47
5° Prolongement de cette ligne sur le territoire belge, à construire, approximativement.....	50
6° Embranchement des minières de Rettembourg à Esch et Rumelange, livré à l'exploitation le 23 avril et 1er juin 1860.....	15 1/2
	217 kil.

2°

Le capital de la Société se compose de :

1° 50,000 actions de 500 fr. F.	25,000,000
2° Obligations.....	8,303,754
3° Subvention du Grand-Duché.	8,000,000
Total.....	41,303,754

Ce capital devra être complété pour l'exécution de la ligne du Nord.

La Société a passé le 6 juin 1857 un traité d'exploitation avec la Compagnie de l'Est.

Par ce traité, cette Compagnie se charge d'exploiter pendant une durée de cinquante années, *avec son matériel, son personnel et ses propres moyens*, les chemins Guillaume-Luxembourg.

Cette exploitation aura lieu moyennant les prélèvements ci-après par la Compagnie de l'Est :

Si le produit kilométrique annuel ne dépasse pas 10,000 francs, 65 0/0 de la recette brute;

Si le produit kilométrique dépasse 10,000 fr. sans être supérieur à 15,000 francs, 60 0/0 de la recette brute;

Si le produit kilométrique dépasse 15,000 fr. sans être supérieur à 20,000 francs, 55 0/0 de la recette brute;

Si le produit kilométrique dépasse 20,000 fr. sans être supérieur à 25,000 francs, 50 0/0 de la recette brute;

Si le produit kilométrique dépasse 25,000 fr. sans être supérieur à 30,000 fr., 45 0/0 de la recette brute;

Et, enfin, si le produit kilométrique annuel est supérieur à 30,000 francs, 40 0/0 de la recette brute.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est tiendra compte intégralement à la Société des chemins Guillaume-Luxembourg de l'excédant des recettes sur les dépenses, calculées à forfait, comme il est expliqué ci-dessus, jusqu'à concurrence de 3 millions de francs pour une année d'exploitation.

L'excédant au delà de cette somme de 3 millions sera partagé par moitié entre les deux parties contractantes, toutefois après prélèvement de la portion revenant au gouvernement grand-ducal, à titre de remboursement de la subvention.

Ce remboursement s'opérera ainsi: dès que ce réseau aura atteint un revenu net de 6 0/0 par an, l'excédant de ce revenu sera partagé jusqu'à l'amortissement de la subvention de 8 millions.

3°

Le 21 décembre 1861, nous avons apprécié l'avenir de ce chemin; nos calculs nous avaient amené à ce résultat qu'une recette de 20,100 fr. par kilomètre assurerait un produit de 20 fr. par action, et que ce dividende croîtrait progressivement avec les augmentations de produit kilométrique.

Or, en 1860, le produit kilométrique a été de..... 9,346 fr.
En 1861..... 12,696
En 1862 (1er semestre)..... 16,753

On voit que, pour peu que cette progression continue, on aura bientôt dépassé le revenu kilométrique de 20,100 fr.

4°

Il faut ajouter que les nouvelles concessions annoncées à la dernière assemblée générale doivent contribuer à amener d'excellents résultats pour cette entreprise.

Les lignes de cette Société s'arrêtaient à la frontière belge; il fallait donc, pour leur donner un débouché important, obtenir la prolongation de la ligne du Nord jusqu'au chemin de Pepinster à Spa, et faire une convention avec cette dernière ligne de manière à se souder avec la ligne de Liége à Aix-la-Chapelle.

La Société a obtenu un traité par lequel la Compagnie de Pepinster à Spa cède son exploitation à des conditions telles qu'au lieu d'être onéreuses à la Société du Luxembourg, elles pourront lui procurer des bénéfices.

En outre, le conseil d'administration a obtenu

du gouvernement belge la concession dudit prolongement sur son territoire moyennant une garantie de produit net de 350,000 francs, qui s'exercera jusqu'à ce que le trafic de ce prolongement dépasse un produit net de 700,000 francs par an.

Nous croyons que cette garantie sera surabondante et que cette nouvelle ligne verra rapidement se développer son trafic, de manière à augmenter celui du réseau entier.

Nous espérons donc que la Société de Guillaume-Luxembourg entre dans une période plus favorable que celles qu'elle a dû traverser.

Pour faire face aux dépenses qu'entraîneront les travaux de cette ligne, le conseil d'administration s'est fait autoriser par la dernière assemblée générale à prendre les mesures financières qui seraient nécessaires.

Nous étudierons ces mesures aussitôt qu'elles seront connues; nous verrons si elles apportent quelques modifications à la situation des actionnaires actuels. Mais, dès à présent, nous augurons bien de la sagesse et de l'habileté des administrateurs qui président aux destinées de ce réseau.

BILLARDON.

CHEMIN DE FER ENTRE ARRAS ET ÉTAPLES

La commission d'enquête, réunie à Arras, a constaté l'utilité du chemin de fer d'Arras à Etaples, reconnue par toutes les populations. Elle a écarté la demande d'Abbeville pour un chemin de fer direct d'Abbeville à Béthune, et réservé, pour les enquêtes parcellaires ou communales, les réclamations contre le *tracé* ou pour l'emplacement des *gares*. C'est dans la seconde enquête que ces réclamations seront examinées et qu'elles devront se reproduire.

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

Assemblée extraordinaire des actionnaires des Ports de Marseille.

Le conseil d'administration de la société anonyme des Ports de Marseille avait convoqué ses actionnaires pour samedi dernier, 25 octobre, à 3 heures du soir, dans la salle Herz. Les actions déposées s'élevaient à dix mille environ, et la séance a été présidée par M. de Chaumont Quitry, président du conseil d'administration.

Après les formalités d'usage, le président a lu un rapport dans lequel on annonce aux actionnaires qu'un traité provisoire est intervenu entre le conseil d'administration par l'organe de trois de ses délégués, et M. Emile Pereire, en sa qualité de président du conseil d'administration de la société des immeubles de Rivoli et d'administrateur de la société des Magasins généraux. — Voici les bases principales de ce traité telles que nous avons pu les comprendre à une lecture rapide et sans que nous puissions en garantir l'exactitude. Nous y reviendrons quand le rapport sera publié.

La nouvelle société serait au capital de 85 millions représentés par 170,000 actions; 30,000 actions de cette société seraient attribuées à la société actuelle des Ports de Marseille, en échange de son apport, le surplus serait divisé entre les deux autres sociétés.

En conséquence une action des Ports de Marseille recevrait une action de la Société nouvelle.

Nous croyons, sans le garantir, que trois actions actuelles des Magasins généraux recevraient deux actions de la Société nouvelle et trois obligations.

Onze actions Rivoli recevraient quatre actions nouvelles.

En outre, la société Rivoli est substituée au traité Hardon et en rapporterait la résiliation.

M. le président, après la lecture du rapport, annonce que la discussion est ouverte.

M. Mirès dépose sur le bureau une protestation qu'il déclare avoir été signée par les porteurs de près de trois mille actions. Ces signataires ne s'opposent pas à la fusion, mais ils demandent qu'elle ait lieu d'après des expertises contradictoires, qui fixeraient la valeur des apports des trois compagnies.

Après des incidents divers, la proposition du conseil d'administration, qui se réfère au traité, est mise aux voix.

Préalablement le président annonce, qu'aux termes des statuts, la proposition de fusion, pour être adoptée, doit être votée par les deux tiers des actions représentées à la séance.

On procède au scrutin

Le dépouillement donne pour la fusion la majorité des deux tiers des actions représentées au vote.

La séance est levée à sept heures.

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

CHEMINS DE FER NAPOLITAINS

(*Concession Bastoggi*).

L'Indépendance belge se croit en mesure de donner un aperçu exact des lignes comprises dans la concession autorisée par le Parlement. En voici l'énumération complète avec l'indication des principales conditions stipulées avec les concessionnaires :

1° Une grande ligne qui partant d'Ancône, longeant la mer Adriatique et desservant Pescara, Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi et Lecce jusqu'à Otranto, avec un embranchement de Bari à Tarente sur la mer Ionienne, ce qui ferait dans son ensemble un développement d'environ 730 kilom. ou 463 milles anglais;

2° Un embranchement de Foggia, passant par Ascoli, Couza et Eboli, jusqu'à Salerno (où il se réunit avec la ligne déjà construite à Naples, d'environ 181 kil. ou 111 mille anglais;

3° Un embranchement partant de Ceprano (où il se rencontre avec la ligne déjà construite de Rome à Naples) par Sora, Celano, Sulmona et Popoli jusqu'à Pescara, d'environ 231 kil. ou 145 milles anglais;

4° Un embranchement de 28 kil. ou 20 milles anglais de Voghera jusqu'à Pavie;

5° Un autre embranchement de 167 kil. ou de 104 milles anglais, allant de Pavie jusqu'à Brescia, en passant par Crémone. Quant à cet embranchement toutefois, la Compagnie Lombarde et du chemin de fer central d'Italie réclame un droit de préférence qu'elle possède à raison d'une concession antérieure.

C'est donc un ensemble de 1,357 kilomètres, ou environ 840 milles anglais, de chemin de fer à construire.

La concession est faite pour 99 ans, à dater du 1er janvier 1868, époque à laquelle la totalité des travaux devra être définitivement achevée, sauf cependant pour la ligne de Voghera à Pavie et Brescia, concédée seulement pour 99 ans, à courir du 1er janvier 1865, époque à laquelle cette partie du réseau devra être livrée au trafic.

Le concessionnaire s'est obligé à former, dans le délai d'un mois, à partir de la signature de la convention, une Société anonyme (*Società anonima*) ayant pour titre « la Société du chemin de fer méridional d'Italie (*Società italiana per le strade ferrate meridionali*) au capital de 100,000,000 fr., (ou 4,000,000 de liv. st.) et avec la faculté, en cas de besoin, de contracter, en outre, des emprunts pour 200,000,000 fr. (8,000,000 liv. st.); ce qui fait un capital de 300,000,000 fr. (12,000,000 liv. st.) à réaliser.

Mais le gouvernement accordant une subvention de 20,000,000 fr. (800,000 liv. st.) dont 4,000,000 sont représentés par des travaux déjà exécutés, et les 10 autres millions par des propriétés de l'Etat, le capital que la Compagnie devra fournir définitivement sera de 280 millions de francs (11,200,000 liv. st.).

Le gouvernement garantit une recette brute de 20,000 fr. (800 liv. st.) par kilomètre sur les lignes de Voghera à Pavie et Brescia, et de 29,000 fr. (1,160 liv. st.) par kilomètre sur toutes les lignes méridionales pendant toute la durée de la concession.

De Salerno à Naples, le concessionnaire a le choix ou de construire une ligne entièrement nouvelle autour de la base est et nord-est du mont Vésuve, ou de racheter la ligne actuelle déjà construite qui passe par Veltri Cava, Nocera et Torre Annonziata, sur laquelle, en cas d'achat, le gouvernement garantit un produit kilométrique de 29,000 francs comme sur les lignes nouvellement construites.

Quant à l'embranchement de Pescara à Ceprano qui, devant traverser la chaîne des Apennins, présente des difficultés beaucoup plus grandes que les autres, il est stipulé que le gouvernement devra rembourser au concessionnaire tout ce que sa construction coûtera au-delà de 250,000 francs (10,000 liv. st.) par kilomètre.

L'Etat se réserve le droit, pendant trois ans, à partir de l'époque de la concession, de s'emparer du petit embranchement menant de Voghera à Pavie, remboursant la Compagnie des frais de construction et l'intérêt du capital dépensé.

Pour extrait : F. GRIMALD.

CHEMINS DE FER LIVOURNAIS.

Nous extrayons les principaux chiffres du dernier compte rendu de la Société des chemins de fer Livournais; l'exercice comprend du 1er mai 1861 au 30 avril 1862 :

Recettes : voyageurs et bagages. .	3,491,511
— marchandises	4,318,682
— produits indirects. . . .	20,239
Total des recettes. . . lir.	4,830,432

Les dépenses d'exploitation sont subdivisées ainsi :

Dépenses : administration	220,958
— locomotion	690,454
— entretien de la voie . .	659,632
— personnel et divers. . .	927,933
	2,498,977

Le produit net s'élève donc à 2,331,454 lires. Il a été augmenté de 432,581 lires, que le gouvernement a payées du chef de sa garantie d'intérêts. Cette recette nette a été suffisante pour payer l'intérêt et l'amortissement des obligations, ainsi que l'intérêt à 5 0/0 du capital-action.

Voici le bilan :

Achat de la ligne de Lucques à Pise	3,549,871
— de Lucques à Pistoie.	15,902,276
— Maria-Antonia . .	10,407,800
Constructions nouvelles.	48,910,478
Valeurs diverses..	4,939,911
Débiteurs divers	1,290,422
Total de l'actif. . lir.	83,000,761
Capital, 80,000 actions de 420 livres nouvelles	33,600,000
14,242 obligations de Lucques à Pistoie, de 420 lires. . .	5,981,640
6,948 obligations de Lucques à Pistoie, de 420 lires. . .	2,918,160
16,483 obligations Livournaises, émission 1860, de 420 lir.	6,922,860

20,800 obligations série *A*, de 500 lires.	10,400,000
7,100 obligations série *B*, de 500 lires.	3,550,000
Produit de 46,218 obligations série *C*, émission en cours	9,993,625
Créditeurs et divers	41,634,476
Total du passif. . . . lir.	**85,000,761**

Pour extrait : F. Germain.

CHRONIQUE

CHEMIN DE MOUCHARD A LONS-LE-SAUNIER. — L'ouverture de la voie de fer de Mouchard à Lons-le-Saunier aura lieu vers le 10 novembre et commencera avec le service d'hiver. Il y aura par jour quatre départs de Lons-le-Saunier et autant de Mouchard. Les stations sont Lons-le-Saunier, Montain (Lavigny), Dombians, Passenans, Saint-Lothain, Poligny, Grozon, Arbois et Mouchard.

Le trajet se fera en une heure 45 minutes.

CHEMINS BELGES. — En Belgique, la durée de garantie stipulée en faveur de l'Etat dans le cahiers des charges pour les fournitures de rails est de *trois ans*. Un journal de Charleroi croit savoir que des modifications vont être apportées à cet égard par l'administration. L'Etat, dit-il, va exiger une garantie de *quatre ans* au lieu de trois, mais les rails de la pleine voie y seront seuls soumis; ceux placés à l'entrée des stations, dans les gares, sous les tunnels et aux plans trop inclinés, en seront déchargés, tandis qu'aujourd'hui on n'établit aucune distinction pour les rails. Les industriels doivent répondre à cette charge nouvelle par une augmentation de prix de 4 francs par tonne.

CHEMINS BELGES. — La direction des chemins de fer de l'Etat belge a conclu une convention avec diverses sociétés de railways en Autriche, pour le transport direct de marchandises entre les ports et quelques stations belges et Vienne, Linz et les stations du chemin de fer dit de l'impératrice Elisabeth. Ces nouvelles dispositions entreront en vigueur le 15 novembre prochain.

CHEMINS NAPOLITAINS. — La Société Bastoggi éprouve de grandes difficultés pour se constituer. Les banquiers napolitains lui refusent, assure-t-on, leur concours.

MESSAGERIES IMPÉRIALES. — M. Girette, inspecteur général des services maritimes des Messageries impériales, membre du conseil d'administration, est attendu le 3 décembre prochain à Marseille.

Parti de France en septembre 1861, il vient de créer le service postal français dans l'Inde et la Chine, et, après de longues fatigues, achève en ce moment à Maurice une mission noblement remplie.

TRAVAUX PUBLICS. — On écrit de Marseille au *Messager du Midi* :

Nous n'apprendrons rien de nouveau à nos lecteurs en leur disant que la ville de Marseille est en voie de complète transformation. L'étranger en a dès aujourd'hui la preuve par l'immense trouée pratiquée au milieu de nos vieux quartiers pour la création de la rue Impériale. Les démolitions s'y opèrent comme par enchantement et servent à réédifier sur d'autres points des constructions qui forment de nouveaux quartiers et étendent, par ce fait, le périmètre déjà si vaste de notre cité. La rue Impériale fait disparaître plus de quarante rues, ruelles ou places, infectés pour la plupart, où la lumière, l'air, ne pénétraient qu'avec peine, et entraîne la démolition de plus de mille maisons qui dataient en grande partie du xvie siècle. Ces maisons n'avaient aucune valeur au point de vue artistique, si ce n'est celle Renaissance, située au coin de la rue de l'Aumône et de la Grande-Rue, et qui a dû appartenir à quelque seigneur de cette époque.

L'administration ne se borne pas à régénérer le Marseille de Jules César; sa sollicitude s'étend à tous les quartiers. Aussi, de tous côtés, voyons-nous s'ouvrir des rues spacieuses, créer des places, prolonger des boulevards, construire des monuments, pour que Marseille justifie son titre de reine de la Méditerranée.

CHAUFFAGE DES WAGONS. — Un nouveau mode de chauffage des wagons, dit *la Gironde*, vient d'être expérimenté, par ordre du ministre, sur le chemin de fer de Lyon. La commission était composée de MM. Fourcy, Conche et Toyot, ingénieurs en chef, les deux premiers de mines, le troisième des ponts et chaussées.

L'inventeur, M. A. Delcambre, prend sa vapeur au tuyau d'échappement de la locomotive; il la dirige dans les tubulures plates disposées en travers de chaque wagon, sous les pieds des voyageurs, et la laisse échapper à l'extrémité du train. On craignait d'abord que le fonctionnement et le tirage de la locomotive ne fussent modifiés et altérés par la prise de vapeur. L'expérience a fait disparaître cette appréhension. La vapeur ne s'est pas condensée dans les tubes, ainsi qu'on l'avait pensé : elle parcourait sans difficulté les dix-huit voitures dont se composait le train.

Le mode d'attache de la conduite entre deux wagons successifs a bien réussi. Il se compose de rotules en caoutchouc garnies de fort fil de fer, contournées en hélice et serrées l'une contre l'autre par un organe spécial facile à manœuvrer. Les fuites dans les voitures, quand il y en a, sont sans inconvénients; elles produisent à chaque mouvement du piston un petit jet de vapeur aussitôt évanoui qu'aperçu.

Le système de M. Delcambre est donc éminemment pratique.

Il a, en outre, le grand avantage d'être économique, puisque le chauffage des voitures de tout un train coûte moins cher que le chauffage des seules voitures de première classe. Pour 356 voitures de première classe de la ligne de Lyon à la Méditerranée, les frais s'élèvent annuellement à 73,000 fr.; pour les 1,557 voitures de première, seconde et troisième classe de la même ligne, en employant le système de M. Delcambre, la dépense annuelle s'abaisse aussitôt à 44,379 fr.

ESPAGNE. — Le 15 octobre, a eu lieu l'adjudication publique de l'emprunt de trente millions de réaux, contracté par la municipalité de Madrid.

Les plus basses soumissions pour les 30,000 obligations de 1,000 réaux chacune, ont été les suivantes :

Crédit mobilier espagnol.....	10,000 à 90 55 0/0
M. L. Pulido.....	50 à 90 »
Crédit mobilier espagnol.....	10,000 à 89 50
Id. id.	9,950 à 88 65

Ces obligations rapportent 6 0/0 d'intérêt, elles jouissent d'un amortissement de 1 0/0 par an.

— Nous recevons de Turin la nouvelle que le ministre des finances est sur le point de prendre une mesure qui exercera sur les fonds publics la plus favorable influence.

Il existe en Italie une quantité considérable d'œuvres pies qui jouissent de rentes énormes et qui avaient l'habitude d'employer leurs économies en immeubles et en prêts hypothécaires.

Le ministre va leur prescrire de faire désormais tous leurs placements en rentes.

Il résultera de cette sage disposition un accroissement de revenu pour les pauvres, et en même temps un classement de titres dont l'importance peut être évaluée à un chiffre très-élevé.

Cette mesure fait le plus grand honneur à l'intelligence et à l'esprit d'initiative de M. Sella.

FINANCES ITALIENNES. — On a distribué le 12 octobre le budget du ministère des finances contenant les recettes et les dépenses pour l'année 1863. Ce travail est précédé du rapport présenté par le ministre à la chambre dans la séance du 5 août; vient ensuite un tableau comparatif des deux budgets de 1862 et 1863; puis un projet de loi tendant à approuver les dépenses, accompagné du tableau des dépenses obligatoires pour 1863, du budget des dépenses de la même année, et de la loi pour les deux budgets, actif et passif, de l'année prochaine. Voici les résultats principaux accusés par ce travail. La dépense totale de 1862 est de 730,774,078 fr. 71 pour la partie ordinaire, et de 343,872,426 fr. 47 c. pour la partie extraordinaire. La dépense totale de 1863 est, pour la première partie, de 763,343,296 francs 24 c., et de 172,044,129 fr. 45 pour la seconde.

Ainsi, il y aura en 1863 augmentation pour les dépenses ordinaires de 32,569,217 fr. 53 c., et diminution pour les dépenses extraordinaires de 71,528,291 fr. 02 c., c'est-à-dire, en définitive, une diminution pour 1863 de 38,959,075 fr. 49 c. L'actif en 1863 sera, pour la partie ordinaire, de 549,355,244 fr. au lieu de 549,147,773 f., chiffre de 1862, et pour la partie extraordinaire, de 65,456,407 fr. au lieu de 404,263,869 fr. La dépense totale, pour 1863, sera de 935,387,425 f. 39 c. L'actif n'étant que de 614,811,652 fr., il en résulte un déficit de 320,575,773 fr., tandis que le déficit de 1862 a été de 350,935,355 fr. Les éléments principaux de l'actif sont les suivants : les gabelles, 194,535,379 fr.; les contributions directes, 130,446,241 fr.; domaines et taxes, 159,881,774 fr.; les chemins de fer, 27,168,000 fr.; les postes, 14,560,000 fr. L'augmentation des dépenses est : pour les finances (pensions et dette publique), 340,568,902 fr.; pour la guerre, 197,076,164 fr ; travaux publics, 69,820,366 fr.; intérieur, 53,906,168 fr.; marine, 50,675,450 fr.

ITALIE (Correspondance particulière du *Siècle*.) Turin, 27 octobre. — Le gros volume du budget de 1863 vient d'être distribué; je crois utile d'en reproduire ici le résumé sommaire par ministère :

Ministère de l'intérieur.

Dépenses ordinaires	53.906.168 16
— extraordinaires.....	9.287.420 76
Total....	63.193.594 92

Ministère des finances (passif).

Dépenses ordinaires	340.658.902 88
— extraordinaires.....	11.324.196 92
Total....	351.983.099 80

Ministère de la marine.

Dépenses ordinaires.....	50.675.450 22
— extraordinaires.....	45.299.355 »
Total....	95.974.795 22

Ministère de l'instruction publique.

Dépenses ordinaires	14.751.130 »
— extraordinaires.....	752.384 03
Total....	15.503.720 03

Ministère de grâce et justice et des cultes.

Dépenses ordinaires.....	29.023.217 83
— extraordinaires.....	1.778.046 35
Total....	30.801.264 18

Ministère des affaires étrangères.

Dépenses ordinaires	3.181.628 88
— extraordinaires.....	206.500 »
Total....	3.388.128 88

Ministère de la guerre.

Dépenses ordinaires	196.076.165 »
— extraordinaires.....	62.431.925 »
Total....	259.508.090 »

Ministère de l'agriculture et du commerce.

Dépenses ordinaires	4.250.261 43
— extraordinaires.....	3.609.591 61
Total....	7.859.853 04

Ministère des finances (actif général).

Recettes ordinaires	549.355.244 28
— extraordinaires.....	65.456.407 85
Total....	614.811.652 13

En général, il y a diminution des dépenses dans tous les ministères : ainsi le budget de la guerre présente une réduction de 30 millions environ.

Le déficit, vous le savez déjà, est de 320 millions; il doit même être un peu plus considérable. Les recettes prévues n'atteindront pas le chiffre indiqué dans le budget, cela est presque certain, car les nouvelles lois sur le timbre et l'enregistrement, le règlement douanier, ne produiront de résultats sérieux que l'année prochaine.

Toutefois, la position financière est relativement bonne; M. Salla a encore un chiffre très-respectable de bons du trésor à négocier.

Ce chiffre dépasse cent millions, à ce qu'on m'assure; il est donc probable que le ministre des finances peut attendre plusieurs mois encore avant de contracter un nouvel emprunt.

F. Graviaud.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Le marché industriel a été moins éprouvé par la baisse que la rente et les crédits mobiliers.

Quelques réalisations ont fait réagir les Rivoli à 248 75.

Les Ports de Marseille, qui avaient monté avant l'assemblée du 25 à 700 francs, sont revenus à 715 »».

Les Entrepôts généraux sont également revenus à 685 »».

Les Docks de Marseille sont toujours demandés à 695 »».

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs fait 127 50.

La Vieille-Montagne a été cotée à 270 »».

La Caisse générale des chemins de fer, qui, en vue de l'assemblée convoquée par M. Mirès pour le 27 octobre, était montée à 115 fr., est retombée à 65 »», à la suite de l'empêchement administratif apporté à la réunion.

Le Cail est toujours demandé à 740 »».

Le Bonnard continue à être offert à 40 francs.

L'Union des gaz est ferme à 101 francs.

Les Omnibus de Paris font 845 francs, la Compagnie des Eaux 345 francs, et les Petites-Voitures 62 fr. 50.

Les Gaz de Marseille sont à 398 75.

E. Bonnaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

L'événement financier de cette semaine est la décision de la Banque qui vient d'élever à 3 0/0 le taux de son escompte. Cette résolution était prévue. Depuis deux ou trois jours, on présentait beaucoup de papiers à l'escompte pour profiter de la différence. Il faut attendre jusqu'à lundi pour apprécier l'effet de la mesure sur notre marché financier, car demain la Banque est fermée et il n'y aura pas de Bourse : c'est jour de fête.

Les événements qui viennent de s'accomplir en Grèce et les appréhensions qu'ils ont fait naître ont pesé sur les affaires. La chute du roi Othon n'a cependant surpris personne. Elle a été pour ainsi dire préparée à Londres. Depuis dix-huit mois, les Grecs réfugiés à Londres et les hommes les plus influents du parti radical anglais se réunissaient deux fois par semaine dans un grand hôtel près de Victoria station. M. Taylor, membre du parlement, ne manquait jamais à ces petits meetings, dans lesquels on ne songeait à rien moins qu'à une guerre contre la Turquie, en vertu du principe des nationalités. On reconstituait d'avance un empire byzantin, et la croix grecque allait être replacée sur le dôme de Sainte-Sophie.

La Bourse n'est pas encore ouverte au moment où je vous écris. Mes dernières impressions s'arrêtent donc à hier au soir. La baisse s'est arrêtée. Les fonds anglais, qui avaient été lourds aux deux Bourses précédentes, ont montré plus de hardiesse que la rente française. Ils étaient avant-hier à 93 1/2. Hier, à l'ouverture, ils sont tombés à 93 1/4 et même à 93 1/8, mais ils n'ont pas tardé à se relever. Ils sont remontés à 93 3/8 et à 93 1/2 au 4 décembre. Les actions de la Banque vont de 236 à 238; 3 0/0 nouveau et 3 0/0 réduit, 91 1/2, 91 5/8; actions de la Compagnie des Indes, de 228 à 230; 5 0/0 indien, 109 1/4, 109 1/2; bons de l'Échiquier : mars, de 16 à 19; juin, de 18 à 21 shill. de prime.

L'élévation du taux de l'escompte n'a pas pour cause la rareté du numéraire. On trouve facilement des avances sur fonds publics à 1 et 1 1/2 0/0. Les navires d'Amérique, d'Australie et des Indes apportent presque tous des sommes importantes. Le *Saxonia* et le *City of Washington* ont apporté 255,000 liv. st. de New-York.

Le *Persia*, qui est attendu pour samedi, en apportera au moins autant. La malle des Indes, dont l'arrivée est annoncée par le télégraphe, apporte également de fortes quantités d'espèces monnayées. Le total des sommes versées sur le marché depuis une semaine s'élève, en y comprenant les comptes particuliers, à 1 million et 1/2 sterling.

Il paraît donc probable que les affaires reprendront une animation nouvelle la semaine prochaine. Si la révolution grecque amenait quelques désordres, il est probable que la Bourse de Paris en sentirait le contre-coup et que les fonds publics français subiraient une baisse. Mais jusqu'ici la Grèce est demeurée calme, elle a évité l'anarchie et la violence. Il n'y a donc pas de motif pour que les grandes puissances soient dans la nécessité d'intervenir. De ce côté-là, on espère que l'horizon ne tardera pas à s'éclaircir. — Reste l'Amérique.

La résolution votée par la chambre de commerce de New-York ne nous a pas beaucoup émus. Les Américains nous reprochent notre neutralité. Ils ne comprennent pas que nous traitions avec les gens du Sud comme avec ceux du Nord quand il s'agit d'acheter ou de vendre : nous savions cela depuis longtemps; nous savions aussi que dans les Etats du Nord la colère des populations est excitée au plus haut degré. On s'attend à recevoir des démonstrations de cette nature à peu près toutes les semaines; mais on n'y attache pas grande importance.

Les fonds étrangers ont suivi le cours du 3 0/0 anglais. On a spéculé sur les Bons grecs qui ont clôturé avant-hier à 12 1/4 et ont flotté hier entre 12 1/4 et 13 3/8 pour fermer à 13. Les coupons ont monté dans la même proportion, à 4 1/4 et à 4 1/2; mais en général les valeurs étrangères ont été cotées en baisse. Les consolidés turcs perdent 3/8, les certificats turcs 1/8, les portugais 1/8, Vénézuéla 3/8, le péruvien 3/4, le 5 0/0 italien et le mexicain 1/8, les certificats espagnols sont en hausse à 9 1/2, 3/4. Voici les derniers cours : consolidés turcs 37 1/2; portugais 2 1/2 de prime; russe 1 1/4 id.; Vénézuéla 2 1/2, 3 id.; péruvien, 2 1/4, 1 3/4 au-dessous du cours, 5 0/0 italien 71 3/4, 72; 4 1/2 0/0 chilien, 85; égyptien, 89 1/2; mexicain, 32 3/4.

Il n'y a pas de variations importantes sur les chemins de fer.

C. Dealtr.

BOURSES ÉTRANGÈRES.

Les événements politiques ont peu préoccupé cette semaine les Bourses étrangères, et les cours en général n'ont nullement été influencés et se sont à peu près maintenus.

Voici cependant les changements et les modifications qu'on peut signaler :

A Berlin, la hausse s'est manifestée sur les fonds publics et sur les chemins de fer, tandis que les valeurs autrichiennes tombaient en discrédit. La Banque est à 121.

La Bourse de Francfort a monté. Le Crédit autrichien a fermé à 208 1/4. La Nationale a fait 64 1/5 et 65. L'Emprunt 1802, 61 7/8, l'Emprunt autrichien 65 et la Banque 137.

Les Métalliques de Vienne sont arrivés à 71, le Crédit autrichien fait 220 50.

A Bruxelles le 4 1/2 0/0 est à 100, le 2 1/2 à 60 15 et le 3 0/0 à 82.

La Rente italienne se cote à la Bourse de Milan 73 au comptant. Les petites coupures sont à 73 25.

On négocie à Genève les chemins de fer de l'Ouest suisse 132 fr. 50 et le Central à 466 25. Il n'y a pas de transactions sur les lignes du Nord.

Les Fonds publics à Rotterdam sont les suivants : 2 1/2 0/0, 63 1/2 — 3 0/0, 75 1/2 — 4 0/0, 98 3/4.

La Bourse de Barcelone est peu animée et les opérations sur les valeurs industrielles et les fonds publics sont rares. On a cependant fait quelques offres sur la différée.

Le 1er novembre la Banque d'Angleterre publie son bilan. Elle a élevé son escompte de 1 0/0.

Celle de Brême l'a réduit de 5 à 4 1/2.

La Banque de Copenhague l'a porté de 4 1/2 à 5.

Emile Andréoli.

CHANGES

DE PARIS :

Amsterdam, court 214 7/8 p., 214 5/8 a.; 90 jours 213 »/» p., 212 3/4 a.

Anvers, court pair p. »/» p.

Hambourg, court 189 1/4 p., 189 »/» a.; 90 jours »»» »/» p. »»» »/» a.

Berlin, 90 jours 370 »/» p., 369 »/» a.

Londres, court 25.20 »/» p., 25.15 »/» a.; 90 jours 25.»» p., 24.97 1/2 a.

Madrid, court, 5.25 1/2 p., 5.24 a; 90 jours 5.18 a.

Barcelone, court 5.24 1/2 p., 5.23 1/2 a.; 90 jours 5.18 »/».

Cadix, court, 5.21 p., 5.20 a.; 90 jours, 5.15 p., 5.14 ».

Lisbonne, 90 jours 5.54 a. »/» a.

Porto, 90 jours 5.54 a., »/» a.

Gênes, court 99 7/8 p., 99 3/4 a.; 90 jours 98 3/4 p., 98 5/8 a.

Livourne, court 99 3/4 p., 99 1/2 a.; 90 jours 98 5/8 p., 98 1/2 a.

Naples, court 424 »/» p.; 423 a.; 90 jours 419 1/2 p., 419 »/» a.

Vienne, court »»» p.; 90 jours 202 p., 201 1/2 a.

Milan, court 99 7/8 p., 99 3/4 a.

Francfort, 90 jours 211 3/4 p., 211 5/8 a.

Petersbourg, court »»» p., »»» a.; 90 jours 365 »/» 366 »/» a.

Rome, 90 j. »,»» p., 5.22 1/2 a.

Emile Andréoli.

MATIÈRES

Le prix de l'or, à Paris, est de 1 à 1 1/2 de prime. L'or en barre est à 1000/1000, le kil. 3,434 fr. 44 c.

L'argent en barre à 1000/1000 le kil., 218 fr. 89 c., 17 à 18 0/0 de prime.

L'agio est nul sur les pièces de 20 à 40 fr.

A Francfort, elles sont très-demandées.

Les pièces de 5 francs en argent sont recherchées; on en fait une grande exportation aux Indes et en Chine.

Quadruples espagnols, 83 40 à 83 75.

Quadruples colombiens et mexicains, 80 75 à 81 25.

Ducats de Hollande et d'Autriche, 11 65 à 11 70.

Piastres à colonnes, 5 62 1/2 à 5 67 1/2.

Dito mexicaines, 5 40 à 5 42.

Souverains, 25 12 1/2 à 25 20.

Bank-note, 25 12 1/2 à 25 17 1/2.

Aigles d'Amérique (5 dollars), 25 80 à 25 85.

Emile Andréoli.

BULLETIN COMMERCIAL.

Farines. — Les cours des farines de commerce sont restés fermes, avec peu de vendeurs, et par conséquent peu d'affaires.

Le courant de mois est à 59 50.
Novembre et décembre 58 50.
Les 4 premiers mois à 58 fr.
Ce soir les prix ci-dessus sont fermement tenus.
Courant à 59 50.
Novembre 58 75.
2 derniers 58 50.
4 premiers 58 fr.

La vente pour la farine de consommation reste difficile, mais les prix sont assez fermes; les premières marques du rayon valent de 61 à 62 fr.; les farines ordinaires de 58 à 60 fr. le sac de 157 kil. en disponible ou livrable à court délai.

Blés. — Les offres faites en blé n'ont eu qu'une importance assez restreinte, la meunerie n'avait pas beaucoup de disposition aux achats. Le Centre offre toujours des blés, dont les prix s'établissent de 33 fr. à 33 50 pour les qualités ordinaires, et de 34 fr. à 34 50 pour les blés de choix; la ligne de Montereau vendrait de 34 à 34 50; les blés de Beauce ont vendeurs de 33 50 à 34 50. Le tout réglé à 120 kil., selon la qualité.

Les fermiers étaient en plus grand nombre qu'il y a huit jours; les affaires ont donc eu plus d'importance, mais les détenteurs n'ont pas voulu faire de concessions; tout au contraire ils voulaient vendre avec une plus-value, et les blés de choix étaient tenus 34 50 à 35 fr.; les blés ordinaires de 33 à 34 fr. les 140 kil., rendus aux usines de la meunerie.

A ces conditions les affaires ont été assez lentes et on termine le marché avec de la fermeté pour le blé de la culture et même de 25 à 50 c. de hausse sur les blés de choix, tandis que les prix sont restés les mêmes pour les blés du commerce, mais avec une tendance assez ferme.

Nous avions sur place quelques acheteurs du Nord et de la Normandie.

Seigles. — La demande continue à être active pour le seigle disponible à 21, 21,25 les 115 kil. réglés en gare du Nord ou sur bateau à la Villette.

Orges. — Les orges sont très fermes; les belles qualités sont tenues 17,50 à 18 fr.; les qualités ordinaires de 17.50 à 17 fr.

Les escourgeons disponibles valent 18 à 18,10. Le tout par 100 kil.

Avoines. — Les offres en avoine dépassent toujours la demande; la tendance reste donc à la baisse. Le disponible en belles avoines de Brie vaut 25 fr.; les avoines de Beauce selon qualité de 24 à 24,50; les avoines de tout pays selon couleur et poids naturel de 23,50 à 24 fr. Le tout réglé à 150 kil. en gare respective d'arrivée.

Issues. — Le gros son et les issues fines sont d'un pla

cement des plus lents. Le son seul des bonnes usines vaut difficilement 10,50 ; celui des usines de province 10 fr. les 100 kil.

Environ 3,000 quintaux de son de blés durs provenant de la manutention militaire ont été adjugés de 8,80 à 9,25 les 100 kil., avec 5 0/0 en sus pour les frais, à prendre dans les magasins de l'administration.

Colzas. — La graine de colza se fait des plus rares. Les quelques échantillons encore en mains ou du commerce ou de la culture sont tenus, selon mérite, de 48 à 50 fr. ; les graines de lin de 42 à 44 fr. Le tout par 100 kil.

Vins. — Les vins du Languedoc sont sans affaires ; il en est de même pour le département de la Gironde.

Cuivre. — Les affaires n'ont aucune animation, cependant l'opinion n'est pas à la baisse ; on parle même de hausse sur les cuivres de Russie.

Etain. — La hausse de 10 francs à Londres, la fermeté soutenue sur le marché hollandais, ont apporté une amélioration sensible à la cote de l'Etain. Etain anglais, 302.50 ; Banca, 310 à 312 ; des Détroits, 307 50.

Plomb. — Cet article est bien demandé et les derniers avis de Marseille annoncent un nouveau mouvement de hausse ; on tient sur cette place les plombs argentifères à 47 francs et les plombs doux, première fusion, à 58 francs en entrepôt. A Paris, on fait 54 et 54 fr. 50 à l'acquitté.

Zinc. — Grand calme à Hambourg et à Londres. Offres à m. b. 12 à Hambourg. A Paris on tient à 47 fr. 50 le zinc brut de la Silésie.

BILLARDON.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

8 novembre. — **Compagnie générale des Verreries de la Loire et du Rhône.** — A 10 heures du matin, à Rive-de-Gier.

10 novembre. — **Mines de Leus.** — A midi, hôtel du Nouveau-Monde, à Lille.

10 novembre. — **Houillères et chemin d'Epinac.** — A 1 heure, rue Lepeletier, 35.

4 décembre. — **Chemins portugais.** — A Lisbonne, au siége de la Société.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

31 octobre. — **Gaz de Marseille.** — 6 fr. par action.

3 novembre. — **Chemin de Lyon à Genève.** — 5 francs par action.

3 novembre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement de 25 francs par action, à titre d'à-compte sur le dividende 1862. Impôt, 69 c.

3 novembre. — **Chemins de l'Est.** — 20 fr. par action. Impôt à déduire, 42 cent.

3 novembre. — **Mines et chemin de Carmaux.** — 7 francs par action. Impôt à déduire, 20 c.

3 novembre. — **Société de Crédit industriel et commercial.** — 5 francs par action libérée de 125 francs.

Service des Obligations.

3 novembre. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — 7 fr. 50 par obligation nouvelle.

APPELS DE FONDS.

3 novembre. — **Chemins Lombards.** — Versement de 50 francs par action.

REMBOURSEMENTS.

25 octobre. — **Société Cail et Cie.** — Remboursement des obligations sorties le 25 septembre.

3 novembre. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations foncières et communales sorties au tirage du 22 septembre.

1er décembre. — **Ville de Bruxelles.** — Remboursement des obligations de l'emprunt 1862 sorties au tirage du 1er septembre.

1er décembre. — **Ville de Lille.** — Remboursement des obligations sorties le 1er septembre.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 24 mai.

31 décembre. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 26 mai.

F. G.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. cours correspondant des actions
Est*	Du 13 au 21 octobre...	1739	1.363.343 37	783 98	1706	1.433.790 97	840 64	» »	6.72	30.676 64	553 »
Orléans*	15 — 21 — ...	1625	1.391.498 20	856 83	1475	1.378.812 80	934 79	» »	8.34	35.097 08	1050 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	15 — 21 ...	1411	2.713.349 75	1.922 51	1411	2.769.568 55	1.962 56	» »	2.05	71.112 53	1195 »
Ouest*	15 — 21 — ...	1310	1.041.435 » »	795 » »	1213	1.312.138 20	1.081 75	» »	26.50	34.903 19	540 »
Nord*	15 — 21 — ...	1053	1.318.264 00	1.251 91	967	1.473.699 17	1.523 99	» »	10.54	52.370 96	1043 75
Midi*	15 — 21 — ...	798	635.488 38	796 35	798	620.207 87	777 20	2.46	» »	32.038 79	885 »
Lyon a Genève*	15 — 21 — ...	231	136.754 33	592 01	231	149.340 62	646 50	» »	8.43	23.906 51	366 25
Ardennes*	15 — 21 — ...	355	152.900 01	430 70	187	94.178 09	503 62	» »	14.47	16.049 67	441 25
Dauphiné*	15 — 21 — ...	182	79.802 81	438 47	160	74.353 06	465 33	» »	6.12	18.407 92	440 »
Graissessac a Béziers	15 — 21 — ...	52	13.711 25	263 67	52	11.060 15	212 69	23.97	» »	»	»
Besseges a Alais*	15 — 21 — ...	33	36.866 35	1.117 16	33	22.771 35	690 04	61.89	» »	40.526 [illegible]	650 »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	15 — 21 — ...	1961	1.307.751 17	665 86	1907	1.687.180 32	903 69	» »	26.31	27.113 30	625 »
Autrichiens	15 — 21 — ...	1324	1.000.382 50	756 15	1324	1.245.942 50	941 75	» »	19.71	26.511 22	595 »
Madrid a Alicante et Tolède	15 — 21 — ...	482	355.710 51	737 98	482	300.978 73	624 43	18.18	» »	33 380 92	615 »
Saragosse et Madrid a Médinaceli	15 — 21 — ...	166	51.478 75	310 11	104	28.572 69	274 73	12.87	» »	»	»
a Alicante Alcazar a Ciudad	15 — 21 — ...	153	32.898 49	212 24	114	18.751 95	164 49	29.03	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	15 — 21 — ...	366	147.546 20	403 10	366	124.481 43	340 10	30.» »	» »	13.712 35	352 50
Nord de l'Espagne	15 — 21 — ...	522	202.318 52	387 58	375	138.285 02	368 65	5.13	» »	15.836 17	545 »
Union suisse	19 — 25 — ...	275	77.200 »	280 94	275	79.908 »	290 57	» »	3.31	» »	»
Central suisse	15 — 21 — ...	262	134.439 [illegible]	513 13	262	143.673 11	549 14	» »	7.» »	20.411 45	»
Victor-Emmanuel	15 — 21 — ...	214	150.532 24	703 52	214	149 136 10	696 91	» 96	» »	27.300 73	375 »
Romains Bologne a Ancone	15 — 21 — ...	200	73.926 00	358 86	»	»	»	»	»	10.631 28	330 25
Romains Rome a Civita-Vecchia	15 — 21 — ...	73	17.578 20	240 80	»	»	»	»	»	10.196 16	»
Saragosse a Pampelune	15 — 21 — ...	179	52.228 44	291 78	»	»	»	»	»	10.658 98	360 »
Séville-Xérès-Cadix	1er — 7 — ...	160	121.267 74	757 91	160	69.177 27	432 35	75.22	» »	21.061 42	480 »
Ouest suisse	15 — 21 — ...	150	67.413 48	449 42	150	71.120 29	474 03	» »	6.31	17.207 76	132 50
Cordoue a Séville	1er — 7 — ...	131	59 920 05	457 95	131	55.145 05	420 97	8.76	» »	15.333 37	» » »
Guillaume-Luxembourg	8 — 14 — ...	120	37.397 08	311 64	89	22.337 25	250 98	25.16	» »	12.851 64	282 50
Portugais	8 — 14 — ...	75	36 851 50	491 35	»	»	»	»	»	»	450 »

Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMARD.

ESPAGNE. — Tableau officiel de la direction générale de l'agriculture, de l'industrie et du commerce,

indiquant le capital en actions, obligations et subventions, reçu au 30 juin 1862, par les diverses Compagnies concessionnaires de travaux publics, publié en conformité de l'article 5 de la loi du 29 janvier 1862.

DÉSIGNATION.	Actions, capital nominal.	Subvention accordée par la loi de concession.	Capital reçu sur les actions.	Subvention reçue par la Compagnie.	Nombre d'obligations émises.	Valeur nominale des obligations.	Nombre d'obligations négociées	Valeur nominale des obligations négociées.	ÉPOQUE DES ÉMISSIONS.	Intérêt annuel.	Valeur réalisée.	Durée et date de l'entier remboursement.	Nombre d'obligations amorties.
	f. vn.	f. vn.	f. vn.	f. vn.		f. vn.		f. vn.		0/0.	f. vn.		
Chemin de Madrid-Saragosse-Alicante.	456.000.000	289.975.120	436.165.731	133.189.068	500.000	950.000.000	449.835	850.686.500	Mai 1858, septembre 1859, juillet 1860, mai 1861, mars 1862.	3	440.359.395	1940 à 1953	3.070
— du Nord de l'Espagne.....	380.000.000	212.662.688	335.461.310	83.337.032	400.000	700.000.000	286.121	513.029.900	Février 1859, juillet 1861, février 1862	3	264.027.265	1884 à 1955	»
— de Barcelone à Saragosse....	180.000.000	80.000.000	118.556.000	79.499.303	160.180	280.300.000	100.180	200.360.000	Avril 1857, juillet-déc. 1858, janvier 1859, mai-sept. 1860 et juin 1861.	3 et 6	104.766.835	1897 à 1907	198
— de Séville-Xérès-Cadix.....	133.000.000	7.256.086	133.000.000	3.596.555	150.000	285.000.000	150.000	285.000.000	Juin 1858, octobre-décembre 1859, novembre 1860.	3	132.930.000	1901 à 1935	1.210
— de Saragosse à Pampelune...	104.500.000	61.730.000	104.500.000	51.468.426	79.986	151.973.400	52.080	98.952.000	Avril 1860, mars 1862.	3	49.476.000	1884 à 1936	»
— de Valence-Almanza-Tarragone	93.000.000	83.382.032	56.595.000	23.301.728	86.000	131.000.000	79.618	124.618.000	Nov. 1858, janv. 1855, nov. 1856, juill. 1858, oct. 1859, janvier-déc. 1860.	3 et 6	63.920.350	1897 à 1951	3.089
— d'Isabelle II.....	73.000.000	60.000.000	56.782.000	32.010.912	5.000	50.000.000	5.000	50.000.000	Août 1858 à octobre 1859.	6	valeurs sur valeur nominale en pesetas de trouvant de	1863 à 1895	214
— de Cordoue à Séville.....	68.400.000	46.825.700	68.400.000	3.419.322	36.821	69.959.900	36.821	69.959.900	Décembre 1858, février 1860.	3	33.907.271	1860 à 1936	184
— de Ciudad-Réal à Badajoz...	68.400.000	97.000.000	68.400.000	7.198.556	22.000	136.900.000	» (1)	»	Novembre 1861.	3	»	1865 à 1958	»
— de Barcelone-Granoll.-Gerona.	64.410.000	»	64.410.000	»	14.105	82.208.000	11.105	28.205.000	Février-août 1855, octobre 1859 et 1860, février 1862.	6	25.030.052	1860 à 1876	300
— de Barcelone-Mataro-Gerona.	51.683.000	»	37.186.800	»	14.156	28.312.000	14.000	28.000.000	Janvier 1861.	6	26.190.046	1863 à 1874	»
— de Tarrag.-Martorel-Barcelon.	60.000.000	»	53.103.000	»	17.000	34.000.000	4.000	8.000.000	Avril 1862.	6	7.743.976	1866 à 1909	»
— de Langréo.....	50.000 000	4.100.000	28.391.366	4.100.000	2.000	4.000.000	2.000	4.000.000	Janvier 1859.	6	3 202.000	1859 à 1868	600
— de Montblanch à Reus.....	34.200.000	»	23.169.600	»	21.000	39.000.000	21.000	39.000.000	Juillet 1860.	6	17.157.605	1861 à 1954	84
Canal d'Urgel.....	32.000.000	»	32.000.000	»	16.000	32.000.000	16.000	32.000.000	Juillet 1860 et août 1861.	6	27.459.866	1866 à 1961	»
— de la Albufera.....	6.000.000	»	6.000.000	»	1.000	1.000.000	905	905.000	Février 1861.	8	839.709	1862 à 1885	»

(1) 40,000 de ces obligations ont été émises par souscription publique, à Bruxelles.

JURISPRUDENCE.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BORDEAUX.

PRÉSIDENCE DE M. BUHAN.

Audience du 19 août 1862.

Affaire Goubeau et Cᵉ contre la Compagnie d'Orléans.

La taxe spéciale déterminée par le paragraphe 1ᵉʳ de l'art. 47 du cahier des charges des compagnies de chemins de fer pour les objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui ne peseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, est applicable aux objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif inséré au cahier des charges.

Les mots objets manufacturés, qui sont compris dans ce tarif, sont une énonciation générique et ne peuvent être considérés comme fournissant l'énonciation mentionnée à l'art. 47.

Il n'est pas nécessaire, pour que la taxe spéciale soit applicable, que les colis aient le volume d'un mètre cube. Il suffit que leur poids spécifique soit tel que, sous ce volume, il ne pèseraient pas 200 kilogrammes.

Ces questions ont été tranchées dans le sens indiqué ci dessus par le jugement du tribunal de commerce de Bordeaux du 19 août 1862, dont nous donnons le texte, et dont les motifs indiquent d'une manière complète les moyens présentés à l'appui du système opposé à la Compagnie.

Le tribunal,

Attendu que Goubeau et Cᵉ réclament à la Compagnie de Paris à Orléans le remboursement d'une somme de 1,299 fr. 65 c. pour surtaxes auxquelles ils auraient été soumis à tort par la Compagnie, sur un grand nombre de colis qu'elle a transportés à leur adresse depuis le 3 septembre jusqu'au 9 octobre 1861 ;

Qu'ils demandent de plus le paiement d'une somme de 20,000 francs à titre de dommages-intérêts pour réparation de préjudice qu'ils auraient éprouvé par suite de la concurrence déloyale que la Compagnie leur aurait faite en surtaxant les expéditions à leur adresse, alors que les autres destinataires n'étaient pas soumis par elle à la même surtaxe ;

Attendu que l'art. 42 du cahier des charges du 19 juin 1857 établit les prix de transport que la Compagnie est autorisée à percevoir pour la grande et la petite vitesse, conformément à un tarif annexé audit cahier des charges ;

Attendu que l'art. 47 stipule que « les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube ; »

Que cet article ajoute que, dans ce cas, le prix du transport est arrêté annuellement par l'administration ;

Attendu qu'un arrêté ministériel en date du 25 octobre 1858 a fixé ce prix à moitié en sus des prix du tarif général ;

Attendu que la difficulté du procès consiste à savoir comment il faut entendre les termes suivants de l'article 47, termes textuellement reproduits dans l'arrêté ministériel : « denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilos sous le volume d'un mètres cube ; »

Attendu que Goubeau et Cᵉ prétendent que portion des marchandises transportées à leur adresse et qui ont été l'objet de la surtaxe de moitié en sus autorisée par arrêté ministériel sont dénommées au tarif sous le nom générique d'objets manufacturés, et n'étaient pas sujettes à la surtaxe; que l'autre portion des colis par eux reçus ne devait pas non plus être soumise à l'augmentation de 50 0/0 parce que leur volume n'atteignait pas un mètre cube ;

Mais attendu sur le premier point que les termes précis de l'art. 47 ne sauraient prêter à interprétation ; qu'en effet ces deux mots : « nommément énoncés » indiquent clairement par leur réunion l'intention qu'a eue le législateur d'appliquer l'exception de cet article à tout objet ou denrée qui ne serait pas désigné dans le tarif par son nom spécifique, à la condition que sous le volume d'un mètre cube il ne pèserait pas 200 kilos ;

Digitized by Google

Attendu, au surplus, que la raison et les usages commerciaux indiquent que la condition du cubage et de poids (moins de 200 kilos pour un mètre cube) a été la règle sur laquelle on a voulu baser une juste surtaxe, et que la condition de n'être pas nommément énoncés au tarif a eu pour but d'affranchir de cette règle par leur simple énonciation nominative au tarif, les objets exceptionnels dont la nature exigerait ce bénéfice ;

Attendu, sur le deuxième point, que l'interprétation donnée par Goubeau et Ce à ces mots : « qui ne pèsent pas 200 kilos sous le volume d'un mètre cube, » n'est pas plus rationnelle que l'interprétation qu'ils donnent à la première partie de l'article, que ces termes sont en effet aussi explicites que ceux de la première partie ; qu'il n'est pas possible d'admettre que ces termes aient eu un autre but que celui d'établir une relation entre le poids et l'encombrement ;

Attendu que Goubeau et Ce soutiennent, il est vrai, ce'en dehors de l'interprétation qu'ils font de l'art. 47, la Compagnie n'avait plus le droit en 1861 d'appliquer la surtaxe autorisée par l'arrêté ministériel du 25 octobre 1858, parce qu'elle n'aurait pas tenu la main à l'exécution de cet arrêté ; qu'elle aurait par ce fait consenti un abaissement de tarif, et qu'aux termes de l'art. 48 du cahier des charges, la taxe ne pouvait être relevée que dans le délai d'une année ;

Mais attendu qu'alors même qu'on pourrait considérer la non-exécution d'un arrêté autorisant une surtaxe comme un abaissement de tarif dans le sens de l'article 48 du cahier des charges, ce qui n'est pas admissible, encore faudrait-il que Goubeau et Ce justifiassent de la non-exécution de cet arrêté ; qu'ils ne font point cette justification ; que la Compagnie au contraire justifie par les circulaires qu'elle a adressées aux différentes gares, qu'elle a toujours tenu à l'exécution de cet arrêté ;

Attendu que ce qui vient d'être dit au sujet de la première partie de la demande dispense d'examiner la question des dommages-intérêts ;

Par ces motifs,

Le tribunal déclare Goubeau et Ce mal fondés dans leurs conclusions, en relaxe la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, et condamne Goubeau et Ce aux dépens, ainsi qu'aux frais de minutes, enregistrement, expédition et signification du présent jugement.

SOCIÉTÉ ANONYME
DU CHEMIN DE FER DE LYON A SATHONAY.

Émission de **5,337** *obligations,*

REPRÉSENTANT 1,500,000 FR.

Les titres sont émis à 280 fr., remboursables à 500 fr. en 88 ans, qui commenceront à partir du 1er avril 1864.

VERSEMENTS :

100 francs en souscrivant.
100 — le 15 décembre.
80 — le 15 janvier 1863.

INTÉRÊTS ANNUELS :

15 fr. payables les 1er avril et 1er octobre.
Jusqu'à libération, l'intérêt sera de 4 0/0.
Les obligations libérées en souscrivant porteront jouissance du 1er octobre 1862.

Le chemin de fer de Lyon à Sathonay relie, comme on le sait, la seconde ville de France au camp permanent de l'armée de Lyon, situé à Sathonay.

Il fait suite au chemin de fer de la Croix-Rousse, ACTUELLEMENT EN PLEINE ACTIVITÉ.

Il doit servir de tête de ligne au chemin de Sathonay à Bourg et rattacher Lyon à Mulhouse et Strasbourg par la ligne presque terminée qui côtoie le Jura. Le prolongement sur Bourg est actuellement une certitude.

En effet, le préfet de l'Ain l'a annoncé officiellement, cette année, au conseil général de ce département; il ajoutait :

« *L'Etat, de son côté, s'engage à payer une subvention de 3,750,000 fr. pour l'exécution du chemin de fer de Sathonay à Bourg, et une subvention de 1,500,000 fr. pour le dessèchement de la Dombe.* »

La convention passée à cet effet avec les concessionnaires a été approuvée par le conseil d'Etat et n'a plus besoin que de la sanction législative.

Les travaux du chemin de fer de Sathonay sont terminés jusqu'à la Croix-Rousse et la voie déjà posée sur les trois quarts du parcours ; l'ouverture de la ligne aura lieu avant le printemps de 1863.

La souscription aux obligations restera ouverte du 4 au 15 novembre :

A *Paris*, au siége de la Société, rue du Faubourg-Montmartre, 45 ;

A *Lyon*, dans les bureaux de la Compagnie, 2, rue Lanterne ;

En *province*, verser au crédit de la Compagnie aux succursales de la Banque. (*Envoyer le récépissé.*)

En cas de réduction, les actionnaires jouiront d'un droit de préférence.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schaken, à Vesoul.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

AVIS.

La totalité des obligations municipales émises par la ville de Paris, pour le solde de la création autorisée par la loi du 1er août 1860, ayant été souscrite, le comité du conseil municipal a prononcé la clôture de ladite souscription.

Paris, le 29 octobre 1862.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

Emprunt municipal de 50 millions adjugé le 3 avril 1852.

AVIS.

Le lundi 3 novembre prochain, à 11 heures du matin, il sera procédé publiquement, à l'Hôtel de ville, dans la salle du Trône, au vingt et unième tirage au sort des obligations à rembourser pour l'amortissement de l'emprunt de 50 millions contracté en 1852 par la ville de Paris.

A ce tirage, et conformément à l'article 2 du cahier des charges dudit emprunt, il sera extrait de la roue 1,809 numéros, dont les 60 premiers sortants auront droit aux lots ci-après :

Le 1er n° sortant	50,000 fr.,	cl.	50,000 fr.
Le 2e n° sortant	20,000	cl.	20,000
Le 3e n° sortant	15,000	cl.	15,000
Le 4e n° sortant	10,000	cl.	10,000
Les 2 n^os suivants, chacun	5,000	cl.	10,000
Les 6 n^os suivants, chacun	3,000	cl.	18,000
Les 8 n^os suivants, chacun	2,000	cl.	16,000
Les 14 n^os suivants, chacun	1,000	cl.	14,000
Les 25 n^os suivants, chacun	500	cl.	12,500
Et le 60e n° sortant..	2,675	cl.	2,675
Ensemble des lots...			168,175 fr.

Le remboursement au pair de 1,000 francs des obligations qui auront été désignées par le sort, et le paiement des lots gagnés seront faits à la caisse municipale, à compter du 2 janvier prochain.

Fait à Paris, le 14 octobre 1862.

Le sénateur préfet de la Seine,
G.-E. HAUSSMANN.

Par le préfet :
Le secrétaire général de la préfecture,
G. SÉGAUD.

Emprunt départemental de 50 millions.
(Loi du 17 juillet 1856.)

AVIS.

Le lundi 3 novembre prochain, à 10 heures du matin, il sera procédé publiquement, à l'Hôtel de ville (salle Saint-Jean), au onzième tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions contracté par le département de la Seine, en vertu de la loi du 17 juillet 1856.

A ce tirage, il sera extrait de la roue 2,616 numéros.

Le remboursement au prix de 225 francs des obligations qui auront été ainsi désignées par le sort, sera fait à la caisse centrale du Trésor public, à partir du 2 janvier prochain.

Fait à Paris, le 14 octobre 1862.

Le sénateur préfet de la Seine,
G.-E. HAUSSMANN.

Par le préfet :
Le secrétaire général de la préfecture,
G. SÉGAUD.

Les bureaux du *Conseiller des Artistes* sont transférés rue Jacob, 6, et sont ouverts tous les jours de la semaine, de 10 heures à 4 heures.

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 octobre 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1739 kilomètres.
1861. — 1706 —

14e année — 42me semaine.
Du 15 au 21 octobre 1862.

197.700 Voyageurs	470.960 68
Bagages, Marchandises, etc.	893.382 69
Total	1.363.343 37
Recettes antérieures	52.870.970 78
Total général	54.234.314 15
42e semaine de 1862	1.363.343 37
Semaine correspondante de 1861	1.433.790 97
Différence	70.447 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	54.234.314 15
— — 1861	55.954.236 69
Différence	1.719.922 54

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 juillet 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 juill. 1862	26.158.108 53
Du 1er janvier au 31 juill. 1861	26.856.641 50
Différence en faveur de 1861	698.532 97

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 juill. 1862	11.906.206 46
Du 1er janvier au 31 juill. 1861	11.987.353 03
Différence en faveur de 1861	81.146 57
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861… 1475 kil. — 1862… 1475 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861… 1475 kil. — 1862… 1475 kil.

Du 15 au 21 octobre 1862.

114.630 Voyageurs	498.397 38
Bagages, Marchandises, etc.	893.100 84
Total	1.391.498 20
Semaine correspondante de 1861	1.378.812 80
Différence	12.685 40
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	53.293.210 54
— — 1861	56.828.492 29
Différence	3.535.281 75

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861… 559 kil. — 1862… 682 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861… 491 kil. — 1862… 686 kil.

21.497 Voyageurs	71 618 92
Bagages, Marchandises, etc.	116.674 13
Total	188 293 05
Semaine correspondante de 1861	136 885 50
Différence	51.407 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	7.392.676 50
— — 1861	4.821.347 56
Différence	2.571.328 94

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 15 au 21 octobre 1862.

200.321 Voyageurs	799.313 10
Bagages et marchandises	1.913.349 63
Total	2.712.662 73
Semaine correspondante de 1861	2.769.568 55
Différence	56 905 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	100 5156 20 27
— — 1861	94.475.822 84
Différence	6 040 306 43

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861 — 231 —

22.859 Voyageurs	65 729 70
Bagages, Marchandises, etc.	71.025 63
Total	136 754 33
Période correspondante de 1861	149.340 62
Différence	12.586 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	5.675.932 19
— — 1861	5.771.666 99
Différence	95.734 80

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 827 kilomètres.
1861. — 537 —

63 644 Voyageurs	197.475 70
Bagages et Marchandises	412.839 48
Total	610 315 18
Semaine correspondante de 1861	632 915 07
Différence	22.619 89
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	23.401.976 17
— — 1861	17 057 758 50
Différence	6.344.217 67

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1310 kilomètres.
1861. — 1213

Du 15 au 21 octobre 1862.

244.409 Voyageurs	469.874 23
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	89.914 10
— — Pet. vitesse	481.636 65
Total	1.041.435 »
Semaine correspondante de 1861	1.312.128 80
Différence	270 693 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	42 978.481 90
— — 1861	44.636.713 80
Différence	1 658 231 90

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 août 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

8 mois 1862, 900 kilomètres	31.184.625 12
— 1861, 900 —	32.001.310 01
Différence	816.684 89

RÉSEAU MIXTE.

8 mois 1862, 295 kilomètres	2.911.579 24
— 1861, 295 —	2.779.880 71
Différence. » —	131.698 53

NOUVEAU RÉSEAU.

8 mois 1862 21 kilomètres	175.630 82
— 1861 18 —	110.862 35
Différence	64.768 47
Différence : totale 3 kilom.	630.197 89

NORD

1862. Longueur exploitée : 1093 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 15 au 21 octobre 1862.

169.634 Voyageurs	457.545 75
Bagages, Marchandises, etc.	860.718 31
Total	1.318 264 06
Semaine correspondante de 1861	1.473.699 17
Différence	155.435 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	52.653 503 50
— — 1861	51.228.700 37
Différence	1.424.803 13

Ligne de Paris à Soissons et … Chantilly à Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 112 kilomètres

7.965 Voyageurs	24 491 95
Bagages, Marchandises, etc.	26.663 69
Total de la semaine	51.155 64
Semaine correspondante de 1861	24 713 79
Différence	26 441 85
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.045 054 15
— — 1861	318.316 22
Différence	1.726 737 93

MIDI

Chemin de fer. De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 796 kilomètres.
1861. — 736 —

Canal latéral. De Castets à Montauban et à … ulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 15 au 21 octobre 1862.

55.500 Voyageurs	194.235 04
Bagages, Marchandises, etc.	441.253 34
Total	635.488 38
Canaux	38.042 24
Totaux réunis	673.530 62
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	620.207 87
Canaux	48.438 46
Total	668.646 33
Différence	4.884 29

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	27.440.708 11
— — 1861	24.617.373 57
Différence	2.823.334 54

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 296 kilomètres
Septembre 1862.

75.896 Voyageurs	193.907 07
Bagages, Marchandises, etc.	78.896 68
Total	272 803 75
Mois correspondant de 1861	90.330 10
Différence	182 473 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.455.709 13
— — 1861	617.302 57
Différence	838.406 56

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 315 kilomètres.
1861. — 187 —

Du 15 au 21 octobre 1862.

20.913 Voyageurs	39.363 33
Bagages, Marchandises, etc.	93.538 28
Total	132 900 61
Semaine correspondante de 1861	94.178 04
Différence	38 722 58
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.494 131 30
— — 1861	3.183.884 46
Différence	1.310 246 84

BESSÈGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 15 au 21 octobre 1862.

Voyageurs	2.324 25
Bagages, Marchandises, etc.	34.482 10
Total	36.866 35
Semaine correspondante de 1861	22.771 35
Différence	14.095 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1 337 411 90
— — 1861	1.201.387 15
Différence	136.024 75

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 162 kilomètres.
1861. — 162 —

Du 15 au 21 octobre 1862.

15.732 Voyageurs	38.290 74
Bagages, Marchandises, etc.	41.512 17
Total	79.802 81
Semaine correspondante de 1861	74.453 06
Différence	5.349 75
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.975 297 86
— — 1861	2.667.676 31
Différence	307.621 55

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.

Du 20 au 26 octobre 1862.

39.355 voyageurs	4 099 35
Produit total depuis le 3 juin	117.836 25

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 15 au 21 octobre 1862.

94.810 Voyageurs	337.784 65
Bagages, Marchandises, etc.	687.209 85
Transports militaires	90.430 24
Total	1.115.424 14
Semaine correspondante de 1861	1.513.660 92
Différence	398 236 78

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 318 kilomètres.
1861. — 331 —

50.730 Voyageurs	123.915 87
Bagages, Marchandises, etc.	66.360 38
Transports militaires	2 451 28
Total	192 327 93
Semaine correspondante de 1861	173.529 40
Différence	18 798 60

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1 307 751 17
En 1861	1.687.189 32
Différence	379.438 15

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	52.971 929 21
En 1861	48 871 162 26
Différence	4.100 767 95

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

19.263 Voyageurs	61 204 09
Bagages, Marchandises, etc.	43.537 06
Transports militaires	4 921 41
Total	109 662 56
Semaine correspondante de 1861	76.952 73
Différence	32 709 83
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	3.549 569 17
— — 1861	2 945.842 25
Différence	603.726 92

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 15 au 21 octobre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

12.883 Voyageurs	81.417 97
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	15 307 73
— (Petite vit.)	238.985 81
Total de la semaine	335.710 51

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée ; 166 kilomètres.
1861. — 104 —

9.527 Voyageurs	27 914 97	51 478 75
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.319 48	
Marchandises. (Petite vitesse)	22.244 30	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862. Longueur exploitée : 155 kilomètres.

2.925 Voyageurs	14.863 07	32 808 49
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.540 51	
Marchandises. (Petite vitesse)	16.404 91	

Total des trois lignes réunies	440.067 75
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	15.733.486 90
Total général des recet. en 1862	16.173.554 65
— — 1861	15.011.362 44
Différence	1.162 192 21

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 15 au 21 octobre 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

Voyageurs.....	295.360 »
quintaux Marchandises.	705.122 50
Total.....	1.000 382 50
Semaine correspondante de 1861.	1.245.942 50
Différence.....	245.560 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	37 277 517 50
— — 1861.	49.228.077 50
Différence....	4.954.500 »

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 522 kilomètres.
1861. — 375 —

Du 15 au 21 octobre 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

15 109 Voyageurs.....	88 519 40
Marchandises.....	87 887 45
Total.....	176.406 85
Produit annuel par kilomètre...	19 449 »

Ligne de l'Escorial

6 922 Voyageurs.....	20.604 23
Marchandises.....	5.307 44
Total.....	25 911 67
Produit annuel par kilomètre...	37.022 »
Total de la semaine.....	202 318 52
Semaine correspondante de 1861	138.245 02
Différence.....	64 073 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.591 831 37
— — 1861.	4.960.066 31
Différence.....	1 611.765 06

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

Longueur exploitée totale, 1359 kilomètres
Du 10 au 16 septembre 1862
Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs.....	239.244 21
Marchandises.....	332.957 13
Total.....	572.201 36
Recettes antérieures en 1862..	13.946.832 98

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 15 au 21 octobre 1862.

11 967 Voyageurs.....	68 538 12
Marchand., cargaison, équipages	78.993 07
Total.....	147.546 20
Semaine corresp. 1861 (306 k.)	124.481 43
Différence.....	23.064 77
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	5.010.157 81

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 15 au 21 octobre 1862.

49.931 Voyageurs.....	69.554 75
Bagages, marchandises, etc....	40.873 11
Recettes diverses.....	2.696 63
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis.....	37.427 15
Total.....	150.552 24
Semaine correspondante de 1861.	149.138 10
Différence.....	1.414 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5 845.333 61
— — 1861.	5.642.074 49
Différence.....	203.259 12

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 19 au 25 octobre 1862

36.320 Voyageurs.....	42 420 »
Bagages, Marchandises, etc....	34.840 »
Total.....	77.260 »
Semaine correspondante de 1861.	79.908 »
Différence.....	2.648 »
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	3 084 [illegible] »
— — 1860.	3.012.863 »
Différence.....	82.007 »

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 15 au 21 octobre 1862.

voyageurs.....	7.762 25
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.208 70
— — (pet. vit.)	5.607 25
Total.....	17.578 20

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs.....	33.486 07
Bagages, marchandises (gr. vit.)	5.669 68
— — (pet. vit.)	17.212 17
Total.....	56.347 96
Total pour les deux sections.	73.926 16

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	856 291 70
Section de Bologne	2.174.850 86
Total.....	3 039 122 56

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 15 au 21 octobre 1862.

Voyageurs.....	29.590 87
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	8 210 01
Marchandises (petite vitesse)...	20.498 06
Total.....	58.298 14

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 202 —

Du 15 au 21 octobre 1862.

40.302 Voyageurs.....	69 115 10
Bagages, Marchandises, etc....	65.324 31
Total.....	134.439 41
Semaine correspondante de 1861.	143.873 11
Différence.....	9.433 70
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.865 722 06
— — 1861.	5.578.855 22
Différence.....	86.866 84

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 1er au 7 octobre 1862.

40e semaine.....	48.174 25
Subvention annuelle, 630.000	
Soit pour une semaine.....	11.815 80
Total.....	59 990 05
Semaine correspondante de 1861.	55.145 05
Différence.....	4.845 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.012.860 80
— — 1861.	1.733.450 70
Différence.....	279.371 10

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 120.

Du 15 au 21 octobre 1862.

27 636 Voyageurs.....	36.500 60
3.963 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages.....	28.822 88
Total.....	67 413 48
Semaine correspondante de 1861.	71.120 20
Différence.....	3.706 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.565 563 81
— — 1861.	2.363.160 93
Différence.....	204.402 88

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 180 kilomètres.

Du 1er au 7 octobre 1862.

35.499 Voyag., Bagag. et March.	121.16: 75
Semaine correspondante de 1861.	69 177 27
Différence.....	52.090 47
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 354 250 04
— — 1861.	2.966.382 66
Différence.....	387 967 38
Différence kilométrique...	75.22 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 8 au 14 octobre 1862.

Voyageurs.....	33.806 11
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	785 11
— (Petite vit.).	2.260 28
Total.....	36.851 50

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 120 kilomètres.
1861. — 89 —

Du 8 au 14 octobre 1862.

7.488 Voyageurs.....	9.465 86
Bagages, articles de messagerie.	1.087 93
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	26 903 29
Total de la semaine...	37.397 08
Recettes antérieures.....	1.905.212 29
Total.....	1.242 609 37
Recettes de la semaine en 1862.	37 397 08
Période correspondante de 1861.	28 287 25
Différence.....	15 059 83
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.242 609 37
— — 1861.	547.783 34
Différence.....	694.826 03

LAUSANNE A FRIBOURG ET A BERNE.

Longueur exploitée : 98 kilomètres.

Du 1 au 7 octobre 1862.

9 080 Voyageurs.....	19.380 60
Bagages et chiens.....	1.477 91
Marchandises, etc. (Wagons en transit)	2.554 65
Total.....	23 413 16
Recettes antérieures...	104.088 08
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	128 101 24

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 11 kilomètres.

Mois de septembre 1862...	20.296 11
— — 1861...	17.004 66
Différence.....	3.193 45

ANVERS A GAND

Sept. 1862	77.468 14	9 mois 1862	607.380 31
id. 1861	81.427 64	id. 1861	610.475 65
Différence...	3.959 50		3.095 34

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de septembre 1862....	1.624.193 40
id. id. 1861....	1.472.741 12
Différence, 10.27 0/0, soit	151.393 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	16.406.102 02
— — 1861.	14.713 486 53
Différence, 13.21 0/0, soit	1.692.676 39

OMNIBUS DE PARIS

Du 22 au 28 octobre 1862.

	Par journée d'Omnibus en Paris.	Banlieue
Recettes.....	297.122 90	76 43 42 57
Semaine correspondante de 1861...	281.987 45	74 26 13 86
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	13.617.379 25	88 11 46 94
Période correspondante de 1861...	12.833.834 70	81 66 49 07
Différence...	813.544 55	1 65 2 13

Errata. — Dans l'annonce des mines de Carmaux, publiée le 25 octobre dernier, page 837, l'à-compte de dividende à payer sur l'exercice 1862 est de 7 fr. au lieu de 10 fr. indiqué par erreur.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que, le nombre d'actions nécessaires, aux termes de l'art. 25 des statuts, pour constituer valablement l'assemblée générale annuelle, qui devait avoir lieu à Chambéry le 31 octobre courant, n'ayant pas été présenté, cette assemblée est remise à un jour du mois de novembre qui sera prochainement annoncé.

Les cartes et les pouvoirs déjà délivrés seront valables pour cette assemblée, qui sera appelée à délibérer quel que soit le nombre des actionnaires et quelle que soit la portion du capital représentée.

Paris, le 29 octobre 1862.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire,

L. LE PROVOST.

COMPAGNIE

DES ENTREPOTS ET MAGASINS GÉNÉRAUX DE PARIS

Les actionnaires de la compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris sont convoqués en assemblée générale extraordinaire pour le mardi 18 novembre prochain, à trois heures et demie, place Vendôme, n° 15.

L'assemblée sera appelée à délibérer sur un projet de fusion.

Pour faire partie de l'assemblée, il faut être porteur de vingt actions au moins, et les déposer huit jours au plus tard avant le 18 novembre, place Vendôme, n° 15, où chaque déposant recevra une carte d'admission nominative et personnelle.

EMPRUNT RUSSE 5 0/0 1862.

MM. de Rothschild frères ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs de l'Emprunt russe 5 0/0 — 1862, *dont les titres sont libérés*, qu'il leur sera délivré des titres définitifs en échange de leurs titres provisoires, à partir du lundi 3 novembre, et qu'ils pourront toucher en même temps le semestre échéant à ladite époque

Paris, le 29 octobre 1862.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),

75 0/0 de la valeur des actions,

80 0/0 de la valeur des obligations.

GRANDE SOCIÉTÉ

DES CHEMINS DE FER RUSSES.

Le conseil d'administration de la grande Société des chemins de fer russes a l'honneur de porter à la connaissance des actionnaires que le délai fixé pour la libération des actions est prorogé au 31 décembre 1862 (12 janvier 1863).

En conséquence, les porteurs d'actions non libérées sont invités à effectuer leur versement avant ladite époque au siége de la Société à Saint-Pétersbourg.

Les versements sont également reçus chez les banquiers de la Société au change fixe déterminé par les statuts, savoir :

A Paris, à la Société générale du Crédit mobilier ;

A Londres, chez MM. Baring frères et Cᵉ ;

A Amsterdam, chez MM. Hopp et Cᵉ.

A l'expiration du délai ci-dessus, il sera procédé, sans autre mise en demeure ni avis, à la vente des titres sur lesquels les versements n'auraient pas été effectués.

CHEMIN DE FER

DE TURIN A SAVONE

ET A ACQUI.

Avis à MM. les actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur de porter à la connaissance de MM. les actionnaires qu'il est fait sur les actions un appel de fonds de 50 francs ou deux livres sterling à dater du 1ᵉʳ décembre prochain.

Ceux de MM. les actionnaires qui effectueraient ce versement postérieurement au 15 décembre seront passibles des intérêts à 6 0/0 à partir du 1ᵉʳ décembre.

Les versements seront reçus :

A Turin, au siége social, 2, rue du Bourg-Neuf, et chez MM. Geisser, Monnet et Cᵉ, banquiers de la compagnie :

A Londres, chez MM. Heywood, Kennard et Cᵉ banquiers.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

MM. les porteurs d'obligations nouvelles de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1ᵉʳ novembre prochain, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c.:

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, 15 octobre 1862.

COMPAGNIE

IMMOBILIÈRE DE PARIS

MM. les actionnaires de la Compagnie immobilière de Paris sont convoqués en assemblée générale extraordinaire le 19 novembre prochain, à trois heures, au Grand-Hôtel, boulevard des Capucines, à l'effet de statuer sur les propositions qui leur seront faites par le conseil d'administration, relativement à l'extension des opérations de la Société, à l'augmentation du capital par voie d'émission d'actions ou d'obligations, à tout projet de fusion avec d'autres sociétés et d'autres entreprises, et à toutes modifications des statuts qui résulteraient des projets ci-dessus énoncés.

Pour assister à l'assemblée, il faut être porteur de cent actions au moins et en avoir effectué le dépôt avant le 17 novembre à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 à 3 heures.

COMPAGNIE GÉNÉRALE

DES VERRERIES DE LA LOIRE ET DU RHONE.

Ch. Raabe et Cᵉ.

MM. les actionnaires de la Cᵉ sont prévenus qu'aux termes des articles 42 et 45 des statuts, une assemblée générale ordinaire aura lieu le samedi 8 novembre prochain, à 10 heures du matin, dans les bureaux de la Compagnie à Rive-de-Gier.

Pour être admis à l'assemblée, il faut être porteur d au moins vingt actions, et aucun actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit par lui-même, soit au nom de ceux qu'il représente.

MM. les actionnaires qui voudront assister à l'assemblée devront déposer, au moins trois jours avant celui de l'assemblée, leurs titres, en échange desquels il leur sera délivré un récépissé et une carte d'admission :

A Lyon, chez MM. Droche, Robin et Cᵉ, banquiers, rue Laffont;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Cᵉ, banquiers; ou à Rive-de-Gier, au siége social.

Rive-de-Gier, le 22 octobre 1862.

Ch. Raabe et Cᵉ.

COMPAGNIE DES

MINES DE HOUILLE ET SCHISTES BITUMINEUX DE LA CONDEMINE

(Allier).

Le Directeur gérant de la Cᵉ des mines de houille et schistes bitumineux de la Condemine, invite MM. les actionnaires en retard, à compléter leur versement exigible, à partir du 20 octobre dernier, aux termes de la délibération de l'assemblée générale extraordinaire du 17 mai dernier et de la circulaire du 31 du même mois.

Ce versement sera reçu :

A Paris, chez MM. Ch. Noël et Cᵉ banquiers de la Société ;

A Bar-le-Duc, chez M. Varin-Bernier, banquier ;

A Strasbourg, chez MM. Ch. Kirsch et Cᵉ, banquiers ;

A Nancy, chez MM. Wolff et Cᵉ, banquiers.

Buxière-la-Grue, le 29 octobre 1862.

Le directeur,

P. Rondelecq.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILÉSIE

Paiement de Dividendes.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'actions de *priorité* de la Société des mines et fonderies de zinc de la Silésie, que la seconde moitié, soit fr. 8. 43 1/2 cts du dividende de l'exercice 1861, sera payée, à partir du 15 novembre prochain :

A Paris, à la caisse de la Société générale de crédit mobilier, place Vendôme ;

A Hambourg, à la Banque du nord de l'Allemagne ;

A Francfort-S-M., au Comptoir de la caisse du commerce et de l'industrie de Darmstadt, M. A. Niederhofheim ;

A Berlin, à la caisse de MM. Breest et Gelpcke ;

A Breslau, à la caisse de la Société ou chez MM. C-T. Hœbbecke et Cᵉ ; et Kuffer et Cᵉ.

Breslau, le 18 octobre 1862

Par autorisation du conseil d'administration.

Le directeur-général,

A. Schmieden.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.

Départements.

Trois mois..... 64 f.
Six mois..... 32
Un an..... 16

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.

Départements.

Trois mois..... 64
Six mois..... 32
Un an..... 16

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien Consul de France.

Principaux collaborateurs : MM. Ed. About, A. Azévédo, Barral, A. Bonneau, Duguing, Ch. Jouffroy, J. Levallois, H. Malot, A. Méray, Victor Meunier, E. Pauchet, F. Sarcey, Ch. Sauvestre, Toussenel. — Alfred Assolant, Gustave Aimard, Champfleury, Ernest Feydeau, Ernest Serret, Paul Féval, Ed. Plouvier, vicomte Ponson du Terrail, etc., etc.

Depuis trois ans, l'*Opinion nationale* a inauguré une politique nationale, étrangère aux considérations de personnes, aux rancunes des coteries, s'inspirant uniquement des intérêts du pays et des grands principes qui, en 1789, ont renouvelé le droit public de la France, et doivent, avec le temps, renouveler celui de toute l'Europe.

Cette politique d'initiative et franchement libérale, le public a bien voulu l'encourager, et ce n'est pas seulement par la fermeté de ses principes, la variété et l'étendue de ses informations, mais aussi par son tirage que ce journal s'est placé à l'un des premiers rangs de la presse parisienne.

Le mode d'abonnement le plus simple et le plus sûr consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue, timbré, *sur Paris, à l'ordre de M. A. Larrieu, administrateur.*

On s'abonne aussi par l'entremise des Libraires et des Messageries.

PRIME GRATUITE

1° Tout abonné a le droit, sur présentation d'un bon délivré au journal, d'exiger son portrait à la photographie universelle, 17, rue de Grammont. — Le bon est transmissible.

2° Le roman en cours de publication est délivré *gratuitement* sur demande.

PRIMES A PRIX RÉDUIT

1° Les meilleurs romans modernes de la collection Michel Lévy, *reliés et gauffrés à l'anglaise.* — Envoi *franco* moyennant 1 fr. 25 c. par volume.

2° Les œuvres des principaux écrivains français et la bibliothèque des meilleurs romans étrangers. — Envoi *franco* moyennant 1 fr. 50 c. par volume.

Envoi *franco* des catalogues, sur demande affranchie.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 25 Comptant	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Comptant	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Comptant	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Comptant	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Comptant	Jeudi 30 Terme	Vendredi 31 Comptant	Vendredi 31 Terme
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	[illegible]	»	3240 »	»	3250 »	»	3240 »	»	3250 »	»	3250 »	»
40.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	647 50	»	640 »	»	640 »	»	645 »	»	650 »	»	647 50	»
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1250 »	1255 »	1260 »	1250 »	1255 »	1250 »	1250 »	1240 »	1250 »	1240 »	1245 »	1237 »
					id. nouvelles	»	»	»	»	1165 »	1165 »	1160 »	»	1140 »	1165 »	1160 »	1165 »
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	481 75	»	493 25	»	495 »	»	495 »	»	495 »	»	492 50	»
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	»	»	445 »	»	467 50	»	463 75	»	462 50	»	460 »	»
600.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	100 »	»	100 »	»	100 »	»	100 »	»	100 »	»	100 »	»
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	95 »	»	95 »	»	95 »	»	95 »	»	95 »	»	95 »	»
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1025 »	»	1030 »	»	»	»	1032 »	»	»	»	1025 »	»
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 100 fr. payés	430 »	»	430 »	»	430 »	»	430 »	»	430 »	»	430 »	»
»	100	Id.	3 »	Novembre	— 5e d'obligations communales	86 25	»	86 25	»	86 25	»	85 »	»	85 »	»	86 25	»
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	670 »	672 50	675 »	672 50	675 »	»	670 »	»	673 75	675 »	685 »	680 »
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	1225 »	1220 »	1225 »	1235 »	1200 »	1185 »	1195 »	1190 »	1190 »	1187 50	1201 25	1200 »
»	»	»	»	»	Crédit agricole	650 »	»	»	»	615 »	»	615 »	»	610 »	»	»	»
					id. nouvelles	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
195.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	862 50	855 »	875 »	860 »	837 50	831 50	837 50	840 »	815 »	840 »	845 »	812 50
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
100.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	75 »	»	68 »	»	68 25	»	70 »	»	72 50	»	65 »	»
50.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	138 75	»	138 75	»	136 25	»	135 »	»	137 50	»	137 50	»
60.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	547 50	»	550 »	»	545 »	»	542 50	»	545 »	»	»	»
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Ancienne commandite	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époques de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	» »	6000	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	6000	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	» »	6000	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	» »	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	» »	600	500	»	....	»
	Comptoir Bonnard	40 »	200.000	100	»	octobre	4 40
	Caisse Lécuyer	60 »	21.000	500	»	....	» »
	Caisse Béchet	491 »	20.000	500	»	janvier juillet	25 05
	Caisse de l'Industrie	61 »	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Ste Propriétaires	675 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	915 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	206 »	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	77 50	60.000	100	10	....	néant.
A	Omnibus de Londres	50 »	250.000	100	»	....	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	83 25	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	712 50	40.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	» »	32.000	500	400	....	5 0/0
A	Compagnie générale transatlantique	632 50	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
	[illegible], L. Gay et Ce	292 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
	Marc-Fraissinet et Ce	65 »	»	»	»	....	»
	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »	20.000	1/20000	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
	Comp. universelle du Canal de Suez	501 25	»	500	200	janvier juillet	»
	4 Canaux, actions de capital	1215 »	69.120	1.000	»	avril octobre	50 »
	— actions de jouissance	51 25	69.000	»	»	juin	»
	Bourgogne, actions de capital	980 »	27.200	1.000	»	avril octobre	50 »
	— act. de jouissance	110 »	27.200	»	»	juin	12 50
	Arles à Bouc	900 »	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
	Trois canaux	» »	19.000	1.000	»	avril octobre	50 »
	Aire à la Bassée	7500 »	600	5.000	»	février août	611 25
	Sambre à l'Oise	» »	11.520	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1350 »	6.000	1.000	»	janvier juillet	95 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	214 75	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	712 50	[illegible]	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	420 »	[illegible]	1/21000	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	655 »	25.000	[illegible]	150	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	645 »	[illegible]	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	440 »	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1375 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1345 »	»	»	»	....	»
	Union des Gaz	101 25	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille et mines de Portes	319 75	30.000	1/30000	»	avril octobre	19 30
	Nord (Batignolles)	» »	6.000	500	»	juin décembre	25 »
	Versailles	» »	1.200	500	»	mars septemb.	25 »
	Boulogne, Sèvres, etc	» »	[illegible]	1.000	»	1er juin	40 »
A	Lyon	2710 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	[illegible]	3.400	1/3400	»	....	77 50
	Gaz général de Paris	» »	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	480 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 34
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
	J.-F. Cail et Ce	710 »	15.000	500	»	octobre avril	75 »
	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	700 »	30.000	1/30000	»	....	30 »
	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
	[illegible] (Gard)	450 »	15.000	1/15000	»	juin décembre	15 »
	Creusot (Saône-et-Loire)	751 75	28.000	500	»	juin décembre	40 »
	[illegible]	» »	5.000	500	»	avril octobre	30 »
	Châtillon et Commentry	425 25	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
	Horme	» »	10.000	1/10000	»	....	»
	[illegible] (Nord)	» »	6.000	1/6000	»	....	30 »
	Fourchambault	315 »	50.000	1/50000	»	avril octobre	24 »
	Marine et chemins de fer	865 »	51.000	1/51000	»	mai novembre	70 »
	[illegible]	» »	»	500	»	....	néant.
	Franche-Comté	» »	60.000	500	»	mai novembre	»
	Méditerranée (forges et chantiers)	[illegible]	16.000	1/16000	»	....	60 »
	[illegible]	317 »	»	250	»	....	25 »
	[illegible]	312 »	»	500	»	....	»
	[illegible]-sur-Sambre (Belgique)	775 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
	[illegible] (Belgique)	1100 »	5.000	1.000	»	septembre	90 »
	[illegible]-métallurgique	» »	65.000	375	»	janvier juillet	néant.

Ancienne commandite	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époques de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1800 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»		32 »
A	Grand'Combe	870 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	193 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	6 »
A	Montrambert	150 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	[illegible]
A	Saint-Etienne	170 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	[illegible]
A	Rive-de-Gier	272 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 50
A	Carmaux	250 »	23.200	1/23200	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.550	1/3550	»	....	20 »
A	Layon-et-Loire	400 »	1.050	1/1050	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	437 50	»	500	»	....	20 »
A	Quarégnon	155 »	6.720	250	»	....	18 »
A	Charbonnages belges	465 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Prends	250 »	3.000	500	»	....	»
Civ.	Centre-du-Flénu	290 »	3.000	1.000	»	mai	20 »
C	Mouzaïa .... (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul ... id.	225 »	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	» »	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander .... zinc	» »	[illegible]	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	370 »	90.000	»	»	mai novembre	[illegible]
A	Nouvelle-Montagne, id.	785 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	[illegible]
A	Stolberg privilégiée id.	» »	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	» »	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie .... id.	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie .... id.	130 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	500 »	8.000	500	»	septembre	18 »
C	Cohin, ... id.	480 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière ... id.	» »	1.000	500	»	....	»
A	Pont-Remy .... id.	300 »	5.000	1/5000	»	30 avril	23 »
C	Siècle .... journal	» »	2.500	1/2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis .. id.	» »	6.000	500	»	janvier juillet	65 »
C	Droit .... id.	5400 »	108	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain ..... glaces	12500 »	3.000	[illegible]	»	....	750 »
C	Montluçon .... id.	116 »	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) .. id.	410 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	130 »	3.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce, Vidanges	» »	24.401	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	» »	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Cholet et Ce	21 25	40.000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	345 »	80.000	250	»	....	14 75
C	Deux cirques (E. Dejean et Ce)	216 »	8.750	500	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	» »	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	» »	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

[illegible]	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époques de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	277 50	»	»	»	....	»
400	Ce impériale des Voitures de Paris	» »	27.000	125	50	....	5 »
500	Ports de Marseille	485 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	512 50	12.000	500	100	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1105 »	4.528	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	1012 50	11.685	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe, — anciennes	[illegible]	6.000	1.300	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	20	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	283 25	6.500	500	40	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.600	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	» »	8.000	640	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	287 50	20.000	500	40	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	251 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	478 75	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
265	— nouvelles	274 25	7.000	300	20	31 mars sept.	15 »
430	J.-F. Cail et Ce	410 »	8.500	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	538 75	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
440	Gaz de Paris	485 25	21.500	500	45	janvier juillet	25 »
230	Union des gaz	197 50	23.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	295 »	40.000	400	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	281 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	455 »	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	260 »	18.000	250	50	janvier juillet	15 »

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. Cours du 25 au 31 octobre

	Nombre d'actions	Valeur	Reste	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 25 Compt.	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Compt.	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Compt.	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Compt.	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Compt.	Jeudi 30 Terme	Vendredi 31 Compt.	Vendredi 31 Terme
457	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	[illegible]	[illegible]	1140	[illegible]	1140	[illegible]	1140	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	500	»	»	»	Id. actions estampillées	1041 25	1045 »	1047 50	1047	[illegible]	1047	[illegible]	1050	1042 50	1052 50	1047 50	[illegible]
»	300.000					Id. actions nouvelles	782 50	790	785	785	785	787	[illegible]	790	782 50	790	790	[illegible]
»	15.000	»	»	85 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1600	441.767	400	»	40 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1035	1050	1030 25	1035	1035	1047	1035	1033	1038 75	1033	1043 75	[illegible]
»	41.666	400	200	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	41.667	400	»	41 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1032 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1583	500.000	500	»	30 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	558 75	556	557 50	558 75	[illegible]	556	556 25	555	555	[illegible]	555	[illegible]
»	»	»	»	14 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	290	[illegible]	[illegible]	[illegible]	290	[illegible]
2100	400.000	500	»	7. fr. » pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1190	1188 75	1190	1183 75	1190	1180	1187 50	1180	1183 75	1180	1181 25	1183
1611	250.000	500	»	35 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	[illegible]	832 50	830	833 75	835	837 50	834 25	830	830	828	830	832
1213	300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	540	[illegible]	540	540	540	540	537 50	537 50	537 50	532 50	535	534
201	80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	380	[illegible]	380	380	380	380	380	[illegible]	385	380	[illegible]	385
182	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	[illegible]	[illegible]	415	[illegible]	415	[illegible]	415	[illegible]	415	[illegible]	413	410
326	»	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	[illegible]	[illegible]	437 50	437	437 50	[illegible]	435	[illegible]	435	[illegible]	432 50	435
»	»	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	440	438	440	[illegible]	430	[illegible]	430	[illegible]	432 50	437
33	12.000	500	»	12 fr. 25	janvier, juillet	Bessèges à Alais	[illegible]	[illegible]	[illegible]	550	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	500	»	»	août, février	Algériens	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
311	100.000	»	»	4 1/2 0/0	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	380	[illegible]	380	[illegible]	380	378	380	377 50	377 50	380	380	380
»	»	»	»	» 0/0	janvier, juillet	Lyon-Croix-Rousse	470	[illegible]	470	[illegible]	470	[illegible]	465	[illegible]	470	[illegible]	465	[illegible]
3001	400.000	500	»	33 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	501 75	[illegible]	502 50	502 50	500	501 25	498 75	498 75	500	497 50	497 50	[illegible]
2196	750.000	500	250	41 fr. » pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	621 25	622 50	621 50	622 50	618 75	618 75	615	618 75	618 75	616 25	620	[illegible]
150	80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	132 50	[illegible]	131 75	[illegible]	131 75	[illegible]	130	[illegible]	127 50	[illegible]	131 25	[illegible]
200	72.800	500	»	25 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	465	[illegible]	465	[illegible]	[illegible]	[illegible]	470	[illegible]
[illegible]	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	[illegible]	[illegible]	397 50	[illegible]	397	[illegible]	390	395	393	[illegible]	[illegible]	[illegible]
741	250.000	500	250	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	621	620	622 50	620	615	617 50	617 50	615	618 75	615	621 25	623
						Id. libérés	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
296	90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	352 50	350	352 50	355	351	355	350	355	355	360	360	352
353	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	540 25	540	540	542 50	540	535	537 50	537 50	538 75	535	537 50	534
131	30.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Séville-Cordoue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
101	47.550	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	480	478 75	480	[illegible]	480	[illegible]	475	475	475	475	480	477
»	»	»	»			Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	600.000	500	»	5 0/0 garantis	janvier, juillet	Russes	432 50	431 25	430	430	430	430	430	418 75	430	418 75	418 75	415
279	175.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	335	335	330	[illegible]	331 25	330	332 50	330	333 75	330	330	[illegible]
»	»	»	»		avril, octobre	Id. trentenaires	140	[illegible]	140	[illegible]	140	[illegible]	[illegible]	[illegible]	142 50	[illegible]	140	[illegible]
220	50.000	500	»	5 0/0	»	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	241 50	[illegible]	241 75	242 50	[illegible]	[illegible]	243 75	[illegible]	243 75	[illegible]
»	»	»	»		avril, octobre	Hainaut et Flandres	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
75	»	500	»		janvier, juillet	Portugais	450	450	447 50	450	455	450	455	455	455	450	455	455
»		[illegible]	»			Ligne d'Italie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	25	27	28	29	30	31
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842—1849	12.030	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	— 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1095	[illegible]	[illegible]
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	86.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1010	[illegible]
1852—1854	31.530	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1015	[illegible]
1852—1856	368.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	511 25	[illegible]	[illegible]	510	508 75	[illegible]
1843	2.773	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	507 50	510	511 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1852	122.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	[illegible]	517 50	520	[illegible]	518	[illegible]
1854	102.011	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1849	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1855	250.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	310	310	310	310	310	310
1852	44.643	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	305	[illegible]	[illegible]
1855	263.099	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	[illegible]	315	315	315	315	[illegible]
1852—1861	1.480.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	312 50	312 50	312 50	312 50	312	[illegible]
1854—1861	400.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	312 50	312 50	312 50	312 50	311	[illegible]
1855	82.719	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	307 50	[illegible]	307 50	[illegible]	307 50	[illegible]
1857—1860	137.663	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	— (nouvelles)	[illegible]	[illegible]	306 25	305	308	[illegible]
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	311 25	311	310	310	308	[illegible]
1852—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	308 25	308 25	308 25	306 25	308	[illegible]
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	309 75	309 75	310	310	310	[illegible]
1850—1861	418.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	308 75	309 75	309 75	310	309	[illegible]
1858	22.610	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	301	[illegible]	301	300	303	[illegible]
1857—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	307 50	307 50	307 50	306 25	307	[illegible]
1852	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	305	[illegible]	301 75	305	303	[illegible]
1857	118.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	[illegible]	305	[illegible]	305	301	[illegible]
1855—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	311	310	311 25	308 75	311	[illegible]
1858—1861	608.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 gar. par le gouv. autrich.	273 75	273 75	274 75	273 75	272	[illegible]
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	268 75	268 75	268 75	265 75	269	[illegible]
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien	242 50	243 75	241 25	242 50	243	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0	242	242 50	241 25	238 25	241	[illegible]
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	272 50	275	273 75	273 75	275	[illegible]
1857	21.570	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	260	260	262 50	261 25	[illegible]	[illegible]
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	[illegible]	257 50	257 50	260	260	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	252 50	258 75	258 75	261 25	257	[illegible]
1860—1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	254 75	250	257 50	258 75	258	[illegible]
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	230	230	229 75	230	229	[illegible]
»	»	»	»	»	»	» »	avril, octobre	Montblanch à Reus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	239	[illegible]
1856—1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	253 75	255	251 75	252 50	253	[illegible]
1858	109.500	»	»	»	250	7 50	septembre	Graissessac à Béziers 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 25 Comptant	Samedi 25 Terme	Lundi 27 Comptant	Lundi 27 Terme	Mardi 28 Comptant	Mardi 28 Terme	Mercredi 29 Comptant	Mercredi 29 Terme	Jeudi 30 Comptant	Jeudi 30 Terme	Vendredi 31 Comptant	Vendredi 31 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	71 35	71 40	71 30	71 3.	70 95	70 95	70 75	70 65	70 70	70 60	70 95	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	98 [illegible]	98 75	98 50	[illegible]	98 15	[illegible]	98 40	[illegible]	98 [illegible]	[illegible]	98 [illegible]	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 0/0 id. id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	93	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	470	[illegible]	470	[illegible]	470	[illegible]	[illegible]	[illegible]	470	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Paris, Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1130	[illegible]	1130	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1130	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. id. id. 1855 1860, jouissance septembre 1862	462 50	[illegible]	465	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	462 50	[illegible]
Département de la Seine, id. 1857, jouissance janvier 1862	227 50	[illegible]	227 50	[illegible]	227 50	[illegible]	228	[illegible]	228 75	[illegible]	228 75	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1030	[illegible]
Ville de Lille	97 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	95 25	[illegible]	95	[illegible]	95	[illegible]	97 50	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix	90	[illegible]	[illegible]	[illegible]	91 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	90	[illegible]	90	[illegible]
Ville de Bruxelles 1862	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	96 25	[illegible]	97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1861 (cours de Londres)	93 5/8	[illegible]	93 1/8	[illegible]	93 1/8	[illegible]	93 3/8	[illegible]	93 1/8	[illegible]	93 1/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	[illegible]	[illegible]	79 1/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	79 3/4	[illegible]	79 3/4	[illegible]	79 1/2	[illegible]
Id. 3 0/0 1852 id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	73 90	[illegible]	[illegible]	[illegible]	72 65	[illegible]	72 40	[illegible]	72 15	[illegible]	72 [illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0, id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	45 [illegible]	[illegible]	45	[illegible]	45	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	73 50	72 80	72 80	[illegible]	72 [illegible]	72 [illegible]	72 [illegible]	72 60	72 [illegible]	72 50	72 [illegible]	72 [illegible]
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	76 [illegible]	[illegible]	76 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Emprunt russe	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Espagne, différée convertie, jouissance 1er juin 1862	[illegible]	[illegible]	45 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieure	49 1/4	[illegible]	49 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	49 1/4
Id. 3 0/0 extérieure 1841	[illegible]	[illegible]	53 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856	52 [illegible]	[illegible]	52 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	52 1/8	[illegible]	51 7/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêts)	22 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	22 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	21 [illegible]	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance juin 1862	100 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	100 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	100 1/2	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes emprunt 1860, jouissance juillet 1861	310	[illegible]	307 50	[illegible]	310	[illegible]	307 50	[illegible]	317 50	[illegible]	317 50	[illegible]
Haïti, annuités	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE [illegible] MAIS ET Cᵉ, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

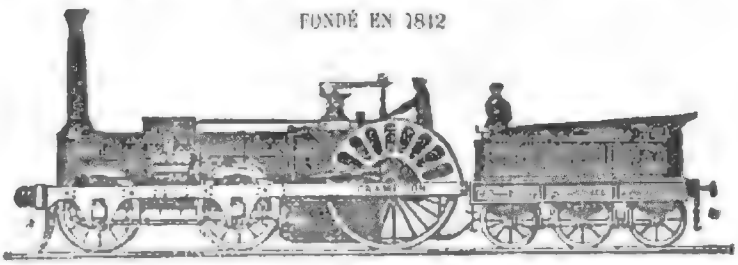
Digitized by Google

N° 1157. — 21e ANNÉE. — N° 45. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 8 NOVEMBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	13 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

Corps de Journal (calculé sur 8 points). La ligne 3 fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que tous ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sont insérés à forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELAIRY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

AVIS IMPORTANT.

A NOS ABONNÉS.

Les lecteurs du *Journal des Chemins de fer* ont pu se convaincre que nous ne reculons devant aucun sacrifice pour rendre notre feuille de plus en plus utile et intéressante.

Nous puisons nos renseignements aux sources les plus sûres.

Nous avons augmenté notre justification, et, par conséquent, abordé des matières qui avaient dû rester en dehors jusqu'ici du cadre du journal.

Nous publions tous les documents officiels des Compagnies de chemins de fer et des grandes Sociétés industrielles, qui intéressent à un si haut degré les actionnaires : Rapports, listes de tirages d'obligations, comptes-rendus d'assemblées générales, marchés, etc., etc.

Enfin, par des primes, nous avons pu diminuer considérablement le prix de notre feuille et en faire le journal financier LE MEILLEUR MARCHÉ.

Aujourd'hui encore, nous venons annoncer un nouveau sacrifice de notre Administration au profit de nos Abonnés.

Nous avons acquis le droit exclusif d'offrir en prime l'important ouvrage que vient de publier M. A. Courtois, écrivain spécial bien connu, il comprend les tableaux des cours des principales valeurs aux Bourses de Paris, Lyon, Marseille, du 17 janvier 1797 à nos jours.

Cette œuvre, qui a été si justement appréciée par tous les organes de publicité, ne se vend pas moins de 5 francs en librairie.

Nous l'offrons gratuitement aux personnes qui s'abonneront désormais à notre feuille.

Nous comptons annoncer prochainement de nouvelles améliorations.

Le gérant,

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A l'ouvrage publié tout récemment par A. COURTOIS fils, comprenant les tableaux des cours des principales valeurs aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille, du 17 janvier 1797 (28 nivôse, an 5) **à nos jours, relevés sur les documents officiels et authentiques.**

(Le prix de cet ouvrage est de 5 francs en librairie.)

Ou, à son choix :

A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers;

2° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — *L'ouvrage comprenant les tableaux des cours des principales valeurs aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille, du 17 janvier 1797 (28 nivôse, an V) à nos jours*, par A. COURTOIS fils.

Ou :

L'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui la demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

Deuxième prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **290,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

AVIS

C'est le 22 décembre prochain qu'aura lieu le quatrième tirage de l'année pour les lots afférents aux obligations du Crédit foncier.

Les lots sont plus nombreux pour ce tirage que pour les trois autres.

Ils comprennent :

1er	lot	gagnant.	100,000 fr.
2e	—	—	50,000
3e	—	—	40,000
4e	—	—	30,000
5e	—	—	20,000
6e	—	—	10,000
7e à 14e, chacun		5,000	40,000
Total...			290,000

Les 10me d'obligations participent aux chances du dixième de ces lots.

Ceux de nos abonnés qui voudront profiter de ce tirage devront immédiatement nous envoyer leur renouvellement.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 858.— Banque de France, 859. — Situation du réseau des chemins de fer français, 859. — De l'abolition des lois sur l'usure et de la liberté du prêt à intérêt (suite), 860. — Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, 861. — Chemins de l'Est, 861. — Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante, 862. — Société des Ports de Marseille, 862. — Chronique, 863. — Marché industriel, 864. — Bourse de Londres, 864. — Bulletin commercial, 865. — Bulletin des recettes de la semaine, 865. — Avis aux actionnaires, 865. — Société des Ports de Marseille, rapport, 865. — Ville de Paris, tirage, 867. — Avis.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La liquidation a été pénible et peu favorable aux haussiers; le prix des reports est monté à des taux tellement élevés que certains acheteurs ont dû réaliser plutôt que de subir ces prix. De là une assez forte réaction.

La Banque d'Angleterre avait élevé le taux de son escompte à 3 0/0; ceci avait peu impressionné la Bourse.

Mais on n'a pas tardé à comprendre que la Banque de France suivrait cet exemple, on s'est aperçu que son encaisse diminuait et que son portefeuille augmentait. Les pessimistes ont alors fait circuler que le taux d'escompte allait être porté à 4 1/2 0/0, aussi la liquidation a été suivie d'une grande faiblesse.

Heureusement la réalité a été plus favorable que la nouvelle anticipée. Le taux de l'escompte a été porté à 4 0/0, soit 1/2 0/0 d'augmentation seulement.

A peine l'affiche avait-elle été placardée à la Bourse que les esprits se sont rassérénés, on s'est rendu compte que la diminution de l'encaisse se produisait annuellement à cette époque, par suite des paiements de coupons, de fermages, des achats de vins, de toute espèce de produits de la terre, on a compris que la bonne récolte de cette année ne nécessiterait pas l'exportation du numéraire, dès lors la spéculation, certaine qu'il n'y aurait pas augmentation ultérieure de l'escompte, a repris ses velléités de hausse.

Nous croyons que cette disposition favorable de la place l'emportera.

L'incident grec est presque oublié, il est entré dans la voie diplomatique, c'est ce que nous avions prévu.

L'argent n'est pas rare, et les achats du comptant continuent. S'il a été plus difficile qu'à l'ordinaire de s'en procurer en liquidation, c'est un peu par suite d'un parti pris. On dit que les caisses de quelques banquiers se fermaient pour le report de certaines valeurs, ou y mettait des conditions telles, qu'elles équivalaient à un refus.

Mais les reports sur la rente, le Lyon, l'Orléans, n'ont pas été plus chers que les mois précédents.

Il n'y a donc pas là de fâcheux symptômes.

L'élévation du prix du report a bien révélé que la masse de la spéculation était à la hausse, et en cas d'incident imprévu on pourrait craindre un mouvement d'autant plus vif en baisse.

Mais c'est la conséquence forcée d'une situation où la hausse est si bien indiquée.

Nous ne craignons pas de fortes livraisons de titres, ce qui seul pourrait constituer un véritable danger.

En effet, ceux qui ont réalisé leurs valeurs de portefeuille devront un jour ou l'autre employer leurs fonds, soit en achetant de nouvelles valeurs, soit surtout, ce qui arrive le plus souvent, en rachetant à des prix plus élevés les valeurs qu'ils auront vendues.

Il faut donc croire à la hausse, il faut surtout la désirer; car c'est elle qui amènera la pleine réussite de la conversion.

On vient de retirer le marché de la rente aux assesseurs. Nous ne croyons pas que cette mesure soit de nature à nuire à l'élan de la rente.

Le 3 0/0 est toujours le fonds qui nous semble le meilleur marché; aussi nous croyons qu'un jour ou l'autre il fera une ascension rapide; peut-être ce moment n'est-il pas éloigné. Si certaines valeurs rencontrent d'énergiques et souvent malheureux adversaires, le 3 0/0 nous paraît devoir réunir l'adhésion unanime.

Aujourd'hui, il a fait 70 85 au comptant et 70 95 à terme.

Le 4 1/2 0/0 est plus négligé, mais la hausse revenant, et avec elle la conversion prochaine, on peut être assuré qu'il reprendra son élan pour conquérir et dépasser le pair.

Les obligations trentenaires sont sans affaires, néanmoins toutes celles qu'on offre sont aussitôt absorbées.

L'emprunt Italien fait 73 15.

La prochaine ouverture du Parlement aura une grande influence sur ses cours.

Les fonds espagnols conservent les prix acquis.

L'augmentation du taux de l'escompte est le signe que les transactions augmentent; il en résulte, par conséquent, un double bénéfice pour la Banque de France, aussi ses actions ont monté à 3,320.

Le report sur les actions du Crédit foncier a atteint 10 fr. en liquidation; c'est pour nous la preuve d'une forte position prise à la hausse sur cette valeur. Aussi, a-t-il baissé en liquidation; il est vrai qu'à la Bourse de jeudi, cette valeur a monté d'un bond à 1,330 fr., action estampillées, et à 1,230 fr., actions nouvelles Mais, nous craignons toujours que des mouvements aussi violents n'aient pas la consistance nécessaire, et le terrain gagné en un jour pourrait bien être reperdu peu à peu.

Le Crédit agricole reste sans mouvement.

Le Crédit industriel paraît plus ambitieux on dirait que les cours actuels doivent bientôt être dépassés. Il fait aujourd'hui 666 25 ex coupon.

Autant nous croyons à l'avenir de cet établissement, autant nous serions désolés pour lui de voir ses titres atteindre des cours trop peu en rapport avec le revenu actuel.

Nous croyons, au contraire, que le Sous-Comptoir doit nécessairement gagner des cours supérieurs. Il faisait aujourd'hui 540 ».

Le Comptoir d'escompte est à 650 », sans affaires, mais bien tenu.

Les actions du Crédit mobilier ont vu leur report monter à 10 fr. en liquidation, c'est la preuve d'une forte spéculation à la hausse engagée sur cette valeur. Cela ne nous étonne pas, et nous croyons que si la rente monte, cette valeur ne tardera pas à dépasser les cours de 1,300 et 1,400 francs. Aujourd'hui, elle a fait 1,193 75.

Le report du Crédit mobilier espagnol a également atteint 7 francs; de là une forte réaction sur cette valeur. Mais une fois dégagée des difficultés de la liquidation, elle n'a pas tardé à reprendre son essor. La meilleure recommandation pour la spéculation, c'est que les acheteurs de ces titres ont constamment réalisé des bénéfices. Le cours demandé était aujourd'hui en clôture 845.

Les actions de chemins de fer ont été moins affectées par le mouvement de baisse.

L'Orléans est bien tenu, actions estampillées à 1,055. Ses recettes subissent un peu l'influence du moment, mais nous croyons qu'elles ne tarderont pas à augmenter.

Les actions nouvelles sont à 790; elles commencent à donner lieu à d'importants placements.

Le Lyon, sur lequel on vient de détacher un coupon de 25 fr., faisait aujourd'hui 1,162 50. La diminution des recettes de cette semaine, par comparaison avec la recette de l'année dernière, est encore de 110,740 francs, mais cette recette ne s'élève pas moins à 2,737,000 fr., c'est-à-dire à un chiffre bien supérieur à la moyenne des dernières semaines de 1861. Ajoutons que nous avons traversé les semaines les plus fortes de 1861, et que nous allons entrer dans une période où la comparaison avec l'année dernière devra être favorable à l'exploitation actuelle. Voici, en effet, les recettes des neuf dernières semaines de 1861 :

2,725,884 francs; 2,777,092 fr.; 2,763,463 francs; 2,556,819 francs; 2,652,583 francs; 2,537,557 francs; 2,658,850 francs; 2,787,089 francs; 2,500,405 francs.

On voit que les recettes actuelles permettent de lutter avec avantage contre le trafic de l'année dernière.

Le Nord est bien tenu à 1,032 50

L'Est est à 532 50 ex-divid.; l'Ouest à 535.

Le Genève est à peu près déserté à 345. ex-dividende.

Les porteurs du Dauphiné attendent impatiemment l'exploitation de 1863, qui seule constatera leur situation et la valeur de leurs titres.

Les Messageries maritimes sont demandées à 750.

Les Paquebots transatlantiques donnent lieu à de nombreuses affaires; ils étaient aujourd'hui recherchés à 627 50.

Les chemins autrichiens ont été très-faibles; depuis un mois, on est effrayé des diminutions de recettes qui tiennent évidemment aux circonstances politiques dans lesquelles se trouve ce pays. Heureusement que le change diminue et profitera par conséquent aux actions. Cette valeur était aujourd'hui à 503 75.

Les chemins lombards, sur lesquels on a détaché un coupon de 20 fr., étaient aujourd'hui à 605 » ».

Le chemin de Saragosse à Alicante donne lieu à de nombreux et excellents achats. Cette valeur nous paraît destinée à un bel avenir. Il est coté à 627 50.

Les Portugais ont justifié nos prévisions : nous les recommandions alors qu'ils étaient cotés à 350, nous les retrouvons aujourd'hui à 462 50.

Les reports ont été, pour les jours de liquidation, les suivants :

3 0/0..... 0,27 1/2 à 0,30	Ouest..... déport 1
à 1/2..... 0,40	Genève..... 2 à 3
Obligations du Trésor. 2,25	Dauphiné..... 2,50 à 4
Emprunt italien 0,32 1/2	Ardennes..... 4 à 3,75
à..... 0,50	Gaz ancien..... 7,50 à 11
Espagne intérieure.... 1/8	— nouveau..... 10 à 12
— différée..... 1/4	Suez..... pair à 0,50
— passive..... 3/16	Paqueb. transatl. 6 à 3,75
Crédit foncier actions estamp., de..... 9 à 8,50	Autrichiens... 2,75 à 3,50
— Act. nouv. de 10 à 7	Lombards..... 2,75 à 4
Crédit industriel..... à	Victor-Emm..... 2,25
Sous-Comptoir du commerce..... 6	Russes..... 2,50 à 3
Crédit mobilier.... 6 à 10	Romains..... 1,75 à 3,50
Orléans estamp..... à à 5	Guill. Luxembourg..... 2
— nouvelles... 2 75 à 3	Mobil. espagnol.... à à 7
Nord..... 5 à 8	Saragosse..... 2 à à
Est..... pair à à	Séville-Xérès..... 2
Lyon..... 5 à 6	Nord de l'Espagne 3 à 3,75
Midi..... à,75 à 7	Pampelune..... 2,50
	Barcelone. déport 1 à 0,50
	Portugais..... 3

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Graissessac à Béziers	44.20 0/0
Bességes à Alais.....	38.59 0/0
Barcelone-Saragosse.....	16.71 0/0
Cordoue à Séville.....	12.65 0/0
Séville-Xérès-Cadix.....	11.89 0/0
Union-Suisse.....	10.»» 0/0
Dauphiné.....	8.11 0/0
Victor-Emmanuel.....	7.87 0/0
Nord de l'Espagne.....	4.58 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède).....	4.31 0/0
Saragosse (Madrid à Médinacelli).....	2.78 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal).....	2.43 0/0
Midi.....	2 33 0/0
Guillaume-Luxembourg.....	1.26 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève.....	3 88 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille).	3 89 0/0
Central Suisse.....	4.05 0/0
Orléans.....	7.42 0/0
Est.....	9 32 0/0
Ouest suisse.....	14 27 0/0
Ardennes.....	16.57 0/0
Nord.....	17 35 0/0
Autrichiens.....	20.31 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche.....	26.97 0/0
Ouest.....	28 95 0/0

A. de Bibaque d'Apremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	31 octobre.	6 novembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0.....	70 90	70 95	» 05	» »»
Rente 4 1/2 0/0....	98 »»	95 50	» 50	» »»
Banque de France...	3250 »»	3320 »»	70 »»	» »»
Consolidés.....	93 4/8	93 2/8	» »»	» 2/8
Crédit foncier.....	1237 50	1312 50	75 »»	» »»
Crédit agricole.....	640 »»	650 »»	10 »»	» »»
Crédit industr.et com.	660 »»	666 25	11 25	ex »»
Crédit mobilier.....	1200 »»	1193 75	» »»	6 25
Crédit mob. espagn..	842 50	845 »»	2 50	» »»
Comptoir d'Escompte	647 50	650 »»	2 50	» »»
Orléans.....	1047 50	1055 »»	7 50	» »»
Nord.....	1032 50	1032 50	» »»	» »»
Nord (act. sorties)..	1002 50	1002 50	» »»	» »»
Est.....	538 75	532 50	ex »»	6 25
Paris-Méditerranée..	1182 50	1162 50	5 00	ex »»
Midi.....	862 50	865 »»	2 50	» »»
Ouest.....	536 25	535 »»	» »»	1 25
Genève.....	355 »»	345 »»	ex »»	5 »»
Dauphiné.....	410 »»	410 »»	» »»	» »»
Ardennes ancien....	435 »»	430 »»	» »»	5 »»
Ardennes nouveau...	435 »»	430 »»	» »»	5 »»
Ch. Autrichiens.....	507 50	503 75	6 25	» »»
Victor-Emmanuel...	380 »»	380 »»	» »»	» »»
Russes.....	413 75	425 »»	11 25	» »»
Romains.....	332 50	335 »»	2 50	» »»
Sud-Autr.-Lombard..	618 75	605 »»	6 25	ex »»
Saragosse Pampelune	360 »»	372 50	12 50	» »»
Saragosse-Alicante..	625 »»	627 50	2 50	» »»
Saragosse-Barcelone.	355 »»	357 50	2 50	» »»
Nord-Espagne.....	536 25	538 75	1 25	» »»
Séville-Xérès-Cadix..	477 50	480 »»	5 »»	» »»
Portugais.....	455 »»	460 »»	5 »»	» »»

BANQUE DE FRANCE.

Le conseil, dans sa séance de ce jour, a élevé de 3 1/2 0/0 à 4 0/0 le taux de son escompte et de ses avances.

Le Secrétaire général,
MARSAUD.

SITUATION DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Lorsqu'on étudie et que l'on confronte entre eux les divers documents officiels qui concernent les chemins de fer français, on remarque des discordances assez nombreuses dans les chiffres qui expriment la longueur kilométrique des lignes concédées, construites ou à construire; ainsi, par exemple, les longueurs indiquées l'année dernière dans l'exposé des motifs de la loi des nouveaux chemins de fer ne s'accordaient plus avec celles qui se trouvent établies dans l'exposé des motifs de la loi de 1859; et, à leur tour, les longueurs exploitées, telles qu'elles sont portées dans les bulletins hebdomadaires des compagnies, et les longueurs à construire, telles qu'elles sont prévues dans les rapports annuels présentés aux assemblées générales, ne sont pas rigoureusement égales à aucune des évaluations contenues dans les documents officiels.

Ces différences s'expliquent de la manière la plus naturelle : 1° parce qu'à mesure de l'avancement du réseau on substitue les longueurs véritable aux longueurs approximatives prévues avant la construction; 2° parce que le nombre des kilomètres comptés pour le service de l'exploitation n'est pas toujours identiquement celui des kilomètres réellement parcourus.

Comme il y a, sous plusieurs rapports, un intérêt sérieux à connaître d'une manière positive le chiffre authentique de ces longueurs, nous croyons être utile à nos lecteurs en le plaçant sous leurs yeux, tel qu'il a été établi par le dernier relevé officiel au 31 décembre 1861.

	Anc. réseau.	Nouv. réseau.	Total.
1. Nord.....	967	614	1,581 kil.
2. Est et Ardennes.	973 (1)	1,362	2,335
3. Ouest.....	1,194	1,115	2,309
4. Orléans.....	1,761 (2)	2,159	3.920
5 P. L. M. Genève et Dauphiné....	1,832 (4)	2,601 (4)	4,433
6. Midi.....	799	822	1,621
7. Victor-Emmanuel.....	133	»»	133
8. Ligne du Chablais.....	48	»»	48
9. Ceinture.....	27	»»	27
10. Graissessac à Béziers.....	51	»»	51
11. Bessèges à Alais.	32	»»	32
12. Anzin à Somain.....	19	»»	19
13. Carmaux à Albi.....	15	»»	15
14. Chauny à Saint-Gobain	15	»	15
15. Lyon à la Croix-Rousse	1	»	1
16. La Croix-Rousse à Sathonay.....	7	»	7
17. Chemin de fer de la Charente....	280	»	280
18. Libourne à Bergerac.....	62	»	62
	8,223	8,673	16,896 kil.

Outre les lignes qui viennent d'être énumérées, il a été déclaré d'utilité publique divers chemins provisoirement entrepris par l'État, et d'une longueur de 1,346 kilomètres; enfin il existe 153 kilomètres de chemins de fer industriels, ensemble :

1° Chemins de fer concédés	16,896
2° Chemins de fer non concédés ..	1,346
3° Chemins de fer industriels.....	153
	18,395

Telle était, d'après les statistiques les plus exactes, la longueur des diverses parties du réseau français au 31 décembre 1861. Dans le courant de 1862, il y a été ajouté : 1° les lignes d'Achette à Valenciennes et de Lille à Tournay, concédées à la Compagnie du Nord, et d'une étendue de 42 kilomètres; 2° la ligne de Belfort à Guebwiller, 49 kilomètres : ce qui porte à 18,486 kilomètres l'étendue totale des lignes françaises concédées ou décrétées.

Les détails qui précèdent n'auraient qu'un intérêt purement statistique, si les conventions de 1859 n'avaient posé des chiffres absolus, d'après lesquels doivent se calculer, d'une part le montant de la garantie de l'État pour les lignes du nouveau réseau, et de l'autre le re-

(1) Non compris 4 kil. sur le territoire suisse à Bâle.
(2) Non compris la section de Juvisy à Corbeil, 12 kilomètres.
(3) Non compris 16 kil. de la frontière suisse à Genève.
(4) Y compris la section de Juvisy à Corbeil, 12 kilom.

venu réservé aux actions sur les produits de l'ancien réseau.

Les longueurs admises dans l'exposé des motifs communiqué au Corps législatif, en exécution du décret du 8 février 1859, sont les suivantes pour les six grandes compagnies :

	A. R.	N. R.	Total.
Orléans.....	1,764	2,162	3,926
P. L. M., Genève-Dauphiné ...	1,834	2,496	4,330
Nord	967	618	1,585
Est, Ardennes..	985	1,365	2,350
Ouest.....	1,192	1,112	2,304
Midi.....	798	825	1,623
	7,540	8,578	16,118

Mais ces chiffres, qui sont la base légale de la situation des compagnies au regard de l'Etat, ont été, depuis 1859, légalement modifiés en ce qui concerne la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée et la Compagnie du Nord : 1° en 1860, le nouveau réseau de Paris-Lyon-Méditerranée s'est accru de 112 kilomètres, par la concession des lignes de Besançon à Vesoul et Besançon à Gray, et par l'adjonction de la ligne de Dougney à Rans, ce qui a porté à 2,608 kilomètres la longueur légale du nouveau réseau garanti par l'Etat ; 2° en 1862, par suite de la concession à la Compagnie du Nord des 42 kilomètres des lignes de Valenciennes à Achette et de Lille à Tournay, classées dans l'ancien réseau, et l'adjonction à celui-ci des 86 kilomètres des houillères du Pas-de-Calais précédemment dans le nouveau réseau, l'ancien réseau du Nord se trouve porté de 967 kilomètres à 1,095, et le nouveau réseau se trouve réduit à 532 kilomètres.

Appliquées aux longueurs statistiques constatées au 31 décembre 1861, ces modifications amèneraient les résultats suivants :

	A. R.	N. R.	Total.
1. Nord.....	1,095	528	1,623
2. Est	973	1,362	2,335
3. Ouest.....	1,194	1,115	2,309
4. Orléans.....	1,761	2,159	3,920
5. P. L. M....	1,832	2,601	4,433
6. Midi.....	797	822	1,619
	7,652	8,587	16,239

Tandis que les longueurs légales se trouvent modifiées comme suit :

	A. R.	N. R.	Total.
1. Orléans.....	1,764	2,162	3,926
2. P. L. M. G. D.	1,834	2,608	4,442
3. Nord.....	1,095	532	1,627
4. Est, Ardennes	985	1,365	2,350
5. Midi.....	798	825	1,623
6. Ouest.....	1,192	1,112	2,304
	7,668	8,604	16,272

Dans un prochain article nous ferons subir le même examen et la même révision aux questions de capital et d'intérêts engagés dans la construction du réseau des chemins de fer français.

AUGUSTE VITU.

ERRATUM.

Il s'est glissé, dans notre article du 1er novembre sur le compte d'établissement des chemins de fer, deux fautes typographiques essentielles à rectifier.

A la page 843, 3e colonne, 7e ligne, il faut lire : *cinq ans* au lieu de *vingt ans*. A la page 844, 1re colonne, 15e ligne en remontant, il faut lire : *récemment*, au lieu d'*évidemment*.

AUGUSTE VITU.

DE L'ABOLITION DES LOIS SUR L'USURE
OU
DE LA LIBERTÉ DU PRÊT A INTÉRÊT.

Troisième article. — (Voir le *Journal des chemins de fer* des 25 octobre et 1er novembre 1862.)

IV.

Nous le disons nettement, la loi de 1807 qui fixe le taux légal à 5 et 6 0/0, est incessamment violée, et violée par tout le monde, par les particuliers (nous l'avons démontré) et par le gouvernement lui-même.

M. Léon Faucher, dans le cours des débats que provoqua en 1850 la proposition de M. de Sainte-Beuve, s'alarmait en termes pleins de vérité de cette violation officielle qu'il trouvait partout.

« Quel est, disait-il, le plus gros emprunteur en France ? Evidemment ce n'est pas même le banquier qui a la plus vaste clientèle. Il y a quelqu'un qui emprunte encore plus que M. de Rothschild ; et ce quelqu'un, c'est l'Etat. Eh bien, à quel taux l'Etat fait-il ses emprunts ? Est-ce qu'il y a pour lui un taux invariable ? Est-ce que le maximum légal limite la perte que l'Etat peut subir lorsqu'il s'adresse au détenteur des capitaux, et qu'il demande à remplir le Trésor public ? Pas le moins du monde.

» Il n'y a pas longtemps, sous l'empire de la loi de 1807, après la révolution de Février, sous la République, le gouvernement a emprunté à 7 0/0. Il est évident que ce jour-là il a contrevenu à la loi. Eh bien, qu'est-ce qu'une loi qui prononce des peines contre de simples citoyens, et qui permet en même temps à l'Etat de ne pas tenir compte de ces pénalités, d'en faire litière, de les regarder comme non avenues, et de descendre dans le marché pour y emprunter au taux auquel il trouve de l'argent, et de subir la loi des capitalistes, et de sanctionner ainsi par son exemple la doctrine de l'intérêt illimité, doctrine qui dément et renverse le système légal ? »

Les emprunts de l'Etat ne sont pas la seule dérogation au principe légal ; il y a une institution qui est faite pour venir au secours du pauvre dans ses plus grandes nécessités, au moment où il a le plus besoin que la société l'assiste sous la forme du crédit : ce sont les monts-de-piété. A quel taux prête le mont-de-piété ? Prête-t-il à 5 ou 6 0/0, comme le veut la loi ? Ne dépasse-t-il pas même l'intérêt commercial, dont le maximum est supérieur au maximum de l'intérêt civil ?

Les monts-de-piété, qui prêtent au taux le plus modéré, sous prétexte de droits variés : intérêts et *emmagasinage*, ne donnent de l'argent qu'à 10 et 12 0/0 ; il en est qui en donnent à 18 0/0. Cela se fait non-seulement sous la protection de la loi, mais comme un acte de bienfaisance, comme un service rendu à la classe pauvre.

Mais ce n'est pas tout, nous ajouterons encore :

Prenez les emprunts sur hypothèques ; nous n'apprenons rien à personne en le disant, ces emprunts se font à un taux qui varie entre 7 et 10 0/0 ; 7 0/0 pour les grosses créances, 10 pour les petites. D'où cela vient-il ? Cela vient des nombreuses formalités dont la loi a obstrué les avenues du prêt hypothécaire ; cela vient des droits qu'il faut payer, de la commission du notaire. La loi ordonne qu'on ne prêtera pas, en matière civile, au-dessus de 5 0/0, et, en même temps, la loi n'a pas soin de dégager les avenues du crédit de toutes ces précautions légales qui accroissent forcément, nécessairement l'intérêt de l'argent ; il arrive ainsi que, très-légalement, on fraude la loi, et que l'intérêt, qui ne devrait pas dépasser 5 0/0, s'élève à 7, à 8 et à 10 0/0.

A quel taux se fait d'ordinaire l'escompte ?

A tous les taux, c'est-à-dire au prix que vaut l'argent dans le moment où l'on escompte. L'escompte a été souvent, à 12 0/0, le double de l'intérêt légal en matière de commerce, et nous croyons nos souvenirs exacts en affirmant que depuis deux ou trois ans la Banque de France, cet établissement régulateur du crédit et partant de l'escompte, a élevé son escompte à 10 0/0 ; or, la forme de l'escompte n'est-elle pas la forme la plus saisissante du prêt ? Si bien que la plupart des faits commerciaux échappent à la loi de 1807. Ce que nous disons de la Banque s'applique forcément à des établissements tels que le Comptoir d'escompte et le Crédit industriel et commercial.

Ce n'est pas tout, comme le rappelle un publiciste qui a écrit sur le sujet qui nous occupe, la Caisse hypothécaire a prêté à un intérêt supérieur à 6 0/0 ; il y a eu réclamation, et la Cour de cassation a consacré cette dérogation par cette étrange raison qu'elle était inscrite dans les statuts de cette Société.

Les emprunts des villes n'ont-ils pas souvent accordé des avantages dépassant le taux légal ? Nous n'aurions que l'embarras du choix si nous voulions signaler ces emprunts et les villes qui les ont faits.

On nous permettra de dire encore un mot d'un fait qui vient à l'esprit de tous : nous voulons parler du report. Ce n'est pas dans ce journal qu'il serait convenable de s'étendre longuement sur le report. Chacun sait que le report joue un rôle considérable dans les affaires de la Bourse, qu'il a son existence en quelque sorte officielle, et qu'il rend des services à la spéculation plus ou moins sérieuse. La Cour de cassation l'a défini *un prêt dont le remboursement est garanti par un dépôt de titres*. Or, ouvrons les cotes officielles du syndicat des agents de change, ouvrons même le *Moniteur*, et nous lirons en toutes lettres que tels ou tels reports ont été officiellement cotés 12, 15 et 20 0/0. Cela constitue-t-il un profond respect pour la loi de 1807 ?

Nous n'en finirions pas si nous voulions poursuivre cette preuve, que nous faisons avec une profonde tristesse, que la loi de 1807, qui n'est pourtant ni meilleure ni plus mauvaise que toutes les lois restrictives qui l'ont précédée, tombe en ruine par la force virtuelle de son impuissance qui en rend illusoire l'exécution.

Deux mots encore, et nous aurons fini avec ces considérations :

Le prêt à grosse aventure et les opérations habituelles et normales des banquiers, ne sont-ils pas des excès de pouvoirs à côté de la loi de 1807 ? Ce que nous avons dit plus haut des grands établissements de crédit s'applique aux banquiers. On ne saurait ignorer que selon le taux de l'escompte à la Banque de France, les banquiers varient leur escompte. On fait intervenir, il est vrai, les droits de commission, d'escompte, l'intérêt légal, mais toutes ces subtilités ne font rien à la vérité, et, sous ces diverses rubriques, l'intérêt est de 6, 7, 8 et même 10 0/0.

Une loi a autorisé, en 1857, la Banque de France à prêter sur nantissement, loi essentiellement politique, et qui avait pour but de rendre au besoin disponibles des capitaux considéra-

bles. Qu'a fait la Banque ? Elle a escompté et prêté sur dépôt de valeurs à 10 0/0.

Enfin, le Trésor n'a-t-il pas fixé plus d'une fois à 6 0/0 l'intérêt non commercial des bons du Trésor ?

Nos lecteurs tiennent-ils pour faite la preuve que la loi de 1807 n'a point une de ces existences loyale, paisible, non mélangée, qui doivent rendre les lois universellement respectées et respectables.

V

On n'exigera point de nous, que nous portions le débat sur le terrain du *quantum* de l'intérêt de l'argent ; ce serait, à notre gré, un débat oiseux ; disons pourtant un mot de cette question qui a été, sinon discutée, du moins indiquée par des esprits qui n'ont vu, selon nous, que le très-petit côté et le côté faux du débat.

Nous avons donné le tableau comparatif de l'intérêt de l'argent depuis plus de deux mille ans, et surtout depuis les trois derniers siècles. — Cet intérêt a varié, en général, de 1/2 0/0 à 20 0/0;— qu'importe qu'il soit de 3, de 4, de 5, de 6 ou de 7 0/0! — Par cela seul qu'on intérêt sera fixé, le commerce de l'argent sera contrarié par les événements incessants du marché, et emprisonné dans une régularité de cours que démentira le monde pratique des événements.

N'est il pas manifeste, en effet, que les conditions de paix ou de guerre, de prospérité ou de disette, d'abondance ou de rareté du numéraire sur la place, doivent changer forcément les dispositions du prêteur, en donnant à l'argent un prix plus ou moins élevé! N'est-il pas manifeste surtout que la condition de l'emprunteur, sa solvabilité, sa renommée, son expérience des affaires, son crédit doivent modifier le taux de l'intérêt? — Dire à l'intérêt : tu accepteras cette taxe unique pour tous les temps, pour toutes les conditions, pour tous les emprunteurs, c'est créer un état de choses fantastique, c'est renouveler le spectacle que nous avons cherché plus haut à peindre, c'est conduire à la violation de la loi, c'est rendre coupable par la force des choses l'emprunteur et le prêteur, c'est marcher dans un cercle vicieux et corrupteur.

VI

Notre conclusion, conforme à la vérité, c'est donc la liberté absolue du commerce de l'argent, et la liberté entre les contractants de fixer selon les temps et les risques le taux de l'intérêt.

« Le résultat de mes méditations, dit Bentham, c'est que nul homme parvenu à l'âge de raison, jouissant d'un esprit sain, agissant librement et en connaissance de cause, ne doit être empêché, même par des considérations tirées de son avantage, de faire comme il l'entend tel marché que ce soit, dans le but de se procurer de l'argent, et par conséquent personne ne doit être empêché de lui donner ce qu'il demande aux conditions qu'il veut bien accepter. »

Turgot écrit de son côté : « Trouve-t-on juste et sage une loi qui, supprimant la liberté des transactions, dit aux citoyens : Je veux vous protéger contre vous-mêmes, vous n'emprunterez pas au-dela d'un certain taux; mais si, par ce motif de prétendue humanité, je vous interdis d'emprunter au-dessus d'un intérêt fixé, je vous permets de vendre ce que vous avez, votre mobilier, vos vêtements, vos instruments d'existence et de travail, en perdant, s'il le faut, 2 et 300 0/0 sur le prix réel. »

C'est la sagesse qui parle ainsi.

Que produisent, en effet, les dispositions restrictives de la loi sur l'esprit de l'honnête homme qui a des capitaux à placer, mais qui ne veut à aucun prix et sous aucun prétexte signer un contrat mensonger et se rendre coupable d'usure, il refuse de prêter à 5 0/0 des capitaux qu'il placera aisément en actions de premier ordre à 6, à 7 et à 8 0/0, ou à 5 et 6 0/0 en obligations qui ont la valeur du plus solide prêt hypothécaire; — si bien que l'artisan honnête qui deviendrait peut-être un jour un négociant important, est réduit à l'impuissance parce qu'il se trouve en présence d'un prêteur loyal qui ne veut pourtant pas, quelque philanthrope, quelque contrat qu'il soit, prêter au même taux à M. de Rothschild ou à un ouvrier qui cherche à devenir patron; — malgré l'intérêt que peuvent inspirer son passé et ses habitudes d'ordre, il serait insensé de prétendre que cet ouvrier, s'il n'a aucune fortune, doit pouvoir emprunter aux mêmes conditions que celui qui offre au prêteur toutes les garanties à la fois.

L'homme sage, positif, sérieux, qui apprécie sainement toutes les situations, doit, dans une matière pareille, consulter la vérité et ne se point laisser arrêter par des préjugés qu'il est honorable de combattre. Prenons un exemple : Nous ne craignons pas d'affirmer que l'intérêt excessif est souvent pour celui qui le subit un singulier bienfait. Qui ne connaît ce qui se passe aux Halles ? — Des milliers de gens qui mourraient de faim sous les prêteurs à *la petite semaine*, empruntent 5 francs le matin, et rendent le soir 5 francs et 5 centimes. C'est de l'argent prêté dans des conditions qui font rapporter à une pièce de 5 francs plus de 18 francs par an; mais l'emprunteur a-t-il jamais songé à s'en plaindre. Ces 5 francs produisent souvent à la fin du jour 7, 8 francs et plus, et le malheureux sans ressources vit et fait ainsi vivre sa famille. D'ailleurs cet intérêt, en apparence exorbitant, est à peine la compensation des risques que court le prêteur.

Le petit marchand qui traverse une crise, l'agriculteur qui a eu une mauvaise récolte, le contre-maître qui a inventé une machine, le mécanicien qui veut faire éclore un projet fructueux, songeront-ils à se plaindre quand ils n'auront d'autre garantie que leur probité à offrir, d'emprunter à un taux élevé qui sera avoué, débattu mutuellement, qui pourra être dans le présent leur ancre de salut, et asseoir pour l'avenir les assises de leur fortune!

Un spectacle nous frappe depuis longtemps; le marchand peut vendre sa marchandise aux prix les plus arbitraires, qui des matières premières, qui des vêtements, qui des fruits ou des légumes, qui des terrains, des meubles ou des objets d'art ; le législateur demande-t-il à ces marchands s'ils ne gagnent pas 20, 50, 100 et 200 pour cent ? Point. Nous connaissons des marchands d'antiquités et d'objets d'art qui revendent le soir 1,000 francs un objet qu'ils ont acheté 20 francs le matin ! Eh bien! qui songe à s'en plaindre? La loi laisse une complète liberté présider à ces diverses transactions ; elle n'intervient que dans un cas, s'il y a fraude sur la qualité ou la quantité de la marchandise.

Veut-on des exemples encore plus directs. Nous connaissons des propriétaires qui font rapporter 30 et 40 0/0 à des maisons achetées il y a dix ou quinze ans. Quelle est la loi qui peut mettre un frein à ces intempérances de prix de locations ? Ne sait-on pas que tous les jours des objets sont loués, meubles, voitures, chevaux, de façon à ce que, d'après le prix de revient, la location rapporte des intérêts fabuleux? Il est temps qu'une liberté semblable existe pour l'argent, cette marchandise qui engendre toutes les autres, qui est leur moteur, leur régulateur, le point de départ et d'arrivée forcé de toutes les transactions. Le jour où des lois illogiques et draconniennes disparaîtront, les préjugés s'affaibliront peu à peu, et peut-être assisterons-nous alors dans notre pays à l'avancement du crédit qui existe à peine chez nous et qui produit des miracles chez nos voisins d'outre-Manche; puissions-nous voir un jour en France ce beau spectacle d'une puissance commerciale, industrielle et maritime immense qui ne doit sa grandeur qu'au développement de toutes ses libertés, spectacle qui nous a tant frappé en Angleterre, il y a quelques jours à peine, et que nous voudrions admirer chez nous comme nous l'admirons de l'autre côté du détroit.

Auguste Avond.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Une dépêche télégraphique nous annonce que l'ouverture de la section de Mouchard à Pontarlier a eu jeudi avec une grande solennité.

Plusieurs administrateurs, accompagnés de M. C. Real, secrétaire général, assistaient à cette cérémonie. Nous consacrerons samedi prochain un article spécial à cette inauguration qui présente une grande importance, au double point de vue du trafic et du mouvement des voyageurs. C'est un débouché de plus pour le grand réseau de Paris à la Méditerranée, qui se trouve ainsi relié avec le chemin de fer franco-suisse.

F. Grimaud.

CHEMINS DE FER DE L'EST.

M. Thouvenel, ancien ministre des affaires étrangères, vient d'être nommé membre du Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est.

Dans la même séance le Conseil a appelé M. Thouvenel aux fonctions de président de la Compagnie, en remplacement de M. Drouyn de Lhuys.

F. Grimaud.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Nous avons toujours signalé la marche ascendante du trafic de ce réseau, et recommandé cette valeur à notre clientèle.

On commence à comprendre enfin combien nos prévisions étaient justes, car les actions de cette Société viennent d'atteindre 630 fr.

Nous croyons qu'elles n'en resteront pas là.

Nous résumerons aujourd'hui aussi rapidement que possible la situation de cette entreprise, et nous chercherons à nous rendre compte du dividende qui pourra être attribué aux actions pour l'exercice 1862.

1°

Ce réseau comprend 1,428 kilomètres, dont la situation comme travaux est établie dans le tableau que nous reproduisons.

INDICATION DES LIGNES.	NOMBRE TOTAL de KILOMÈTRES.	KILOMÈTRES en EXPLOITATION.	Longueur des Sections à ouvrir jusqu'au mai 1863.	Nombre total de kilomètres qui seront exploités en mai 1863.	Nombre de kilomètres restant à construire après cette époque.
Ligne de Madrid à Alicante	455	455	»	455	»
Embranchement de Tolède	27	27	»	27	»
Ligne d'Alcazar à Ciudad-Real	114	114	»	114	»
Ligne de Madrid à Saragosse	341	104	237	341	»
Ligne de Manzanarès à Cordoue	244	42	30	72	172
Ligne d'Albacète à Carthagène	247	»	131	131	116
	1.428	742	398	1.140	288

2°.

Le capital est représenté par 240,000 actions de 500 francs, entièrement libérées, formant la somme de 120,000,000 de francs.

500,000 obligations ont été émises à un taux supérieur à 250 francs ; elles produisent un intérêt annuel de 15 francs, et sont remboursables par un amortissement annuel à 500 francs.

La subvention accordée par le gouvernement espagnol est de 134,189,668 réaux de vellons, faisant en France un peu plus de 30 millions.

3°.

Les produits de l'exploitation en 1861 ont été supérieurs à ceux des années précédentes.

Les comptes de la compagnie distinguant les lignes, précisément à raison de l'intérêt des capitaux engagés dans la construction, nous ferons de même.

LIGNE D'ALICANTE A TOLÈDE

Longueur exploitée : 482 kilomètres.

L'ensemble des produits de l'exploitation proprement dite, non compris les recettes en dehors du trafic pour l'exercice 1861, s'est élevé à.....	Fr.	15,798,250 16
Les dépenses (non compris les charges de l'exploitation, intérêts et amortissement des obligations) ont été de.....		6,727,919 50
Le produit net de l'exploitation proprement dite était donc de.....		9,070,330 66
Intérêts et amortissement des obligations à déduire....		1,611,720 »
Reste, bénéfice net....	Fr.	7,458,610 66

LIGNE DE SARAGOSSE.

Section de Madrid à Jadraque.

Longueur exploitée : 104 kilomètres.

L'ensemble des produits de l'exploitation pour l'exercice 1861 s'est élevé à	Fr.	1,556,746 89
Les dépenses ont été de....		922,436 86
Les recettes nettes sont donc de.....	Fr.	634,310 03
A déduire, intérêts et amortissement des obligations à la charge de l'exploitation.....		257,962 51
Bénéfice net.....	Fr.	376,347 52

LIGNE D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL.

Longueur moyenne exploitée : 106 kilomètres.

La longueur moyenne exploitée en 1861 a été de 114 kilomètres, savoir :

Alcazar à Daimiel, pendant toute l'année, 72 kilomètres ;

Daimiel à Ciudad-Real, depuis le 1er mars, 42 kilomètres.

L'ensemble des produits de l'exploitation s'est élevé pour 1861 à.....	Fr.	879,394 73
Et les dépenses à.....		716,176 33
Différence.....	Fr.	163,218 40
Intérêts et amortissement des obligations à la charge de l'exploitation.....		189,412 49
Déficit.....	Fr.	26,194 09

RÉSUMÉ.

Ligne d'Alicante et Tolède, bénéfice net.....	Fr.	7,458,610 66
Ligne de Saragosse, id.,		376,347 52
Total du bénéfice net.	Fr.	7,834,958 18
On a prélevé un dividende de 12 francs par action, soit .		2,880,000 »
Il est resté	Fr.	4,954,958 18
qui, ajoutés aux.....		10,544,480 68
montant des bénéfices non répartis antérieurement, et aux montant d'une rectification du compte amortissement d'obligations et des intérêts produits par l'emprunt d'ordre de 31 millions de réaux fait par le compte de l'établissement, donnent un total de.....	Fr.	202,280 50 15,710,938 23

L'intérêt des actions a été prélevé sur les fonds de premier établissement, conformément aux statuts.

Ils sont, du reste, presque représentés par les sommes mises à la réserve sur les bénéfices.

Les actions ont ainsi reçu pour l'exercice 1861 :

Dividende.....	Fr.	12
Intérêts sur les versements.....		27
Total par action.....		39

4°

Les produits de l'exercice 1862 seront bien supérieurs à ceux de l'année dernière. En effet, voici la comparaison :

PRODUITS de la ligne d'Alicante au 28 octobre.	1861.	1862.	Augmentation en 1862.
	13,363,108 41	13,812,751 46	449,642 95
De Saragosse,	1,299,159 50	1,600,380 »	301,201 70
De Ciudad Real,	720,520 58	1,111,118 71	390,598 13
Augmentation totale jusqu'au 28 octobre 1862,			1,205,442 87

En admettant, pour les deux derniers mois, une augmentation de 245,557 fr. 13 cent., l'augmentation totale pour l'année serait de 1,450,000 francs.

En calculant les frais résultant de cette augmentation à 50 0/0, ce qui est un maximum, on obtiendrait pour l'année un bénéfice net de..... Fr. 9,284,958 18

Que fera le Conseil d'administration ?

Évidemment, il persistera dans la voie suivie jusqu'à ce jour, et portera à la réserve extraordinaire une partie de ce bénéfice.

Nul ne peut savoir la somme qui sera déterminée par le Conseil.

Nous supposons que sur le bénéfice que nous venons d'indiquer le Conseil portera 5 millions à la réserve, ce qui établira celle-ci au total de 20,710,938 francs.

Il resterait alors à distribuer.....	Fr.	4,284,958 »
soit par action.....		17 80
L'intérêt sera d'environ.... (il y a un compte d'intérêts à établir par suite du dernier versement qui n'a été opéré que récemment).		29 »
Total par action...	Fr.	46 80

Il suffit, du reste, de jeter un coup d'œil sur la carte de ce réseau pour se rendre compte de l'importance d'un chemin qui rayonne à la fois au nord, au midi, à l'est et à l'ouest de l'Espagne.

Louis Byco.

SOCIÉTÉ DES PORTS DE MARSEILLE.

En l'absence de renseignements positifs, nous n'avons pu, dans notre dernier numéro, que rendre un compte très-succinct de la dernière assemblée générale de la Société des Ports de Marseille.

Aujourd'hui, nous reproduisons le rapport du Conseil d'administration, et les résolutions soumises au vote.

Malheureusement, ce rapport pris sur l'imprimé du Conseil, ne contient pas le projet de traité dont le sort était soumis au vote de l'assemblée.

Nous y suppléerons donc.

Voici les bases de la fusion projetée :

La Société nouvelle aura un capital de 85 millions, représenté par 170,000 actions.

Ces actions seront ainsi réparties :

A la Société des Ports de Marseille..... soit, une action nouvelle contre une action actuelle.	30,000 actions.
A la Société des immeubles de Rivoli..... soit 4 actions nouvelles pour 11 actions actuelles de cette Société.	87,240 »
A la Société des Magasins généraux ..... soit deux actions nouvelles pour trois actions actuelles.	16,698 »

Mais, en sus, les porteurs d'actions de la Société des Magasins généraux recevront pour chaque action une obligation de la Société nouvelle, productive d'un intérêt annuel de 15 francs, et remboursable à 500 francs.

A M. Pereire, pour son apport de la rue Impériale et des charges qui y incombent.	36,062	»
Soit au total....	170,000	actions.

Il résulte de ces conditions que, en admettant dans la fusion les actions nouvelles au pair de 500 francs :

Les Ports de Marseille sont pris au pair de leurs actions, soit à	500	fr.
Les Rivoli, avec une prime de 82 fr. par action de 100 fr., soit à	182	»
Les Magasins généraux, avec une prime de 140 fr., soit à	640	»

Si l'on admet, au contraire, que les actions nouvelles vaudront 750 fr., la proportion sera évidemment la même :

Les Ports seront pris à.....	750	»
Les Rivoli, à.....	273	»
Les Magasins généraux, à	800	»

L'assemblée a été très-agitée, une vive opposition s'était faite sur le mode d'évaluation qui était le point de départ du traité.

M. Mirès et plusieurs autres membres ont déposé une protestation dont voici le texte,

« ... Les soussignés déclarent ne pas faire opposition à une fusion, pourvu que l'actif et le passif de chaque Société représentant les apports de chacune d'elles, soient préalablement soumis à l'estimation de trois experts, que désignerait M. le ministre du commerce, et que la répartition du capital de la nouvelle Société soit déterminée par le résultat de cette expertise, et nullement d'après les cours de la Bourse. »

On trouvera plus loin le rapport et la proposition votée par l'Assemblée.

Aux termes des statuts, elle devait réunir le vote des deux tiers des actions représentées.

A. de Biraque d'Apremont.

Nous recevons la lettre suivante :

Monsieur le rédacteur.

Puisque vous avez rendu compte de l'assemblée générale des Ports de Marseille et des délibérations qui ont été proposées par le Conseil d'administration, je vous invite à vouloir bien reproduire les déclarations suivantes :

Élu administrateur de la Société des Ports de Marseille, par l'assemblée générale du 28 juin 1861, j'ai refusé de signer le traité Hardon, qui porte la date du 8 juillet suivant, parce que je le considérais comme inexplicable et funeste aux intérêts de la Société, traité déféré depuis aux tribunaux et que la justice ne pourrait pas maintenir. Enfin, j'étais et je suis toujours opposé à la fusion contre laquelle j'ai protesté par acte extrajudiciaire, signifié au Conseil d'administration le 22 octobre dernier.

Recevez, monsieur le rédacteur, l'assurance de ma considération distinguée.

Paris, 5 novembre 1862.

Bracheley,
Administrateur des Ports de Marseille,
rue Richer, 17.

CHRONIQUE

CHEMINS DE FER DE L'EST. — La Compagnie des chemins de fer de l'Est a soumis à l'approbation de l'administration supérieure un tarif international à prix réduit pour le transport des bois, maïs, riz, grains, farines, etc., des principales stations du réseau à Romanshorn et Lindau, et *vice versâ*.

Ces deux ports du lac de Constance correspondent entre eux par les bateaux des chemins de fer bavarois, et servent, à l'aide de ce service, de trait d'union entre la Suisse et l'Allemagne. Le tarif proposé intéresse donc les provenances de la Bavière, de l'Autriche et des au-delà.

La même Compagnie se propose, en outre, d'appliquer un tarif réduit pour le transport des fers, fontes, etc. Pour les parcours jusqu'à 50 kilomètres le prix du nouveau tarif ressort à 8 centimes par tonne et par kilomètre; de 50 à 100 kilomètres, 6 cent.; de 100 à 150 kilomètres, 5 cent.; au-delà de 150 kilomètres, 4 cent. Il sera perçu 1 franc par tonne pour frais de chargement, de déchargement et de gare.

Enfin, un nouveau tarif réduit est proposé pour le transport des sels gemme et marin, des stations du réseau à Cocheren, Saint-Avold, Faulquemont, Varangeville-Saint-Nicolas et Rosières-aux-Salines.

Les affiches feront connaître les différences qui résultent, au bénéfice du commerce, de ces réductions, qui se multiplient et qui, nées de l'initiative des Compagnies, tendent à favoriser de plus en plus l'activité du trafic sur toute l'étendue du territoire. On a vu plus haut que dans le tarif franco-suisse, la Compagnie de l'Est s'est préoccupée de ce vaste marché de l'Allemagne dont la configuration de son réseau lui assure les principales issues.

CHEMIN D'ARRAS A ETAPLES. — Une enquête a été ouverte par le préfet du Pas-de-Calais sur un projet de chemin de fer d'Arras à Etaples, avec embranchements sur Béthune et Frevent; elle est close aujourd'hui, et le résultat en est soumis à une commission qui doit très-prochainement adresser son rapport au ministère des travaux publics.

CHEMINS DE FER A BON MARCHÉ. — A propos des observations que nous avons publiées sur les chemins de fer à bon marché et déjà entrepris et exécutés à l'étranger, et notamment en Ecosse, M. le vicomte de Leempoel de Nieuwmunster, membre de la chambre des représentants de Belgique, fait remarquer au journal *le Crédit minier*, qu'il n'est pas nécessaire de traverser le détroit pour voir un spécimen de ces voies secondaires. Il signale un chemin de fer de 65 kilomètres, celui de Chimay, qui n'a coûté que 95,000 francs par kilomètre, bien que sur son parcours se trouve un aqueduc de 300 ou 400 mètres construit en maçonnerie. Ce chemin de fer, qui part de Momignies, près d'Ohain (France), et se dirige vers Marienbourg (Belgique), a sur ceux que nous avons cités l'avantage de stations élégantes et de maisons de gardes convenables. Il a par jour trois départs de Momignies vers Givet et Charleroi, et trois départs de Marienbourg vers Momignies et Lacapelle; son trafic est considérable, non-seulement en voyageurs, mais encore en marchandises.

CHEMINS ESPAGNOLS. — L'ouverture de la section de Bilbao à Orduna (chemin de fer de Tudela à Bilbao), a eu lieu le 20 octobre; la ligne jusqu'à Miranda, point de jonction avec le réseau du Nord de l'Espagne, sera bientôt terminée; alors la jonction par chemin de fer entre l'Océan et la Méditerranée sera complète.

— Un décret royal du 10 octobre 1862 approuve le transfert de la concession du chemin de fer de Tarragone à Reus, fait par la Société générale de Crédit en Espagne, à la Compagnie du chemin de fer de Montblanch à Reus.

CHEMINS ITALIENS. — Le gouvernement italien s'est mis d'accord avec la Société Adami et Lemmi pour la construction d'un tronçon de chemin de fer de Reggio à Tarente, de 17 kilomètres environ.

CHEMIN DE NAMUR A DINAN. — On lit dans *l'Eclaireur de Namur* :

« Un train composé de trois grosses locomotives accouplées, auxquelles on avait joint une voiture-salon, a parcouru la ligne du chemin de fer depuis Namur jusqu'à Dinan; nous avons pu remarquer dans le train : M. Dumont, ingénieur en chef de la province; M. Bernard, ingénieur des ponts et chaussées; M. Ohnet, inspecteur général des lignes Nord-Belge, et M. de la Fremoire, ingénieur-directeur des travaux de la ligne de Namur à Givet. Le train était conduit par MM. Picard, inspecteur de la section, et Chouleur, directeur des travaux.

» Ces messieurs avaient pour mission de procéder à l'épreuve de tous les travaux de la ligne, et en particulier des deux grands ponts jetés sur la Meuse à Namur et à Iloux. Ces épreuves, commencées à 8 heures du matin, n'ont été terminées que le soir, et ont donné les résultats les plus satisfaisants.

» Le chemin de fer de Namur à Givet sera donc dans quelques jours mis en exploitation. Jamais voie ferrée n'a été achevée aussi rapidement. Quand on calcule le temps employé à la création du chemin de fer de Namur à Bruxelles par Charleroi, et de plusieurs voies ferrées dont le centre se trouve en notre ville, on est tout étonné de constater que le chemin de fer de Namur à Givet ait pu être construit en dix-huit mois. Pour arriver à ce résultat, il a fallu vaincre des difficultés de tout genre. Aucun traité amiable n'avait pu être arrêté avec les propriétaires expropriés. On a dû emporter les terrains pied à pied. Les travaux d'exécution n'ont point rencontré de moins grands obstacles. La Compagnie du Nord a été forcée de se substituer à certains entrepreneurs et de recourir à l'exploitation par régie. En outre, le tracé, dans le voisinage des châteaux de Freyr et de Waulsort, a donné lieu à des débats administratifs qui n'ont été tranchés qu'il y a peu de mois.

» On peut donc se réjouir de voir la province de Namur dotée aussi rapidement d'une voie ferrée qui doit contribuer puissamment à sa prospérité. »

CHEMIN DU SIMPLON. — On va tenter le passage des Alpes sur un second point, le Simplon.

Un comité de délégués des gouvernements suisses s'est réuni en conférence à Lausanne; il y a été décidé qu'un comité spécial serait immédiatement nommé par les gouvernements de Genève, Vaud, Fribourg et Valais, pour se mettre en rapport avec la Compagnie concessionnaire de la ligne d'Italie, et concerter avec elle les voies et moyens propres à la réalisation du projet tel qu'il a été définitivement arrêté.

Voici les données principales :

Un tunnel dont la longueur totale est compris entre 4,600 et 4,700 mètres.

La tête du nord se trouve à la cote 1,080 et la tête du sud à la cote 1,700 mètres.

Le tunnel sera courbe et se composera de trois alignements reliés entre eux par des portions de galeries de 250 mètres de rayon au minimum.

On l'attaquera au moyen de quatre puits dont les profondeurs sont : 80, 120, 245 et 215 mètres.

La plus longue galerie aura 1,191 mètres entre deux points. La roche qu'on doit percer pour établir le tunnel est on ne peut plus favorable à la perforation des puits et des galeries : c'est un gneiss magnifique et uniforme sur toute la longueur du tunnel; cette roche est d'une solidité qui permet d'éviter tout revêtement en maçonnerie.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Situation au 31 octobre 1862.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque ...	1,051,467 16	
Espèces en caisse	952,585 45	1,004,052 61
Effets remis à la caisse		72,931 55
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours.	19,939,816 39	
— de 31 à 60 — .	12,383,260 13	
— de 61 à 105 — .	11,053,793 61	
Etrangers	2,386,290 63	48,352,148 »»
Warrants	1,589,285 60	

Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragraphes 2 et 3)		2,000,000 »
Frais de premier établissement		124,964 71
Frais généraux		129,776 97
Comptes courants		3,303,395 75
Agents de change (rentes et achats pour compte de tiers)		409,273 85
Immeuble social		2,139,259 14
Versement à faire non appelé : 1re émission 30,000,000 » Actions à émettre 20,000,000 »		50,000,000 »
		109,575,113 58

PASSIF.

Capital : émis 40,000,000 » — à émettre 20,000,000 »		60,000,000 »
Comptes de dépôts : 3 0/0 à 3 jours de vue 27,303,703 41 Comptes courants (escompte et espèces) 17,286,460 69		44,590,164 10
Acceptations et effets divers à payer		1,236,697 50
Profits et pertes		797,729 40
Réescompte du dernier semestre		167,524 55
Intérêts et dividendes à payer, solde de 1859, 1860 et 1861		36,423 57
Premier semestre 1862 (5 fr. par action)		400,000 »
Bénéfices réservés du 1er semestre 1862)		19,869 62
Fonds de réserve		1,326,703 84
		108,575,112 58

Effets à échoir en portefeuille	48,352,448 »
Effets à échoir en circulation avec l'endossement de la Société	22,908,074 86
	71,260,522 86

Certifié conforme aux écritures :

Le sénateur président,

LE MARQUIS G. D'AUDIFFRET.

BANQUE D'ANGLETERRE

Situation au 31 octobre 1862.

Département de l'émission.

PASSIF.

	liv. sterl.
Billets émis	29,345,160

ACTIF.

Dette du gouvernement	11,015,100
Autres valeurs	3,634,900
Espèces et lingots d'or	14,695,160
Espèces en argent	»
	29,345,160

Département de la Banque.

PASSIF.

Capital des propriétaires	14,553,000
Reliquat	3,076,068
Dépôts publics (y compris échiquier, commissaires de la dette nationale, comptes de dividendes)	6,091,647
Autres dépôts	16,455,553
Billets à sept jours et autres	718,742
	40,895,030

ACTIF.

Valeurs du gouvernement (y compris annuité amortie)	11,763,902
Autres valeurs	19,974,988
Billets	8,330,380
Espèces d'or et d'argent	821,698
	40,895,030

Le 23 octobre 1862.

M. MARSHAL, 1er *caissier*.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Ce marché, quand il y a faiblesse sur les valeurs, donne lieu évidemment à moins de transactions que par les moments de hausse; aussi il a été très-froid pendant la semaine que nous venons de traverser.

Les valeurs de la fusion immobilière ont été faibles.

Les Rivoli font 240, les Ports de Marseille 685, les Magasins généraux 685.

Les Docks de Marseille donnent lieu à de nombreuses demandes dans les prix de 695 à 700.

La Caisse Mirès est bien tenue à 75.

Le Comptoir Bonnard fait 41 25 avec peine.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs a un marché assez actif dans les prix de 137 50.

La Vieille-Montagne, est cotée à 272 fr. 50, l'Union des gaz 101 fr. 25 et les Eaux de Paris 287 fr. 50.

Les Omnibus de Paris maintiennent leur prix de 845 fr.

Les Cail sont introuvables.

Les Petites Voitures sont à 62 50.

Les Gaz de Marseille ont été cotés de 398 à 400 fr.

E. DONNAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

On a signalé cette semaine une certaine amélioration sur les fonds grecs ; mais le mouvement de hausse est arrêté aujourd'hui. Les titres d'emprunt, qui avaient fait jusqu'à 16, sont descendus avant-hier à 15 1/2, puis à 15. Hier, ils sont tombés à 14 5/8 ; les coupons ont perdu dans la même proportion. Ils sont maintenant à 6 1/4 et à 6 3/4.

L'élévation du taux de l'escompte de la Banque de Londres devait avoir pour conséquence nécessaire une mesure semblable de la part de la Banque de France. On s'attendait hier à la nouvelle, on l'a reçue ce matin par le télégraphe. Elle était prévue et n'a pas produit grand effet. Du reste, à Londres l'argent abonde, et les effets escomptables sont assez rares. On s'adresse peu à la Banque, on trouve de l'argent à 2 1/2 0/0 sur le marché. Le numéraire continue à nous arriver d'Amérique et d'Australie. Le *Hansa* et le *City of New-York* ont encore apporté 200,000 liv. st.

Les affaires sur les fonds anglais ont eu peu d'activité depuis huit jours. La liquidation étant fixée à aujourd'hui, je ne pourrai vous en indiquer les résultats que dans ma prochaine lettre. Mais l'approche de la liquidation et les inquiétudes de la semaine ont contribué à rendre les fonds un peu lourds. Ils ont fait hier 93 1/4, 93 3/8 au comptant ; 93 1/2, 93 5/8 au 4 décembre. Ils avaient fait 1/8 de plus avant-hier. Mais il y avait et il y a encore tendance à la baisse. Les autres valeurs n'ont pas varié ; les actions de la Banque sont entre 236 et 238, le 3 0/0 réduit et le nouveau 3 0/0 font de 91 1/2 à 91 5/8. Les actions de la Compagnie des Indes de 228 à 230 ; le 5 0/0 indien, de 109 1/4 à 109 1/2. Les bons de l'Echiquier ont éprouvé une assez forte baisse. On les a cotés pour mars, de 12 à 13 sh. de prime, pour juin, de 15 à 18 sh.

La Banque d'Irlande a ouvert ses opérations à Dublin, et cet arrangement a été complété par l'ouverture de deux succursales à Cork et à Limerick.

Les fonds étrangers n'offrent rien de remarquable.

Les Portugais font de 2 5/8 à 2 7/8 de prime. Les Péruviens, de 1 3/4 à 1 1/4 au-dessous du pair. L'emprunt russe fait de 2 5/8 à 2 7/8 de prime; Venezuela 2 1/4 de prime.

Les bons mexicains sont restés à 33 1/4, 33 1/2; le 5 0/0 italien à 72 1/4.

Voici le taux des principales valeurs, d'après les derniers cours :

Egyptien, 88 1/2, 90, 89 5/8; Grec, 15 1/4, 14 1/2, 14 7/8; coupons, 6 1/2, 6 3/4, 6 1/4; Mexicains, 33 1/4, 33 1/8; Péruviens (Uribarren), 98 1/8; Portugais, 47 1/2, 47 1/4; à 1/2 0/0 russe, 92 3/4; id. 3 0/0, 60; dette espagnole : passive, 22 3/4, 7/8, 1/2; id. certificats, 9 1/2; dette turque, anciens titres : 83 1/2; nouveaux, 69 3/4 ; Venezuela, 28 1/8, 27 3/4; 3 1/2 0/0 hollandais, 66; certificats, 101 1/2; Italien 5 0/0, 72 3/8, 72 1/8, 72.

Le stock des céréales est considérable. Il ne s'est fait, depuis huit jours, aucune affaire importante.

C. DEALTH.

BULLETIN COMMERCIAL.

Farines. — La liquidation du mois d'octobre ne marche pas d'une façon aussi prompte qu'on pourrait le désirer ; il reste encore des retardataires qui entravent la régularisation complète des livraisons.

La marchandise disponible n'est pas aussi complétement rare que l'on se l'imagine ; il suffit pour s'en procurer, de payer le prix, lequel n'est pas trop exagéré, vu la position, et, s'il y a manque de farines à 59 francs en accordant 59 50 ou 59 fr. 75 c., on trouverait facilement ce qui est nécessaire à parfaire complétement la liquidation, d'autant plus facilement que les grosses positions sont liquidées, et que ce qui reste à faire se résume en plusieurs petits lots de 100 à 200 sacs.

Néanmoins, sous l'influence de cette demande de détail les cours des farines de commerce sont restés fermes toute la journée à 59 50.

La livraison sur novembre ressent le contre-coup et se tient à 58 50.

Décembre seul est à 57 75, 58.

Les 4 mois de janvier, payés directement 57 50, sont assez faciles à trouver à 57 75.

Blés. — On ne se douterait pas, en voyant le peu d'offres faites en blé, que nous sommes en novembre, que ni le commerce, ni la culture n'ont présenté d'échantillons en abondance. Il est vrai que la meunerie locale, qui vend mal ses produits, ne manifeste aucun empressement aux achats dans la crainte de provoquer de la hausse par une demande trop active. Telle était la physionomie du marché pendant la première partie de la tenue ; mais peu à peu les échantillons sont sortis des poches, et les offres ont repris dans la soirée plus d'importance.

Les blés du Centre sont à peu près les seuls blés marchands à la vente; selon la qualité on les tient de 33 50 à 34 50. La ligne de Montereau serait également vendeur à 34, 34 25 les 120 kil. réglés.

Les fermiers ont montré peu de blé ; ils ont tenu le prix très-fermement au début du marché, mais la meunerie n'a rien acheté. C'est seulement vers la clôture qu'il y a eu un peu plus d'animation, et qu'on a engagé les affaires dans les prix de 32 50 à 33 50, et exceptionnellement 35 fr. pour des blés blancs tout à fait de choix les 120 kil. réglés selon la qualité. Le tout rendu aux usines de la meunerie du rayon.

Seigles. — La demande reste active pour le seigle; on le paie, pour disponible qualité loyale et marchande, 21 à 21 25 les 115 k. réglés en gare du Nord ou sur bateau à la Villette.

Orges. — La demande est bonne pour les orges de choix principalement, qu'on paierait 17 50 à 18 fr. Les orges nouvelles bonne qualité valent 17 à 17 50 ; les orges vieilles sont assez demandées à 16 fr.; on les tient à 16 50. L'escourgeon disponible est très-rare : il vaut 18 50 les 100 kil. en gare du Nord.

Avoines. — Les offres en avoine sont toujours nombreuses ; toutefois il n'y a pas de baisse à signaler ; aux prix actuels, on commence à mettre en magasin. Les choix de Brie, en grosse avoine noire, valent 24 50 à 25 fr.; les avoines de Beauce 24 à 24 25; les avoines de tout pays, selon couleur et poids naturel, de 23 50 à 24 50. Le tout réglé à 150 kilog. en gare respective d'arrivée.

Issues. — Le gros son a une faible demande de 10 à 10 50 les 100 kil., selon les usines ; les issues fines n'ont pas d'écoulement pour le moment, mais sont un peu moins délaissées.

Graines fourragères. — La position de Paris ne se modifie pas; il ne se fait rien sur les trèfles ou les luzernes. Voici les cours par à peu près : trèfle nouveau de Poitou 115 à 118 fr.; trèfle du Midi 120 à 130 fr. Luzerne du Poitou nouvelle 95 à 100 fr., article peu abondant jusqu'à présent, mais peu demandé encore à cause de l'élévation des cours; luzerne de Provence première choix 140 à 145 francs.

(*Echo de l'Agriculture.*)

Les fers ont eu depuis huit jours un peu plus de demandes ; ce ne sont néanmoins que des demandes de réassortiments. On ne signale toujours pas de reprise réelle. Quant aux prix, ils sont maintenus à 240-245 les fers de fonte au bois, 230-235 les fers métis, selon les commandes. Feuillards, 280-290 la première classe. Fers spéciaux, 240-245 la première catégorie.

Fers marchés, 280 fr. Essieux, bien demandés, à 300 fr. Massiaux, 190 fr.

BILLARDON.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

8 novembre. — **Compagnie générale des Verreries de la Loire et du Rhône.** — A 10 heures du matin, à Rive-de-Gier.

10 novembre. — **Mines de Lens.** — A midi, hôtel du Nouveau-Monde, à Lille.

15 novembre. — **Houillères et chemin d'Epinac.** — A 1 heure, rue Lepelletier, 35.

17 novembre. — **Chemin Victor-Emmanuel.** — A 1 heure, à Chambéry.

18 novembre. — **Entrepôts et magasins généraux de Paris.** — A 3 heures, place Vendôme, 15.

19 novembre. — **Compagnie immobilière de Paris.** — A 3 heures, au Grand Hôtel, boulevard des Capucines.

4 décembre. — **Chemins portugais.** — A Lisbonne, au siége de la Société.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

21 octobre. — **Gaz de Marseille.** — 6 fr. par action.

3 novembre. — **Chemin de Lyon à Genève.** — 5 francs par action.

3 novembre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement de 25 francs par action, à titre d'à-compte sur le dividende 1862. Impôt, 68 c.

3 novembre. — **Chemins de l'Est.** — 20 fr. par action. Impôt à déduire, 42 cent.

3 novembre. — **Mines et chemin de Carmaux.** — 7 francs par action. Impôt à déduire, 20 c.

3 novembre. — **Société de Crédit industriel et commercial.** — 5 francs par action libérée de 125 francs.

10 novembre. — **Vieille-Montagne.** — Paiement de la seconde moitié du dividende 1861, soit 10 francs par action.

15 novembre. — **Mines et fonderies de zinc de la Silésie.** — Paiement de la seconde moitié du dividende 1861, soit 8.43 c. 1/2 par action de priorité.

Service des Obligations.

3 novembre. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — 7 fr. 50 par obligation nouvelle.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

4 au 15 novembre. — **Chemin de Lyon à Nathonay.** — Emission de 5,357 obligations.

APPELS DE FONDS.

3 novembre. — **Chemins Lombards.** — Versement de 50 francs par action.

1er décembre. — **Chemin de Turin à Savone.** — Versement de 50 francs par action.

REMBOURSEMENTS.

25 octobre. — **Société Cail et Cie.** — Remboursement des obligations sorties le 25 septembre. (Voir la liste de ces obligations dans notre numéro du 11 octobre).

3 novembre. — **Crédit foncier de France.** — Remboursement des obligations foncières et communales sorties au tirage du 22 septembre.

2 janvier. — **Chemins Guillaume-Luxembourg** — Remboursement des actions sorties au tirage du 30 octobre.

F. G.

SOCIÉTÉ ANONYME
DES
PORTS DE MARSEILLE.

Assemblée générale extraordinaire du 23 octobre 1862.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AU NOM DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

par M. le marquis de Chaumont-Quitry, président du Conseil d'administration.

Messieurs,

Votre Conseil d'administration a été plusieurs fois sur le point de vous réunir dans le but d'examiner avec vous un projet d'ensemble sur les voies et moyens nécessaires au développement de votre entreprise.

Nous avions reconnu depuis longtemps déjà que votre Société ne pouvait arriver à un état prospère sans le concours de capitaux considérables destinés à mettre en valeur les vastes terrains, jusqu'alors improductifs, du Lazaret et d'Arenc : mais dans l'attente où nous étions de la solution de deux importantes questions qui doivent exercer une grande influence sur les graves décisions que vous aurez à prendre, nous avons pensé que le moment n'était pas encore venu, et que nous ne pouvions entrer alors dans aucuns développements sans risquer de compromettre les intérêts qui nous étaient confiés. Notre situation, pleine d'avenir, si l'on trouvait les ressources nécessaires pour la féconder, restait sous le coup des circonstances difficiles et des événements malheureux que nous venions de traverser. Il fallait donc attendre que les nouvelles combinaisons qui se préparaient fussent entrées dans la voie qui doit, nous avons lieu de l'espérer, nous conduire à une heureuse solution.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est[a]	Du 22 au 28 octobre...	1739	1.338.985 97	769 97	1706	1.448.513 08	849 07	» »	9.32	31.446 61	556 25
Orléans[a]	22 — 28 — ...	1624	1.364.231 19	840 04	1475	1.336.386 76	907 38	» »	7.42	36.537 12	1047 50
Paris-Lyon-Méditerranée[a]	22 — 28 ...	1411	2.739.258 14	1.941 36	1411	2.849.998 30	2.019 84	» »	3.89	73.053 89	1190 » »
Ouest[a]	22 — 28 — ...	1310	945.933 60	722 10	1213	1.232.685 25	1.016 20	» »	28.95	35.625 29	540 » »
Nord[a]	22 — 28 — ...	1033	1.310.346 68	1.250 09	907	1.460.851 02	1.510 70	» »	17.25	53.821 07	1035 » »
Midi[a]	22 — 28 — ...	798	667.086 12	835 95	798	631.890 07	816 90	2.33	» »	32.871 24	807 50
Lyon a Genève[a]	22 — 28 — ...	231	135.240 07	585 48	231	140.712 08	609 14	» »	3.88	24.491 09	360 » »
Ardennes[a]	22 — 28 — ...	355	150.032 57	422 68	187	94.743 28	506 60	» »	16.57	16.472 35	437 50
Dauphiné[a]	22 — 28 — ...	182	78.825 80	433 10	160	64.110 35	400 68	8.11	» »	18.841 87	415 » »
Graissessac a Béziers	22 — 28 — ...	32	14.061 60	270 41	32	9.745 25	187 41	44.20	» »	»	»
Bességes a Alais[a]	22 — 28 — ...	33	36.337 10	1.101 12	33	27.823 80	843 16	30.59	» »	41.628 02	»
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit[a]	22 — 28 — ...	1961	1.343.665 99	684 14	1987	1.616.420 70	805 78	» »	20.97	27.797 41	618 75
Autrichiens	22 — 28 — ...	1324	1.028.595 »	776 99	1324	1.290.800 »	975 04	» »	20.31	20.288 21	501 25
Madrid à Saragosse et à Alicante — Alicante et Tolède	22 — 28 — ...	482	328.922 08	682 41	482	315.303 01	654 16	4.31	» »	31.063 33	617 50
Madrid à Médinacelli	22 — 28 — ...	166	51.404 80	309 66	104	31.331 26	301 26	2.78	» »	»	»
Alcazar a Ciudad	22 — 28 — ...	155	30.348 93	195 80	114	21.790 27	191 25	2.43	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	22 — 28 — ...	366	132.051 40	360 90	366	113.201 25	309 22	16.71	» »	14.073 25	355 » »
Nord de l'Espagne	22 — 28 — ...	522	197.280 25	377 93	575	135.389 02	361 39	4.58	» »	16.212 19	536 25
Union suisse	26 oct. 1er novembr.	275	71.220 »	259 » »	275	64.893 »	236 » »	10.» »	» »	» »	»
Central suisse	22 au 28 octobre..	202	128.123 90	489 02	262	133.967 94	511 33	» »	4.05	20.900 47	405 » »
Victor-Emmanuel	22 — 28 — ...	214	154.730 05	723 05	214	143.639 93	670 28	7.87	» »	28.023 81	378 75
Romains — Bologne a Ancone	22 — 28 — ...	206	48.383 89	234 87	»	»	»	»	»	10.886 15	330 » »
Romains — Rome a Civita-Vecchia	22 — 28 — ...	73	18.470 25	253 01	»	»	»	»	»	10.449 17	»
Saragosse a Pampelune	22 — 28 — ...	179	39.145 90	218 70	»	»	»	»	»	10.877 68	362 50
Séville-Xérès-Cadix	8 — 14 — ...	160	81.200 » »	508 » »	160	73.704 » »	454 » »	11.89	» »	21.569 42	470 » »
Ouest suisse	22 — 28 — ...	150	60.600 40	404 » »	150	66.158 91	441 06	» »	13.27	17.611 70	133 75
Cordoue a Séville	8 — 14 — ...	131	50.640 30	386 57	131	45.192 65	344 98	12.05	» »	15.719 94	» » »
Guillaume-Luxembourg	15 — 21 — ...	120	34.107 48	284 23	89	24.975 98	280 63	1.28	» »	13.135 87	285 » »
Portugais	15 — 21 — ...	75	16.762 66	223 50	»	»	»	»	»	»	440 » »

Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimard.

Prendre la parole avant le moment opportun, c'était tout compromettre, c'était se priver des moyens de relever notre crédit.

Les motifs d'ajournement n'existent plus aujourd'hui; deux faits considérables se sont produits : la municipalité de Marseille a enfin traité de la vente des terrains et de l'exécution des travaux nécessaires à l'ouverture de la voie impériale décrétée par l'Empereur en 1859; et cette opération, si impatiemment attendue depuis trois ans, était confiée à une Compagnie puissante, qui rendait sa réalisation aussi certaine que rapide. En second lieu, le projet d'établissement d'un chemin de fer direct de Cette à Marseille, par ordre de l'Empereur, été mis aux enquêtes dans les départements intéressés; ces enquêtes touchent à leur terme, et le gouvernement va être incessamment en mesure de se prononcer sur cette grave question, jugée déjà par l'opinion, et qui a si vivement impressionné les populations du midi et de l'ouest de la France.

Maintenant que nous avons pu suivre dans leurs phases diverses la marche de ces deux grandes affaires qui se lient si étroitement à la prospérité de notre entreprise, nous venons vous donner sur notre situation les explications les plus complètes. Nous vous soumettrons ensuite les importantes propositions qui doivent assurer son avenir.

Vous savez, Messieurs, que, par traité en date du 24 janvier 1856, la ville de Marseille cédait à notre Société toute l'étendue des terrains de l'ancien Lazaret et de ceux conquis et à conquérir sur la mer.

Pour paiement du prix de cette cession, nous avons déjà versé à la ville de Marseille une somme de 13 millions environ. Mais, sur cette somme, nous n'avons reçu en terrains que la représentation de 10,700,000 francs; 2,300,000 francs figurent encore à notre compte cautionnement dans la caisse municipale, et une somme de près de 5 millions doit être en plus payée par nous, lors des dernières livraisons pour solde de tout compte; à cette époque donc notre cautionnement cessera d'être producif d'intérêts, et le moment n'est pas éloigné où nous ne devrons plus compter sur ces ressources.

En effet, au mois d'août dernier, la ville de Marseille a vendu à M. E. Pereire, au prix de 300 francs du mètre, les terrains de la rue Impériale, et lui a concédé, moyennant une somme à forfait de 6 millions, l'exécution des travaux nécessaires à l'établissement de cette voie; la municipalité imposait au concessionnaire de porter les déblais, provenant de ces travaux sur les terrains de la Société des Ports restant à niveler ou à conquérir sur la mer. M. Pereire a pris l'engagement de livrer la voie à la circulation dans un délai de dix-huit mois. Avant cette époque, nos terrains seront donc mis en état, et nous aurons à solder la ville. Nous pourrons faire face à ce paiement : 1° en abandonnant notre cautionnement; 2° en remettant à la ville le prix des ventes faites à la Compagnie des Docks, et qui doivent être réalisées à la même époque, et nous recevrons alors tous les terrains qui doivent nous être livrés, en vertu du traité passé entre la Société et la ville de Marseille en 1856.

Ces terrains peuvent se diviser aujourd'hui en trois zones distinctes, savoir : terrains de la Joliette conquis sur la mer, terrains de l'ancien Lazaret, et terrains d'Arenc conquis ou à conquérir.

Les deux premières zones ont été, en 1858, abandonnées en garantie à nos porteurs d'obligations; la troisième seule reste donc disponible.

Pour faire face aux engagements pris vis-à-vis de nos porteurs d'obligations, il faut nous assurer un revenu de 600,000 francs.

Jusqu'à ce jour, une somme de 5 millions seulement, provenant soit de notre capital actions, soit de l'émission de vos obligations, a été employée à des travaux de constructions établies uniquement sur les terrains de la Joliette.

Dans la situation où se trouvait notre Compagnie, il n'était pas facile de se défaire des terrains à des conditions avantageuses; chacun spéculait sur les embarras qu'on nous supposait, et dont même on exagérait l'importance. Il fallait pouvoir développer les constructions dans de grandes proportions, parce que les développements de la population et du commerce de Marseille sont tellement rapides que leurs locations sont toujours assurées.

Ces constructions que, d'après l'expérience aujourd'hui acquise, on pourrait approprier aux besoins locaux, pourraient à leur tour accroître la valeur du surplus des terrains; mais, pour de semblables opérations, il faut des capitaux et du crédit.

Nous n'étions évidemment pas dans les conditions financières que ces travaux nécessitent; les parties de terrains ou les maisons jouissant d'une plus-value réelle, qui pourraient actuellement être revendues, se trouvent précisément grevées du privilége de nos porteurs d'obligations, et le [illegible]gal des ventes sur cette zone doit être entièrement affecté au remboursement de ce capital, au détriment même de l'intérêt de la somme empruntée; du reste, une aussi faible somme dépensée sur une pareille étendue de terrain ne peut évidemment donner aux propriétés de la Société toute la plus-value nécessaire pour une prompte et bonne réalisation.

Nous ne pouvons donc penser à nous créer des ressources suffisantes au moyen de réalisations sur les deux premières zones précitées.

Restent nos propriétés d'Arenc. Leur bonne et prompte réalisation est subordonnée aux éventualités indépendantes de notre volonté, de notre action personnelle, à savoir : d'abord l'obtention par la Compagnie du Midi du chemin direct de Cette à Marseille, ensuite du choix qui sera fait par cette Compagnie de l'emplacement de ses gares de voyageurs et de marchandises. Bien des intérêts s'agitent à Marseille pour et contre l'établissement de ces gares dans nos terrains; divers projets ont même été élaborés pour faire pénétrer le nouveau chemin jusqu'au cœur des vieux quartiers.

La solution de ces questions se lie étroitement, vous le comprendrez, aux intérêts de votre Société; et, selon le parti qui sera définitivement adopté à cet égard, nous pouvons voir aboutir promptement ou ajourner à une époque reculée la réalisation de nos espérances.

Sur les 5 millions déjà dépensés, deux produisent au plus à 1/2 0/0. Trois millions représentent environ 10 0/0, en tout 300,000 francs, desquels il faut retrancher les frais généraux d'administration.

Vous voyez, Messieurs, que la moitié de l'intérêt garanti à nos porteurs d'obligations se trouve à peine assuré; quant à l'autre moitié, pour faire face à cette charge il faudrait nécessairement emprunter.

Cet emprunt ne devrait pas être moindre de 12 millions. En effet, en admettant que l'on puisse faire produire à ce capital 10 0/0, en l'employant en constructions il faudrait distraire d'abord 6 0/0, soit 720,000 francs pour l'intérêt de ce nouvel emprunt, et 4 0/0, soit 480,000 francs, resteraient seuls pour subvenir aux charges déjà existantes, qui peuvent encore se trouver aggravées d'éventualités, telles que le droit de 1,200,000 francs, à payer à l'enregistrement, et les autres sommes réclamées, questions soumises à l'appréciation des tribunaux.

Après cet emprunt, et en attendant les réalisations, nous serions obligés de renoncer à donner à nos actionnaires aucun intérêt ou dividende, et ce, peut-être pendant plusieurs semestres. Il est vrai que, pendant ce temps, notre fonds social s'accroîtrait dans une proportion considérable.

Mais nous ne pouvons, comme à Paris, compter sur la possibilité de vendre des terrains vagues. Il faudrait donc, sans hésitation aucune, se décider à entrer largement dans la voie de nouvelles constructions, c'est-à-dire dans la voie des emprunts. Pénétrés de cette pensée, nous devions vous réunir et vous communiquer nos impressions, lorsque nous avons appris que M. E. Pereire, président du Conseil d'administration de la Société immobilière de Paris et du Conseil d'administration des Magasins généraux de Paris, avait formé le projet de fusionner ces deux Sociétés, et de leur apporter son traité passé avec la ville de Marseille pour les travaux de la rue Impériale.

Dans cette situation, votre Conseil d'administration a pensé qu'il était de son devoir d'arriver à savoir dans quelles conditions la Société des Ports pourrait être admise dans ce projet de fusion; il a donc chargé deux de ses membres de voir sur quelles bases notre Société pourrait entrer dans cette combinaison. Après plusieurs conférences, les bases principales ont été posées et acceptées d'accord. Après la lecture de ce rapport, nous les soumettrons à votre appréciation.

Nous n'avons pas besoin, Messieurs, de vous donner l'assurance que c'est après un examen sérieux et approfondi que les membres délégués d'abord, votre Conseil d'administration ensuite, ont adhéré aux conditions résumées dans l'acte dont il va vous être donné communication.

Ce n'est qu'après s'être rendu un compte exact de la situation des diverses Sociétés qui doivent se fusionner entre elles, et avoir reconnu que la répartition du nouveau capital avait été faite en appliquant les principes de la plus stricte équité, que nous avons été appelés à examiner les avantages et les inconvénients qui pourraient résulter, pour notre Société, de la mise à exécution de ce projet de fusion.

Cette heureuse solution, a d'avance, été sanctionnée par l'opinion publique; la valeur de nos titres s'est accrue de 50 à 60 0/0 depuis que les faits que nous venons de vous signaler se sont accomplis.

Après vous avoir exposé la situation présente de notre Compagnie, permettez-nous de jeter un regard en arrière, et de vous rappeler les circonstances dans lesquelles votre Conseil d'administration s'est trouvé lorsque vous lui avez confié la gestion de vos intérêts.

En mars 1861 nos actions étaient tombées au-dessous de 300 francs, notre crédit était anéanti, nos ressources épuisées, la partie disponible de nos terrains était engagée pour la garantie d'un emprunt de 10 millions, pour les intérêts duquel il nous fallait créer une ressource annuelle de 600,000 francs.

Pour relever le moral de notre Société et pour résister aux obsessions qui nous poussaient à réaliser à tout prix notre actif immobilier, nous avons passé un traité avec M. Hardon, d'une durée de dix années, pour la vente, la mise en valeur et la location de nos immeubles : la moitié de la plus-value de nos actions, au delà de 500 francs, lui était abandonnée. Ce traité a été sanctionné par vous; un partage au-delà de 500 francs ne paraissait pour personne un sacrifice, alors que nos actions étaient tombées à 300 francs et au-dessous.

Cette condition était un témoignage de confiance dans l'avenir; cette confiance a été justifiée au-delà de nos espérances; mais la Société des Ports de Marseille, devenue forte par elle-même, devait chercher à s'affranchir des liens qui l'avaient soutenue dans des moments d'épreuves.

Du reste, la Société immobilière et celle des Magasins généraux étaient tellement préoccupées de cet engagement, qu'elles ont subordonné toutes conclusions avec notre Compagnie au rachat du traité Hardon. Ce rachat, en effet, rendait libre la gestion des propriétés de la Société, et affranchissait nos actionnaires du partage des bénéfices inespérés en 1861, et devenus une réalité en août 1862. M. Pereire a traité avec M. Hardon, il s'est substitué à ses droits, et il apporte à la Société fusionnée le bénéfice de la convention qu'il a signée. Nous nous trouvons ainsi affranchis de la charge qui pesait spécialement sur notre Société.

Vous le voyez, Messieurs, notre situation est bien changée, et maintenant nous devons nous féliciter de la réalisation de l'ancien traité, sans oublier cependant que sa conclusion nous a sauvés jadis dans des circonstances désastreuses.

En résumé, votre Conseil d'administration s'est trouvé dans cette alternative : ou de rester avec les stipulations du traité Hardon, avec la moitié de ses terrains hypothéqués pour garantie d'un emprunt de 10 millions, et par là même privée des ressources du crédit, sans lesquelles la mise en valeur de nos immeubles devenait difficile, sinon impossible, ou bien de nous allier, de confondre nos intérêts avec ceux d'une grande Compagnie qui, constituée au capital de 85 millions et disposant d'un crédit considérable, peut, en raison de l'homogénéité de ses intérêts avec ceux de la rue Impériale de Marseille et avec la Compagnie des chemins de fer du Midi, transformer la valeur de nos terrains.

Notre détermination ne pouvait être douteuse, et s'il n'est pas donné à votre Conseil d'administration de suivre vos opérations dans les phases brillantes dans lesquelles votre Société va entrer, il aura du moins la satisfaction de n'avoir jamais désespéré de votre avenir, et d'avoir, par une réserve à la fois prudente et patiente, préparé les voies et fourni les moyens d'arriver au but que nous venons d'atteindre.

RÉSOLUTION.

L'assemblée générale, délibérant aux termes de l'art. 30 des statuts, donne au Conseil d'administration les pouvoirs les plus étendus à l'effet de traiter, aux conditions qu'il jugera convenables, de toute réunion, fusion ou alliance de la Société des Ports de Marseille avec toute Compagnie existante ou à créer, ayant pour objet des opérations en France, ou avec toute personne qu'il aviserait, sans s'écarter des bases posées dans le traité provisoire signé entre MM. Emile Pereire, Crochard et de Chaumont-Quitry, le 22 septembre 1862;

D'établir et d'arrêter tous statuts de Société, d'en poursuivre l'homologation, sous forme anonyme, de consentir toutes modifications ou changements qui seraient demandés par le gouvernement ou reconnus nécessaires;

Aux effets ci-dessus, passer et signer tous actes et déléguer les pouvoirs qui lui sont conférés par la présente résolution à un ou plusieurs membres qu'il désignera.

L'assemblée ayant passé au scrutin sur cette proposition, le dépouillement a donné les résultats suivants :

Nombre de votants,	276
Pour la fusion,	213
Contre la fusion.	63
Nombre de voix,	1,518
Pour la fusion,	1,175
Contre la fusion,	343
Nombre d'actions,	9,810
Pour la fusion,	6,860
Contre la fusion,	2,950

Le président déclare à l'assemblée que la proposition est adoptée, conformément aux art. 28 et 30 des statuts.

Il rappelle que, d'après l'art. 31, les délibérations d'une assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires, même les absents ou dissidents.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Tirage au sort des obligations d'Andrézieux à Roanne.

Dans sa séance publique du 31 octobre 1862, le conseil d'administration a procédé au tirage au sort de quatre-vingts obligations du premier ordre, et de quarante obligations du deuxième ordre d'Andrézieux à Roanne, à amortir au 1er avril 1863.

Le sort a désigné les titres numérotés :

Premier ordre :

De	1501 à 1520 ci.	20
De	2301 à 2320	20
De	2321 à 2340	20
De	3621 à 3640	20
	Total.....	80

Deuxième ordre :

De	761 à 780 ci.	20
De	1581 à 1600	20
	Total.....	40

Ces obligations seront remboursables à raison de 500 francs chacune, à dater du 1er avril prochain, dans les bureaux de la Compagnie (section nord), rue Neuve-des-Mathurins, 44, de 10 heures à 2 heures.

Le secrétaire général,

G. RÉAL.

SOCIÉTÉ ROYALE GRAND-DUCALE DES CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les numéros des actions sorties au tirage du 30 octobre 1862, sont les suivants :

34.661	1 action.
35,581 à 35,600	20 —
Total....	21 actions.

Le remboursement des 21 actions portant les numéros ci-dessus indiqués, aura lieu à raison de 500 fr., à partir du 2 janvier 1863.

En exécution de l'article 43 des statuts, il sera délivré des actions de jouissance, en échange des titres amortis.

1° A Paris, chez MM. Bischoffsheim, Goldschmidt et Cie, 26, rue de la Chaussée-d'Antin ;

2° A Lyon, chez MM. Ve Morin, Pons et Morin ;

3° A Nancy, chez MM. Lenglet et Cie ;

4° A Bruxelles, chez MM. Bischoffsheim et de Hirsch ;

5° A Luxembourg, chez M. F. Krewinckel.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(Établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la ville de Paris, portent intérêt,

Savoir :

Ceux de 6 à 11 mois.....	3 1/2	0/0
Ceux de 12 à 14 mois.....	4	0/0
Ceux de 26 mois et au-dessus	5	0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France fait des avances sur ces bons, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,

FERDINAND LE ROY.

Clôture de la Souscription

AUX OBLIGATIONS

DU CHEMIN DE FER DE LYON A SATHONAY.

Les titres sont émis à 280 fr., remboursables à 500 fr. en 88 ans, qui commenceront le 1er avril 1864.

VERSEMENTS :

100	francs en souscrivant.	
100	—	le 15 décembre.
80	—	le 15 janvier 1863.

INTÉRÊTS ANNUELS :

15 fr. payables les 1er avril et 1er octobre. Jusqu'à libération, l'intérêt sera de 4 0/0. Les obligations libérées en souscrivant porteront jouissance du 1er octobre 1862.

La souscription aux obligations sera fermée le 15 novembre :

A *Paris*, au siége de la Société, rue du Faubourg-Montmartre, 45 ;

A *Lyon*, dans les bureaux de la Compagnie, 2, rue Lanterne ;

En *province*, verser au crédit de la Compagnie aux succursales de la Banque. (*Envoyer le récépissé.*)

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE

PAR LA VALLÉE DU RHONE ET LE SIMPLON.

Division du canton du Valais (Suisse).

L'exécution des terrassements, travaux de route, des maçonneries et travaux de fondations des ouvrages d'art, murs de soutènement et travaux de défense contre les eaux, dans les deux premiers lots de la deuxième section de la division du Valais, doivent être remis sur série de prix à un ou deux entrepreneurs (un pour chaque lot).

Le premier lot a une longueur de 7,700 mètres, le second de 7,554 mètres. Les entrepreneurs qui auraient l'intention de soumissionner l'exécution de ces travaux, peuvent, du 6 au 16 novembre 1862, prendre connaissance à Sion (Valais), du cahier des charges et des séries de prix réglant les conditions du marché, ainsi que des plans généraux et des devis estimatifs approximatifs des deux lots ; ils trouveront au même bureau des modèles de contrats à passer pour ces travaux, entre la Compagnie et l'entreprise, et des modèles de soumission.

Les soumissions doivent être remises, jusqu'au 16 novembre 1862 au soir, sous pli cacheté, portant la suscription : *Soumission pour les travaux du 1er ou du 2e lot de la 2e section*, au bureau de l'ingénieur divisionnaire du Valais, à Saint-Maurice ; elles doivent être rédigées conformément au modèle, et indiquer le rabais ou l'augmentation des prix offerts ou demandés par le soumissionnaire ; ce rabais ou cette augmentation portant sur tous les prix de la série. Les soumissions pourront également, et jusqu'à la même date, être admises à Paris, rue Laffitte, 28, au siége de l'administration centrale.

Les soumissions doivent être faites pour chaque lot à part.

La Compagnie avertira MM. les soumissionnaires du résultat de leurs offres, se réservant d'ailleurs de prendre en considération, à côté des rabais offerts par eux, les garanties qu'ils présentent pour la bonne exécution des travaux.

N. B. Pour demandes de renseignements, s'adresser également rue Laffitte, 28, à Paris.

L'ingénieur divisionnaire du Valais.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schaken, à Vesoul.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

21e tirage de l'amortissement de l'emprunt municipal de 50 millions.

Le 21e tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions de la ville de Paris a été effectué le lundi 3 novembre 1862, à 11 heures du matin, en séance publique, à l'Hôtel de ville, conformément au cahier des charges de l'adjudication dudit emprunt et aux annonces qui ont été faites.

60 OBLIGATIONS GAGNANT DES LOTS.

Ordre de sortie	NUMÉROS sortis.	MONTANT des lots.	Ordre de sortie	NUMÉROS sortis.	MONTANT des lots.
1	26.039	50.000	31	34.078	1.000
2	39.057	20.000	32	28.847	1.000
3	27.370	15.000	33	19.178	1.000
4	34.485	10.000	34	6.944	1.000
5	488	5.000	35	3.738	500
6	28.361	5.000	36	13.451	500
7	41.334	3.000	37	31.483	500
8	42.587	3.000	38	18.030	500
9	32.402	3.000	39	531	500
10	33.464	3.000	40	12.840	500
11	31.990	3.000	41	15.257	500
12	24.972	3.000	42	28.953	500
13	8.643	2.000	43	417	500
14	40.745	2.000	44	5.990	500
15	42.068	2.000	45	7.032	500
16	14.810	2.000	46	12.906	500
17	43.731	2.000	47	26.403	500
18	31.518	2.000	48	17.358	500
19	15.656	2.000	49	19.583	500
20	7.171	2.000	50	39.319	500
21	94	1.000	51	47.115	500
22	32.918	1.000	52	13.172	500
23	30.604	1.000	53	22.208	500
24	16.775	1.000	54	28.997	500
25	2.660	1.000	55	832	500
26	38.654	1.000	56	5.437	500
27	17.592	1.000	57	13.129	500
28	33.460	1.000	58	7.053	500
29	33.846	1.000	59	45.491	500
30	11.535	1.000	60	7.776	2.675

Nous publierons dans notre prochain numéro la liste des obligations remboursées au pair.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1730 kilomètres.
1861. — 1700 —

14e année — 43me semaine.

Du 22 au 28 octobre 1862.

187.679 Voyageurs	456.309 39
Bagages, Marchandises, etc.	882.676 58
Total	1.338.985 97
Recettes antérieures	54.234.314 15
Total général	55.573.300 12
43e semaine de 1862	1.338.985 97
Semaine correspondante de 1861	1.448.513 68
Différence	109.527 71
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	55.573.300 12
— — 1861	57.402.750 37
Différence	1.829.450 25

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 août 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 août 1862	30.581.067 67
Du 1er janvier au 31 août 1861	31.644.761 26
Différence en faveur de 1861	1.063.693 59

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 août 1862	13.130.148 82
Du 1er janvier au 31 août 1861	13.062.334 33
Différence en faveur de 1862	67.814 49
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1475 kil.

Du 22 au 28 octobre 1862.

104.901 Voyageurs	456.375 67
Bagages, Marchandises, etc.	907.855 52
Total	1.364.231 19
Semaine correspondante de 1861	1.338.386 76
Différence	25.844 43
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	54.657.441 73
— — 1861	58.168.879 05
Différence	3.500.437 32

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 320 kil. — 1862... 602 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 464 kil. — 1862... 561 kil.

19.665 Voyageurs	57.555 07
Bagages, Marchandises, etc.	136.226 02
Total	193.781 09
Semaine correspondante de 1861	131.176 18
Différence	62.604 91
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	7.576.457 59
— — 1861	4.932.523 74
Différence	2.643.933 85

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1414 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 22 au 28 octobre 1862.

189.521 Voyageurs	762.606 35
Bagages et marchandises	1.976.651 79
Total	2.739.258 14
Semaine correspondante de 1861	2.849.998 30
Différence	110.740 16
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	103.255.087 41
— — 1861	97.345.321 14
Différence	5.909.766 27

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

21.280 Voyageurs	65.354 25
Bagages, Marchandises, etc.	69.861 82
Total	135.216 07
Période correspondante de 1861	140.712 68
Différence	5.496 61
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	5.811.178 26
— — 1861	5.912.379 07
Différence	101.200 81

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 327 kilomètres.
1861. — 327 —

59.952 Voyageurs	181.005 58
Bagages et Marchandises	424.716 16
Total	605.721 74
Semaine correspondante de 1861	602.721 08
Différence	3.000 66
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	24.007.657 91
— — 1861	17.660.479 58
Différence	6.347.178 33

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1310 kilomètres.
1861. — 1214

Du 22 au 28 octobre 1862.

200.374 Voyageurs	403.147 »
Marchandises, etc. — Gr. vitesse	94.168 05
— — Pet. vitesse	448.618 55
Total	945.933 60
Semaine correspondante de 1861	1.242.645 25
Différence	296.711 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	43.524.415 50
— — 1861	45.469.359 05
Différence	1.944.943 55

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 août 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

8 mois 1862, 900 kilomètres	31.184.625 12
— 1861, 900 —	32.001.310 01
Différence	816.684 89

RÉSEAU MIXTE.

8 mois 1862, 295 kilomètres	2.911.579 24
— 1861, 295 —	2.779.880 71
Différence. » —	131.698 53

NOUVEAU RÉSEAU.

8 mois 1862 21 kilomètres	175.630 82
— 1861 18 —	110.862 35
Différence	64.768 47
Différence totale : 3 kilom.	620.197 89

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 22 au 28 octobre 1862.

153.032 Voyageurs	421.834 02
Bagages, Marchandises, etc.	894.512 66
Total	1.316.346 68
Semaine correspondante de 1861	1.460.851 02
Différence	144.504 34
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	53.980.850 18
— — 1861	52.080.551 39
Différence	1.900.298 79

Ligne de P[illegible] à Soissons et [illegible] Chantilly à Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 112 kilomètres

8.250 Voyageurs	25.464 38
Bagages, Marchandises, etc.	29.867 90
Total de la semaine	55.332 28
Semaine correspondante de 1861	20.131 45
Différence	35.200 83
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.100.606 43
— — 1861	338.647 67
Différence	1.761.958 76

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 22 au 28 octobre 1862.

64.419 Voyageurs	222.871 29
Bagages, Marchandises, etc.	444.814 83
Total	667.686 12
Canaux	31.637 99
Totaux réunis	699.324 11
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer	651.880 07
— Canaux	46.584 03
Total	698.454 10
Différence	870 01

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	48.140.032 22
— — 1861	45.315.827 67
Différence	2.824.204 55

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 296 kilomètres
Septembre 1862.

75.896 Voyageurs	193.907 07
Bagages, Marchandises, etc.	78.896 68
Total	272.803 75
Mois correspondant de 1861	90.330 10
Différence	182.473 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.455.709 13
— — 1861	617.302 57
Différence	838.406 56

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 313 kilomètres.
1861. — 187 —

Du 22 au 28 octobre 1862.

25.019 Voyageurs	50.212 14
Bagages, Marchandises, etc.	99.840 43
Total	150.052 57
Semaine correspondante de 1861	94.743 28
Différence	55.309 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	4.644.183 95
— — 1861	3.278.627 74
Différence	1.365.556 21

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.

Du 22 au 28 octobre 1862.

Voyageurs	2.060 65
Bagages, Marchandises, etc.	34.276 45
Total	36.337 10
Semaine correspondante de 1861	27.823 65
Différence	8.513 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.373.749 »
— — 1861	1.229.211 »
Différence	144.538 »

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 162 kilomètres.
1861. — 162 —

Du 22 au 28 octobre 1862.

14.466 Voyageurs	33.703 90
Bagages, Marchandises, etc.	45.121 90
Total	78.825 80
Semaine correspondante de 1861	64.110 35
Différence	14.715 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	3.054.123 66
— — 1861	2.671.786 66
Différence	382.337 »

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 510 mètres.

Du 28 octobre au 3 novembre 1862.

40.100 voyageurs	5.105 15
Produit total depuis le 3 juin	112.763 39

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNIT[IEN] ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 22 au 28 octobre 1862.

118.858 Voyageurs	324 40
Bagages, Marchandises, etc.	769 36
Transports militaires	59 16
Total	1.152 92
Semaine correspondante de 1861	1.443 [illegible]
Différence	290 [illegible]

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 368 kilomètres.
1861. — 251 —

52.671 Voyageurs	125.3[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	63.97[illegible]
Transports militaires	1.561
Total	190.8[illegible]
Semaine correspondante de 1861	172.7[illegible]
Différence	18.10[illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine

1862. Longueur exploitée : 1984 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1.343.6[illegible]
En 1861	1.616.4[illegible]
Différence	272.75[illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier

En 1862	54.315.3[illegible]
En 1861	50.657.3[illegible]
Différence	3.658.0[illegible]

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

17.817 Voyageurs	62.2[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	44.0[illegible]
Transports militaires	2.3[illegible]
Total	108.3[illegible]
Semaine correspondante de 1861	81.4[illegible]
Différence	26.8[illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	3.654.10[illegible]
— — 1861	3.010.52[illegible]
Différence	637.5[illegible]

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANT

Du 22 au 28 octobre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 491 kilomètres.
1861. — 491 —

11.014 Voyageurs	75.3[illegible]
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	19.2[illegible]
— (Petite vit.)	234.4[illegible]
Total de la semaine	329.3[illegible]

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 166 kilomètres.
1861. — 104 —

8.900 Voyageurs	27.879 90	51.404
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	747 08	
Marchandises. (Petite vitesse)	22.777 82	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862. Longueur exploitée : 155 kilomètres.

3.353 Voyageurs	15.450 86	30.3[illegible]
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.032 74	
Marchandises. (Petite vitesse)	13.965 35	
Total des trois lignes réunies		410.67[illegible]
Recet. antér. dep. le 1er janv. 1862		16.173.55[illegible]
Total général des recet. en 1862		16.584.2[illegible]
— — 1861		15.319.76[illegible]
Différence		1.264.44[illegible]

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 22 au 28 octobre 1862.
Recettes pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

Voyageurs	294.270 »»
quintaux Marchandises	734.315 »»
Total	1.028.585 »»
Semaine correspondante de 1861.	1.290.800 »»
Différence	262.215 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	38.306.112 50
— — 1861.	43.522.877 50
Différence	5.216.765 »»

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 521 kilomètres.
1861. — 375 —

Du 22 au 28 octobre 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	87 652 20
Marchandises	84 214 79
Total	171.866 99
Produit annuel par kilomètre	18 947 »»
Ligne de l'Escorial	
Voyageurs	19 410 54
Marchandises	6.002 72
Total	25 413 26
Produit annuel par kilomètre	26 502 »»
Total de la semaine	197 280 25
Semaine correspondante de 1861	135.389 62
Différence	61 890 63
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.789.111 62
— — 1861.	5.115.455 93
Différence	1 673.655 69

CHEMINS RUSSES.

Lignes exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

1862. Longueur exploitée : 1334 kilomètres.
1861. — 956 —

Du 10 au 16 septembre 1862
Recettes au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	216.579 52
Marchandises	424 477 88
Total	641.057 40
Semaine correspondante de 1861	384.174 84
Différence	256.882 56
Recettes depuis le 1er janvier 1862	14.570.890 38
Recettes depuis le 1er janvier 1861	6.802.489 58
Différence	7.705.400 80

SARAGOSSE A BARCELONE.

Longueur exploitation : 366 kilomètres.
Du 22 au 28 octobre 1862.

Voyageurs	54 456 93
Marchand., cargaison, équipages	77.594 47
Total	132 051 40
Semaine corresp. 1861 (366 k.)	113.201 25
Différence	18.850 15
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	5.151.209 22

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 22 au 28 octobre 1862.

32.330 Voyageurs	60.792 15
Bagages, marchandises, etc.	44 549 45
Recettes diverses	2.619 74
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis	37.807 71
Total	154.739 05
Semaine correspondante de 1861.	143.439 95
Différence	11.299 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6 000.072 66
— — 1861.	5.785.514 44
Différence	214.558 22

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 26 octobre au 1er novembre 1862

32.750 Voyageurs	37 240 »»
Bagages, Marchandises, etc.	33.980 »»
Total	71.220 »»
Semaine correspondante de 1861.	64.895 »»
Différence	6.325 »»
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	3 166.180 »»
— — 1860.	3.077.758 »»
Différence	88.422 »»

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée: 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 22 au 28 octobre 1862.

Voyageurs	8 269 95
Bagages, marchandises (gr. vit.)	3.443 50
— — (pet. vit.)	6.770 80
Total	18.470 25

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	28.810 97
Bagages, marchandises (gr. vit.)	5.350 37
— — (pet. vit.)	14.222 55
Total	48.383 89
Total pour les deux sections.	66.854 14

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	872 751 96
Section de Bologne	2.223.234 77
Total	3.095 986 73

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.
Du 22 au 28 octobre 1862.

Voyageurs	10.121 76
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	1 386 97
Marchandises (petite vitesse)	18.637 17
Total	30 145 90

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 267 kilomètres.
1861. — 261 —

Du 22 au 28 octobre 1862.

38.381 Voyageurs	58 813 10
Bagages, Marchandises, etc.	69.310 80
Total	128 123 90
Semaine correspondante de 1861.	133.967 96
Différence	5.844 06
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5 793 855 96
— — 1861.	5.712.823 16
Différence	81.032 80

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
Du 8 au 14 octobre 1862.

40e semaine	38.824 50
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	50 640 30
Semaine correspondante de 1861.	45.192 65
Différence	5.447 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.063.501 10
— — 1861.	1.778.682 35
Différence	284.818 75

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.
Du 22 au 28 octobre 1862.

24 290 Voyageurs	33.425 50
3.937 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	27.174 90
Total	60 600 40
Semaine correspondante de 1861.	66.158 91
Différence	5.558 51
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.626 186 21
— — 1861.	2.429.339 84
Différence	196.846 37

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 140 kilomètres.
Du 8 au 14 octobre 1862.

31.700 Voyag., Bagag. et March.	81.290 55
Semaine correspondante de 1861.	72.764 88
Différence	8.525 67
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.435 640 59
— — 1861.	3.039.147 54
Différence	396 493 05
Différence kilométrique	11.89 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.
Du 15 au 21 octobre 1862.

Voyageurs	12.376 22
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	697 28
— (Petite vit.).	3.689 16
Total	16.762 66

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 120 kilomètres.
1861. — 90 —

Du 15 au 21 octobre 1862.

5.582 Voyageurs	7.519 60
Bagages, articles de messagerie.	952 43
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	23 635 65
Total de la semaine	34 107 48
Recettes antérieures	1.242.609 37
Total	1.276.716 85
Recettes de la semaine en 1862.	34 107 48
Période correspondante de 1861.	24 975 98
Différence	9 131 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.276 716 85
— — 1861.	572.759 32
Différence	703.957 53

LAUSANNE A FRIBOURG ET A BERNE.

Longueur exploitée : 98 kilomètres.
Du 8 au 14 octobre 1862.

9 020 Voyageurs	19.380 60
Bagages et Chiens	1.477 91
Marchandises, etc. (Wagons en transit)	2.554 65
Total	23.413 16
Recettes antérieures	128 101 24
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	104.698 06

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois de septembre 1862	20.288 11
— — 1861	17.094 66
Différence	3.193 45

ANVERS A GAND

Sept 1862	77.468 14	9 mois 1862	607.380 31
Id. 1861	81.427 64	Id. 1861	610.475 62
Différence	3.959 50		3.095 31

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de septembre 1862	1.624.133 40
Id. id. 1861	1.472.741 12
Différence, 10.27 0/0, soit	151.392 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	14.406.162 92
— — 1861.	12.713.486 53
Différence, 13.31 0/0, soit	1.692.676 39

OMNIBUS DE PARIS

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris.	Banlieue
Recettes	322.383 30	82 94	46 68
Semaine correspondante de 1861	296.250 35	73 39	45 93
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	13.969.962 55	82 12	46 94
Période correspondante de 1861	13.120.085 05	80 93	40 »»
Différence	849.877 50	1 19	2 06

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST.

Rue Saint-Lazare, n° 124.

Tirage d'obligations.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie qu'il a procédé, en séance publique, le 20 novembre 1862, à une heure et demie de l'après-midi, dans une des salles de l'administration, rue Saint-Lazare, 124, au tirage au sort :

1° Des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, emprunts 1847, 1849 et ..., remboursables le 1er décembre 1862 ;

2° Des obligations des anciennes Compagnies des chemins de fer de Rouen au Havre, emprunt 1848 ; de Versailles (rive droite), emprunt 1843, et de Saint-Germain, emprunts 1842 et 1849, remboursables le 1er janvier 1863 ;

3° Des obligations de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, emprunts 1845 et 1847, remboursables le 1er mars 1863.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, qui devait avoir lieu le 31 octobre dernier à Chambéry, n'a pu être valablement constituée, parce que le nombre des actions présentées n'a pas atteint la proportion déterminée par les articles 25 et 31 des statuts. En conséquence, cette assemblée est remise au 17 novembre, à 1 heure, à Chambéry.

Les cartes et les pouvoirs déjà délivrés seront valables pour cette assemblée, qui sera appelée conformément à l'article 26 des statuts, à délibérer quel que soit le nombre des actionnaires présents et quelle que soit la portion du capital représentée.

Les titres seront reçus tous les jours, de 11 heures à 3 heures, les dimanches et fêtes excepté, jusqu'au 14 novembre, à 1 heure :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 bis, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Turin, dans les bureaux de l'exploitation, caisse centrale (gare Victor-Emmanuel).

Paris, le 4 novembre 1862.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire,
L. Le Provost.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie l'Union des Gaz, sont informés que le tirage annuel des obligations à amortir cette année, aura lieu le 26 courant, au siége social, no 12, rue Ollivier-Saint-Georges, à trois heures et demie de relevée.

Les obligations sorties au tirage seront remboursées à 250 francs, à partir du 1er janvier prochain.

Paris, le 6 novembre 1862.

SOCIÉTÉ
HOUILLÈRE ET MÉTALLURGIQUE
DES ASTURIES.
CH. DE BERTIER et Cᵉ.

MM. les porteurs d'obligations de cette Société sont prévenus que le coupon d'intérêts du semestre échéant le 1er décembre prochain, leur sera payé, à partir dudit jour, de dix heures du matin à deux heures du soir, à raison de 7 fr. 50 :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50.

Paris, le 5 novembre 1862.

SUCRERIE, RAFFINERIE, DISTILLERIE DE BOURDON
PUY-DE-DÔME.

MM. les actionnaires de la Société de Bourdon sont informés que conformément aux statuts, ils sont convoqués en assemblée générale annuelle le mardi 2 décembre, à trois heures précises de l'après-midi, dans les salons de M. Chauveau, restaurateur, rue du faubourg Poissonnière, n° 1. Entrée par le faubourg.

MM. les actionnaires propriétaires de dix actions nominatives et plus, devront retirer leurs cartes dix jours avant l'assemblée chez MM. Ch. Noël et Cᵉ, faubourg Poissonnière, n° 9, sans déposer les titres; pour les actions au porteur elles devront être déposées en retirant les cartes donnant droit d'assister à la réunion. Dix actions donnent le droit de voter.

SOCIÉTÉ ANONYME DES
MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA VIEILLE-MONTAGNE

MM. les actionnaires sont prévenus que la seconde moitié du dividende de l'exercice 1861, soit 40 fr. par dixième d'action, sera payé à partir du 10 du courant sur la présentation des coupons :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15;

A Bruxelles, à la Société générale;

A Liége, chez MM. J. Nagelmackers et fils;

A Anglieur, à la caisse de la direction centrale de la Société.

Le conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires, qu'ils peuvent déposer à la caisse de la Vieille-Montagne, rue Richer, 19, à Paris, les actions qu'ils possèdent contre un certificat nominatif de dépôt.

Par ordre du conseil d'administration.

Le directeur général de la Société,
ST-PAUL DE SINÇAY.

COMPAGNIE DES
MINES DE GRAISSESSAC
MOULINIER, SIMON ET Cᵉ.

MM les actionnaires de la Compagnie des mines de Graissessac sont informés que l'assemblée générale *extraordinaire*, convoquée pour le 5 octobre dernier n'ayant pu se constituer, le nombre d'actions représenté n'ayant pas atteint les deux tiers du nombre total des actions, ainsi qu'il est prescrit par le § 4ᵉ de l'article 33 des statuts, il est convoqué une *nouvelle assemblée générale extraordinaire pour le 28 novembre courant*, à 2 heures du soir, au siége social, à Montpellier.

Cette nouvelle assemblée générale extraordinaire pourra se constituer avec le tiers des actions représenté, conformément aux dispositions du § 2 de l'article 33 des statuts.

L'ordre du jour sera le même q celui qui avait été fixé pour l'asse blée du 5 octobre dernier.

Cette réunion sera suivie imm diatement de l'*assemblée générale dinaire* et *annuelle*.

Conformément aux articles 25, 26 27 des statuts, Il faut, pour faire pa tie de ces assemblées générales, p séder au moins vingt-cinq action

Nul ne peut représenter un a tionnaire à l'assemblée général s'il n'est lui-même membre de ce assemblée. Le mandat peut résult d'une simple lettre.

Les titres d'actions ou les certi cats de dépôt antérieurs, délivrés conformité des dispositions de l'a ticle 10, devront être déposés cin jours au moins avant celui fixé po la réunion :

A Montpellier, au siége social.

A Paris, chez M. Fould, notaire

Il y sera délivré des certificats d dépôt qui serviront de carte d'a mission aux assemblées générales.

LA FRANCE

GRAND JOURNAL DU SOIR

POLITIQUE, SCIENTIFIQUE ET LITTÉRAIRE

LA FRANCE est aussi un journal

AGRICOLE, COMMERCIAL ET INDUSTRIEL

LA FRANCE, fondée par une réunion de Sénateurs, de Députés, de membres de l'Institut, des Conseils généraux et des Chambres de commerce, a atteint en moins de deux mois un développement qui atteste la puissance des idées libérales et conservatrice qu'elle représente.

La politique qu'elle a soutenue avec une loyale indépendance dans ses questions intérieures et extérieures s'est trouvée conforme à celle que le gouvernement français a adoptée.

La FRANCE a inséré déjà une série de lettres adressées à son rédacteur en chef, sur les sujets les plus importants, par **M. le Vicomte de LA GUÉRONNIÈRE**, *Sénateur*, dont les inspirations et la collaboration sont acquises au journal.

Des travaux scientifiques et littéraires de la plus haute portée sont régulièrement publiés par des membres de l'Institut et des écrivains éminents.

LA FRANCE publie régulièrement :

Le samedi soir, sa semaine scientifique, par M. FIGUIER ;
Le Dimanche, un feuilleton de Critique théâtrale, par M. FIORENTINO
Le lundi, une Causerie de la semaine, par M. Henry DE PÈNE ;
Tous les jours, un bulletin agricole, commercial et industriel, pa M. A. JOURDIER DECROMBECQUE ;
Les autres jours de la semaine, un feuilleton-roman.

Après *la Maison Rose*, qui est en ce moment en cours de publication viendront successivement :

La Comtesse Sylvia, par M. Paul DELTUF ;
Les Jaloux, par M. DE GONDRÉCOURT ;
La belle Venetia, par M. REYNOLDS ;
Un roman par M. L. GOLZAN.

Après un mois d'existence, le tirage normal de LA FRANCE est arrivé au chiffre de 15,000.

On s'abonne aux Bureaux du journal LA FRANCE, 10, Faubourg Montmartre, à Paris.

Envoyer un mandat sur la poste ou sur Paris, à vue, à l'ordre du Directeur-Gérant.

On s'abonne aussi chez tous les Libraires et aux Bureaux des Messageries.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

PARIS.		DÉPARTEMENTS.	
3 mois.....	13 fr. 50	3 mois.....	16 fr. »
6 mois.....	27 »	6 mois.....	32 »
Un an.....	54 »	Un an.....	64 »

Pour l'Étranger, ajouter les frais de poste au prix de l'Abonnement.

ANNONCES.

Pour les annonces, s'adresser aux Bureaux du Journal, ou à M. DUPORT, Régisseur des Annonces de LA FRANCE et de L'OPINION NATIONALE, 5, rue Coq-Héron, à Paris.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Dénomination.	Samedi 1	Lundi 3 Comptant	Lundi 3 Terme	Mardi 4 Comptant	Mardi 4 Terme	Mercredi 5 Comptant	Mercredi 5 Terme	Jeudi 6 Comptant	Jeudi 6 Terme	Vendredi 7 Comptant	Vendredi 7 Terme
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	Bourse fermée.	3240 »	» »	3250 »	» »	3255 »	» »	3310 »	» »	3320 »	» »
80.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte		650 »	» »	648 75	» »	645 »	» »	650 »	» »	650 »	» »
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.		1250 »	1210 »	1250 »	1215 »	1250 »	1200 »	1310 »	1310 »	1305 »	1314 25
					id. nouvelles		» »	1165 »	» »	1165 »	1165 »	1175 »	1200 »	1220 »	» »	1220 »
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0		465 »	» »	466 »	» »	465 »	» »	465 »	» »	466 25	» »
400.000	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0		462 50	» »	460 50	» »	461 50	» »	466 25	» »	457 50	» »
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0		100 »	» »	98 75	» »	100 »	» »	100 »	» »	98 25	» »
	100	Id.	3 »	Id.	— id., 3 0/0		95 »	» »	95 »	» »	95 »	» »	95 »	» »	90 »	» »
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0		» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 2 0/0 t. payé		» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 120 fr. payés		430 »	» »	428 75	» »	430 »	» »	430 »	» »	433 50	» »
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales		96 25	» »	96 25	» »	96 25	» »	96 25	» »	96 25	» »
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial		670 »	665 »	670 »	» »	665 »	670 »	660 »	657 50	655 »	666 25
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier		1205 »	1204 75	1175 »	1175 »	1175 »	1180 »	1190 »	1180 25	1202 50	1193 75
»	»	»	»	»	Crédit agricole		640 »	» »	640 »	» »	640 »	» »	640 »	» »	650 »	» »
					id. nouvelles		» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol		847 50	848 75	832 50	835 »	835 »	837 50	842 50	843 75	852 50	865 »
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie		» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
100.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer		71 25	» »	72 50	» »	70 »	» »	71 25	» »	75 »	» »
50.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs		137 50	» »	138 75	» »	137 50	» »	136 25	» »	137 50	» »
40.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce		545 »	540 »	550 »	» »	545 »	» »	» »	» »	540 »	» »
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial		» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien		» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	» »	650	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guadeloupe	» »	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guyane	» »	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	» »	600	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	40 »	300.000	100	»	octobre	1 60
C	Caisse Lécuyer	110 »	25.000	500	»	....	» »
C	Caisse Béchet	430 »	20.000	500	»	janvier juillet	24 65
C	Caisse de l'Industrie	41 25	20.000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	575 »	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	63 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	845 »	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	2[illegible] »	»	»	»	juillet	21 »
A	Omnibus de Lyon	77 50	60.000	100	10	....	néant.
A	Omnibus de Londres	50 »	250.000	100	»	....	néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	61 25	100.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	770 »	80.000	500	»	janvier juillet	80 »
	— (actions nouvelles)	» »	32.000	500	400	....	5 0/0
A	Compagnie générale transatlantique	627 50	40.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Cie	292 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Cie	4[illegible] »	»	»	»	....	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar	475 »	20.000	1/20000	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	437 50	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1215 »	60.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	21 25	60.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	980 »	27.300	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	140 »	27.300	»	»	juin	11 50
A	Arles à Bouc	500 »	6.600	1.000	»	avril octobre	[illegible] »
A	Trois canaux	» »	19.000	1.000	»	avril octobre	[illegible] »
A	Aire à la Bassée	7500 »	700	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	» »	11.500	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1350 »	6.000	1/6000	»	janvier juillet	66 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	210 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	650 »	30.000	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	450 »	21.500	1/21500	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	635 »	25.000	1/25000	150	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	405 »	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	410 »	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1377 50	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1375 »	»	»	»	....	»
A	Union des Gaz	102 50	90.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille et mines de Portes	335 »	36.000	1/36000	»	avril octobre	18 30
C	Nord (Batignolles)	» »	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	» »	1.500	500	»	mars septemb	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc	» »	500	1.000	»	1er juin	70 »
A	Lyon	3725 »	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1[illegible] »	2.400	1/2400	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	» »	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Cie	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 38
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Cie	710 »	11.000	500	»	octobre avril	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	700 25	30.000	1/30000	»	....	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.000	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	735 50	28.000	500	»	juin décembre	40 »
C	Basse-Indre	» »	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	132 50	50.000	500	»	mars septemb	15 »
A	Horme	640 »	15.000	1/15000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	» »	4.000	1.000	»	....	30 »
C	Fourchambault	330 »	50.000	1.000	»	avril octobre	21 »
C	Marine et chemins de fer	875 »	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »
C	Côte-d'Or	» »	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	» »	60.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	1050 »	15.000	1/15000	»	....	60 »
C	Firminy	305 »	»	500	»	....	21 »
C	Pont-l'Évêque	310 »	»	500	»	....	»
A	Montceau-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	15 »
A	Providence (Belgique)	1100 »	5.300	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	» »	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1000 »	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»	....	32 »
A	Grand'Combe	870 »	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	193 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	6 »
A	Montrambert	152 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	[illegible]
A	Saint-Étienne	107 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	[illegible]
A	Rive-de-Gier	358 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 50
A	Carmaux	390 »	23.200	1/23200	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	1175 »	1.500	1/1500	»	septembre	néant.
A	Chazotte	500 »	3.550	1/3550	»	....	26 »
A	Layon-et-Loire	400 50	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	457 50	»	500	»	....	20 »
A	Quarégnon	150 »	6.720	250	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 »	3.000	500	»	....	»
Cie	Centre-du-Flénu	290 »	3.600	1.000	»	mai	20 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul id.	735 »	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	» »	10.000	1/10000	»	....	néant.
C	Santander zinc	» »	18.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	270 »	90.000	80	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	» »	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	» »	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id.	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie id.	120 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	565 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohin id.	180 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière id.	» »	1.400	500	»	....	»
A	Pont-Rémy id.	580 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle journal	» »	2.500	1/2500	»	....	125 »
E	Journaux réunis id.	» »	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
E	Droit id.	5400 »	108	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain glaces	12500 »	2.000	1/2400	»	....	750 »
C	Montluçon id.	110 »	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) id.	410 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	120 »	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie, Vidanges	» »	24.492	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	» »	50.000	100	»	31 mars	20 »
C	Chollet et Cie	21 25	40.000	100	»	....	néant
A	Compagnie générale des Eaux	345 »	80.000	250	»	....	14 75
C	Deux cirques (E. Dejean et Cie)	210 »	8.750	300	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	» »	»	»	»	....	»
»	Eaux de Seine purifiées	» »	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu.	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	270 75	»	»	»	....	»
80	Cie impériale des Voitures de Paris	» »	27.000	125	50	....	5 »
500	Ports de Marseille	475 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	401	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1165 »	4.529	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	982 50	11.685	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	6.000	1.200	22	1er avril oct.	60 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	293 25	6.500	500	90	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
300	Aveyron (Decazeville) 1856-57	» »	8.000	600	60	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	287 50	20.000	500	90	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	251 50	20.000	500	25	mai novembre	15 »
173	Horme, anciennes	178 75	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
265	— nouvelles	276 25	7.000	300	50	31 mars sept	15 »
400	J.-F. Cail et Cie	410 »	8.600	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	539 75	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	455 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
220	Union des gaz	197 50	22.727	250	15	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	225 »	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	251 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	481 50	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	249 »	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 1er au 7 novembre

		Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes
1570	457	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans
»	»	»	500	»	100 »»	»	Id. actions estampillées
»	»	300.000	500	»	5 0/0		Id. actions nouvelles
»	»	15.000	»	»	65 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance
1501	1165	458.333	400	»	66 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien
»	»	41.667	400	»	41 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage
2219	1730	540.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est
»	»	»	»	»	15 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance
4031	2248	603.000	500	»	75 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée
1012	1004	250.000	500	»	50 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi
[illegible]	1310	300.000	500	»	44 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest
231	231	80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève
182	182	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné
130	315	47.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes
»	»	42.000	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles
32	32	12.000	500	»	37 fr. 50	janvier, juillet	Bességes à Alais
»	»	140.000	500	375	5 0/0	nouv. février	Algériens
»	»	100.000	500	»	37 50	janvier, juillet	Victor-Emmanuel
1	1	4.000	500	»	17 50	janvier, juillet	Lyon-Croix-Rousse
1321	1321	400.000	500	»	33 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens
[illegible]	2196	750.000	500	50	40 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard
150	150	80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse
203	293	73.233	500	»	33 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse
172	172	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune
»	401	240.000	500	»	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées
182	296	50.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse
»	581	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne
131	131	30.000	500	»	15 50	janvier, juillet	Séville-Cordoue
160	160	70.000	500	»	35 »»	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix
»	»	18.000	500	»	30 »»		Montblanch à Reus
»	1350	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes
[illegible]	25	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains
»	»	32.000	500	»		avril, octobre	Id. trentenaires
120	120	60.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Guillaume-Luxembourg
»	»	32.000	500	»		avril, octobre	Hainaut et Flandres
»	75	70.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Portugais
»	»	»	500	»		»	Ligne d'Italie

Noms des lignes	Samedi 1	Lundi 3 compt.	Lundi 3 terme	Mardi 4 compt.	Mardi 4 terme	Mercredi 5 compt.	Mercredi 5 terme	Jeudi 6 compt.	Jeudi 6 terme	Vendredi 7 compt.	Vendredi 7 terme
Orléans	Bourse fermée.	1355	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1310	[illegible]	1310	[illegible]
Id. actions estampillées		[illegible]	1032	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1028	[illegible]	1065
Id. actions nouvelles		767 50	767	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. actions de jouissance		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Nord ancien		1022	1035	[illegible]	1030	[illegible]	1032 50	[illegible]	1032	1039	1042 50
Id. id. sorties au tirage		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Est		553	558 75	[illegible]	550	[illegible]	[illegible]	550	553 75	530	532 50
Id. actions de jouissance		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris-Lyon-Méditerranée		1185	1187 50	[illegible]	[illegible]	1173 75	[illegible]	[illegible]	1187 50	1180	1182 50
Midi		867 50	870	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	863	[illegible]
Ouest		535	[illegible]	537 50	[illegible]	[illegible]	536 25	540	535	535	[illegible]
Lyon-Genève		[illegible]	312 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	315	[illegible]
Dauphiné		412 50	410	412	[illegible]	[illegible]	410	603 75	[illegible]	410	410
Ardennes		[illegible]	[illegible]	432 50	435	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	430	430
Id. nouvelles		431	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	430	[illegible]
Bességes à Alais		625	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Algériens		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	450	[illegible]
Victor-Emmanuel		377 50	380	377	[illegible]	[illegible]	380	[illegible]	380	380	[illegible]
Lyon-Croix-Rousse		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	410	[illegible]
Chemins autrichiens		497 50	502 50	[illegible]	500	[illegible]	[illegible]	[illegible]	500	503 75	[illegible]
Sud-Autrichien-Lombard		620	623 75	[illegible]	617	620	[illegible]	617 50	620	603 75	605
Ouest-Suisse		134 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	128 75	[illegible]
Central-Suisse		470	[illegible]	470	[illegible]	470	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saragosse-Pampelune		360	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	370	335	332 50	[illegible]
Madrid-Saragosse libérées		630	637 50	[illegible]	635	[illegible]	622 50	627 50	635	635	637 50
Barcelone-Saragosse		355	357 50	357	355	[illegible]	357 50	[illegible]	355	357 50	[illegible]
Nord-Espagne		540	540	530	532 50	[illegible]	537 50	535	537 50	537 50	538 75
Séville-Cordoue		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Séville-Xérès-Cadix		480	478 75	[illegible]	[illegible]	477 50	475	478 75	[illegible]	477 50	[illegible]
Montblanch à Reus		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Russes		421 25	421 25	418	418 75	422 50	420	422 50	425	422 50	425
Romains		331 25	330	330	330	[illegible]	[illegible]	330	333 50	335	335
Id. trentenaires		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	438 75	[illegible]
Guillaume-Luxembourg		253 75	[illegible]	285	[illegible]	[illegible]	[illegible]	285	[illegible]	285	[illegible]
Hainaut et Flandres		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Portugais		460	455	450	[illegible]	462 50	[illegible]	461 25	460	461 50	460
Ligne d'Italie		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0
1843	8.400	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	
1838–1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0
1842–1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	
1842	8.888	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	5 0/0
1847–1849	26.250	»	»	novembre	1.250	50 »»	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0
1848	15.000	»	»	février	1.250	50 »»	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0
1853	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0
1852–1854	34.538	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0
1852–1856	368.000	»	»	mai	650	25 »»	juin, décembre	Est, 5 0/0
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »»	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »»	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0
1853	120.000	»	»	mars	625	25 »»	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0
1854	102.014	»	»	décembre	625	25 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »»	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »»	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0
1855	253.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0
1852	81.843	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.
1855	395.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.
1852–1861	1.420.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0
1851–1861	900.000	»	»	mai	500	15 »»	janvier, juillet	Nord, 3 0/0
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.
1857–1860	137.083	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	(nouvelles)
1853–1857	250.000	»	»	mars	500	15 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0
1856–1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0
1850–1861	449.788	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.
1858	22.010	»	»	décembre	500	15 »»	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0
1857–1861	800.000	»	»	mai	500	15 »»	juin, décembre	Est, 3 0/0
1859	150.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.
1859	118.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.
1858–1861	1.300.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0
1858–1861	618 375	»	»	»	500	15 »»	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.
1857–1861	700.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 id id
1858	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien
1860	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Saragosse-Pampelune 3 0/0
1856–1861	100.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0
1859	21.376	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0
1859	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0
1861	»	»	»	»	500	15 »»	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)
1859–1861	300.000	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0
1860	62.500	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)
»	»	»	»	»	»	»» »»	avril, octobre	Montblanch à Reus
1858–1861	32.000	»	»	octobre	500	15 »»	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg
1861	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Chemins portugais
»	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Lyon-Croix-Rousse 3 0/0

Noms des compagnies	1	3	4	5	6	7
Versailles, rive droite, 5 0/0	Bourse fermée.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Paris à Orléans 5 0/0		1006 60	1005	[illegible]	1005	1005
Paris à Lyon, 5 0/0		[illegible]	[illegible]	[illegible]	1027 50	[illegible]
Ouest, 5 0/0		[illegible]	1015	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Est, 5 0/0		508 75	507 50	505 25	507 50	507
Strasbourg à Bâle, 5 0/0		510	[illegible]	[illegible]	510	510
Méditerranée, 5 0/0		522 50	522 50	525	525	[illegible]
Grand-Central, 3 0/0		310	310	310	310	310
Méditerranée, 3 0/0 gar.		315	315	313 75	[illegible]	316 25
Paris à Orléans, 3 0/0		310	312 50	313 75	315	313
Nord, 3 0/0		312 50	311 25	311 25	311 50	312
Lyon à Genève (anciennes) gar.		307 50	307 50	307 50	307 50	307
Paris à Lyon, 3 0/0		311 25	312 50	312 50	[illegible]	312
Ouest, 3 0/0 gar.		306 25	306 25	310 25	306 25	[illegible]
Bourbonnais, 3 0/0		310	308 75	310	310	310
Midi, 3 0/0 gar.		305 75	310	308 75	310	310
Est, 3 0/0		307 50	306 25	307 50	[illegible]	[illegible]
Ardennes, 3 0/0 gar.		[illegible]	[illegible]	305	305	[illegible]
Dauphiné, 3 0/0 gar.		[illegible]	306	306 25	306	306
Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0		311 25	311 25	311 25	310	311
Autrichiens, 3 0/0		[illegible]	[illegible]	278 25	278 25	273
Lombards-Vénitiens, 3 0/0		267 50	[illegible]	269 75	267 50	[illegible]
Romains, 3 0/0		[illegible]	245	242 50	245	[illegible]
Saragosse-Pampelune 3 0/0		240	240	241 25	241	[illegible]
Madrid à Saragosse, 3 0/0		275	275	275	275	275
Cordoue à Séville, 3 0/0		[illegible]	[illegible]	281 25	281 25	[illegible]
Séville à Xérès, 3 0/0		[illegible]	[illegible]	240	[illegible]	[illegible]
Nord de l'Espagne, 3 0/0		[illegible]	[illegible]	257	[illegible]	[illegible]
Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)		[illegible]	227 50	230	[illegible]	[illegible]
Montblanch à Reus		[illegible]	[illegible]	230	[illegible]	[illegible]
Guillaume-Luxembourg		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Chemins portugais		[illegible]	[illegible]	233	[illegible]	233
Lyon-Croix-Rousse 3 0/0		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ETRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 1	Lundi 3 comptant	Lundi 3 terme	Mardi 4 comptant	Mardi 4 terme	Mercredi 5 comptant	Mercredi 5 terme	Jeudi 6 comptant	Jeudi 6 terme	Vendredi 7 comptant	Vendredi 7 terme
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	Bourse fermée.	70 80	71 10	70 70	70 95	70 60	72 65	70 75	70 90	70 85	70 85
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862		98 »»	98 10	98 20	[illegible]	[illegible]	[illegible]	98 »»	[illegible]	98 50	[illegible]
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rentes 4 0/0 id. id		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862		470 »»	467 50	470 »»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	470	[illegible]	468 75	[illegible]
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1115	[illegible]	1119	[illegible]
Id. id. id. 1855 1856, jouissance septembre 1862		451 25	[illegible]	452 50	[illegible]	451 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	455	[illegible]
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862		228 75	[illegible]	230	[illegible]	229 75	[illegible]	227 50	[illegible]	227 50	[illegible]
Ville de Marseille, obligations 5 0/0		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ville de Lille		97 50	[illegible]	97 50	[illegible]	95	[illegible]	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]
Ville de Tourcoing et Roubaix		41 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	41 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	40	[illegible]
Ville de Bruxelles 1862		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)		93 5/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	93 1/8	[illegible]	93 3/8	[illegible]
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	79 1/2	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 1852 id.		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861		72 30	72 10	72 40	[illegible]	72 50	[illegible]	72 60	[illegible]	72 50	[illegible]
Id. 3 0/0 id.		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861		72 95	73 30	72 90	73 15	72 70	72 80	72 90	73	73	73 15
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Emprunt russe		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862		45 3/8	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 intérieur		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	49 3/4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 extérieure 1841		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. 3 0/0 id. 1856		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. passive extérieure (sans intérêt)		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	22 1/2	[illegible]	22 1/2	[illegible]
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Turquie, 4 1/2 0/0		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Id. Obligations ottomanes emprunt 1860, jouissance juillet 1862		350	[illegible]	350	[illegible]	350	[illegible]	[illegible]	[illegible]	350	[illegible]
Haïti, annuités		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON [illegible], 20, RUE BERGÈRE.

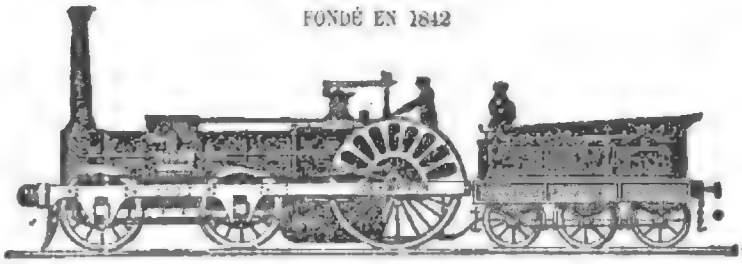
LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1158. — 21e ANNÉE. — N° 46. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 15 NOVEMBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	1 an	6 mois
PARIS	20 fr.	10 fr.
DÉPARTEMENTS	22 »	11 »
ÉTRANGER	26 »	13 »

PRIX DES INSERTIONS

	La ligne
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Les Annonces	fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIZY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

AVIS

C'est le 22 décembre prochain qu'aura lieu le quatrième tirage de l'année pour les lots afférents aux obligations du Crédit foncier.

Les lots sont plus nombreux pour ce tirage que pour les trois autres.

Ils comprennent :

1er	lot gagnant.	100,000 fr.
2e	— —	50,000
3e	— —	40,000
4e	— —	30,000
5e	— —	20,000
6e	— —	10,000
7e à 14e, chacun	5,000	40,000
Total...		290,000

Les 10es d'obligations participent aux chances du dixième de ces lots.

Ceux de nos abonnés qui voudront profiter de ce tirage devront immédiatement nous envoyer leur renouvellement.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 874. — Banque de France, 875. — Situation du réseau des chemins de fer français, 875. — Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, 876. — Chemins d'Orléans, 876. — Le troisième réseau, 876. — Société des Magasins généraux de Bordeaux, 876. — Société civile immobilière des boulevards du Temple, 877. — Chronique, 877. — Banque de France, bilan, 879. — Comptoir d'escompte, bilan, 879. — Sous-comptoir du commerce, bilan, 878. — Banque d'Angleterre, 879. — Marché industriel, 880. — Bourse de Londres, 880. — Changes, 880. — Bulletin commercial, 880. — Bulletin des recettes de la semaine, 881. — Avis aux actionnaires, 881. — Ville de Paris, tirage, 882. — Avis divers, 883. — Recettes des chemins de fer, 884. — Annonces, 885. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 887 Cours des actions et obligations industrielles, 887.— Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 888.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La situation extérieure n'inquiète pas sérieusement la Bourse. Il ne paraît pas qu'il y ait des complications politiques immédiates à redouter.

La question de Grèce est presque oubliée, la question italienne est ajournée, celle du Mexique sera certainement et heureusement résolue.

La France offre ses bons offices pour réconcilier le nord et le sud de l'Amérique et donner du coton aux ouvriers du Lancashire ; si nous échouons, nous en serons pour un bon mouvement, et nous n'irons pas évidemment plus loin.

Il semble bien y avoir du froid entre la France et l'Angleterre, mais cela remonte loin; il est à penser qu'il en sera longtemps ainsi.

Les questions extérieures s'offrent donc sous un jour assez favorable.

A l'intérieur, les transactions commerciales reprennent, la récolte a été suffisante, le numéraire lui-même, quoique ayant parfois de grandes exigences, est encore abondant.

Cependant, il ne faut pas se le dissimuler, la hausse ne peut se dessiner, et les fonds publics sont affectés d'une grande faiblesse,

C'est là, bien évidemment, une situation anormale.

On a cherché à l'expliquer un instant, au moment où éclata la révolution grecque, en faisant craindre la résurrection de la question orientale.

Mais on a bientôt compris que là n'était pas la cause réelle de la faiblesse du marché; ce n'était qu'une cause apparente.

Elle a disparu, les esprits se sont rassurés et ont compris qu'il n'y aurait qu'un changement de dynastie en Grèce.

La faiblesse des effets public a persisté.

La Banque d'Angleterre a élevé le taux de son escompte à 3 p. 0/0. et la Banque de France à 4 p. 0/0. Aussitôt nouvelle explication à la situation du marché. Les baissiers se sont écrié que l'encaisse de la Banque allait diminuer, que les nécessités de la fin d'année feraient élever encore l'escompte.

La diminution de l'encaisse n'a rien d'effrayant, elle se reproduit annuellement à cette époque, et prouve que le mouvement commercial n'est pas endormi. Alors même que l'on serait obligé d'élever encore l'escompte, ce que rien n'établit à ce jour, il n'y aurait pas à s'alarmer. L'encaisse se reconstituera facilement en janvier et février, à l'époque des remboursements d'effets escomptés.

Cependant, puisque nous touchons incidemment à cette question, nous reviendrons en deux mots sur ce que nous disions l'année dernière, lors de la forte diminution de l'encaisse : Il ne faut pas que la Banque s'endorme dans une douce quiétude quand les fonds sont abondants dans ses caisses, et il faut qu'elle puisse prévoir les jours de grands besoins. Pour cela, il est nécessaire qu'elle adopte les mesures qui peuvent maintenir les espèces dans ses caisses. Il en est deux que nous avons signalées et qui nous semblent infaillibles :

Faire autant que possible les paiements en espèces d'argent, de manière à ce que l'on préfère des billets de banque à un métal encombrant.

Émettre des coupures de 50 francs. Il nous semblait que cette émission avait été reconnue urgente; elle ferait immédiatement affluer à la Banque une partie du numéraire que retiennent les petits paiements. Pourquoi en est-on resté à l'état de promesse.

Mais laissons de côté aujourd'hui cette question incidente, sauf à y revenir dans un article spécial, et reprenons notre appréciation de la situation du marché. Nous pouvons dire qu'aujourd'hui on reconnaît que la faiblesse des valeurs ne tient pas au plus ou moins d'encaisse de la Banque.

Ce n'a été que l'explication d'un mouvement qui a une autre cause.

Nous cherchons et nous comprenons cette cause, sans pouvoir bien l'expliquer.

On prétend qu'il y a un parti de la baisse, une lutte d'influences financières qui entraîne peu à peu les cours.

Il est bien difficile de rien préciser à cet égard, cependant le bruit qui circule pourrait bien être vrai.

En tout cas, il nous semble que dans une pareille situation, il faut en appeler à toutes les puissances financières, les réunir en un faisceau pour rétablir enfin le crédit public a son véritable niveau.

Si ce n'est le patriotisme, au moins l'intérêt de tous les ralliera.

Nous échapperons ainsi à ces luttes sans causes sérieuses qui vicient la situation.

Le mouvement actuel de réaction servira du reste puissamment à la hausse ultérieure, et aura permis de dégager la place trop chargée à la hausse, et un mouvement ascensionnel sérieux sera désormais plus facile.

Nous ne perdons pas de vue ceci : au bout de la hausse il y a la conversion forcée, l'unification de la dette, et, en général la diminution du taux de la capitalisation de l'intérêt. Aussi la désirons-nous vivement.

Le grand champ de bataille de la spéculation a été cette semaine le 3 0/0 ; ce fonds est redevenu le régulateur du marché, c'est aussi celui qui a donné beau jeu aux baissiers à cause des titres qui pesaient sur la place. On a fait aujourd'hui 70 40 au comptant et 70 45 à terme.

Le 4 1/2 0/0 et les obligations trentenaires sont dans l'expectative de la conversion; le 4 1/2 fait 98 10, les obligations 466 25.

Le 5 0/0 italien est affecté par les bruits d'un prochain emprunt qui varierait de 3 à 500 millions. Il a fait aujourd'hui 71 90.

Les fonds espagnols ont peu de mouvement.

Les actions de la Banque ont profité de l'élévation du taux de l'escompte; ce qui fait l'ennui de certains spéculateurs profite aux actionnaires de la Banque. Ces actions sont aujourd'hui à 3,345. Nous ne sommes pas si éloignés du cours de 3,500 francs prédit par nous il y a quelques semaines.

Les actions du Crédit foncier donnent toujours lieu à de violents mouvements; les actions estampillées font 1,300, et les actions nouvelles 1,207 50.

Le Crédit agricole est à 650.

Le Crédit industriel est bien tenu à 665.

Le Sous-Comptoir de l'industrie est demandé à 545.

Le Comptoir d'escompte est recherché à 648 75.

Les actions du Crédit mobilier ont été affectées par la faiblesse générale, mais elles pourraient bien réagir en sens contraire, lors de la liquidation.

Les baissiers n'auront pas aussi facilement prise sur ce marché que sur celui de la rente. Ces actions sont à 1,127 50.

Il en est de même pour le Crédit mobilier espagnol, qui suit naturellement en tous points le sort de son aîné. Ces actions font 810.

Les actions des chemins de fer ont participé à la faiblesse générale.

L'Orléans a, cette semaine, une augmentation de 77,353 francs de recettes. Aussi est-il demandé à 1,050.

Les actions nouvelles sont à 790. Nous persistons à signaler le prix avantageux de cette dernière valeur.

Le Lyon a une diminution de recettes de 177,555 francs; c'est la plus forte qu'il a dû subir, et nous sommes bien convaincus qu'il se dédommagera par les recettes des huit dernières semaines de l'année, et que le chiffre de 80 francs restera acquis comme minimum du dividende de l'exercice 1862. Les actions de ce chemin continuent à être l'objet de bons placements; elles faisaient aujourd'hui 1,145.

Le Nord a une légère augmentation de recettes ; il fait 1,027 50.

L'Est est encore en diminution sur la recette de l'année dernière ; aussi est-il un peu offert à 532 50.

L'Ouest est aussi fortement affecté par cette dépréciation générale des recettes, qui tient, du reste, à des circonstances exceptionnelles.

Le Midi a été assez bien tenu à 850.

Le Genève est offert à 351 25.

Le Dauphiné mieux tenu à 415.

Les Messageries maritimes sont très-demandées à 750. On en trouve fort peu à acheter.

Les Paquebots maritimes ont faibli à 580, et donnent lieu à beaucoup d'affaires.

Les Autrichiens continuent à être offerts à 496 25.

Les Lombards ont légèrement repris à 50.

Les chemins d'Alicante et de Saragosse sont en forte augmentation sur l'année dernière ; aussi les actions de ce réseau continuent à être très-vivement demandées, et tout annonce qu'elles progresseront rapidement à la première hausse.

Les valeurs de la Compagnie des chemins de fer romains sont bien tenues. On recherche surtout ses actions privilégiées trentenaires, qui sont fermes à 440. Les conditions exceptionnelles de ces valeurs présentant les mêmes avantages que des obligations, ne peuvent manquer d'attirer l'attention des rentiers, qui peuvent se faire, avec 440 fr. un revenu de 30 fr.

Les Portugais sont à 455.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Madrid à Médinaceili)	41.36 0/0
Bessèges a Alais	38.26 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	32.79 0/0
Barcelone-Saragosse	23.53 0/0
Dauphiné	22.85 0/0
Cordoue a Séville	20.16 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	18.67 0/0
Séville-Xérès-Cadix	12.97 0/0
Guillaume-Luxembourg	9.66 0/0
Victor-Emmanuel	5.90 0/0
Graissessac a Béziers	4.48 0/0
Nord de l'Espagne	3.38 0/0
Union-Suisse	2.10 0/0
Midi	1.75 0/0
Central Suisse	1.50 0/0
Lyon-Genève	1.41 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Orléans	3.64 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	6.31 0/0
Nord	7 33 0/0
Est	7 73 0/0
Ouest suisse	7.92 0/0
Ardennes	16.60 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	16.72 0/0
Ouest	18 60 0/0
Autrichiens	33.34 0/0

A. de Bibague d'Apremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS

NOMS DES VALEURS.	7 novembre.	14 novembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 85	70 45	» »»	» 50
Rente à 1/2 0/0	95 50	98 10	» »»	» 40
Banque de France	3320 »»	3345 »»	25 »»	» »»
Consolidés	93 2/8	92 2/8	» 4/8 ex	» »»
Crédit foncier	1312 50	1300 »»	» »»	12 50
Crédit agricole	650 »»	650 »»	» »»	» »»
Crédit industr. et com.	666 25	665 »»	1 25 ex	» »»
Crédit mobilier	1193 75	1227 50	» »»	66 25
Crédit mob. espagn.	845 »»	810 »»	» »»	35 »»
Comptoir d'Escompte	650 »»	650 »»	» »»	» »»
Orléans	1055 »»	1050 »»	» »»	5 »»
Nord	1032 50	1027 50	» »»	5 »»
Nord (act. sorties)	1002 50	995 »»	» »»	7 50
Est	532 50	532 50	» »»	» »»
Paris-Méditerranée	1162 50	1145 »»	» »»	17 50
Midi	865 »»	850 »»	» »»	15 »»
Ouest	535 »»	535 »»	» »»	» »»
Genève	348 »»	351 25	3 25	» »»
Dauphiné	410 »»	415 »»	5 »»	» »»
Ardennes ancien	430 »»	435 »»	5 »»	» »»
Ardennes nouveau	430 »»	430 »»	» »»	18 »»
Ch. Autrichiens	503 75	496 25	» »»	7 50
Victor-Emmanuel	380 »»	377 50	» »»	2 50
Russes	425 »»	422 50	» »»	2 50
Romains	385 »»	380 »»	» »»	5 »»
Sud-Autr.-Lombard	606 »»	595 »»	» »»	10 »»
Saragosse Pampelune	372 50	392 50	20 »»	» »»
Saragosse-Alicante	627 50	630 »»	2 50	» »»
Saragosse-Barcelone	357 50	340 »»	» »»	17 50
Nord-Espagne	538 75	525 »»	» »»	13 75
Séville-Xérès-Cadix	480 »»	477 50	» »»	2 50
Portugais	460 »»	455 »»	» »»	5 »»

BANQUE DE FRANCE.

Le bilan de la Banque présente, comme on s'y attendait, des mouvements d'une certaine gravité, sur lesquels nous nous sommes expliqués dans notre dernier bulletin, de manière à n'y pas revenir.

Le portefeuille s'est accru de 83 millions ; les avances sur rentes de 9 millions de francs; les avances sur actions et obligations de 8 millions, ce qui provient évidemment du haut prix des reports, comparé à celui de l'escompte à la Banque. Le compte courant du Trésor a diminué de 7 millions de francs; les comptes courants des particuliers ont, au contraire, augmenté de 11,700,000 fr.; ils ont suivi, comme à l'ordinaire, le mouvement du portefeuille.

Ces divers mouvements se résument ainsi :

Sortie :		
Par portefeuille	Fr.	82,200,00
Par avances		18,300,00
Par remboursement au Trésor.		7,000,00
		107,500,00
Rentrées :		
Par remboursement d'avances (lingots et monnaies)	Fr.	5,600,00
Par comptes courants particuliers		11,700,00
Ensemble		17,300,00

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 9 Janvier 1862.....	397	675	24	46	30	762	76	176
Au 13 Février.....	354	662	47	56	90	797	86	217
Au 13 Mars.....	415	638	150	63	30	838	170	235
Au 10 Avril.....	416	564	143	59	30	839	124	188
Au 8 Mai.....	419	489	167	63	30	819	104	182
Au 12 Juin.....	417	486	130	70	30	760	126	190
Au 10 Juillet.....	392	548	134	74	60	794	135	218
Au 14 Août.....	385	503	118	76	60	782	109	200
Au 12 Septembre.....	374	460	100	81	60	761	99	166
Au 9 Octobre.....	342	526	99	87	60	792	87	176
Au 13 **Novembre**.....	**306**	**609**	**108**	**95**	**60**	**833**	**80**	**187**
Augmentation.....	»	83	9	8	»	41	»	11
Diminution.....	46	»	»	»	»	»	7	»

La différence, soit 90,200,000 francs, a été couverte comme suit :

Diminution de l'encaisse.	Fr.	46,400,000
Augmentation des billets.....		40,600,000
Augmentation du passif.....		3,300 000
Ensemble...		90,200,000

AUGUSTE VITU.

M. Dassier, officier de la légion d'honneur, président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, vient de succomber à Meudon, frappé d'une attaque d'apoplexie foudroyante.

Nous ne saurions trop nous associer aux justes regrets que doit laisser l'homme qui a été l'un des premiers fondateurs de la grande industrie des chemins de fer.

Le secrétaire de la rédaction,
F. GRIMAUD.

SITUATION DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

(Voir le *Journal des chemins de fer* du 8 novembre.)

Nous avons établi que la longueur totale des chemins de fer français concédés ou décrétés était, au 31 décembre dernier, de 18,389 kilomètres (1), auxquels il a été ajouté, dans le courant de 1862, 91 kilomètres, ensemble 18,480 kilomètres (2).

Ce chiffre général se divise comme suit :

1° Ancien réseau des six grandes compagnies.....	7,652 kil.
2° Nouveau réseau, d° .	8,587
3° Compagnies diverses.....	699
4° Chemins de fer non concédés.	1,389
5 Chemins de fer industriels..	153
Total égal...	18,480 kil.

Au 1er janvier 1861, il y avait en exploitation :

1° Sur l'ancien réseau des six grandes compagnies.....	7,015 kil.
2° Sur le nouveau, d° .	2,829
3° Sur les compagnies diverses.	252
4° Sur les chemins industriels.	89
Total....	10,185 kil.

Et il y avait en construction :

1. Sur l'ancien réseau.....	509 kil.
2. Sur le nouveau.....	5,844
3° Sur les compagnies diverses.	447
4° Sur les chemins non concédés.	1,340
5° Sur les chemins industriels..	64
Total....	8,204 kil.

En résumé, au 31 décembre dernier le réseau français des chemins de fer comprenait :

En lignes exploitées.....	10,185 kil.
En — en construction.....	8,204
Total égal...	18,389 kil.

Les modifications légales apportées à cet état de choses depuis le 1er janvier sont : 1° une addition de 128 kilomètres à l'ancien réseau du Nord, savoir : 86 kilomètres exploités détachés du nouveau réseau, et 42 kilomètres à construire; 2° 86 kilomètres exploités à retrancher du nouveau réseau du Nord; 3° une addition de 49 kilomètres aux chemins de fer non concédés.

De plus, il a été livré à l'exploitation dans le courant de l'année jusqu'à ce jour, 15 novembre 1862 : 1° Sur l'ancien réseau, 202 kilomètres; sur le nouveau réseau, 732 kilomètres; ensemble, 934 kilomètres.

Par conséquent, l'ancien réseau s'est accru de 330 kilomètres, dont 288 en exploitation et 42 à construire, et le nouveau réseau s'est accru de 732 kilomètres moins 86, soit 646 seulement.

Voici donc, en définitive, la situation générale du réseau français à ce jour :

	Exploités. Kilom.	En construction. Kilom.	Total. Kilom.
Ancien réseau des six Compagnies.....	7,345	507	7,852
Nouveau réseau des six Compagnies.....	3,473	5,112	8,587
Compagnies diverses.....	252	447	699
Non concédés.....	»	1,389	1,389
Industriels.....	89	64	153
	11,161	7,319	18,480

(1) En rectifiant une erreur typographique de 6 kilomètres sur le chiffre des chemins non concédés, qui n'est que de 1,340 kilomètres et non de 1,346.

(2) Non compris le chemin de fer de Dunkerque à la frontière belge, dont la longueur kilométrique ne se trouve indiquée dans aucun document.

Abordons maintenant l'examen du chiffre présumé des dépenses du réseau français. Elles ont été prévues comme suit, dans l'exposé des motifs de la loi de 1859 :

	A. R.	N. R.	Total.
Orléans.....	445 millions.	815 millions.	1,260 millions.
P. L. M. G. D.	735 —	1,125 —	1,860 —
Nord.....	403 —	200 —	603 —
Est-Ardennes	310 —	522 —	832 —
Ouest.....	461 —	291 —	752 —
Midi.....	239 1/2 —	132 —	371 1/2 —
Divers.....	71 1/2 —	» —	71 1/2 —
Totaux.	2,665 —	3,085 —	5,750 —

Ces chiffres furent modifiés avant le vote de la loi, en faveur de la Compagnie de l'Ouest; le chiffre de 291 millions, montant présumé de la dépense de son nouveau réseau garanti par l'Etat, fut porté à 307 millions et demi, ce qui élève à 768 millions et demi le chiffre présumé des dépenses de la Compagnie; à 3,101 millions et demi l'évaluation des dépenses du nouveau réseau de toutes les Compagnies, et à 5,766 millions et demi les dépenses totales du réseau général des chemins de fer.

Une autre modification fut introduite dans ces chiffres en 1860, lorsque le nouveau réseau de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée fut chargé d'une nouvelle dépense de 31 millions pour les lignes de Besançon à Vesoul et à Gray, ce qui porta à 1,156 millions la dépense présumée du nouveau réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, à 1,891 millions celle de ses deux réseaux, à 3,132 millions et demi le chiffre présumé des dépenses du nouveau réseau de toutes les Compagnies et à 5,707 millions et demi le montant total de la dépense prévue pour l'ensemble des réseaux.

Enfin, une dernière et toute récente modification a chargé l'ancien réseau du Nord d'une dépense supplémentaire de 34 millions savoir : 12 millions pour la construction des lignes d'Achette à Valenciennes et de Lille à Tournay, et 22 millions représentant le capital dépensé sur les lignes dites des houillères du Pas-de-Calais, et, par contre, le nouveau réseau garanti par l'Etat a été déchargé d'une somme de 22 millions; par suite, l'ancien réseau du Nord a été porté à 437 millions, et le nouveau réduit à 178 millions, ensemble 615 millions.

Aujourd'hui, la situation légale des Compagnies, au point de vue des évaluations fixes sur lesquelles porte la garantie de l'Etat est donc représentée par les chiffres suivants :

	A. R.	N. R.	TOTAL.
Orléans..	445	815	1,260 millions
P. L. M. G. D..	735	1,156	1,891
Nord....	437	178	615
Est, Ardennes..	310	522	832
Ouest...	461	307 1/2	768 1/2
Midi....	239 1/2	132	371 1/2
Divers..	71 1/2	»	71 1/2
Totaux..	2,699	3,110 1/2	5,809 1/2 m.

Sur ces sommes, il avait été dépensé au 31 décembre dernier, savoir :

	A. R.	N. R.	Total.
Orléans	362,422,591 52	220,966,837 48	683,389,330 10
P.-L.-M. G.-D.	804,957,788 12	588,355,272 90	1,393,313,011 02
Nord.	418,389,803 48	62,614,800 70	479,005,104 18
Est, Ardennes.	321,032,658 38	526,845,548 53	847,878,206 91
Ouest	524,559,415 41	71,684,7-5 95	596,044,201 36
Midi.	292,530,903 59	66,897,590 61	359,418,494 20
	2,723,382,570 00	1,635,164,846 17	4,359,047,416 77

On voit, par ce qui précède, que les prévisions de dépenses en ce qui concerne les anciens réseaux de l'Est, de l'Ouest et du Midi, qu'on peut considérer comme achevés, sont notablement dépassées; elles le sont déjà pour le Paris-Lyon-Méditerranée qui n'est pas achevé; on présume qu'elles ne le seront pas pour l'Orléans et pour le Nord. Quant aux nouveaux réseaux, on peut espérer également qu'en général ils ne dépasseront guère le montant des sommes garanties par l'Etat, sauf pour les lignes de l'Est.

On peut donc estimer à plus de 6 milliards en nombres ronds le coût total du réseau complet des six grandes Compagnies.

Les Compagnies diverses représentent environ 200 millions.

Les chemins provisoirement entrepris par l'Etat, représentent 400 millions.

Nous n'avons pas actuellement la possibilité d'évaluer le coût des chemins de fer industriels.

En nous tenant dans les données d'une large approximation, nous pouvons évaluer à 6 milliards 7 à 800 millions la dépense générale de nos chemins de fer, plus le milliard de travaux ou de subventions accordé aux Compagnies; ensemble 7 milliards 7 à 800 millions, sur lesquels il a été déjà dépensé, savoir :

1° Par les grandes Compagnies, en y comprenant la campagne de 1862, environ	4,600,000,000
2° Par les Compagnies diverses, environ.....	150,000,000
3° Par l'Etat	1,000,000,000
Total....	5,750,000,000

Et il resterait à dépenser environ 2 milliards, tant par l'Etat que par les Compagnies, dans un délai de cinq à six ans.

Auguste Vitu.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Inauguration de la section de Mouchard à la frontière suisse.

La Suisse, qui par sa configuration physique était en apparence inaccessible aux voies ferrées, et semblait opposer des obstacles infranchissables aux locomotives, est aujourd'hui un des pays qui possèdent le plus de chemins de fer.

La ligne de Marseille à Toulon et à Nice, celle du Dauphiné, du Simplon et du mont Cenis, du Lyon-Genève, de la Franche-Comté et de Bâle, rattachées à cette grande et magnifique artère qu'on appelle le chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, nous avaient déjà donné le spectacle de difficultés inouïes, devant lesquelles la pensée humaine semblait reculer et que le génie de l'homme uni à l'intelligence des capitaux avait surmontées.

Aujourd'hui, la Compagnie de Lyon pénètre au cœur même de la Suisse, dans le canton de Neufchatel. Le chemin de fer franco-suisse allait, à la vérité, de Neufchâtel à Pontarlier, mais, d'un autre côté, la ligne française s'arrêtait à la station de Mouchard, et il existait entre le Lyon-Méditerranée et le Franco-Suisse une lacune que vient de combler l'achèvement de la voie inaugurée le 6 novembre.

Cette ligne traverse le département du Jura sur une longueur de 33k,400, et celui du Doubs sur une longueur de 38k,500, ce qui forme un développement total de 71k,900.

Or, la distance de Neufchâtel à Mouchard est très-courte, et la différence de niveau est presque nulle, puisque les montées commencent à Mouchard. On se fera une idée de la difficulté qu'on a rencontrée et de la grandeur des travaux qu'il a fallu faire par l'inspection des cotes suivantes.

Neufchâtel est à 483 mètres au-dessus du niveau de la mer, et il y a 100 mètres à peine de différence entre Mouchard et Neufchâtel. — Pour arriver à Pontarlier, qui est à 837 mètres, il faut franchir les plateaux d'Arbois et des Andelots, puis, au-delà de Pontarlier, il faut encore monter des rampes jusqu'à Frasne (857m,25), la frontière française (920m,70), et arrivé au point culminant (941 mètres), redescendre à Neufchâtel (483 mètres).

Ces pentes sont prodigieuses; il a fallu, pour établir cette voie, percer le roc, franchir les allées, les torrents, les précipices, au milieu d'un pays que le seul pied de l'homme semblait devoir fouler.

Les travaux d'art sont nombreux, mais nous nous bornerons à citer le viaduc de Montigny, et pour donner une idée de la mobilité des terrains marneux sur lesquels il est construit, nous ajouterons qu'il a fallu, pour l'élever, jeter des fondations qui n'atteignent pas moins de 15 mètres de profondeur. Ce chemin de fer, on le devine, offre au spectateur les horizons les plus vastes, les spectacles les plus grandioses qu'on puisse imaginer. A chaque instant apparaissent des horizons nouveaux et splendides, des paysages magiques, des panoramas d'une richesse, d'une variété dont la pensée étonnée n'ose pas entreprendre la description. Réunissez tout ce que les plus belles vallées des Pyrénées présentent de plus beau, c'est à peine si vous trouverez quelque chose qui puisse être comparable au Val-de-Travers, alors que débouchant d'un profond tunnel le train s'avance vers Neufchâtel, en vous faisant apercevoir Saint-Sulpice, Fleurier, Couvet, Môtiers et Boveresse.

Accueilli aux Andelots par l'aubade de Champagnole, village connu par ses forges, le train d'inauguration traversa Pontarlier qui, cette fois comme à l'inauguration du Franco-Suisse, seule parmi toutes les villes, parmi tous les villages, s'était dispensée de toute manifestation, et protestait pour ainsi dire contre cette joie générale.

Quelques pas plus loin, à la frontière, les autorités suisses ont offert le *vin d'honneur*, et M. Lambelet, au nom du Franco-Suisse, a adressé quelques paroles de bienvenue auxquelles M. Hottinguer a répondu avec à-propos.

Une heure après, on arrivait à Neufchâtel, où la musique du Locle, à l'arrivée du train, fit entendre l'air de l'hymne national : *Ruhe mein Vaterland*.

Au sortir de la gare, sur une estrade aux armes de France et de Suisse, le président du conseil municipal prononça une courte allocution pour célébrer l'heureux événement qui réunissait la France et la Suisse, et après la réponse de M. Réal, secrétaire général de la Compagnie, on se mit en marche pour se rendre au banquet, auquel assistaient M. Hottinguer, M. Réal, M. Ruelle, ingénieur en chef de la ligne, et les deux ingénieurs qui, sous sa direction, ont exécuté les travaux, MM. Vertray, et Raison; M. Chaperon, M. Versigny, M. Grandjean, directeur du Jura-Industriel; les administrateurs du Franco-Suisse et les principaux actionnaires du chemin de fer de Lyon à Paris, le préfet du Jura, le sous-préfet de Pontarlier, et les autorités fédérales et municipales.

Nous croyons que cette voie nouvelle aura son importance sous le rapport du commerce, de l'industrie et des relations internationales. Avant peu le canton de Neufchâtel et les départements limitrophes ressentiront les bienfaisants résultats de ce chemin de fer, car le débouché et le transport des fers et des fontes des forges environnantes, des blés du Jura, des vins, des fromages, des bois, le commerce local enfin et celui de transit vont prendre une grande extension; et de plus cette ligne offre une voie directe de Paris à Berne et à Neufchâtel.

Emile Andrezoll.

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS.

La Compagnie d'Orléans vient de livrer à l'exploitation une nouvelle et importante section de son réseau.

Nous voulons parler de la ligne de Figeac à Capdenac, qui complète la voie directe de Paris à Montauban et à Rodez. De plus, cette section fait partie de la grande ligne transversale qui, dans un avenir prochain, doit se relier à Bordeaux et à Lyon.

La nouvelle ligne a onze stations :

Brives, Turenne, les Quatre-Routes, Saint-Denis, Mont-Valent, Roc-Amadour, Gramat, Assier, Pournel, Figeac et Capdenac.

Elle a donné lieu à d'importants travaux d'art dont nous donnerons la nomenclature dans notre prochain numéro, en un aperçu du tracé de la ligne.

Charles Bousquet.

CHEMINS DU TROISIÈME RÉSEAU.

On nous annonce que le chemin de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne vient d'être adjugé à la compagnie représentée par M. le comte de Monthiers.

F. Grimard.

SOCIÉTÉ DES MAGASINS GÉNÉRAUX DE BORDEAUX.

Nous avons déjà expliqué à nos lecteurs les bases de la constitution de la Société des docks et magasins généraux de Marseille, et nous leur avons laissé entrevoir les magnifiques espérances que cette entreprise nous semblait devoir réaliser.

Nous nous proposons prochainement d'examiner et d'apprécier les Docks du Havre.

Pour suivre logiquement la voie dans laquelle nous sommes entrés, nous croyons aujourd'hui devoir les entretenir d'un mémoire que nous avons sous les yeux, relatif à l'établissement de magasins généraux à Bordeaux, et d'une notice annonçant les conditions d'émission des actions de la Société, créée pour l'exploitation de cette utile entreprise.

L'importance commerciale de Bordeaux avait depuis longtemps révélé l'utilité de l'établissement, dans cette ville, de magasins généraux et d'une salle de vente publique.

Le principe des magasins généraux est de substituer le magasin *commun* au magasin *particulier*, comme dans les entrepôts, avec les récépissés et les warrants en plus, et en élargissant le cercle des produits admis dans ces

derniers; de diminuer les frais de magasinage par une centralisation économique; d'amoindrir les frais de chargement, de déchargement et de manutention, par des travaux préparatoires, et par l'emploi de procédés et engins que ne peuvent se permettre les magasins particuliers; de faciliter les échanges de produits, sans les déplacer, au moyen de la simple cession des récépissés; de restreindre le nombre des employés dans les maisons de commerce, par la facilité de ces échanges et la simplification des écritures; de fournir aux déposants le crédit à bon marché au moyen des warrants et des prêts sur consignation; enfin, de faire baisser le prix de la marchandise proportionnellement aux économies que nous venons de signaler.

Sur les places ayant des magasins publics et généraux, un déposant, avec ses récépissés, ses warrants et ses échantillons, remplace tout le cortége onéreux des opérations et déplacements actuels. Déchargé de la surveillance de ses magasins, et d'une légion d'employés et ouvriers, son œil embrasse et voit tout. Par lui-même, ou par les courtiers, il peut pourvoir aux échanges les plus considérables.

C'est la consignation économique, à l'abri de toute fraude. C'est le crédit à bon marché, et, par suite, la multiplication des affaires.

Quant à la salle des ventes, attachée aux magasins généraux, c'est le complément nécessaire, c'est la véritable halle aux marchandises, avec toutes les garanties désirables.

Dès 1855, différents projets d'établissement de magasins généraux à Bordeaux furent proposés; nous citerons parmi eux ceux d'hommes éminents, tels que MM. Alphand et Flachat.

Ces projets ne furent pas mis à exécution parce qu'ils étaient ou trop coûteux, ou que l'esprit public n'y était pas suffisamment préparé.

Il fallait qu'on arrivât à comprendre que ce qui a si largement réussi à Londres, à Liverpool, devait également réussir en France, surtout grâce au développement énorme du commerce qu'a si heureusement excité la construction de nos chemins de fer.

Le 9 janvier 1861, un décret impérial concédait à M. Mérillon, membre du conseil municipal de Bordeaux, le droit d'exploiter à Bordeaux des magasins généraux, avec autorisation d'entrepôt fictif et de salles de ventes publiques, conformément à la loi du 28 mai 1858, et au décret du 12 mars 1859.

M. Mérillon comprit bientôt qu'un particulier isolé ne pouvait, avec ses seules ressources, donner à son privilége toute l'extension nécessaire.

C'est pourquoi il en a appelé au concours d'hommes considérables comme M. Benat, administrateur du chemin d'Orléans; de M. Blount, administrateur du chemin d'Orléans, de Lyon, etc.; de M. Gauchier, administrateur du Sous-Comptoir du commerce et de l'Industrie; de M. Bourson, banquier, président du tribunal de commerce de Bergerac; de M. Lamarque, ancien préfet, et avec leur aide il a fondé une Société anonyme au capital de 7 millions de francs.

Disons d'abord comment les concessionnaires entendent exploiter leur privilége.

Ils établissent les magasins à la Bastide, sur un carré long d'environ 65,000 mètres partant des quais, en face de l'Entrepôt, et allant presque perpendiculairement à la gare des marchandises de la Compagnie d'Orléans.

On communiquera avec les navires, sur le fleuve, au moyen d'une simple estacade qui, par des voies ferrées, portera les marchandises au milieu des magasins et réciproquement.

Ces voies se relieront-elles mêmes avec la gare aux marchandises du chemin de Paris à Bordeaux.

Ils seront donc heureusement placés. Les marchandises qui leur semblent réservées sont les vins, les houilles, les minerais de fer, les bois, les cotons, les grains, les farines, les sucres, les cafés, et bien d'autres produits provenant des colonies et de l'Espagne.

En résumé, dans l'intéressant mémoire qui nous fournit ces divers renseignements, on cherche quels sont les produits qu'on peut espérer des magasins généraux, et voici comment on les établit :

La moyenne du revenu des magasins généraux s'établit par tonne à 5 fr. 17 c.

On calcule sur un mouvement de 248,000 tonnes, se décomposant ainsi :

Produits extérieurs,	48,000 tonnes.
Vins, alcools, etc.,	90,000 —
Grains et farines,	40,000 —
Houilles,	40,000 —
Produits intérieurs,	30,000 —
	248,000 tonnes.

On voit que ces chiffres cherchent à être modérés; en effet, ne calculer pour les vins et autres liquides que sur 90,000 tonnes, quand la production dépasse 700.000 tonnes, c'est se restreindre dans des chiffres raisonnables.

Dans ces conditions, les Magasins généraux donneraient un produit brut de..... Fr.	1,273.000
Les frais généraux seraient de..	146,000
Il resterait net.. Fr.	1,127,000

Il faut y ajouter les revenus de la salle des ventes.

Le banquier de la Compagnie est M. Blount, ce qui déjà est une recommandation.

Bien qu'il n'y ait pas de souscription annoncée publiquement, on souscrit dès à présent aux 14,000 actions de 500 francs constituant le capital social.

Pour notre part, nous ne doutons pas du succès de cette entreprise, si bien conçue et si bien patronnée. Applaudissons de grand cœur à sa constitution, en n'hésitant pas à lui prédire d'heureuses chances. On peut du reste se faire une idée de l'avenir qui lui est réservé, en considérant la valeur actuelle des actions des Docks de Marseille, des magasins généraux de Paris, et particulièrement des magasins généraux du Havre, dont les titres sont en telle faveur dans le public qu'ils sont devenus introuvables.

E. Bonnaud.

Les clients du Journal des chemins de fer *qui désireraient souscrire à cette entreprise peuvent nous adresser leurs fonds, soit en un mandat sur la poste, soit en espèces, soit enfin en les déposant dans une succursale de la Banque de France, au crédit de M. de Biragues d'Apremont.*

Nous remplirons les formalités de souscripteur en leurs noms, sans frais, et nous leur retournerons les récépissés.

Du reste, on trouve dans le prospectus que nous joignons au présent numéro les éclaircissements étendus qui ne pouvaient trouver place dans un article de journal. E. B.

SOCIÉTÉ CIVILE IMMOBILIÈRE DES BOULEVARDS DU TEMPLE.

L'exécution par la ville de Paris des boulevards nouveaux qui convergent au boulevard du Temple, en changeant de fond en comble la physionomie de ces anciens quartiers, devait nécessairement fixer l'attention de la spéculation immobilière, qui a réalisé depuis quelques années tant de grandes conceptions et de fructueuses entreprises.

Une circonstance particulière et toute locale traçait pour ainsi dire d'avance le plan et déterminait la nature des opérations à entreprendre sur ce point de Paris. La disparition de tous les théâtres, et par conséquent la dispersion de la clientèle qui alimentait, dans un rayon très-étendu, une foule d'établissements commerciaux et industriels, menaçait d'un grave préjudice ce quartier jusqu'à présent si populeux et si prospère. L'administration supérieure devait, par conséquent, favoriser les efforts qui seraient tentés pour donner une satisfaction à des intérêts si légitimes.

Ces causes réunies expliquent la création de la société civile qui vient de se constituer pour la construction et l'exploitation de sept maisons et de trois théâtres dont les priviléges ont été créés par arrêté de S. Exc. M. le ministre d'État du 25 octobre 1862.

La Société possède, à l'angle des nouveaux boulevards du Prince-Eugène et des Amandiers et du boulevard du Temple, 11,500 mètres de terrain acquis dans d'excellentes conditions, puisqu'ils sont apportés pour le prix de 270 francs le mètre carré, tous frais compris; ce prix est inférieur à la moyenne des terrains environnants, dont les moins chers valent au moins 300 francs.

Nous avons eu l'occasion de nous expliquer précédemment sur les conditions d'existence des sociétés civiles, nous n'y reviendrons pas; il suffit de faire remarquer que la Société civile immobilière des boulevards du Temple s'interdit toute opération commerciale ou industrielle; elle construit et elle loue, rien de plus, rien de moins; cette stipulation, rigoureusement observée, limite par conséquent le capital engagé au prix d'acquisition des terrains et aux devis de construction assurés par des marchés à forfait.

Aucune opération de ce genre ne présente plus de garanties contre les non-valeurs, car l'exploitation immédiate des priviléges des trois théâtres est assurée, et des maisons, boutiques et magasins situés au point de jonction de huit grandes artères, extrêmement populeuses et fréquentées, seront recherchés avec empressement, surtout si la Société s'astreint, comme elle en prend l'engagement, à construire en vue des loyers à bon marché.

La division du capital de 8 millions par actions de 100 francs appelle directement les petites épargnes, généralement très portées vers les placements immobiliers; elles recevront pendant la durée des travaux l'intérêt à 5 0/0 des sommes versées.

Dans ces conditions, il ne nous paraît pas douteux que la souscription ouverte à Paris et à Londres ne soit promptement remplie ou même dépassée, s'il est vrai que les principaux industriels des arrondissements que traversent les nouveaux boulevards se proposent de s'intéresser dans une large proportion à une entreprise dont ils profiteraient doublement, et comme commerçants et comme actionnaires.

F. Grimaud.

CHRONIQUE

CHEMINS ALLEMANDS. — Pour abréger la distance entre Paris et les villes hors de Hambourg et de Brême, on a projeté un nouveau chemin de fer de Venloo à Wesel, traversant la Westphalie et aboutissant, par Osnabruck, à Brême et à Hambourg. Deux compagnies, dont l'une belge et l'autre parisienne, briguent chacune la concession de cette ligne, qui traversera le territoire hanovrien.

CHEMINS SUÉDOIS. — L'ouverture solennelle du chemin de fer entre Stockholm et Gothenbourg aura lieu le 1er novembre.

CHEMINS ESPAGNOLS. — La Compagnie des chemins de fer de Saragosse et Alicante à Madrid vient de donner, par soumission, une commande de 800 wagons et voitures. Tous nos constructeurs de Paris convoitaient cette grande entreprise, et, contre leur attente, elle leur a été enlevée par une importante maison d'Angleterre. Cela est d'autant plus regrettable que presque tous nos établissements de construction dans cette spécialité sont à la fin de leurs fournitures.

LETTRES DE VOITURE. — On a signalé, il y a peu de temps, dit le *Courrier de Saint Etienne*, une circulaire de la Compagnie du chemin de fer de la Méditerranée qui engageait les négociants à ne pas réclamer *des lettres de voiture* pour leurs envois, et l'on a énuméré tous les inconvénients de ce mode défectueux d'expéditions commerciales. Nous apprenons aujourd'hui que M. le ministre des finances est saisi en ce moment de la question, qui ne peut manquer de recevoir une solution conforme à la sécurité des relations de commerce.

CHEMIN DE FER MÉTROPOLITAIN A LONDRES. — Après avoir annoncé le jour où serait ouvert le chemin de fer métropolitain, dit le *Morning Advertiser*, nous avons dû faire connaître que l'inauguration subirait forcément un retard. Depuis le 1er octobre, qui devait voir fonctionner le chemin de fer souterrain, de nouveaux obstacles se sont élevés, et l'ouverture de la voie est retardée encore. La semaine dernière on disait que le chemin serait inauguré le jour de la majorité du prince de Galles. Aujourd'hui c'est le 17 novembre qu'il est question de choisir pour cette inauguration tant de fois remise. Mais il y a de fortes raisons de penser qu'il ne faut pas compter sur cette ouverture avant Noël. Il paraît qu'il s'est élevé quelque désaccord entre les administrateurs du chemin souterrain et du Great Western. Le prélèvement de 45 0/0 sur la recette brute, consenti par le Great Western, ne lui paraît plus suffisamment avantageux. Espérons que cette nouvelle difficulté n'empêchera pas l'ouverture de la voie, quand les travaux matériels seront arrivés à leur complet achèvement.

ISTHME DE SUEZ. — On lit dans le journal l'*Isthme de Suez* :

« M. Ferdinand de Lesseps est parti de Paris le 8 de ce mois, se rendant à Trieste en traversant l'Italie. Il a dû s'embarquer dans ce port le 12 pour Alexandrie, où il sera le 16 ou le 17 au plus tard. Le but de son voyage est de présider et d'activer en personne les importantes opérations projetées pour la prochaine campagne devant s'ouvrir dans la fin du mois de novembre, et dont la fin, on l'espère, sera marquée par l'établissement d'une complète communication maritime entre Port-Saïd et Suez, ainsi que le prolongement du canal d'eau douce jusqu'à cette dernière ville. »

EMBELLISSEMENTS DE LYON. — Si l'administration parisienne a réalisé de magnifiques créations, les grandes villes de nos provinces ont suivi ce noble exemple.

Comme on va le voir Lyon mérite bien encore, par des améliorations empreintes d'un double caractère de grandeur et d'utilité le titre de seconde ville de France.

Voici quelques documents puisés aux sources officielles. Il s'agit de travaux d'utilité générale exécutés depuis l'année 1854 jusqu'en 1862 exclusivement.

1° *Amélioration du centre de la ville.* — Création de rues Impériale, Centrale, de l'Impératrice, Grenette-Buisson (annexes), 70,000 mètres carrés de terrains livrés à la voie publique : dépense..... 35,000,000

L'exécution de ces voies, des trois premières surtout, a fait pénétrer l'air et la vie dans des quartiers hideux, en détruisant une déplorable agglomération de ruelles étroites et malsaines.

2° Création de 60,000 mètres courants de rues nouvelles au profit du troisième arrondissement, et amélioration de 30,000 mètres courants de rues anciennes..... 10,000,000

3° Création d'un parc de 100 hectares et de diverses promenades publiques..... 4,000,000

Le parc dont il est ici question sera, dans quelques années, l'un des plus remarquables de l'Europe ; il n'aura même rien à envier à ceux de la ville de Paris.

4° Distribution d'eau, grands travaux d'égouts, de pavage et d'asphalte..... 13,000,000

5° Voies nouvelles ouvertes dans diverses directions pour mettre le centre de la ville en communication avec les quartiers éloignés et les faubourgs..... 5,000,000

6° Quais, travaux de défense contre les inondations (30,000 mètres courants de quais)..... 16,000,000

7° Marché..... 3,000,000

Le nouveau marché près de la Bourse rappelle un peu les halles centrales de Paris, dont les heureuses dispositions font tant d'honneur à M. Victor Baltard.

8° Grands édifices municipaux. 10,000,000

Total,..... 98,000,000

Nous n'avons pas compris dans cette nomenclature les travaux très-considérables entrepris sur les ressources ordinaires des budgets. Il convient aussi d'ajouter aux chiffres précédents :

1° Les travaux exécutés par les compagnies de chemins de fer dans la traversée de Lyon et qu'on peut évaluer par aperçu à..... 75,000,000

2° 280,000 mètres carrés de constructions de premier ordre élevées pendant sept années, et qui ne doivent pas être estimées à moins de..... 200,000,000

Les grands travaux exécutés à Lyon ont donc remué, surtout pour les ouvriers, et dans l'espace de sept années, un capital de *trois cents soixante-treize millions.*

FINANCES DES ÉTATS CONFÉDÉRÉS. — Le *Moniteur* publie, sur les finances des États confédérés, les détails suivants :

Rien n'est plus remarquable que le manque absolu de documents qui jusqu'à présent a laissé l'Europe dans l'ignorance de l'état financier de la confédération du Sud. Nous savons qu'elle a dû se procurer beaucoup d'argent, parce qu'une guerre pareille à celle qu'elle soutient ne peut se continuer sans beaucoup d'argent, mais, en réalité, on n'a que des données très-vagues sur l'étendue de ses ressources du Sud, et quant aux origines de ces ressources, on les ignore absolument. Quelques renseignements ont pourtant été fournis récemment par des hommes qui font profession d'être les partisans du Sud en Angleterre, qui, si leur sincérité et leur exactitude peuvent être constatées, sont de nature à dissiper un peu l'obscurité qui enveloppe cette question.

Voici les chiffres que l'on fixe comme dépense totale des États confédérés au 1er août dernier :

Ministère de la guerre.....	69,021,125 l. s
Ministère de la marine.....	3,605,085
Dépenses civiles et diverses....	3,678,850
Total.....	76,703,060 l. st.

Si ces comptes se confirment, le Sud peut se féliciter d'avoir soutenu avec succès une grande lutte à bon marché. Nous ne voulons pas comparer cette modique somme avec les énormes chiffres de M. Chase, qui vient de déclarer que ses dépenses pour les trois mois qui ont pris fin au 30 juin se montaient à 38,800,000 livres sterling, soit 160,000,000 sterl. par an. Nous prendrons donc un autre point de comparaison, et nous rappellerons que sir G.-C. Lewis a évalué les dépenses du gouvernement britannique, dans la guerre de Crimée, à 77,588,000 liv. ster. Cependant, la guerre de Crimée, quoique terrible et bien supérieure à la guerre américaine comme organisation militaire, était une opération habilement circonscrite et ne saurait se comparer avec l'effrayant développement du conflit américain. D'autre part, il faut remarquer que les 76 millions sterling assignés aux dépenses confédérées comprennent également les services civils, tandis que le total de la guerre de Crimée n'était appliqué qu'à des choses exclusivement militaires.

Voici maintenant les sources auxquelles a été puisée cette somme considérable, quoique comparativement modérée.

Impôts.

	l. st.
Douanes avant la suppression du tarif.....	333,393
Impôt de guerre.....	2,792,758
Emprunts.	
Emprunt du 28 février 1861.....	3,500,000
Emprunt du 19 août 1861.....	5,743,114
Dépôts remboursables.....	8,753,516
Balance de l'emprunt avec la Banque.....	2,459,412
Émission de billets.	
Billets du Trésor 9 mars 1861.....	471,000
— 16 mai 1861.....	4,047,587
— 19 août 1861.....	30,155,076
— 17 avril 1862.....	5,319,076
Coupures.....	197,100
Ressources diverses.....	460,779
Total.....	72,800,812

Ce qui accusait un déficit d'environ 4 millions sterling au 1er août.

On voit que dans le Sud, aussi bien que dans le Nord, cette grande lutte a été fort peu soutenue au moyen d'impôts, et qu'on a surtout employé un papier à cours forcé.

ISTHME DE CORINTHE. — On écrit de Corinthe, le 31 octobre, au *Moniteur* :

« Une compagnie vient de se former en Grèce pour entreprendre le percement de l'isthme de Corinthe, et éviter ainsi à la navigation le parcours long et dangereux des côtes du Péloponèse.

Dès l'antiquité, on a reconnu l'immense avantage d'un canal réunissant les deux mers. Périandre est le premier qui s'en soit occupé. Après lui, Alexandre le Grand, Démétrius Poliorcète et Jules César y ont donné leur attention. Enfin Néron a fait commencer des travaux dont on voit encore les traces.

C'est ce dernier plan qui est repris aujourd'hui. Il semble présenter les meilleures chances de réussite, en même temps que son exécution ne paraît pas exiger des dépenses considérables.

La largeur du canal serait de 34 mètres et sa profondeur de 6 mètres. Son parcours ne dépasserait pas 6 kilomètres.

Quant aux avantages que le percement de l'isthme de Corinthe apporterait à la navigation, ils sont faciles à apprécier. Pour les bâtiments venant de Marseille et de la Méditerranée, se rendant au Pirée, la distance serait abrégée de 90 milles. L'économie de temps serait encore plus considérable pour les navires venant de l'Adriatique.

On ne sait pas encore si le gouvernement grec acceptera les conditions qui lui sont proposées pour l'exécution de ce grand travail. »

CANAUX. — On lit dans l'*Ancre de Saint-Dizier* :

« Nous annoncions dernièrement que les travaux de la deuxième section du canal de Vitry à Saint-Dizier allaient prochainement être mis en adjudication. On nous assure aujourd'hui que cette adjudication sera passée dans la seconde quinzaine du 20 au 25 de novembre. »

UNION MERCANTILE. — Par décret de la reine

l'Espagne du 21 octobre 1862, la constitution de la Société de crédit de Santander, dénommée Union mercantile, a été autorisée.

AUTRICHE. — L'amélioration sur notre marché monétaire continue, et l'agio des espèces d'or et d'argent diminue sensiblement, grâce aux envois importants de métaux précieux que la Banque, la Société du Crédit mobilier autrichien et nos principales maisons de banque reçoivent de Hambourg, de l'Angleterre, de la France et de la Hollande. La maison Rothschild, de Vienne, qui a souscrit la plus forte partie des obligations de l'emprunté de 1860, mises récemment en adjudication, a reçu dernièrement, par un convoi spécial, 1400 quintaux de lingots d'argent qui représentent une valeur d'environ 21 millions de francs.

TURQUIE. — La correspondance Bullier annonce que M. Ch. Laffitte vient d'être nommé banquier de la Sublime-Porte. Il remplace à Paris M. Pleyel-Will, et à Constantinople M. Aléon, qui ont donné leur démission.

M. Ch. Laffitte aurait envoyé un agent pour fonder une maison de Banque à Galata.

L'ancien projet de banque de Turquie qui avait été cédé par les concessionnaires primitifs, Rodocanachi de Londres, à MM. Oppenheim et Erlanger, serait abandonné, la Porte ayant déclaré récemment qu'elle ne croyait pas devoir y donner suite.

FINANCES GRECQUES. — On lit dans le *Constitutionnel* :

« Depuis la chute du roi Othon, les fonds grecs ont été sur notre place l'objet de spéculations très-actives. La dette de ce petit royaume est, toute proportion gardée, la plus forte qui existe en Europe. Elle consiste en un premier emprunt de 20 millions de francs contracté en 1824 par MM. Loughan et Cᵉ, capital 59, et d'un autre de 50 millions contracté par MM. Ricardo et C, à 50 1/2, puis d'un troisième emprunt contracté par MM. de Rothschild, de 65 millions, sous la triple garantie de l'Angleterre, de la France et de la Russie. Enfin, le roi de Bavière a prêté aux sujets de son fils une somme de 6 millions environ. Ce seraient donc près de 150 millions de francs. Mais si à ce total nous ajoutons les intérêts des deux premiers emprunts qui depuis 1826 n'ont plus été payés, et les arrérages dus aux trois puissances garantes qui, depuis trente ans, paient de leurs deniers les dividendes de cette partie de la dette nationale grecque, nous trouverons un total très près de 300 millions. C'est un beau denier pour un pays qui compte moins d'un million d'habitants; cette déplorable situation financière n'a pas empêché les obligations de 5 0/0 de monter jusqu'à 16, et les coupons de monter à 7 0/0.

F. GRIMARD.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 13 novembre 1862.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots		86,423,264 60
Numéraire dans les succursales		289,079,491 »
Effets reçus hier à recevoir ce jour		635,140 09
Portefeuille de Paris, dont 80,023,038 fr. 66 c. provenant des succursales		333,405,271 85
Portefeuille des succursales, effets sur place		274,712,037 »
Avances sur lingots et monnaies		5,229,950 81
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales		1,865,300 »
Avances sur effets publics français		90,259,700 »
Avances sur effets publics français dans les succursales		17,803,400 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer		64,035,900 »
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales		34,436,350 »
Avances sur obligations du Crédit foncier		523,200 »
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales		442,000 »
Avances à l'État sur le traité du 30 juin 1848		60,000,000 »
Rentes de la réserve		12,980,750 14
Rentes, fonds disponibles		29,571,390 26
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)		100,000,000 »
Hôtel et mobilier de la Banque		4,000,000 »
Immeubles des succursales		5,818,725 »
Dépenses d'administration de la Banque		
et des succursales		1,562,046 21
Divers		15,151,338 58
		1,344,305,305 84

PASSIF.

Capital de la Banque		182,500,000 »
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)		2,316,503 57
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)		12,080,750 14
Réserve nouvelle		9,125,000 »
Réserve immobilière de la Banque		4,000,000 »
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)		832,836,375 »
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales		5,681,102 83
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales		8,600,503 »
Compte courant du Trésor, créditeur		79,839,952 67
Comptes courants de Paris		155,233,086 33
Comptes courants dans les succursales		32,156,003 »
Dividendes à payer		1,123,718 75
Arrérage des valeurs transférées ou déposées		4,000,416 86
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales		10,551,155 97
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales		1,405,319 52
Divers		3 934,978 46
		1,344,305,305 84

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte CH. DE GERMINY.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 31 octobre 1862.

ACTIF.

Espèces en caisse	2,531,505 36	
Espèces à la Banque	1,262,925 01	3,794,430 37
Matières or et argent		105,414 07
Portefeuille : Paris	42,635,891 14	
— Province	17,925,076 14	
— Etranger	6,578,063 31	66,919,030 59
Agences dans les colonies		6,038,207 19
Agences à l'étranger		23,694,316 48
Avances sur fonds publics et actions div.		3,689,474 08
Crédits sur connaissement et nantissem.		20,233,930 13
Correspond. : Province 7,095,349 42		
— Etranger 25,750,038 97		32,850,388 39
Comptes débiteurs des Sous-Comptoirs		2,376,660 91
Effets en souffrance. Exercice courant		39,132 23
Immeubles		1,209,624 07
Frais généraux		306,689 80
Divers		15,138 04
		161,403,273 93

PASSIF.

Capital		40,000,000 »
Réserve		8,351,343 83
Comptes courants d'espèces		35,716,011 85
Comptes courants d'escompte		3,336,017 61
Comptes créditeurs des Sous-Comptoirs :		
Capital 3,388,207 70		
Divers 1,163,242 66		4,551,450 36
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers 10,176,068 90		
Par faillite du tribunal de commerce 184,254 06		10,360,322 96
Corresp. : Province 5,871,063 22		
— Etranger 25,094,429 85		30,965,493 07
Acceptations à payer		25,956,979 85
Rentrées, effets en souffrance. Exerc. clos		61,589 54
Dividendes à payer		44,196 97
Profits et pertes		931,659 09
Divers		1,165,396 80
		161,403,273 93

Risques en cours au 31 octobre 1862.

Effets à échoir restant en portefeuille	66,919,030 59
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	33,452,757 85
	100,371,788 14

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,
Hipp. BURTA.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

Bilan au 31 octobre 1862.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse	94,811 69	
Espèces à la Banque de France	66 76	
Espèces à la Société générale de Crédit industriel et commercial	»	94,878 45
Actions : 375 francs par action non appelés		15,000,000 »
Portefeuille		3,901,426 »
Nantissements :		
Marchandises 32,465,502 38		
Valeurs et titres divers 19,257,944 34		51,723,536 72
Frais de constitution, émission, 1ᵉʳ établissement		168,000 »
Agences		1,735,079 39
Frais généraux		41,394 60
Comptes courants. Débiteurs		1,050,810 65
Divers		42,782 30
		73,777,910 11

PASSIF.

Capital		20,000,000 »
Créditeurs :		
Marchandises 32,465,502 38		
Valeurs et titres divers 19,257,944 34		51,723,536 72
Réserve statutaire. 1ᵉʳ semestre 1861		116,860 11
Dividende restant à payer		38,845 »
Réescompte du portefeuille, 1ᵉʳ sem.		39,388 85
Comptes courants. Créditeurs		1,379,863 26
Profits et pertes :		
Report du 30 juin 1861 59,528 73		
Solde nouveau 192,615 26		252,143 90
Divers		27,272 18
		73,777,910 11

Opérations en cours au 31 octobre 1862.

Avances :	
Sur nantissement de marchandises	20,840,002 »
Sur nantissement de valeurs et titres divers	8,650,994 »
Total	29,490,996 »
Effets à échoir restant en portefeuille	3,901,426 »
Effets en circulation avec l'endossement du Sous-Comptoir	25,589,568 »
Total égal	29,490,996 »

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur, A. IZOARD.

BANQUE D'ANGLETERRE

Situation au 5 novembre 1862.

Département de l'émission.

PASSIF.

	liv. sterl.
Billets émis	29,211,270

ACTIF.

Dette du gouvernement	11,015,100
Autres valeurs	3,630,900
Espèces et lingots d'or	14,561,270
Espèces en argent	»
	29,211,270

Département de la Banque.

PASSIF.

Capital des propriétaires	14,553,000
Reliquat	3,064,948
Dépôts publics (y compris échiquier, commissaires de la dette nationale, comptes de dividende)	6,271,105
Autres dépôts	14,979,869
Billets à sept jours et autres	779,107
	39,667,449

ACTIF.

Valeurs du gouvernement (y compris annuité amortie)	11,063,992
Autres valeurs	19,027,192
Billets	8,111,725
Espèces d'or et d'argent	864,340
	39,067,449

Le 30 octobre 1862.

M. MARSHAL, 1er *caissier*.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Le marché industriel a été cette semaine relativement plus faible que celui des principales valeurs.

Toutes les valeurs de la fusion immobilière ont baissé beaucoup. Les Rivoli ont été cotés aujourd'hui 236 25; les Ports de Marseille 643 75; les Magasins généraux 665 »».

Les Docks de Marseille ont faibli à 687 50; dans ces cours, il y a des achats très-sérieux.

Les Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille sont très-solides à 405 »»; il est extrêmement regrettable que les actionnaires ne reçoivent pas le dernier rapport qui leur permettrait d'apprécier la situation de l'affaire.

La Caisse Mirès est descendue à 70 »»; les Call sont toujours très-rares.

Le Comptoir Bonnard est faible à 40 »». Les Petites Voitures sont cotées 62 50.

Le Sous-Comptoir des Entrepreneurs est à 138 75.

Les Omnibus de Paris trouvent preneurs à 837 50. La Vieille-Montagne s'est négociée à 265 et 270.

L'Union des Gaz fait 106 25.

E. DONNAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Les affaires ont été difficiles cette semaine. La baisse des fonds français a exercé son influence ordinaire sur notre marché. La baisse se serait même fait sentir d'une façon plus significative, sans l'intervention du *savings bank* (caisse d'épargne), pour le compte de laquelle les agents de change du gouvernement ont acheté 15,000 liv. st. de titres de nouveau 3 0/0.

La prudence observée par le gouvernement britannique au sujet de l'Amérique, a causé une satisfaction générale. Les affaires sont très-embrouillées de l'autre côté de l'Atlantique. Les lettres qui nous arrivent de New-York faisaient presque pressentir un conflit entre les deux grands partis qui divisent le Nord. Il y aurait donc lieu à intervenir entre les républicains et les démocrates, comme entre les fédéraux et les confédérés.

Une question tout aussi grave est le mouvement qui entraîne les espèces métalliques vers l'Inde; ce mouvement ne s'était pas encore manifesté avec autant d'énergie, depuis la panique de 1857. Voici quatorze semaines que dure cette émigration de l'argent. En 1857, elle a duré dix-huit semaines sans interruption. La diminution de l'encaisse de la Banque atteint aujourd'hui le chiffre de 3,022,633 liv., et ce chiffre n'est pas définitif. En 1857, il y a eu une diminution de 4,570,980 liv., et le taux de l'escompte s'est élevé de 5 1/2 jusqu'à 10 0/0.

La situation est aujourd'hui beaucoup moins effrayante. D'abord la diminution de l'encaisse ne marche pas avec la même rapidité; ensuite la réduction est à peu près la même pour le portefeuille que pour l'encaisse, tandis qu'en 1857, le contenu du portefeuille diminuait avec une rapidité bien plus grande, 4,729,780 liv. st. contre 4,570,980 liv. st. Aussi la Banque n'a-t-elle élevé le taux de son escompte que de 2 à 3 0/0. Au reste, l'Inde nous a envoyé de grandes quantités de coton. Le stock est assez abondant pour permettre d'espérer que la matière ne nous manquera plus. Notre marché est largement approvisionné de grains; les inquiétudes semblent diminuer, et certains symptômes annoncent une prochaine reprise des affaires. L'émigration des espèces métalliques subira donc un temps d'arrêt, et la Banque ne sera probablement pas dans la nécessité d'élever le taux de son escompte.

La Bourse d'hier a été plus ferme à la clôture qu'au début. Les Consolidés cotés ont ouvert à 93 3/8 et clôturé à 93 1/2. Ils avaient varié pendant toute la semaine entre 92 et même 91 7/8 et 93 1/4. A terme, ils ont été demandés à 92 et offerts à 92 1/8. Les actions de la Banque ont fait 237, 236 1/2; le 3 0/0 réduit 91 1/2 5/8; le nouveau 3 0/0 91 1/2 7/8; les bons de l'Echiquier ont fait, pour juin, de 14 à 17 sh.; pour mars, de 11 à 14 sh. de prime.

5 0/0 indien 109 3/4 1/2.

Les fonds étrangers ont été lourds; ils ont subi l'influence des consolidés. L'emprunt grec a été ferme à 15 1/2 et à 16. Les consolidés turcs, lourds à 37 1/8 3/8. Les certificats ottomans fermes à 1/2 et 3/4 de prime, et le 5 0/0 italien est lourd à 71 1/2. Le Venezuela est difficile. Les passifs espagnols sont plus en faveur, une somme de 80,000 livres ayant été destinée cette semaine à l'amortissement de cette dette. Voici les derniers cours des principales valeurs étrangères :

4 1/2 brésilien 95 3/4 1/2; 6 0/0 de Buenos-Ayres 93; 3 0/0 italien 78 1/2; 3 0/0 mexicain 33 1/4; 2 0/0 Nouvelle-Grenade 28; id. mandats territoriaux (*Land-Warrants*) 3 3/4 3 1/4; le 4 1/2 0/0 peruvien 1862 2 0/0 de prime; 7 0/0 égyptien, 2e émission, 88 1/4; 5 0/0 grec 15 1/4, 3/4, 1/2; id. coupons 7 1/4 7/8; 5 0/0 italien 71 3/8 1/8; 3 0/0 portugais 46 1/2; 5 0/0 russe 92 7/8, 93 1/4; 3 0/0 espagnol 54 à 54 1/2.

C. DEALTH.

CHANGES ET MATIÈRES.

Aucun changement ne s'est produit dans l'agio sur les monnaies. Quant au change, il est presque le même depuis le commencement de la semaine.

Amsterdam, court 214 7/8 p., 215 »/» a.; 90 jours 213 »/» p., 213 1/4 a.

Anvers, court pair p. »/» p.

Hambourg, court 189 1/2 p., 189 1/4 a.; 90 jours 187 1/2 p. 187 1/4 a.

Berlin, 90 jours 370 »/» p., 369 1/2 a.

Londres, court 25.17 1/2 p., 25.16 »/» a.; 90 jours 24.97 p., 24.95 1/2 a.

Madrid, court, 5.25 1/2 p., 5.25 a; 90 jours 5.18 a.

Barcelone, court 5.24 1/2 p., 5.24 »/» a.; 90 jours 5.14 »/».

Cadix, court, 5.21 p., 5.20 a.; 90 jours, 5.15 p., 5.14 a.

Lisbonne, 90 jours 5.53 p. 5.52 »/» a.

Porto, 90 jours 5.52 a., »/» a.

Gênes, court 99 7/8 p., 98 3/4 a.; 90 jours 98 3/8 p., 98 1/2 a.

Livourne, court 99 3/4 p., 99 5/8 a.; 90 jours 98 5/8 p., 98 1/2 a.

Naples, court 424 »/» p.; 425 a.; 90 jours 419 1/2 p., 419 »/» a.

Vienne, court »»» p.; 90 jours 204 p., 203 »/» a.

Milan, court 99 7/8 p., 99 3/4 a.

Francfort, 90 jours 212 »/» p., 211 3/4 a.

Pétersbourg, court »»» p., »»» a.; 90 jours 387 »/» 386 »/» a.

Rome, 90 j. »,»» p., 5.22 1/2 p.

EMILE ANDRÉOLI.

BULLETIN COMMERCIAL.

Le tableau des douanes publié par le *Moniteur* a donné raison aux partisans du dernier traité de commerce.

Sans entrer dans le détail du négoce de la France, de l'Angleterre et de la Belgique, je me borne à donner le total des résultats que nous avons obtenus avec l'Angleterre.

L'excédant d'exportation d'Angleterre en France sur 1861 a été cette année de 138,824,000 francs, sans compter les céréales; et celui de l'exportation de France en Angleterre a atteint le chiffre de 117,519,000 francs.

On sait quelle est la position respective des deux nations, relativement à l'industrie cotonnière. Quant aux autres tissus, on se rappelle que le traité de commerce avait suscité les plaintes et les réclamations des manufacturiers français, qui croyaient y voir une cause imminente de ruine; car on ne croyait pas qu'il fût possible de soutenir la concurrence et il a fallu cette lutte des deux industries, provoquée par ce traité même, pour prouver à nos chefs de fabrique leur supériorité sur nos voisins d'outre-Manche.

Ces beaux *tissus anglais*, ces *alpagas* renommés, qui payaient si bien de mine, sont aujourd'hui entièrement dépréciés. Il n'a fallu qu'une année pour montrer le peu de cas qu'on devait faire de leur solidité. On n'en a importé en France que pour 27,240,000 francs, et nos magasins regorgent encore de ces étoffes dont on ne peut se défaire.

Nos tissus de laine, au contraire, profitant de la crise cotonnière même, et employant à leur fabrication des bras devenus oisifs, passaient le détroit, et méritaient par leur bonne qualité la recherche dont ils étaient l'objet. Il suffit de dire qu'il en est entré en Angleterre pour 49,848,000 francs.

Roubaix, Tourcoing, Sedan et nos grandes fabriques reçoivent de nombreuses demandes, et tout fait croire que de longtemps cette activité ne se ralentira pas.

Il serait à souhaiter qu'on pût en dire autant des ouvriers en soie et en rubans de Lyon et de Saint-Étienne. Quand on voit les ouvriers quitter leurs métiers silencieux pour venir s'engager comme terrassiers aux travaux du chemin de fer, c'est que la misère approche. Fort heureusement, ces cas ne se reproduiront plus, parce que la condition des soies s'est améliorée. La position, il est vrai, est encore difficile; mais il y a une reprise décidée; des ventes sur banque se sont effectuées, des commandes assez fortes sont arrivées, et la situation devient meilleure, parce que, avec le travail reviennent l'espoir et le courage.

Un tableau comparatif des exportations de soies grèges moulinées, écrues ou teintes, donne, en faveur de 1862, un chiffre d'augmentation de 1,374 kil. Quant à notre exportation totale, elle s'élève à 137,557,000 kil.

Valence et Aubenas ont des marchés assez insignifiants.

On a fait peu d'affaires sur les matières textiles. Les achats de garance n'offrent que peu d'intérêt.

Dans quelques jours vont paraître les premières eaux-de-vie, en même temps changeront les allures des marchés de spiritueux. Jusqu'ici, malgré les demandes fréquentes qui sont faites, le commerce reste ferme et demeure sur la réserve en maintenant ses prix; et il n'y a lieu qu'à des transactions insignifiantes.

Les cotes principales sont celles-ci : Paris, 3/6 Montpellier, 66 fr. 99 c.; Lille 3/6 betterave, 65 francs; Milan, 316. A Nîmes, Cette et Narbonne, les 3/6 se vendent 80 et 81 francs; Béziers, le 3/6 bon goût disponible varie de 83 à 86 francs. Les bons bois de Cognac sont à 140 francs; les bonneries à 145, la fine Champagne à 150, et la grande à 160. Les esprits de 1862 se vendent 135 francs.

Les rapports sur la récolte de la Bourgogne sont d'accord pour constater la bonne qualité du rendement qui a du corps, de la finesse, de la vinosité enfin, ce qui promet pour l'avenir une bonification et une solidité auxquelles on ne s'attendait pas. La chaleur printanière et les pluies estivales, en effet, avaient compromis la récolte, et sans la température exceptionnelle de septembre, elle ne serait pas arrivée à maturité.

Dans le Midi, les petits vins se vendent 105 et 110 fr. les 700 litres; le picpoul à 150, le frontignan à 180 et 185. Les arrivages de la basse Bourgogne et du centre sont achetés, sans recherche cependant. On s'occupe principalement des esprits. Ils sont à 70 à Montpellier. Brassés, ils montent jusqu'à 80 et 85. A la Rochelle ils atteignent même le cours de 90. L'Armagnac se demande à ces prix à Bordeaux. Le languedoc est à 94, et le tafia à 48. Les prix des marcs sont de 58, 60, 61 et 63 fr.

Des statistiques anglaises nous ont donné les stocks comparatifs du sucre et du café dans les principaux ports européens. Ils s'élèvent à un chiffre assez considérable.

Je dois faire mention de la pétition adressée à l'Empereur par les armateurs, constructeurs, courtiers, calfats, etc., pour demander l'abrogation ou tout au moins la modification aux décrets de janvier et de juin 1861. Cette pétition est revêtue de 4,000 signatures. Bordeaux, le Havre et Marseille doivent suivre l'exemple de Nantes.

Les cotons sont toujours aussi rares, aussi chers. D'abord on avait cru à un changement qui améliorât la situation. Les nouvelles de Liverpool étaient bonnes, il y a quelques jours; depuis, on est revenu à la stagnation. Beaucoup de négociants espèrent cependant que la triple intervention pacifique proposée par la France sera acceptée par l'Angleterre. Dans ce cas, le commerce du coton prendrait un essor auquel on n'est plus habitué.

Si au Havre les affaires sur cotons sont rares, celles des cafés ne le sont guère moins. Les arrivages de cuirs et de suifs sont peu considérables. Les huiles de pétrole d'Amérique se vendent 48 fr. les 100 kil.

A Marseille, peu d'achats de savons.

La loi sur la liberté de la boulangerie ne préoccupe guère les spéculateurs de la halle aux blés. On se demande, toutefois, quelles sont les mesures qu'on prendra relativement à la réserve. La mercuriale a obtenu une faible hausse.

A Dunkerque, les blés étrangers se cotent de la manière suivante : blé d'Amérique, 24 fr. 50 à 30 fr.

Dantzig, 29 à 34 fr.; Egypte, 18 fr. 25 à 20 fr. 50; dantzig, 26 fr. 75 à 18 fr. 50.

A Marseille les blés du Danube s'achètent à 27 francs.

Les huiles de colza de Rouen sont à 118 fr. 50. On n'en vend point sur les marchés de Lille et de Caen. Les millettes sont à 100 et 100 fr. 50 c.

— A Grasse, on a des craintes pour la récolte des olives. La température est trop douce disent les cultivateurs. Le ver attaque, dit-on, les oliviers.

— Peu de cuirs et de suifs à Paris. Je ne parle pas des provenances des tanneries du Jura.

L'industrie métallurgique est en émoi à la suite des changements introduits dans les tarifs de la Compagnie de l'Est. Jusqu'à présent les fers et les fontes d'Angleterre coûtaient de Dunkerque à Saint-Dizier 22 francs les 100 kilos.

De Saint-Dizier à Paris, le prix était de 15 fr. Or, on vient d'unifier les tarifs, et il n'y a entre eux que la différence insignifiante de 50 centimes. C'est-à-dire que le transport de Dunkerque à Saint-Dizier coûte 13 fr. de moins, tandis que celui de Saint-Dizier n'est diminué que de 2 fr.

Les maîtres de forges se plaignent de cette mesure qui favorise la concurrence anglaise et fait arriver les fers étrangers chez eux, de façon à leur enlever un grand nombre d'acheteurs, les droits d'entrée et ceux de transport devenant complétement nuls.

Les fontes au bois se vendent 130 francs les 1,000 kilogrammes.

Les métis 22 fr. 50 c.

Les fers laminés et battus sont demandés.

Il s'est répandu un bruit qui a fait croire à une hausse sur les bois. On a parlé d'une compagnie anglo-française qui se serait organisée pour exploiter les bois d'Amérique. Il paraît que des bois d'essence de chêne arrivés à Paris dans d'excellentes conditions ne reviennent pas à plus de 13 francs le stère.

EMILE ANDRÉOLL.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

17 novembre. — **Chemin Victor-Emmanuel.** — A 1 heure, à Chambéry.

18 novembre. — **Entrepôts et magasins généraux de Paris.** — A 3 heures, place Vendôme, 15.

19 novembre. — **Compagnie immobilière de Paris.** — A 3 heures, au Grand Hôtel, boulevard des Capucines.

22 novembre. — **Chemin de Lichtervelde à Furnes.** — A 3 heures, à Gand, hôtel de la Poste.

28 novembre. — **Mines de Graissessac.** — A 2 heures, au siége social, à Montpellier.

2 décembre. — **Sucrerie, raffinerie, distillerie de Bourdon.** — A 3 heures, rue du Faubourg Poissonnière, 1.

4 décembre. — **Chemins portugais.** — A Lisbonne, au siége de la Société.

F. G.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 10 novembre 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.

Au 31 décembre 1861 :			
A long terme..	275,918,064		
A court terme.	12,088,000	288,006,064	»
Du 1er janvier au 31 octobre 1862, à long terme.....		70,215,000	»
Du 1er au 10 novembre, à long terme.....		2,096,700	»
PRÊTS COMMUNAUX.			
Au 31 décembre 1861....		44,071,130	12
Du 1er janvier au 31 octobre 1862.....		26,316,747	10
Du 1er au 10 novembre...		380,000	»
Total.....		431,085,641	22
A déduire:			
Remboursements anticipés à long terme	19,621,943 11		
Remboursem. à court terme.....	10,298,000 »	29,919,943	11
Reste....fr.		401,165,698	11

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. cours correspondant des actions
Est*	Du 29 octobre au 4 novemb	1739	1.344.563 81	773 18	1706	1.439.623 19	838 »	» »	7.73	32.219 79	650 »
Orléans*	29 — 4 — ...	1624	1.347.466 77	829 72	1475	1.270.113 14	861 09	» »	3.64	37.366 81	1045 »
Paris-Lyon-Méditerranée*	29 — 4 ...	1411	2.848.329 13	1.806 65	1411	2.725.884 46	1.931 88	» »	6.51	74.859 94	1150 »
Ouest*	29 — 4 — ...	1310	1.039.072 75	790 45	1213	1.177.636 85	970 85	» »	18.60	36.415 74	535 »
Nord*	29 — 4 — ...	1033	1.330.089 30	1.263 99	967	1.318.993 26	1.364 »	» »	7.33	55.085 06	1030 »
Midi*	29 — 4 — ...	798	581.463 93	728 65	798	571.455 88	716 11	1.75	» »	33.602 89	860 »
Lyon a Genève*	29 — 4 — ...	231	133.250 25	576 88	231	131.411 90	568 88	1.41	» »	23.068 87	352 50
Ardennes*	29 — 4 — ...	355	147.327 72	415 »	187	93.000 05	497 08	» »	16.60	16.857 35	432 50
Dauphiné*	29 — 4 — ...	182	92.035 21	510 00	160	66.540 50	415 87	22.85	» »	19.351 91	412 50
Graissessac a Béziers	29 — 4 — ...	52	11.300 01	217 30	52	10.815 60	207 99	4.48	» »	»	»
Bessèges a Alais*	29 — 4 — ...	33	31.771 30	962 94	33	22.900 90	696 69	38.36	» »	42.591 06	»
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit*	29 — 4 — ...	1961	1.253.029 79	637 99	1967	1.430.491 25	766 19	» »	16.72	28.435 43	617 50
Autrichiens	29 — 4 — ...	1324	1.003.447 50	757 99	1324	1.308.930 »	988 75	» »	23.34	30.046 20	500 »
Madrid a Alicante et Tolède	29 — 4 — ...	482	324.991 70	674 06	482	244.661 58	507 60	32.79	» »	34.737 39	615 »
Saragosse et Madrid a Médinacelli	29 — 4 — ...	166	61.159 40	368 43	104	27.116 93	260 76	41.30	» »	»	»
a Alicante Alcazar a Ciudad	29 — 4 — ...	133	29.764 05	192 02	114	18.445 40	161 80	18.67	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	28 — 4 — ...	366	123.012 81	336 10	360	99.589 70	272 00	23.53	» »	16.409 35	355 »
Nord de l'Espagne	29 — 4 — ...	522	199.359 86	381 91	375	138.542 13	369 45	3.38	» »	16.524 01	532 50
Union suisse	2 — 8 — ...	275	64.610 »	235 »	275	63.470 »	230 »	2.10	» »	» »	»
Central suisse	29 — 4 — ...	262	130.191 40	496 91	262	128.304 36	489 71	1.50	» »	21.397 38	470 »
Victor-Emmanuel	29 — 4 — ...	214	139.388 39	651 35	214	131 613 83	615 02	5.90	» »	28.675 16	375 »
Romains Bologne a Ancone	29 — 4 — ...	206	52.517 46	254 94	»	»	»	»	»	11.141 02	330 »
Romains Rome a Civita-Vecchia	29 — 4 — ...	73	16.961 55	232 35	»	»	»	»	»	10.681 52	»
Saragosse a Pampelune	29 — 4 — ...	178	66.481 72	303 83	»	»	»	»	»	11.861 21	360 »
Séville-Xérès-Cadix	15 — 21 octobre..	160	76.729 23	479 55	160	67.969 86	424 80	12.97	» »	22.048 97	475 »
Ouest suisse	29 — 4 novembre.	150	56.686 30	377 92	150	61.179 96	407 86	» »	7.91	17.989 68	130 »
Cordoue a Séville	15 — 21 octobre..	131	48 638 75	369 91	131	40.329 70	307 86	20.16	» »	16.089 »	» »
Guillaume-Luxembourg	22 — 28 — ...	120	30.378 41	253 15	89	24.776 75	278 39	9.06	» »	13.389 02	282 50
Portugais	22 — 28 — ...	75	16.648 10	222 »	»	»	»	»	»	»	450 »

Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMARD.

CHEMINS DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE PAR LA VALLÉE DU RHONE ET LE SIMPLON.

Adjudication de travaux de terrassements et de maçonneries dans le canton du Valais.

La direction de la Compagnie prévient les entrepreneurs que le terme du 16 novembre courant, fixé primitivement pour le dépôt des soumissions, tant à Paris que dans le Valais, est reporté au 24 novembre au soir.

S'adresser, pour renseignements, au siége de l'administration, rue Laffitte, 28, ou à Sion, au bureau de la Compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MEDINA DEL CAMPO A ZAMORA.

Le Conseil d'administration a décidé qu'il serait fait à MM. les actionnaires un appel de fonds pour complément du paiement de leurs actions de 70 0/0 de leur valeur nominale, soit de 350 francs par action.

Ce paiement devra avoir lieu d'ici au 15 janvier 1863, à Paris, chez MM. Parent, Schacken et Cᵉ, place Vendôme, 12, et à Madrid, caisse de la Compagnie, calle del Florin, 2.

On lit dans le *Constitutionnel* :

« De magnifiques voies vont sillonner l'ancien quartier des boulevards du Temple, qu'animait autrefois le groupe des théâtres les plus populaires de Paris La *Société civile immobiliaire des boulevards du Temple*, fondée AU CAPITAL DE HUIT MILLIONS, par acte reçu de Mᵉ Mocquart, notaire à Paris, a acquis dans des conditions exceptionnelles, de vastes terrains qui, par le tracé de nouvelles voies, recevront une plus-value considérable. Elle se propose d'élever de belles maisons confortables, divisées en appartements à bon marché. La Compagnie a obtenu, en outre, de M. le ministre d'Etat, par arrêté en date du 25 octobre 1862, l'autorisation de reconstruire trois théâtres qui assureront aux actionnaires un revenu locatif considérable.

» On annonce l'émission prochaine des actions de la Compagnie. Ces actions sont de 100 francs, payables 40 francs en souscrivant, 20 francs fin janvier, 20 francs fin mars, et 20 francs fin mai prochain. Les revenus sont évalués de 8 à 10 0/0. Un intérêt de 5 0/0 sera servi aux actionnaires pendant la durée des travaux.

» Ce n'est pas à une affaire industrielle qu'on invite l'épargne, on l'invite à un placement foncier dont le capital ne peut périr, à un placement tel qu'il est préféré et prescrit par la loi pour les emplois de biens de mineurs. D'ailleurs la Compagnie est administrée par des hommes spéciaux et versés dans la pratique des affaires. La souscription aura lieu d'après le mode suivi pour les dernières émissions d'obligations de la ville. Les souscriptions seront reçues intégralement jour par jour, jusqu'à concurrence de la totalité du capital social Il n'y aura lieu à répartition au prorata que pour les souscripteurs du dernier jour.

» Elle sera ouverte le 17 de ce mois, à Paris, 1° au siége social, boulevard du Temple, 70 ; 2° chez MM. PATON et Comp., banquiers, boulevard des Italiens, 17, et à Londres, chez MM. Masterman, Peters and Comp., 35, Nicolas Lane. — On peut souscrire, par correspondance, en envoyant des billets de banque ou des valeurs sur Paris, à MM. PATON et Comp., ou en versant à leur crédit dans les succursales de la Banque de France. — Les titres sont immédiatement remis en échange du premier versement de 40 francs. »

SOCIÉTÉ
DE LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE DE PARIS.

Actions émises à 500 *francs. Remboursement minimum à* 2,000 *francs s'effectuant par voie de tirage au sort annuel.*

REVENU NET ÉVALUÉ A PLUS DE 16 0 0.
soit 83 *francs par action.*

Il suffira à chaque actionnaire d'être remboursé *d'une* action sur *quatre* pour rentrer en possession du capital qu'il aura engagé dans l'affaire, après quoi, il restera possesseur à titre entièrement *gratuit* des *trois* autres, continuant de lui produireun revenu net annuel de 83 francs par action. soit 249 francs pour les trois.

Le tout reposant sur des immeubles de premier ordre, d'une valeur TRIPLE du capital fourni par les actionnaires.

Et à la fin de la Société, ces *immeubles*, dont la valeur serait nécessairement accrue prodigieusement, reviendront *francs* et *quittes* de toute dette avec l'INTÉGRALITÉ de leurs produits à ces actions ainsi possédées à titre GRATUIT, et dont le revenu se trouvera alors élevé à plus de 187 francs par action.

Clôture de la souscription.

Par suite du chiffre des souscriptions réalisées, la Société, aux termes de ses statuts, se trouve définitivement constituée, il ne reste plus au directeur-gérant qu'à faire la déclaration prescrite par l'article 1ᵉʳ de la loi de 1856.

Les premières opérations de la Société auront pour objet la construction de plusieurs maisons sur des terrains récemment CONCÉDÉS PAR LA VILLE à M. Anssart : 1° sur un terrain faisant angle de la rue SAINT-MARTIN et la rue TURBIGO ; 2° sur un terrain faisant angle également de la rue CAUMARTIN et de la rue de ROUEN ; 3° d'autres terrains aussi bien situés et dans des conditions analogues sont à l'étude.

Ces immeubles, précisément au milieu des quartiers du centre de Paris les plus populeux et les plus commerçants, par leur belle position et par le développement heureux des façades, assurent à la Société un revenu tout à la fois *immédiat* et *hors ligne*.

On SOUSCRIT, à Paris, dans les bureaux de la Société, rue de Choiseul, 19.

On verse par action : 125 francs en souscrivant, et les 375 francs restant en six paiements.

On peut également souscrire par lettre chargée adressée au directeur gérant, A. ANSSART et Cᵉ, et accompagnée d'une remise en billets de banque ou en mandats à vue, qu'on peut obtenir dans toutes les succursales de la Banque de France et tous les banquiers de province qui ont leurs correspondants à Paris.

Les SOUSCRIPTIONS pour Paris ne seront plus reçues après le 22 de ce mois, et pour la province après le 27.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

21ᵉ tirage de l'amortissement de l'emprunt municipal de 50 millions.

(SUITE. — Voir notre numéro du 8 novembre.)

LISTE DES 1,809 OBLIGATIONS A REMBOURSER AU PAIR (1,000 FR.).

34	2603	5232	7339	9217	11266
88	2635	5240	7416	9284	11291
98	2681	5262	7438	9296	11301
105	2660	5269	7439	9312	11336
120	2668	5283	7463	9343	11360
123	2676	5316	7548	9353	11350
130	2703	5351	7554	9362	11365
182	2710	5387	7577	9371	11374
186	2769	5394	7586	9416	11476
200	2780	5420	7613	9424	11481
202	2812	5436	7628	9434	11482
222	2820	5437	7642	9493	11525
238	2863	5476	7659	9506	11535
243	2885	5493	7706	9513	11578
322	2938	5510	7711	9523	11830
346	2984	5536	7739	9548	11887
400	3016	5544	7763	9530	11880
417	3159	5545	7770	9585	11911
452	3168	5552	7776	9589	11914
488	3170	5558	7823	9597	11930
502	3187	5535	7829	9603	11942
511	3194	5572	7857	9621	11958
516	3199	5709	7896	9643	11997
521	3332	5710	7900	9655	12018
531	3354	5711	7914	9682	12047
566	3357	5725	7927	9700	12097
615	3380	5763	7929	9725	12110
642	3413	5768	7944	9760	12115
667	3417	5793	7998	9782	12120
679	3471	5797	8000	9828	12126
706	3564	5798	8010	9834	12140
725	3596	5836	8023	9845	12149
788	3597	5857	8035	9865	12161
832	3651	5910	8080	9882	12171
839	3685	5924	8091	9981	12180
863	3699	5953	8096	10024	12197
908	3745	5990	8118	10028	12202
909	3736	6012	8185	10029	12272
921	3738	6013	8197	10038	12315
983	3762	6014	8243	10076	12373
1085	3851	6053	8257	10085	12414
1088	3870	6055	8295	10238	12423
1096	3896	6058	8347	10249	12443
1112	3906	6073	8393	10303	12473
1135	4009	6078	8422	10312	12477
1156	4029	6120	8436	10328	12501
1213	4048	6123	8481	10363	12518
1243	4084	6133	8495	10 [illegible]	12523
1324	4096	6144	8536	10523	12551
1347	4163	6148	8559	10533	12556
1358	4186	6181	8585	10587	12559
1369	4196	6230	8598	10540	12563
1443	4208	6398	8625	10550	12567
1447	4213	6468	8631	10550	12574
1458	4253	6498	8643	10571	12621
1504	4271	6507	8659	10587	12699
1518	4299	6511	8690	10601	12781
1600	4330	6528	8712	10614	12789
1602	4344	6630	8724	10689	12796
1698	4358	6643	8745	10739	12808
1773	4391	6653	8758	10750	12809
1777	4392	6694	8823	10778	12830
1781	4457	6730	8830	10795	12840
1784	4473	6747	8863	10801	12852
1884	4493	6826	8865	10824	12858
1893	4539	6854	8894	10842	12897
1933	4628	6871	8924	10861	12900
1950	4677	6897	8951	10895	12935
1982	4852	6911	8963	10932	12994
2058	4881	6944	9009	11004	13005
2091	4894	6974	9026	11030	13013
2101	4915	7032	9033	11068	13116
2204	4931	7044	9041	11076	13129
2226	4963	7053	9055	11094	13144
2337	4965	7065	9066	11110	13145
2353	4909	7068	9082	11142	13158
2356	5056	7117	9130	11146	13178
2434	5093	7171	9131	11151	13185
2460	5126	7206	9143	11153	13226
2503	5129	7214	9155	11157	13255
2527	5149	7258	9157	11199	13278
2559	5154	7276	9170	11208	13280
2562	5201	7290	9179	11223	13297
2574	5213	7311	9224	11245	13300

13319	15870	18626	21232	24024	26428	29522	32255	34550	37276	39907	42793
13320	15881	18636	21244	24034	26451	29582	32258	34593	37306	39960	42821
13330	15927	18657	21268	24049	26456	29584	32300	34597	37309	40014	42954
13427	15940	18686	21312	24123	26520	29615	32352	34601	37351	40041	42967
13433	15990	18718	21353	24175	26570	29619	32402	34619	37384	40043	42991
13452	16008	18757	21368	24179	26618	29689	32428	34638	37389	40120	43045
13468	16009	18766	21388	24187	26643	29723	32617	34648	37419	40187	43067
13477	16015	18769	21469	24228	26718	29726	32637	34668	37425	40266	43134
13503	16026	18816	21480	24252	26725	29773	32655	34759	37428	40324	43154
13512	16048	18838	21741	24268	26763	29787	32678	34788	37446	40335	43191
13589	16052	18898	21810	24311	26773	29796	32700	34795	37454	40354	43252
13590	16115	18924	21820	24331	26832	29898	32711	34808	37500	40382	43278
13614	16175	18978	21822	24370	26873	29911	32750	34830	37553	40524	43283
13621	16238	19087	21832	24383	26909	29935	32755	34838	37582	40548	43286
13653	16251	19092	21877	24473	26918	29984	32771	34891	37593	40575	43322
13654	16350	19101	21884	24511	26933	29991	32821	34896	37614	40590	43353
13691	16355	19147	21928	24530	26966	30025	32829	34901	37631	40604	43379
13718	16406	19178	21968	24560	27053	30050	32847	34934	37692	40610	43412
13730	16453	19185	21986	24585	27111	30081	32872	34969	37757	40620	43433
13733	16464	19212	21995	24641	27166	30101	32908	34998	37786	40668	43454
13745	16471	19231	22058	24643	27213	30147	32918	35087	37870	40730	43496
13746	16508	19232	22084	24656	27226	30156	32928	35140	37905	40745	43519
13788	16509	19264	22107	24692	27261	30161	32940	35164	37920	40762	43570
13807	16571	19281	22118	24701	27322	30170	32947	35191	37972	40766	43590
13878	16683	19317	22208	24745	27343	30175	32988	35228	38009	40800	43670
13899	16692	19326	22214	24771	27346	30183	32996	35231	38016	40816	43704
13914	16695	19329	22242	24818	27370	30199	32997	35239	38020	40825	43728
13993	16740	19368	22259	24887	27372	30258	33007	35287	38065	40858	43730
14008	16754	19375	22260	24891	27400	30260	33035	35306	38112	40867	43731
14078	16762	19493	22287	24920	27415	30288	33063	35307	38143	40875	43779
14080	16775	19504	22371	24922	27445	30399	33073	35315	38159	40966	43785
14117	16778	19583	22491	24930	27513	30417	33116	35324	38164	40975	43847
14118	16831	19647	22500	24935	27594	30420	33137	35436	38176	40980	43865
14121	16901	19651	22529	24940	27595	30428	33175	35481	38181	41023	43874
14145	16971	19663	22555	24953	27666	30468	33204	35483	38226	41024	43921
14151	16981	19730	22624	24962	27672	30493	33214	35503	38233	41029	43961
14152	17010	19748	22646	24972	27677	30507	33266	35506	38243	41034	43989
14155	17019	19785	22666	24974	27753	30513	33282	35620	38252	41071	43999
14187	17021	19804	22675	24980	27765	30558	33293	35633	38295	41136	44011
14224	17099	19806	22702	24983	27768	30595	33311	35640	38318	41175	44079
14266	17139	19829	22705	25005	27782	30601	33344	35643	38337	41274	44131
14293	17140	19875	22710	25010	27819	30637	33379	35692	38359	41281	44136
14320	17142	19905	22711	25028	27825	30789	33402	35737	38423	41297	44184
14391	17145	19906	22714	25111	27865	30843	33411	35767	38430	41334	44197
14397	17176	19918	22730	25118	27876	30875	33460	35773	38513	41336	44202
14403	17193	19932	22773	25183	27909	30903	33464	35807	38536	41339	44217
14416	17266	19936	22779	25267	27998	30909	33490	35812	38601	41341	44224
14424	17268	19976	22833	25275	28003	30918	33538	35825	38612	41398	44260
14455	17275	19986	22835	25311	28015	30930	33544	35838	38630	41437	44289
14502	17284	20075	22886	25366	28019	30935	33561	35850	38644	41440	44362
14504	17285	20087	22899	25403	28028	31043	33606	35876	38654	41506	44389
14574	17290	20090	22904	25404	28039	31057	33614	35897	38660	41590	44401
14587	17306	20180	22934	25413	28109	31059	33619	35912	38691	41618	44433
14617	17320	20230	22939	25499	28120	31067	33631	35925	38710	41620	44469
14677	17336	20240	22954	25547	28155	31102	33668	35947	38745	41672	44525
14688	17358	20243	22990	25554	28166	31114	33685	35972	38752	41681	44746
14689	17411	20252	23007	25658	28180	31173	33692	36032	38760	41693	44747
14701	17444	20301	23023	25671	28218	31253	33715	36070	38793	41703	44767
14723	17486	20332	23056	25672	28244	31268	33746	36094	38850	41734	44846
14780	17490	20338	23082	25735	28250	31302	33842	36131	38980	41752	44856
14798	17512	20368	23088	25758	28262	31308	33846	36137	38994	41828	44859
14810	17556	20401	23093	25760	28272	31350	33856	36146	39000	41830	44892
14872	17592	20451	23096	25781	28298	31372	33857	36178	39003	41913	44893
14878	17594	20488	23101	25791	28312	31435	33869	36182	39006	41937	44920
14912	17598	20511	23107	25799	28352	31468	33877	36234	39040	41951	44969
14933	17647	20537	23111	25835	28361	31483	33909	36238	39057	41977	45003
14942	17696	20553	23134	25838	28370	31518	33914	36261	39076	42002	45019
14954	17714	20557	23155	25880	28416	31521	33920	36302	39080	42015	45050
14971	17724	20583	23169	25895	28434	31534	33932	36315	39121	42050	45068
14982	17812	20637	23211	25938	28493	31567	33960	36396	39130	42062	45073
15065	17843	20688	23241	25984	28647	31569	33965	36498	39132	42067	45076
15073	17880	20691	23296	25996	28650	31596	33994	36500	39133	42068	45121
15081	17881	20700	23319	26014	28716	31687	34026	36513	39151	42074	45135
15130	17931	20703	23341	26039	28777	31705	34065	36534	39191	42085	45153
15150	17963	20711	23388	26050	28778	31714	34078	36605	39194	42093	45166
15176	17974	20726	23399	26066	28857	31728	34122	36609	39260	42155	45219
15237	17979	20826	23403	26111	28883	31771	34158	36694	39271	42167	45277
15257	18002	20827	23473	26120	28924	31777	34170	36708	39319	42182	45337
15301	18030	20834	23474	26142	28953	31780	34174	36730	39327	42197	45351
15330	18032	20836	23506	26198	28997	31798	34196	36733	39331	42238	45382
15400	18071	20839	23516	26200	29004	31805	34255	36752	39369	42311	45395
15410	18090	20861	23535	26205	29124	31822	34303	36820	39378	42316	45396
15472	18133	20869	23566	26209	29131	31862	34315	36863	39422	42361	45426
15518	18137	20883	23569	26215	29150	31867	34316	36984	39424	42367	45463
15524	18145	20886	23574	26223	29154	31897	34322	36991	39425	42382	45482
15573	18188	20900	23654	26238	29203	31906	34333	36999	39447	42403	45484
15607	18260	20905	23700	26240	29216	31920	34354	37006	39506	42497	45491
15634	18307	20915	23740	26263	29234	31939	34359	37019	39524	42562	45494
15655	18331	20984	23760	26307	29239	31964	34383	37082	39543	42587	45533
15656	18341	21030	23812	26334	29281	31975	34386	37090	39567	42590	45537
15684	18342	21072	23853	26340	29378	31990	34411	37092	39618	42615	45567
15710	18439	21103	23856	26361	29405	31995	34413	37112	39632	42640	45575
15718	18479	21135	23884	26364	29436	32040	34437	37121	39690	42655	45592
15734	18507	21146	23890	26386	29457	32092	34484	37150	39702	42658	45622
15755	18571	21157	23921	26403	29460	32138	34485	37161	39703	42692	45689
15800	18600	21177	23961	26408	29464	32145	34486	37182	39803	42707	45732
15865	18605	21182	23967	26411	29518	32158	34516	37198	39853	42747	45806
15975	18617	21215	23988	26412	29519	32208	34537	37232	39891	42767	45943

45951	46636	47285	48032	48782	49347
45958	46701	47309	48036	48803	49354
45993	46709	47323	48055	48822	49381
45999	46720	47352	48139	48851	49410
46109	46755	47366	48149	48848	49415
46144	46761	47394	48173	48853	49519
46222	46770	47420	48213	48859	49538
46260	46794	47448	48238	48896	49542
46298	46810	47463	48239	48909	49562
46306	46815	47489	48259	48923	49602
46330	46816	47520	48267	48930	49634
46331	46852	47588	48274	48952	49652
46427	46903	47680	48290	48989	49728
46454	46925	47686	48407	49011	49743
46489	46954	47768	48473	49138	49750
46520	46974	47808	48475	49179	49821
46535	46985	47866	48485	49192	49827
46540	47090	47891	48574	49199	49849
46564	47095	47912	48613	49239	49913
46569	47115	47928	48628	49253	
46587	47132	47951	48757	49304	
46595	47169	47957	48758	49344	

Le remboursement en capital des 1809 obligations désignées au tableau ci-dessus, et le paiement des lots gagnés, auront lieu à présentation à la caisse municipale, à l'Hôtel de ville, à partir du 2 janvier prochain, en même temps que s'opérera le paiement des intérêts.

Pour extrait du procès-verbal de tirage.

Le Secrétaire général de la préfecture de la Seine,

Pour le secrétaire général :

Le conseiller de préfecture délégué,

SEMIER.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schaken, à Vesoul.

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1739 kilomètres.
1861. — 1706 —

4e année — 44me semaine.

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

191.533 Voyageurs	466 737 51
Bagages, Marchandises, etc.	875.825 47
Total	1.344.563 01
Recettes antérieures	55.573.300 12
Total général	56 917.863 13
44e semaine de 1862	1 344 563 01
Semaine correspondante de 1861.	1.429.623 19
Différence	85 060 18
ecettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	56 917 863 13
— — 1861.	58.832.373 56
Différence	1 914.510 43

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 août 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 août 1862.	30.581.067 67
Du 1er janvier au 31 août 1861.	29.644.761 36
Différence en faveur de 1862.	1.063.693 59

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 août 1862.	13.130.148 82
Du 1er janvier au 31 août 1861.	13.063.334 33
Différence en faveur de 1862.	67.814 49
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1861... 1475 kil. — 1862... 1534 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1540 kil.

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

109.935 Voyageurs	477.910 37
Bagages, Marchandises, etc.	869.556 20
Total	1.347.466 77
Semaine correspondante de 1861.	1.270.113 14
Différence	77.353 63
ecettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	58 604 908 50
— — 1861.	59.436.998 19
Différence	3.432.089 69

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 559 kil. — 1862... 602 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 472 kil. — 1862... 582 kil.

28.521 Voyageurs	62 103 13
a gages, Marchandises, etc.	115.860 64
Total	177.963 77
Semaine correspondante de 1861	127.700 46
Différence	50.263 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7.754.421 26
— — 1861.	5.080.221 20
Différence	2 674.197 16

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

211.487 Voyageurs	787.267 45
a gages et marchandises	1.760.961 68
Total	2.548.329 13
emaine correspondante de 1861.	2.745.984 40
Différence	177 555 27
Recettes tot. dep. 1er janv. 1862.	105.903.416 51
— — 1861.	100.051.205 34
Différence	5.752.211 17

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 316 kilomètres
1861. — 311 —

Voyageurs	64 732 57
Bagages, Marchandises, etc.	68.526 68
Total	133 259 25
Période correspondante de 1861.	131.411 90
Différence	1.847 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.944.437 51
— — 1861.	5.063.706 07
Différence	99.353 46

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par la Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 527 kilomètres.
1861. — 537 —

67.193 Voyageurs	186.162 80
Bagages et Marchandises	389.400 17
Total	575 562 97
Semaine correspondante de 1861.	557 416 98
Différence	18.145 99
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	21 583 980 98
— — 1861.	18.217 896 56
Différence	3.365.384 32

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1310 kilomètres.
1861. — 1288

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

340.914 Voyageurs	500.790 90
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	101.651 30
— — Pet. vitesse	436.532 55
Total	1.039.972 75
Semaine correspondante de 1861.	1.177.636 85
Différence	137 664 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	44.964.398 25
— — 1861.	47.046.995 90
Différence	2.082 607 65

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 30 septembre 1862-1861
(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

9 mois 1862, 900 kilomètres	35.969.248 63
— 1861, 900 —	37.287.877 70
Différence	1.318.629 13

RÉSEAU MIXTE.

9 mois 1862, 295 kilomètres	3.389.392 86
— 1861, 295 —	3.501.425 37
Différence. » —	187.967 49

NOUVEAU RÉSEAU.

9 mois 1862 21 kilomètres	249 439 80
— 1861 18 —	134.171 80
Différence	114.267 91
Différence totale : 3 kilom.	1.016.393 73

NORD

1862. Longueur exploitée : 1013 kilomètres.
1861. — 907 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

176.778 Voyageurs	446 870 80
Bagages, Marchandises, etc.	844.118 50
Total	1.330 989 30
Semaine correspondante de 1861.	1.318.993 26
Différence	11.996 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	55 300 839 48
— — 1861.	54.008.544 65
Différence	1.292.294 83

Ligne de Paris à Soissons et de Chantilly à Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 114 kilomètres

9.025 Voyageurs	26 183 15
Bagages, Marchandises, etc.	31.733 65
Total de la semaine	57.916 80
Semaine correspondante de 1861.	19 661 30
Différence	38.255 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.154 223 25
— — 1861.	338 108 97
Différence	1.800 115 28

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 705 kilomètres.
1861. — 700 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

58.709 Voyageurs	198.059 20
Bagages, Marchandises, etc.	383.404 73
Total	581.463 93
Canaux	38.744 53
Totaux réunis	620.208 46
Semaine correspondante de 1861. (Ch. de fer.	571 455 88
Semaine correspondante de 1861. (Canaux	45.548 05
Total	617.003 93
Différence	3 204 53
Chemin de fer et canal latéral :	
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	28.760.310 66
— — 1861.	25.936.531 60
Différence	2.837.400 08

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 286 kilomètres
(Octobre 1862.

18.906 Voyageurs	25.985 00
Bagages, Marchandises, etc.	17.118 10
Total	43.103 83
Mois correspondant de 1861.	13.988 03
Différence	30.115 40
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.706.690 44
— — 1861.	697.251 63
Différence	1.009.438 81

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Rouson, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 245 kilomètres.
1861. — 187 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

21.387 Voyageurs	43.893 49
Bagages, Marchandises, etc.	103.434 23
Total	147 327 72
Semaine correspondante de 1861.	93.060 05
Différence	54.267 67
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.791 511 07
— — 1861.	3.371.687 79
Différence	1.419.823 28

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
1861. — 33 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

Voyageurs	2.468 60
Bagages, Marchandises, etc.	29.309 70
Total	31.771 80
Semaine correspondante de 1861.	22.990 90
Différence	8.788 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 405 586 30
— — 1861.	1.252.201 90
Différence	153.324 40

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 162 kilomètres.
1861. — 162 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

21.687 Voyageurs	48.909 50
Bagages, Marchandises, etc.	44.075 81
Total	92.985 31
Semaine correspondante de 1861.	66.540 50
Différence	26.444 81
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	8.147.108 97
— — 1861.	8.738 327 16
Différence	408.781 81

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.
Du 4 au 10 novembre 1862.

36.034 voyageurs	3.732 50
Produit total depuis le 3 juin	116.516 92

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1816 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

115.921 Voyageurs	334.343 10
Bagages, Marchandises, etc.	695.063 05
Transports militaires	37.378 22
Total	1.066.805 37
Semaine correspondante de 1861.	1.267.999 42
Différence	201.193 05

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 345 kilomètres.
1861. — 264 —

50.544 Voyageurs	117.966 18
Bagages, Marchandises, etc.	65.057 69
Transports militaires	3.203 45
Total	186 225 42
Semaine correspondante de 1861.	182 491 64
Différence	23 733 82

RECETTES
des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1864 kilomètres.
1861. — 1607 —

En 1862	1 253.099 79
En 1861	1.430.491 03
Différence	177 461 24

RECETTES
des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	55 508 631 99
En 1861	51 918 072 99
Différence	3.650 559 —

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Pistoïse à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

17.742 Voyageurs	73 365 87
Bagages, Marchandises, etc.	41.272 75
Transports militaires	4.708 90
Total	119 377 33
Semaine correspondante de 1861.	73.787 03
Différence	45 590 27
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 817 467 29
— — 1861.	3 084.310 56
Différence	733.176 73

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 492 —

13.651 Voyageurs		80 653 48
Bagages, Marchand. (Grande vit.)		22 092 51
— (Petite vit.)		243.155 11
Total de la semaine		346.901 70

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 166 kilomètres.
1861. — 164 —

9.708 Voyageurs.	34.913 67	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	2.018 46	61.159 16
Marchandises. (Petite vitesse)	26.197 13	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PENAS.

1862. Longueur exploitée : 135 kilomètres.

3.010 Voyageurs	13.164 84	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	2.910 38	29 765 06
Marchandises. (Petite vitesse)	13.688 83	
Total des trois lignes réunies.		415 825 21
Recet. antér. dep le 1er jan v. 1862		16.561 239 46
Total général des recet. en 1862.		17.009.055 67
— — 1861.		15.679.011 31
Différence		1.330 044 16

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861 — 1324 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.
Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

..... Voyageurs	311.045 »»
..... quintaux Marchandises	662.402 50
Total	1.073 447 50
Semaine correspondante de 1861	1.328.930 »»
Différence	255.482 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	39.309 560 »»
— — 1861	44.831.807 50
Différence	5.522 247 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 522 kilomètres.
1861. — 375 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

15.012 Voyageurs	83 618 25
Marchandises	85 006 27
Total	168 624 52
Produit annuel par kilomètre	18 628 »»

Ligne de l'Escorial.

7.025 Voyageurs	23 844 51
Marchandises	6.890 83
Total	30 735 34
Produit annuel par kilomètre	34 052 »»
Total de la semaine	199 359 86
Semaine correspondante de 1861	138.542 13
Différence	60 817 73
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6.988 471 48
— — 1861	5.253.998 06
Différence	1 734.473 42

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

1862. Longueur exploitée : 1334 kilomètres.
1861. — 900 —

Du 10 au 16 septembre 1862
Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	216.579 52
Marchandises	424.477 88
Total	641.057 40
Semaine correspondante de 1861	284.174 84
Différence	356.882 56
Recettes depuis le 1er janvier 1862	14.578.890 38
Recettes depuis le 1er janvier 1861	6.862.480 58
Différence	7.705.409 80

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

11.066 Voyageurs	51 144 86
Marchand., cargaison, équipages	69.867 96
Total	121.012 82
Semaine corresp. 1861 (366 k.)	90.589 76
Différence	23.423 06
Recettes depuis le 1er janv. 1862	5.276.222 03

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

29.361 Voyageurs	67.393 85
Bagages, marchandises, etc.	39.380 12
Recettes diverses	2.570 68
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	30.041 74
Total	139.385 39
Semaine correspondante de 1861	131.613 83
Différence	7.774 56
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6 139.461 05
— — 1861	5.915.124 27
Différence	224.341 78

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 2 au 8 novembre 1862

22.510 Voyageurs	36.360 »»
Bagages, Marchandises, etc.	28.250 »»
Total	64.610 »»
Semaine correspondante de 1861	63.470 »»
Différence	1.140 »»
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861	3 230.790 »»
— — 1860	3.141.228 »»
Différence	89.562 »»

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

Voyageurs	8.116 00
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.606 80
— — (pet. vit.)	6.238 15
Total	16.961 55

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	36.278 36
Bagages, marchandises (gr. vit.)	5.682 73
— — (pet. vit.)	10.556 37
Total	52.517 46
Total pour les deux sections	69.479 01

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	889 713 50
Section de Bologne	2.275.752 23
Total	3.165 465 73

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

Voyageurs	17.807 03
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	1 394 95
Marchandises (petite vitesse)	17.229 75
Total	36.431 73

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 262 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

39.593 Voyageurs	59.210 60
Bagages, Marchandises, etc.	70.980 80
Total	130.191 40
Semaine correspondante de 1861	128.304 36
Différence	1.887 04
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	5.925.037 36
— — 1861	5.841.127 52
Différence	84.909 84

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 15 au 21 octobre 1862.

40e semaine	36.642 95
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	48 458 75
Semaine correspondante de 1861	40.339 70
Différence	8.129 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.111.959 85
— — 1861	1.819.012 05
Différence	292.947 80

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

23.500 Voyageurs	32.093 80
3.639 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	24.594 56
Total	56 688 36
Semaine correspondante de 1861	61.179 56
Différence	4.491 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.682.872 57
— — 1861	2.490.519 40
Différence	192.353 17

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 15 au 21 octobre 1862.

19.817 Voyag., Bagag. et March.	76.729 23
Semaine correspondante de 1861	67.969 86
Différence	8.759 37
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	3.512 369 82
— — 1861	3.107.117 40
Différence	405 252 42
Différence kilométrique	12.97 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 22 au 28 octobre 1862.

Voyageurs	10.614 55
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	521 50
— (Petite vit.)	5.512 05
Total	16.648 10

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 120 kilomètres.
1861. — 80 —

Du 22 au 28 octobre 1862.

5.511 Voyageurs	6.491 08
Bagages, articles de messagerie	921 37
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	22 965 96
Total de la semaine	30 378 41
Recettes antérieures	1.276 716 85
Total	1 307.095 26
Recettes de la semaine en 1862	30 378 41
Période correspondante de 1861	24 776 75
Différence	5 601 66
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.307 095 26
— — 1861	597.536 07
Différence	709.559 19

LAUSANNE A FRIBOURG ET A BERNE.

Longueur exploitée : 98 kilomètres.

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

8 457 Voyageurs	12.363 40
Bagages et Chiens	897 95
Marchandises, etc. (Wagons en transit)	3.840 10
Total	17.101 45
Recettes antérieures	190 258 87
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	207 360 32

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois d'octobre 1862	16.841 32
— — 1861	16.636 62
Différence	204 70

ANVERS A GAND

Octobre 1862	69.107 »»	10 mois 1862	685.500 11
Id. 1861	75.024 51	Id. 1861	676.487 31
Différence	5.917 51		9.012 80

COMPAGNIE PARISIENNE D'ECLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de septembre 1862	1.624.123 40
Id. Id. 1861	1.472.741 11
Différence, 10.27 0/0, soit	151.382 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	14.406.162 92
— — 1861	12.713.486 53
Différence, 13.31 0/0, soit	1.692.676 39

OMNIBUS DE PARIS

Du 5 au 11 novembre 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris	Par journée d'Omnibus en Banlieue
Recettes	290.903 50	76 76	39 92
Semaine correspondante de 1861	282.012 95	74 57	41 76
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	14.266.956 05	82 01	44 78
Période correspondante de 1861	13.402.128 »»	80 78	46 84
Différence	864.828 05	1 23	2 06

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Les porteurs d'obligations émises par la Compagnie des chemins de fer de l'Est sont prévenus que le coupon échéant le 1er décembre 1862, sera mis en paiement, à partir de cette époque, à la caisse de la Compagnie, tous les jours, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés.

Le coupon à détacher des obligations 5 0/0 est le no 21 ; sa valeur est de 12 fr. 14 c., déduction faite de l'impôt.

Le coupon à détacher des obligations 3 0/0 est le coupon L ; sa valeur est de 7 fr. 28 c., déduction faite de l'impôt.

Pour assurer les opérations de vérification, les porteurs d'obligations devront déposer leurs coupons et les bordereaux à l'appui, à l'administration (Bureau de la Liquidation). Il leur sera délivré, au moment du dépôt, un mandat sur la caisse de la Compagnie payable à cinq jours.

Aucun paiement ne peut avoir lieu sans que les coupons et les bordereaux aient été deposés.

Les dépôts de coupons seront reçus à partir du 25 courant.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable.

Ils seront payés à présentation et recevront l'intégralité de la valeur du coupon, savoir :

Obligations 5 0/0, 12 fr. 50 c.
Obligations 3 0/0, 7 fr. 50 c.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

MM. les actionnaires sont prévenus que le tirage de 650 actions à rembourser au pair, à partir du 1er janvier 1863, conformément à l'article 49 des statuts, aura lieu le jeudi 20 novembre courant, à 3 heures, dans une des salles de l'administration.

COMPAGNIE DES

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES IMPÉRIALES.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie que le dividende provisoire afférents à l'exercice 1862, coupon n. 14, leur sera payé à raison de 20 francs par action ancienne, à partir du 1er décembre prochain.

Ce paiement aura lieu tant à Paris, au siége de la Compagnie, 28, rue Notre-Dame-des-Victoires, qu'à Marseille, à la direction de l'exploitation, 2, quai de la Joliette ; à Bordeaux, à l'agence générale, 36, quai de Bacalan, et à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, banquiers.

La retenue à opérer sur les actions au porteur est fixée à 0, 35 par coupon.

ÉMISSION DES ACTIONS DE LA SOCIÉTÉ CIVILE IMMOBILIÈRE DES

BOULEVARDS DU TEMPLE

Fondée par acte passé devant Me Mocquard, notaire à Paris.

11,500 MÈTRES DE TERRAINS. — Construction et location de 7 Maisons et de 3 Théâtres autorisés par S. Exc. M. le Ministre d'Etat

Arrêté ministériel en date du 25 octobre 1862.

CAPITAL : 8 MILLIONS DE FRANCS, DIVISÉ EN 80,000 ACTIONS DE 100 FRANCS

Conseil d'administration :

MM. DILHAN ✻, ancien conseiller de Cour impériale, ancien député;
Jules PATON ✻, banquier;
BONNATERRE, ingénieur civil;
Ch. VENDRYÈS, propriétaire, fondeur de métaux;
ACHILLE NAQUET, l'un des propriétaires-fondateurs du quartier Tivoli;
E. PACINI ✻, Lt de vaisseau en retraite, associé de J. Paton et Ce.

Conseil judiciaire :

MM. HENRI CELLIEZ, avocat à la Cour impériale;
DENORMANDIE, avoué de 1re instance.

Notaire : Me MOCQUARD ✻, à Paris.

Architecte : M. A. BOTREL ✻, 2e Prix du concours pour la salle de l'Opéra.

Directeur : M. J. AMIEL.

BANQUIERS DE LA SOCIÉTÉ : **A Paris, J. PATON ET Ce. — A Londres, MASTERMAN, PETERS and C.**

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION. — Les versements auront lieu de la manière suivante :

40 *francs payables en souscrivant ;* — **20** *francs payables fin janvier ;* — **20** *francs fin mars ;* — **20** *francs fin mai.*

LA SOUSCRIPTION SERA OUVERTE LE LUNDI 17 NOVEMBRE.

Elle aura lieu d'après le mode suivi pour les dernières émissions d'obligations de la ville. — Les souscriptions seront reçues intégralement, jour par jour, jusqu'à concurrence de la totalité du capital social.

Il n'y aura lieu à répartition au prorata que pour les souscriptions du dernier jour.

Toute personne, en souscrivant, aura adhéré aux statuts.

ON SOUSCRIT :

A Paris, au **Siége social,** boulevard du Temple, n° 70,
Et chez **MM. J. PATON et Ce**, banquiers, 17, boulevard des Italiens.
Dans les Départements, verser à leur crédit dans les succursales de la Banque de France, ou envoyer les fonds par lettres chargées.
A Londres, chez **MASTERMAN, PETERS and Ce**, bankers, 35, Nicholas-Lane.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES

DE COMMENTRY

ET DES FORGES ET FONDERIES

DE FOURCHAMBAULT,

Montluçon, Imphy, Torteron et la Picque.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une *assemblée générale extraordinaire* aura lieu le *samedi 6 décembre* prochain, à trois heures précises, rue de la Victoire, n. 48, à Paris, salle Herz, pour délibérer et statuer, conformément aux dispositions de l'article 28 de l'acte de société sur l'apport de l'usine d'Imphy, dans une société spéciale pour la fabrication des aciers.

Pour faire partie de l'assemblée générale il faut posséder 50 actions.

Les titres au porteur ou les certificats d'actions nominatives, devront être déposés du 20 au 30 novembre à Paris, au siége social, place Vendôme, 16;

A Fourchambault (Nièvre);

A Commentry et à Montluçon (Allier);

Et à Lyon, chez MM. P. Galline et Ce, et MM. veuve Morin, Pons et Morin.

Il sera remis en échange une carte d'admission nominative et personnelle.

COMPAGNIE DES

HAUTS-FOURNEAUX, FORGES ET ACIÉRIES

De la marine
Et des chemins de fer.

H. PETIN, GAUDET ET Ce.

Suivant décision de l'assemblée générale ordinaire du 27 octobre écoulé, le dividende de l'exercice 1861-62, a été fixé à 80 francs par action, payables moitié le 30 novembre courant, et moitié le 31 mai prochain, et l'excédant des bénéfices, soit 91,278 fr. 39 c., a été reporté au compte des Profits et Pertes de l'exercice courant.

En conséquence, à partir du 30 novembre, MM. les actionnaires pourront toucher l'à-compte de 40 francs par action, mis à cette date en distribution :

A Paris, chez MM. Béchet, Dethomas et Ce, banquiers, boulevard Poissonnière, 17;

A Lyon, chez Mme veuve Guérin et fils, banquiers, rue Puits-Gaillot, 31;

A Saint-Etienne, chez MM. Balay frères et Ce, banquiers, rue de la Bourse;

A Rive-de-Gier, au siége et dans les bureaux de la Société.

Ce paiement sera fait :

Pour les actions au porteur contre la remise du coupon n° 16, et sous déduction du droit d'abonnement édicté par la loi du 23 juin 1857, lequel est fixé, pour le deuxième semestre de la présente année, à 40 centimes par action;

Pour les actions nominatives, sur la simple présentation du certificat nominatif d'inscription et sans aucune déduction.

Rive-de-Gier, le 13 novembre 1862.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

Les actionnaires qui n'ont pas encore signé le mandat donné à M. Mirès, soit pour les réunir, soit pour défendre leurs intérêts, sont invités à passer rue Richelieu, 99.

Pour la province, des modèles d'adhésion seront adressés aux actionnaires qui en feront la demande.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

BANQUE DES ÉTATS-UNIS

en liquidation.

MM. de ROTHSCHILD FRÈRES ont l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations restant encore en circulation de l'emprunt de :

Liv. sterl. 900,000, 6 0/0, de la Banque des Etats-Unis, qu'il sera payé à leur caisse, à partir du 15 novembre courant, les dividendes suivants, à valoir sur les intérêts arriérés dudit emprunt,

SAVOIR :

40 fr. 75 c. par 100 liv. sterl., ou 2,530 francs sur les obligations de la première série;

37 fr. 45 c. par 100 liv. sterl., ou 2,530 francs sur les obligations de la deuxième série.

Provenant des intérêts perçus sur les fonds de Pensylvanie, Michigan, Indiana et Illinois, appartenant au dépôt de garantie collatérale du susdit emprunt.

Paris, le 8 novembre 1862.]

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Dénomination.	Samedi 8 Comptant.	Samedi 8 Terme.	Lundi 10 Comptant.	Lundi 10 Terme.	Mardi 11 Comptant.	Mardi 11 Terme.	Mercredi 12 Comptant.	Mercredi 12 Terme.	Jeudi 13 Comptant.	Jeudi 13 Terme.	Vendredi 14 Comptant.	Vendredi 14 Terme.
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3315 —	—	3340 —	—	3310 —	—	3330 —	—	3310 —	—	3315 —	—
60.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	647 50	—	647 50	—	650 —	—	647 50	—	647 50	—	648 75	—
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France (estamp.)	1310 —	1320 —	1310 —	1295 —	1375 —	1300 —	1275 —	1300 —	1295 —	1302 50	1300 —	1300 —
					Id. nouvelles	1200 —	1225 —	1200 —	1225 —	1150 —	1175 —	1210 —	1200 —	1215 —	1205 —	1215 —	1307 50
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	490 —	—	487 50	—	487 50	—	487 50	—	487 50	—	488 75	—
400.000	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	457 50	—	457 50	—	—	—	457 50	—	457 50	—	460 —	—
	100	Id.	4 »	Id.	— 10es d'obligations, 4 0/0	97 50	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	94 50	—	92 50	—	92 50	—	91 25	—	91 25	—	92 50	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1020 —	—	1020 —	—	—	—	—	—	1020 —	—	1020 —	—
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 130 fr. payés	422 50	—	421 25	—	422 50	—	423 50	—	422 50	—	423 50	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5es d'obligations communales	86 25	—	86 25	—	86 25	—	86 25	—	86 25	—	86 25	—
80.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	665 —	—	665 —	665 —	665 —	660 —	665 —	665 —	665 —	—	665 —	666 —
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	1197 50	1197 50	1180 —	1182 50	1142 50	1175 —	1145 —	1150 —	1148 50	1147 50	1120 50	1127 50
»	»	»	»	»	Crédit agricole	650 —	—	—	—	650 —	—	650 —	—	—	—	—	—
					Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120.000	500	150	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	570 —	563 75	[illegible]	[illegible]	562 50	510 —	522 50	525 25	520 —	521 50	510 —	510 —
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	68 75	—	68 75	—	68 75	—	71 25	—	67 50	—	70 —	—
50.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	137 50	—	138 75	—	138 75	—	138 75	—	138 75	—	138 75	—
60.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	513 75	—	510 —	—	515 —	—	515 —	—	545 —	—	515 —	—
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 —	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb	»
A	— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	—	600	500	»	...	»
C	Comptoir Bonnard	40 —	200.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lécuyer	140 —	24.000	500	»	...	— »
C	Caisse Béchet	620 —	20.000	500	»	janvier juillet	28 05
C	Caisse de l'Industrie	41 25	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	675 —	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	937 50	34.000	500	»	janvier juillet	47 —
A	— act. de jouissance	230 —	»	»	»	juillet	22 —
A	Omnibus de Lyon	77 50	60.000	100	10	...	néant
A	Omnibus de Londres	41 50	250.000	100	»	...	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	62 50	400.000	100	»	avril octobre.	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	750 —	40.000	500	»	janvier juillet	60 —
	— (actions nouvelles)	—	32.000	500	100	...	5 0/0
A	Compagnie générale transatlantique	560 —	60.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	372 50	10.000	500	»	janvier juillet	12.50
C	Marc-Fraissinet et Ce	450 —	»	»	»	...	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar	470 —	20.000	1/20000	»	...	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 —	»	500	»	...	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	408 75	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1215 —	60.120	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	— actions de jouissance	91 25	60.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	940 —	23.300	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	— act. de jouissance	140 —	27.000	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	900 —	6.000	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	Trois canaux	—	19.000	1.000	»	avril octobre.	50 —
A	Aire à la Bassée	7500 —	930	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	—	11.550	1.000	»	juin décembre	50 —
A	Sambre française canalisée	1200 —	6.000	1/6000	»	janvier juillet	95 —
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	236 25	240.000	100	»	janvier juillet	10 —
A	Ports de Marseille	643 75	30.000	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	420 —	21.500	1/21500	»	...	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	845 —	25.000	1/25000	150	...	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	647 50	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	419 —	»	»	»	...	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1392 50	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 —
A	— actions nouvelles	1315 —	»	»	»	...	»
A	Union des Gaz	165 —	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	875 —	36.000	1/36000	»	avril octobre.	18 30
C	Nord (Batignolles)	—	6.000	500	»	juin décembre	25 —
C	Versailles	—	1.500	500	»	mars septemb	22 —
C	Boulogne, Sèvres, etc	—	800	1.000	»	1er juin	60 —
A	Lyon	3725 —	7.000	1/7000	»	janvier juillet	131 —
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1930 —	3.400	1/3400	»	...	77 50
»	Gaz général de Paris	—	»	»	»	...	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	400 —	6.000	500	»	janvier juillet	33 38
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	755 —	14.000	500	»	octobre avril.	75 —
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	745 —	30.000	1/30000	»	...	30 —
A	Decazeville (Aveyron)	2000 —	2.400	[illegible]	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 —	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 —
C	Creuzot (Saône-et-Loire)	735 —	25.000	500	»	juin décembre	19 —
C	Basse-Indre	—	5.000	500	»	avril octobre	20 —
C	Châtillon et Commentry	132 50	50.000	500	»	mars septemb.	13 »
A	Horme	1000 —	16.000	1/16000	»	...	»
A	Maubeuge (Nord)	—	6.000	1/6000	»	...	30 —
C	Fourchambault	325 —	50.000	1/50000	»	avril octobre	24 —
C	Marine et chemins de fer	487 50	54.000	1/54000	»	mai novembre	75 —
C	Côte-d'Or	—	»	500	»	...	néant.
C	Franche-Comté	—	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	1100 —	16.000	1/16000	»	...	60 —
C	Firminy	300 —	»	250	»	...	33 —
C	Pont-l'Évêque	310 —	»	500	»	...	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	575 —	10.000	500	»	avril octobre.	65 —
A	Providence (Belgique)	1100 —	5.500	1.000	»	septembre	90 —
A	Phénix-métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

Anonyme ou commandite	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1800 —	2.400	1/2400	»	1er décembre	125
A	Blanzy	725 —	30.000	500	»	...	32
A	Grand'Combe	870 —	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60
A	Loire	197 50	80.000	1/80000	»	avril octobre.	6
A	Montrambert	172 50	80.000	1/80000	»	avril octobre.	[illegible]
A	Saint-Etienne	162 50	80.000	1/80000	»	avril octobre.	[illegible]
A	Rive-de-Gier	243 75	80.000	1/80000	»	avril octobre.	12
A	Carmaux	250 —	23.200	1/23200	»	mai novembre	20
A	Azincourt	1175 —	1.500	1/1500	»	septembre	néant
A	Chazotte	500 —	3.550	1/3550	»	...	26
A	Layon-et-Loire	400 —	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	437 50	»	500	»	...	30
A	Quaregnon	150 —	6.720	250	»	...	10
A	Charbonnages belges	445 —	30.000	500	»	juin	15
A	Long-Pendu	250 —	3.000	500	»	...	»
Civ.	Centre-de-Flénu	200 —	3.000	1.000	»	mai	30
C	Mouzaïa (cuivre)	15 —	80.000	100	»	août	néant
A	Kef-Oum-Théboul id	225 —	9.000	1/9000	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»	...	néant
C	Santander zinc	—	18.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id	275 —	90.000	100	»	mai novembre	20
A	Nouvelle-Montagne, id	725 —	3.000	1.000	»	janvier juillet.	60
A	Stolberg privilégiée id	—	45.000	375	»	octobre	15
A	— non privilégiée, id	—	40.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie id	500 —	5.500	1.000	»	janvier juillet	40
A	Silésie id	420 —	50.000	375	»	mai novembre	15
	DIVERS.						
E	Maberly (Amiens) filature	500 —	8.000	500	»	septembre	45
C	Cohin id	480 —	18.000	500	»	janvier juillet	25
A	Société Linière id	—	1.400	500	»	...	»
	Pont-Rémy id	390 —	5.000	1/5000		30 avril	33
C	Siècle journal	—	2.500	1/2500	»	...	125
C	Journaux réunis id	—	6.000	500	»	janvier juillet	45
	Droit id	5600 —	100	2.500	»	...	»
E	Saint-Gobain glaces	12500 —	3.000	1/3000	»	...	750
A	Montluçon id	110 —	24.000	500	»	...	néant
A	Oignies (Belgique) id	440 —	22.000	500	»	septembre	31
	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id	120 —	3.000	375	»	1er octobre	néant
E	Richer et Ce. Vidanges	—	24.402	500	»	...	20
E	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	20
A	Chollet et Ce	21 25	40.000	100	»	...	néant
C	Compagnie générale des Eaux	235 —	80.000	250	»	...	11
»	Deux cirques (E. Dejean et Ce)	210 —	8.750	200	»	févr. juillet	25
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	...	»
	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	...	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu.	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Intérêt annuel
	Compagnie immobilière de Paris	278 75	»	»	»	...	»
90	Ce impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	50	...	5
300	Ports de Marseille	195 —	20.000	500	15	janvier juillet	30
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	100	avril octobre.	30
»	Loire, anciennes	1100 —	4.529	1.250	»	février août	50
»	— nouvelles	962 50	11.685	1.250	75	février août	50
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 —	6.000	1.200	22	1er avril oct.	50
»	— nouvelles	1015 —	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50
270	Carmaux (charbonnages)	298 25	6.500	500	10	janvier juillet	15
»	Vieille-Montagne	473 —	13.600	500	16	janvier juillet	25
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.000	500	50	janvier juillet	20
170	Compagnie générale des Eaux	287 50	20.000	500	91	avril octobre	15
250	Châtillon et Commentry	262 50	20.000	500	25	mai novembre	15
175	Horme, anciennes	478 75	2.410	312 50	30	30 juin déc.	15
285	— nouvelles	278 25	7.000	300	50	31 mars sept	15
400	J.-F. Cail et Ce	410 —	8.800	450	11	janvier juillet	20
»	Rue Impériale de Lyon	538 75	»	625	»	15 janv. juillet	25
410	Gaz de Paris	490 —	23.500	500	85	janvier juillet	25
230	Union des gaz	491 50	22.727	250	25	janvier juillet	15
»	Docks de Marseille	233 —	40.400	300	»	janvier juillet	15
»	Docks du Havre	201 25	»	»	»	...	»
»	Omnibus de Paris	487 50	17.000	500	»	janvier juillet	[illegible]
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 —	16.000	250	60	janvier juillet	[illegible]

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 8 au 14 novembre

Longueur concédée	Longueur exploitée	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 8 Compt.	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Compt.	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Compt.	Mardi 11 Terme	Mercredi 12 Compt.	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Compt.	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Compt.	Vendredi 14 Terme
39,0?	2157	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	—	—	—	—	1310 —	—	1110? —	—	1310 —	—	—	—
»	»	»	500	»	100 » »	»	Id. actions estampillées	1047 50	1047 50	1040 —	1055 —	1050 —	1045 —	1045 —	1047 50	1050 —	1050 —	1050 —	1070? —
»	»	300.000	500		5 0/0		Id. actions nouvelles	785 —	787 50	785 —	785 —	790 —	787 50	785 —	786 75	787 50	787 50	787 50	790 —
»	»	15.440	»	»	55 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1561	1165	153.333	400	»	60 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1027 50	1027 50	1027 50	1026 25	1022 50	1023 75	1032 50	1030 —	1030 —	1024 75	1030 —	1027 50
»	»	41.667	400	»	61 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	1010? —	—	—	—	1000? —	—	—	—	995? —	—	—	—
1049?	1739	500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	531 25	533 75	527 50	535 —	533 75	532 50	532 50	533 75	535 —	535 —	531 25	532 50
»	»	»	»	»	15 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4017?	2210?	683.000?	500	»	75 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1165 —	1167 50	1170 —	1162 50	1155 —	1155 —	1153 75	1155 —	1153 75	1155 —	1148 75	1145 —
1017?	1078?	250.000	500	»	50 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	863 75	866 25	862 50	862 50	860 —	862 50	857 —	855 —	855 75	858 50	850 —	850 —
2100	1310	300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	535 —	538 75	539 75	539 75	535 25	—	536 75	537 50	535 —	535 —	535 —	535 —
231	231	80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	342 50	345 —	345 —	345 —	—	—	345 —	345 —	352 50	352 50	350 —	354 25
152	152	25.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	—	412 50	410 —	410 —	410 —	410 —	—	—	410 —	410 —	410 —	415 —
430	325	44.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	430 —	—	—	—	431 —	—	430 —	—	430 —	—	—	—
»	»	42.000	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	430 —	—	—	—	430 —	—	430 —	—	430 —	—	—	420 —
32	32	12.000	500	»	27 fr. 50	janvier, juillet	Bességes à Alais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	615 —	—
»	»	110.000	500	375	5 0/0	août, février	Algériens	470 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	410 —	—
»	»	100.000	500	»	22 50	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	380 —	380 —	380 —	380 —	380 —	380 —	380 —	375 —	378 75	380 —	377 50	—
4	4	4.000	500	»	17 50	janvier, juillet	Lyon-Croix-Rousse	340 —	—	340 —	—	[illegible]	—	[illegible]	—	[illegible]	—	465? —	—
1321	1321	400.000	500	»	33 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	502 50	510 —	497 75	506 —	498 75	497 50	498 —	500 —	497 50	500 —	497 50	498 —
2000?	2170?	750.000	500	50	40 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	605 —	605 —	604 50	603 75	599 75	598 25	600 75	600 —	597 50	600 —	595 —	596 —
170?	150	80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	—	—	129 75	—	129 75	—	127 50	—	127 50	—	127 50	—
243?	233?	73.235?	500	»	30 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	458 75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
170	170	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	375 —	—	377 50	—	380 —	—	380 —	—	382 50	380 —	382 50	—
»	491?	240.000	500	»	37 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse (Libérées)	635 75	636 25	631 —	630 25	625 —	627 50	627 50	635 —	632 50	633 75	632 50	630 —
305?	274	90.000	525?	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	350 —	335 —	332 50	330 75	330 —	337 50	340 —	340 —	336 —	340 —	340 —	340 —
»	321?	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	536 25	536 25	532 50	533 75	527 50	527 50	533 —	535 —	527 50	528 25	525 —	525 —
131	131	30.000	500	»	15 »»	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
160	160	70.000	500	»	35 »»	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	480 —	477 50	480 —	480 —	480 —	478 75	477 50	477 50	480 —	—	477 50	—
»	»	18.000	500	»	30 »»		Moublanch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	1860?	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	420 —	421 25	422 50	425 —	423 75	425 —	422 50	423 75	422 50	423 75	422 50	—
890?	234?	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	332 50	—	333 75	333 75	330 —	330 —	332 50	332 50	331 25	331 25	330 —	330 —
»	»	22.000	500	»		avril, octobre	Id. trentenaires	440 —	—	440 —	—	440 —	—	440 —	—	440 —	—	440 —	—
130	130	50.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Guillaume-Luxembourg	265 —	—	255 —	—	265 —	—	265 —	—	262 50	—	263 75	—
»	»	82.000?	500	»		avril, octobre	Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	75	70.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Portugais	461 25	460 —	456 75	460 —	460 —	460 —	458 50	460 —	457 50	—	455 —	—
»	»	»	500	»		»	Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	»						»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	»						»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts.	Nombre d'obligations.	Obligations remboursées	Reste en circulation.	Époques des tirages.	Prix de remboursement.	Revenu annuel.	Époques des jouissances.	Noms des compagnies.	8	10	11	12	13	14
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet		—	—	—	—	—	—
1836—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet		—	—	—	—	—	—
1843	8.000	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	—	1050 —	—	—	—	—
1845	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	5 0/0	—	1010 —	—	—	1010 —	—
1847—1849	36.750	»	»	novembre	1.250	50 »»	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	15.000	»	»	février	1.250	50 »»	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	—	—	—	—	1003 —	—
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1000 —	1000 —	—	1000 —	1002 —	1000 —
1852—1854	31.536	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	—	1020 —	1020 —	—	1010 —	—
1853—1856	300.000	»	»	mai	650	25 »»	juin, décembre	Est, 5 0/0	508 75	510 —	508 75	510 —	512 50	510 —
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »»	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1850	34.000	»	»	mai	625	25 »»	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	510 —	510 —
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »»	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	525 —	525 —	—	—	525 —	522 50
1854	102.614	»	»	décembre	625	25 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »»	janvier, juillet	Rouen au Havre, 6 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »»	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	310 —	310 —	308 75	307 50	307 50	308 75
1852	61.863	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	—	305 —	—	305 —	[illegible]	—
1855	265.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	—	316 25	315 —	313 —	315 —	313 75
1852—1861	1.420.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	316 25	313 75	315 —	315 —	315 —	315 —
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »»	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	312 50	312 50	312 50	312 50	312 50	312 50
1855	87.719	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50	—
1857—1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	(nouvelles)	—	305 —	305 —	306 25	306 25	305 —
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	312 50	311 25	311 25	311 25	312 50	312 50
1856—1864	1.250.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	308 25	308 25	308 25	308 25	308 25	309 —
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	—	310 —	310 —	310 —	311 25	310 —
1856—1864	440.785	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	310 —	310 —	308 75	307 50	310 —	308 75
1856	22.446	»	»	décembre	500	15 »»	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	300 —	—	—	300 —	300 —	300 —
1857—1861	900.000	»	»	mai	500	15 »»	juin, décembre	Est, 3 0/0	308 75	308 75	308 75	307 50	307 50	307 50
1859	150.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	307 50	306 25	311 75	308 25	307 50	306 25
1852	148.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	308 25	308 25	307 50	307 50	306 25	307 —
1855—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	311 25	312 50	310 —	311 25	311 25	311 —
1856—1861	669.375	»	»	»	500	15 »»	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	278 25	276 25	276 25	276 25	275 —	275 —
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	268 75	268 75	269 75	269 75	268 75	267 —
1858	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien	245 —	245 —	245 —	245 —	245 —	246 —
1860	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	241 25	240 —	243 75	243 75	243 75	243 —
1856—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	275 —	275 —	275 —	275 —	275 —	275 —
1860	34.570	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	240 —	240 —	240 —	—	240 —	240 —
1860	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	240 —	240 —	240 —	240 —	240 —	237 —
1861	»	»	»	»	500	15 »»	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	258 75	257 50	258 75	258 75	258 75	—
1859—1861	200.000	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	240 —	238 75	240 —	240 —	240 —	237 —
1860	62.500	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	228 75	230 —	230 —	230 —	230 —	232 —
»	»	»	»	»	»	»»	avril, octobre	Montblanch à Reus	230 —	230 —	—	230 —	230 —	230 —
1856—1861	31.000	»	»	octobre	500	15 »»	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Chemins portugais	255 —	255 —	255 —	255 —	251 75	255 —
»	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Lyon-Croix-Rousse 3 0/0	—	237 —	—	236 —	—	236 —

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers.	Samedi 8 Comptant	Samedi 8 Terme	Lundi 10 Comptant	Lundi 10 Terme	Mardi 11 Comptant	Mardi 11 Terme	Mercredi 12 Comptant	Mercredi 12 Terme	Jeudi 13 Comptant	Jeudi 13 Terme	Vendredi 14 Comptant	Vendredi 14 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	71 —	71 10	70 80	70 85	70 40	70 50	70 60	70 75	70 65	70 70	70 60	70 45
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	99 25	—	99 25	—	99 25	—	99 —	—	99 —	—	99 10	—
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rentes 4 0/0 id. id.	—	—	—	—	90 —	—	90 —	—	—	—	—	—
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	465 75	—	465 —	—	465 —	—	465 —	—	466 25	—	—	—
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1105 —	—	1105 —	—	1105 —	—	1105 —	—	1105 —	—	1105 —	—
Id. id. id. 1855 1860, jouissance septembre 1862	457 50	—	456 25	—	455 75	—	455 —	—	455 —	—	455 —	—
Département de la Seine, id. 1857, jouissance janvier 1862	230 —	—	230 —	—	227 50	—	227 50	—	230 —	—	230 —	—
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Lille	98 25	—	98 25	—	98 25	—	98 25	—	98 25	—	97 50	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	61 25	—	62 50	—	—	—	62 50	—	62 50	—	62 50	—
Ville de Bruxelles 1862	95 —	—	95 —	—	98 25	—	—	—	101 25	—	98 25	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	92 3/8	—	— n/o	—	92 3/8	— n/o	92 1/8	—	92 3/8	— n/o	92 3/8	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	— n/o	— n/o	79 3/4	—	— n/o	—	— n/o	—	79 3/4	—	81 1/2	—
Id. 3 0/0 1852 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	72 70	—	72 60	—	71 80	—	72 30	—	72 30	—	72 —	—
Id. 3 0/0, id.	—	—	—	—	—	—	45 —	—	45 —	—	45 —	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1862	72 85	73 —	72 50	72 30	71 85	71 85	72 20	72 50	72 65	72 35	71 95	71 90
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	76 1/4	—	76 1/2	—	76 1/4	—	76 n/o	—	76 1/2	—	74 1/2	—
Emprunt russe	93 1/2	— n/o	— n/o	— n/o	93 n/o	—	— n/o	— n/o	92 3/4	— n/o	92 3/4	— n/o
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	45 1/4	— n/o	45 1/2	— n/o	45 1/2	—	45 3/8	—	— n/o	— n/o	45 1/2	— n/o
Id. 3 0/0 intérieur	50 n/o	50 n/o	50 1/8	— n/o	50 1/4	— n/o	50 1/2	—	50 1/4	50 1/8	— n/o	— n/o
Id. 3 0/0 extérieure 1841	— n/o	—	— n/o	—	— n/o	—	— n/o	—	[illegible] n/o	—	— n/o	—
Id. 3 0/0 id. 1856	52 7/8	— n/o	53 1/4	— n/o	52 7/8	—	52 7/8	— n/o	[illegible] 1/4	— n/o	53 7/8	—
Id. passive extérieure (sans intérêt)	22 3/8	22 1/2	22 1/2	— n/o	22 1/2	— n/o	22 1/2	— n/o	22 3/8	— n/o	22 3/4	— n/o
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	— n/o	—	— n/o	—	— n/o	—	— n/o	—	— n/o	—	— n/o	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. Obligations ottomanes emprunt 1860, jouissance juillet 1862	350 —	—	350 75	—	350 —	—	351 25	—	351 25	—	351 25	—
Haïti, annuités	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, 20, RUE BERGÈRE.

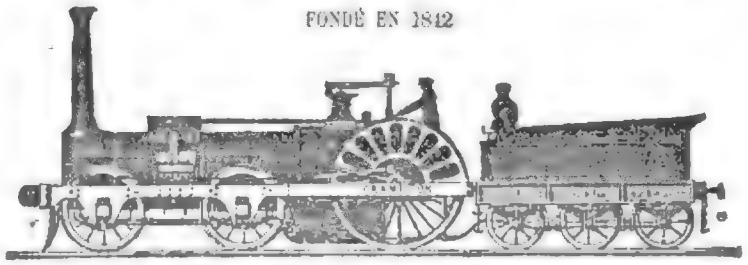
Pour le Gérant absent, LE SECRÉTAIRE DE LA RÉDACTION, F. GRIMAUD.

N° 1150. — 21e ANNÉE. — N° 47. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 22 NOVEMBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

	PR AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	13 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	fr. 50

Les actes d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.

PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 4, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer*

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A l'ouvrage publié tout récemment par A. COURTOIS fils, comprenant les tableaux des cours des principales valeurs aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille, du 17 janvier 1797 (28 nivôse, an 5) **à nos jours, relevés sur les documents officiels et authentiques.**

(Le prix de cet ouvrage est de 5 francs en librairie.)

Ou, à son choix :

A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers;

2° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 100 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — *L'ouvrage comprenant les tableaux des cours des principales valeurs aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille, du 17 janvier 1797 (28 nivôse, an 5) à nos jours*, par A. COURTOIS fils.

Ou :

L'*Atlas des chemins de fer français et étrangers.*

Cette prime sera expédiée aux personnes qui la demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

Deuxième prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 800,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 100 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **290,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 100 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

RECOUVREMENTS

ET

OPÉRATIONS D'ACHATS ET VENTES.

L'administration se charge d'opérer, *par ministère d'agents de change*, tous les achats ou ventes, au comptant ou à terme, de rentes françaises et étrangères, et de toutes les valeurs négociées à la Bourse.

Elle se charge d'effectuer pour ses clients tous versements ou souscriptions, conversions et échanges de titres, encaissement d'effets publics et de coupons.

Elle se charge d'effectuer tous dépôts, retraits ou renouvellement de dépôts à la Banque ou dans tous autres établissements.

Elle fournit, par lettres confidentielles, tous renseignements sur les diverses entreprises ou valeurs ; elle leur donne tous conseils.

Elle représente ses abonnés à toutes assemblées d'actionnaires, dans toutes opérations litigieuses, concordats, etc.

Elle achète les coupons *non échus* de titres de rente, actions et obligations, à prix débattus.

Elle envoie son tarif à ceux qui lui en font la demande par lettre affranchie, et apporte la plus grande exactitude dans toutes ses opérations.

AVIS

C'est le 22 décembre prochain qu'aura lieu le quatrième tirage de l'année pour les lots afférents aux obligations du Crédit foncier.

Les lots sont plus nombreux pour ce tirage que pour les trois autres.

Ceux de nos abonnés qui voudront profiter de ce tirage devront immédiatement nous envoyer leur renouvellement.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 890. — Le taux de l'escompte, 891. — Les chemins du troisième réseau, 891. — Chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante, 891. — Chemin Victor-Emmanuel, 892. Compagnie immobilière de Paris, 893. — Compagnie des Magasins généraux de Paris, 892. — Société des Ports de Marseille, 893. — Société des Magasins généraux de Bordeaux, 894. — Chronique, 894. — Marché industriel, 895. — Bourses étrangères, 895. — Bourse de Londres, 896. — Changes, 896. — Bulletin commercial, 896. — Bulletin des recettes de la semaine, 898. — Avis aux actionnaires, 897. — Ville de Paris, 898. — Avis, 899. Recettes des chemins de fer, 900. — Annonces, 901. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 903 Cours des actions et obligations industrielles, 903. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 904.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Nous croyons que les capitalistes, détenteurs sérieux de titres, n'ont pas à se préoccuper des agitations actuelles de la Bourse.

La baisse violente qui a précipité les cours ne provient pas de circonstances politiques ni d'une diminution dans la fortune de la France.

En effet, la situation politique est ce qu'elle était pendant la hausse; bien des questions graves peuvent se laisser entrevoir à l'horizon, mais il n'en est point d'imminentes, et avant tout, il existe un désir incontestable de la part de tous les gouvernements d'éviter toute complication.

Si nos relations peuvent surtout s'attiédir, c'est principalement avec l'Angleterre, car il y a toujours eu de ce côté-là une rivalité sourde; mais l'intérêt pour les deux pays d'éviter tout conflit est tel qu'on peut être complétement rassuré.

La situation financière de la France continue à être rassurante, les titres qui sont cotés à la Bourse ont conservé la valeur qu'ils avaient il y a quelques mois.

Les détenteurs de titres peuvent donc conserver leur portefeuille et s'inquiéter peu, nous le répétons en toute assurance, des agitations actuelles de la Bourse. S'ils ont bien choisi, si les valeurs qu'ils détiennent sont de premier ordre, et ce ne sera pas notre faute s'il n'en est pas ainsi, ils peuvent défier le flux et le reflux de la hausse et de la baisse.

L'importante réaction à laquelle nous venons d'assister nous semble avoir deux causes uniques :

La situation du marché, trop chargé à la hausse, et partant les exigences des capitaux lors de la liquidation;

L'élévation du taux de l'escompte à Londres et à Paris.

Ces causes intéressent uniquement les spéculateurs.

Ceci nous rassure, car ceux-ci jouent sur le tapis vert de la Bourse et n'ont pas à se plaindre trop amèrement des fluctuations du marché.

Il en serait autrement du détenteur de titres qui verrait son capital diminuer sérieusement.

Quant au spéculateur, il faut qu'il se rende compte de ceci : le sort des prochaines liquidations de fin novembre et fin décembre dépend beaucoup de la situation de la place, et surtout du taux de l'escompte des Banques d'Angleterre et de France.

La hausse était bien lancée, et on voyait poindre la conversion forcée, on espérait les plus hauts cours.

Le raisonnement des haussiers n'était pas mauvais.

Malheureusement presque tous les spéculateurs avaient raisonné de même et s'étaient mis à la hausse.

Malheureusement aussi ceux qui dirigeaient le mouvement n'avaient pas les énormes ressources qu'il eût fallu pour maintenir les bas cours du report.

Les capitaux ont imposé leur loi, elle a été dure, et elle a révélé la situation de la place trop chargée à la hausse et dégarnie des capitaux qui eussent pu soutenir le marché en cas d'incident.

Dès lors, la baisse devait surgir du moindre événement. L'élévation du taux de l'escompte a été l'occasion qui l'a déterminée.

Le mouvement de réaction semble enrayé depuis trois jours, les vendeurs prudents ont commencé à racheter.

Nul ne peut encore prévoir les résultats de la liquidation. On peut espérer que la reprise continuera si le taux de l'escompte est maintenu à 4 0/0, et si l'argent redevient abondant en liquidation.

Mais là est le secret de l'avenir qu'il est bien difficile d'approfondir.

Il y a bien la lutte engagée au parlement de Turin contre le ministère Rattazzi; la chute de ce ministère pourrait entraîner de graves complications ; mais nous avons confiance dans la sagesse des représentants du peuple italien, et ils sauront sacrifier leurs désirs aux nécessités de la situation.

La rente 3 0/0 mène le marché, elle a repris le premier rang dans l'esprit de la spéculation. Il faut ajouter qu'elle a fait bonne contenance aux approches du cours de 70 francs; à ce prix les acheteurs reparaissaient, encouragés surtout par l'espérance du coupon à détacher le 15 décembre. Elle faisait aujourd'hui 70 45 au comptant, et 70 55 à terme.

Le 4 1/2 0/0 est plus faible; il a été ébranlé par le désaveu publié dans *le Constitutionnel* d'une nouvelle donnée par *le Courrier du dimanche* que le projet de loi sur la conversion venait d'être porté au conseil d'Etat. Que faut-il conclure de ce désaveu? Que le projet de conversion est abandonné? nous ne le croyons pas. Nous sommes encore éloignés de l'époque de l'ouverture du Corps législatif; un projet de loi serait donc prématuré aujourd'hui. Nous croyons que le désaveu du *Constitutionnel* ne veut ni ne peut pas dire autre chose. On ne peut laisser en suspens l'œuvre de l'unification de la dette, et il faut d'une manière ou d'une autre aboutir. Le 4 1/2 faisait aujourd'hui 97 85.

Les obligations trentenaires, à l'approche du coupon et du tirage pour l'amortissement, sont fermes; elles sont à 463 75.

L'emprunt italien est assez bien tenu à 71 20; cela se comprend aux approches d'un nouvel emprunt.

Les fonds espagnols ont une remarquable solidité.

La Banque de France marche résolûment au cours de 3,500 francs. Que l'élévation du taux de l'escompte ait lieu, et nous croyons que ce cours ne tardera pas à être atteint. Il est vrai que nous aimerions beaucoup mieux le voir ajourner pour longtemps.

Les actions estampillées du Crédit foncier sont à 1,315, et les actions nouvelles à 1,230; elles marchent toujours par bonds ; c'est le malheureux résultat de la spéculation qui s'y est acharnée.

Le Crédit agricole est sans affaires à 645 ».

Le Crédit industriel participe naturellement à la faiblesse générale; il est à 660 ».

Il en est de même du Sous-Comptoir, à 540 ».

Le Comptoir d'escompte est plus ferme à 655 ».

Depuis quelques jours on s'occupe du Crédit colonial, qui est assez recherché de 500 à 510.

Les deux Crédit mobilier français et espagnol sont toujours les deux privilégiés des gros spéculateurs à la hausse et à la baisse. Aussi ils montent et baissent par mouvement de 20 fr. Il ne faut pas s'en étonner ; les titres de ces établissements doivent varier comme le bilan de leur portefeuille, alternativement augmenté ou diminué par la hausse ou la baisse.

Le Crédit mobilier français fait 1,120, et le Crédit mobilier espagnol 785 ».

Les recettes des chemins de fer sont toujours sous l'impression de la crise américaine, qui a singulièrement diminué leur trafic d'importation ou d'exportation. Aussi ne faut-il pas trop s'étonner de voir certains d'entre eux frappés de fortes diminutions, et il faut admirer la vigueur du trafic de ceux qui ont encore des augmentations. D'autant plus que l'épurement actuel correspond encore à l'époque où l'année dernière les grands transports de céréales continuaient.

Les recettes de l'Orléans s'équilibrent cette semaine avec l'année dernière. Aussi ses actions estampillées sont solides à 1,050, et ses actions nouvelles à 795. Ces dernières sont de plus en plus demandées, et ont eu une remarquable solidité pendant la baisse.

Les recettes du Lyon ont atteint cette semaine le chiffre de 2,704,000 fr., en diminution de 72,000 fr. seulement sur l'année dernière.

Dans un de nos prochains numéros, nous nous occuperons de la situation es actions de ce chemin au point de vue de l'exercice 1862, et on verra que les actionnaires n'ont qu'à être satisfaits. Ces actions font 1,150.

Les recettes du Nord dépassent légèrement celles de la semaine correspondante de 1861 : aussi étaient-elles demandées à 1,035.

La recette de l'Est n'est inférieure que de 43,000 fr. à celle de l'année dernière; ce chemin fait 532 50.

L'Ouest est à 537 50.

Le Midi est plus faible à 843 75.

Le Dauphiné fait 412 50.

Et le Genève 350 ».

Les Messageries sont demandées à 750, et les Paquebots maritimes à 567 50.

Les chemins Autrichiens sont à 492 50, ils subissent toujours l'influence de leur diminution de recettes.

Les Lombards se tiennent sans mouvement à 593 75.

Le chemin de Saragosse à Alicante a une admirable situation de trafic qui se développe de jour en jour et dépasse les prévisions; les contradicteurs de ce chemin feront bien de l'étudier à ce point de vue. Nous croyons que ces actions ne tarderont pas à conquérir de plus hauts cours; elles faisaient 632 50, aujourd'hui très-demandées.

Les actions des chemins romains continuent à être recherchées à 440.

Peu d'affaires sur les autres chemins étrangers.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE	
Saragosse (Alsasua à Ciudad-Réal)	80.82 0/0
Barcelone-Saragosse	33.34 0/0
Besseges à Alais	28.41 0/0
Graissessac à Béziers	19.90 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	15.60 0/0
Cordoue à Séville	15.47 0/0
Séville-Xérès-Cadix	14.05 0/0
Dauphiné	3.66 0/0
Nord de l'Espagne	3.19 0/0
Union-Suisse	2.84 0/0
Lyon-Genève	2.60 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	1.95 0/0
Central Suisse	0.45 0/0
DIMINUTION KILOMÉTRIQUE	
Midi	1.21 0/0
Ouest Suisse	2.33 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	2.60 0/0
Est	5.05 0/0
Nord	7.57 0/0
Orléans	0 » 0/0
Guillaume-Luxembourg	10.11 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	15.35 0/0
Ardennes	16.43 0/0
Ouest	22.05 0/0
Autrichiens	24.88 0/0

A. de Biraigue d'Arnoust.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	14 novembre.	21 novembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 45	70 55	» 10	» »
Rente à 1/2 0/0	98 10	97 85	» »	» 25
Banque de France	3345 »	3350 »	5 »	» »
Consolidés	92 2/8	92 2/8	» »/»	» »
Crédit foncier	1300 »	1315 »	15 »	» »
Crédit agricole	650 »	645 »	» »	5 »
Crédit industr. et com.	665 »	658 75	» »	6 25
Crédit mobilier	1227 50	1120 »	» »	107 50
Crédit mob. espagn.	810 »	785 »	» »	25 »
Comptoir d'Escompte	650 »	655 »	5 »	» »
Orléans	1050 »	1048 75	» »	1 25
Nord	1037 50	1035 »	» »	7 50
Nord (act. sorties)	995 »	1005 »	10 »	» »
Est	532 50	532 50	» »	» »
Paris-Méditerranée	1145 »	1130 »	5 »	» »
Midi	850 »	843 75	» »	6 25
Ouest	535 »	537 50	2 50	» »
Genève	351 25	350 »	» »	1 25
Dauphiné	415 »	412 50	» »	2 50
Ardennes ancien.	435 »	428 75	» »	6 25
Ardennes nouveau.	420 »	427 50	7 50	» »
Ch. Autrichiens	496 25	492 50	» »	3 75
Victor-Emmanuel	377 50	380 »	2 50	» »
Russes	422 50	422 50	» »	» »
Romains	330 »	325 »	» »	5 »
Sud-Autr.-Lombard.	595 »	593 75	» »	1 25
Saragosse Pampelune	392 50	390 »	» »	2 50
Saragosse-Alicante	630 »	632 50	2 50	» »
Saragosse-Barcelone	340 »	340 »	» »	» »
Nord-Espagne	525 »	523 75	» »	1 25
Séville-Xérès-Cadix	477 50	477 50	» »	» »
Portugais	455 »	450 »	» »	5 »

LE TAUX DE L'ESCOMPTE.

La principale préoccupation du marché des fonds publics depuis quelques jours portait sur l'éventualité d'une augmentation du taux de l'escompte à Paris et à Londres. Il était certain, d'ailleurs, que l'augmentation décidée par l'une des deux banques aurait obligé l'autre à suivre l'exemple qui lui aurait été donné.

Hier jeudi, le Conseil d'administration de la Banque de France a tenu sa séance hebdomadaire, et n'a pris aucune détermination nouvelle concernant le taux de l'escompte, ce qui prouve que la situation n'avait rien d'inquiétant.

On assure, en effet, que depuis la publication du dernier bilan, l'encaisse métallique n'a subi qu'une diminution insignifiante. D'autre part, le chapitre des avances sur rentes se serait sensiblement allégé, et la circulation des billets aurait diminué d'autant.

Si, à ces données, que nous croyons sûres, on ajoute que de forts arrivages métalliques à Southampton et à Londres tendent à faire baisser le prix de l'or sur le marché anglais, on en déduira cette conséquence que l'élévation du taux de l'escompte sur une place ou sur l'autre est un peu moins à redouter.

AUGUSTE VITU.

CHEMINS DU TROISIÈME RÉSEAU.

Le *Moniteur* du 20 novembre confirme l'adjudication que nous avons annoncée du chemin de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne et à Bressuire, à la Compagnie représentée par MM. le comte de Monthiers, Thomas Savin et Ce.

L'embranchement de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne et à Bressuire est tranversal aux lignes de Nantes à la Rochelle, appartenant par moitié à la Compagnie d'Orléans et à la Compagnie des Charentes, et à la ligne d'Angers à Niort, appartenant à la Compagnie d'Orléans.

Il a été déclaré d'utilité publique par la loi du 14 juin 1861. Voici comment s'exprimait à cet égard l'exposé des motifs : « Le chemin de Napoléon-Vendée aux Sables aboutit à un port qui a été récemment amélioré. Il s'y fait un commerce de cabotage auquel il importe d'ouvrir un débouché sur l'intérieur. Il existe, d'ailleurs, entre Napoléon-Vendée et les Sables des relations suivies, que l'établissement d'une voie de communication rapide ne fera qu'augmenter. Le chemin de Napoléon-Vendée à la ligne d'Angers à Niort a un double objet : c'est, d'une part, de relier le centre du département de la Vendée au réseau des chemins de fer de l'empire, de lui ouvrir par Angers une route directe sur Paris, et, d'autre part, de répandre dans la Vendée la houille du bassin de Vouvant, qui est éminemment propre à la fabrication de la chaux nécessaire à la fertilisation du sol. »

La section de Napoléon-Vendée aux Sables-d'Olonne est d'une longueur de 35 kilomètres, dont la construction était évaluée à 6,700,000 f. dans la condition de la loi de 1842 ; la section de Napoléon-Vendée à Bressuire est d'une longueur de 75 kilomètres, évalués à 18,200,000 f. Un décret du 15 septembre 1862 avait attribué une subvention de 2,500,000 francs à la première de ces lignes, et à la seconde, une subvention de 146,000 francs par kilomètre, soit 10,950 000 fr. ; ensemble, 13,450,000 fr. L'adjudication a eu lieu moyennant un rabais de 707,500 francs.

F. GERMAIN.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Dans notre avant-dernier numéro, nous avons cru de l'intérêt de nos abonnés d'attirer leur attention sur la Compagnie des chemins de Saragosse et d'Alicante, et de leur montrer l'avenir qui nous semble réservé aux actions de cette entreprise.

Le même jour, un de nos confrères de la presse financière attaquait le système de comptabilité de cette Compagnie, prétendant que son mode de procéder la conduisait à payer des dividendes pris sur les frais d'établissement, et que le tout se solderait, après la mise en exploitation totale, par une augmentation de 60 millions de capital.

Nous n'avons pas mission de défendre la Compagnie de Saragosse à Alicante, mais nous avons le désir d'éclairer nos abonnés ; c'est pourquoi nous croyons nécessaire de réfuter l'objection en quelques mots.

L'article 46 des statuts de cette compagnie s'exprime ainsi :

« Art. 46. Pendant la durée de la construction des diverses sections des chemins de fer de la Compagnie, et jusqu'au moment de la mise complète en exploitation, il pourra être prélevé chaque année sur le capital social la somme nécessaire pour assurer le service des emprunts, et distribuer aux actionnaires un intérêt de 6 0/0 sur le capital versé. En outre, si le placement des fonds disponibles, l'exploitation des sections ouvertes au trafic et les autres produits accessoires de l'entreprise donnaient des bénéfices, les frais d'exploitation, d'entretien et d'administration une fois déduits, l'assemblée générale décidera, sur la proposition du Conseil d'administration, quelle part de bénéfices fera retour au fonds social, et quelle part sera distribuée à titre de dividende.

» Tant que les lignes constituant l'apport social, aux termes de l'art. 6, ne seront pas complétement terminées, la part des bénéfices à répartir ne pourra excéder 75 0/0 du montant de ces bénéfices. »

Il en résulte ceci, c'est que le Conseil d'administration pourrait, tout en se renfermant dans les statuts :

Prélever pour intérêts sur le capital social, 6 0/0 du montant des versements opérés sur les actions ;

Distribuer en sus les trois quarts des bénéfices produits par les sections ouvertes, déduction faite des frais d'exploitation, d'entretien et d'administration.

Le Conseil d'administration n'a pas agi ainsi, il a cherché à combiner les intérêts actuels des actionnaires qui veulent à bon droit profiter le plus tôt possible des magnifiques produits des sections ouvertes, avec une sage prévoyance qui commande de ne pas charger l'avenir au détriment du présent.

Or, voici la solution qu'il a adoptée depuis plusieurs années et dont nous suivrons l'application sur l'exercice 1861.

La ligne d'Alicante à Madrid avait produit en 1861 une recette brute de		Fr. 15,798,250 16
La section de Madrid à Jadraque		1,556,746 89
La ligne d'Alcazar à Ciudad Réal		879,894 73
Soit au total		18,234,891 78
Les dépenses d'exploitation et d'administration étaient, pour la ligne d'Alicante	6,727,919 50	
La section de Madrid à Jadraque	922,436 86	
D'Alcazar à Ciudad-Réal	716,176 33	
Total	8,366,532 69	8,366,532 69
Le produit net des trois sections était donc de		Fr. 9,867,859 09
Il fallait en déduire l'intérêt et l'amortissement des obligations, dont le montant avait été appliqué à la construction des sections en exploitation, soit :		
Pour la ligne d'Alicante	1,611,720 »	
Pour la section de Jadraque	257,962 51	
Pour la section de Ciudad Real	189,412 49	
Total		2,059,095 »
Il restait donc comme chiffre net		7,808,764 09

Le Conseil d'administration, en présence des

statuts, pouvait donc comme nous l'avons vu plus haut :

1° Prélever sur les fonds de premier établissement les intérêts des actions, soit par action..... 27 »

2° Distribuer les trois quarts des 7,808,764 fr. 09 c. aux actions, soit par action..... 24 40

Au total.... 51 40

C'est ce qu'il n'a pas voulu faire. Sur la somme des bénéfices, il n'a prélevé que celle de 2,880,000 francs pour distribuer un dividende de 12 francs par action, et a porté le surplus, soit 4,934,958 fr. 18 c., à la réserve; et comme cette réserve s'élevait déjà à 10,746,760 francs, elle est aujourd'hui au total de 15,710,938 francs.

Quand la construction totale de son réseau sera achevée, il fera compte des intérêts payés sur les actions, en les compensant avec la réserve, et, s'il y a déficit ou excédant, le montant n'en sera pas important, et on avisera facilement à solder ce compte.

Le Conseil d'administration nous semble avoir mis ainsi une grande modération dans la distribution des dividendes.

Cependant on l'attaque, en alléguant que, comme les intérêts sont prélevés sur les fonds de premier établissement, il grève au profit du présent l'avenir de ce fonds, et qu'il faudra ultérieurement remplacer par de nouvelles créations d'obligations les sommes actuellement distribuées aux actionnaires.

C'est là une erreur, et un simple examen des chiffres eût prouvé à notre confrère l'injustice de ses reproches.

En effet, il eût vu que les sommes prises sur les produits, et mises à la réserve, dépassaient l'intérêt de la partie du capital-actions engagée dans la construction des sections en exploitation.

Prenons pour exemple la ligne d'Alicante.

Nous avons vu que, déduction des charges d'exploitation et d'administration, elle avait rapporté la somme nette de ...Fr.	9,070,330 66
Elle a coûté à établir la somme totale de .....Fr.	102,373,507
Cette somme est représentée par :	
Obligations..... 25,175,000	
Sur le capital-action..... 77,198,507	
» Les intérêts et l'amortissement des obligations exigent, comme nous l'avons vu....Fr.	1,611,720 »
L'intérêt du capital engagé à 6 0/0.....	4,631,910 »
Soit au total.....	6.243,630 »
Le bénéfice étant de.....	9,070,330 66
après avoir prélevé l'intérêt du capital-action et obligation engagé sur cette ligne, il restait..	2,826,700 »

Et c'est précisément cette somme, à peu de chose près, qui a été distribuée comme dividende.

Quant au bénéfice sur la ligne de Jadraque, il a été porté entièrement à la réserve.

Le Conseil d'administration a donc usé d'un droit légitime en distribuant les bénéfices acquis sur une de ses lignes, sans toucher aux bénéfices des autres sections, et en agissant ainsi il a fait ce que le gouvernement français admet lui-même pour l'ancien réseau, dont le revenu ne sera pas affecté par les charges d'intérêt du nouveau réseau avant que celui-ci ne soit achevé.

La somme mise à la réserve représente précisément l'intérêt du capital actuellement engagé dans les sections exploitées.

Le légitime succès de la Compagnie de Saragosse peut exciter quelques envieuses rivalités, il ne s'en développera pas moins de jour en jour ; nous n'en voulons pas d'autres preuves que les augmentations constantes de recettes, et nous sommes bien convaincus que nous avons été modérés en fixant à 46 50 le dividende qui pourra être distribué aux actionnaires pour l'exercice 1862. Si l'on en veut une preuve, il suffit de se reporter à notre précédent article, nous avons supposé que les augmentations de recettes s'élèveraient à la fin de 1862 à 1.450,000 fr. Dès aujourd'hui, le chiffre de 1,403,000 fr. est acquis, ce qui prouve que l'accroissement du trafic dépassera nos prévisions.

Et cependant, qu'on y songe, on arrive à de pareils résultats avec 742 kilomètres en exploitation, sur 1,428. Mais quelles ne sont pas les espérances que l'on devra concevoir quand le réseau sera complétement en exploitation, et quand, par Saragosse, il ira directement sur la France, par Alicante desservira la Méditerranée, par Almaden, communiquera directement avec le centre de l'Espagne et le Portugal, par la ligne de Manzanarès à Cordoue, ira chercher tout le trafic de Séville, Cadix et des arrivages de l'Océan?

Louis Reco.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du chemin de fer Victor-Emmanuel, a eu lieu à Chambéry, le 17 de ce mois, sous la présidence de M. Ch. Laffitte.

Nous examinerons dans un prochain article la situation de cette Compagnie telle qu'elle ressort du rapport qui a été présenté à cette réunion. Nous donnons seulement aujourd'hui le texte des propositions qui ont été votées à l'unanimité.

Première résolution.

« L'assemblée générale annuelle des actionnaires du chemin de fer Victor-Emmanuel, réunie à Chambéry, le 17 novembre 1862, conformément aux statuts, approuve le compte de l'établissement et le compte de l'exploitation, présentés par le Conseil d'administration dans la séance de ce jour. »

Deuxième résolution.

« L'assemblée autorise l'émission d'un emprunt de 25 millions de francs, aux conditions que le Conseil considérera comme les plus favorables aux intérêts de la Compagnie, et pour lesquelles il obtiendra l'agrément des deux gouvernements de France et d'Italie. »

Nous serons en mesure de publier le rapport *in extenso* dans l'un de nos prochains numéros.

F. Grimaud.

COMPAGNIE ANONYME DES ENTREPOTS ET MAGASINS GÉNÉRAUX DE PARIS.

Assemblée générale extraordinaire du 18 novembre.

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie des entrepôts et magasins généraux de Paris, a eu lieu mardi 18 novembre, à l'hôtel du Crédit mobilier, place Vendôme, sous la présidence de M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration.

Avant d'ouvrir la séance, M. le président a fait connaître que le dépouillement des feuilles de présence constatait un nombre d'actions représentées s'élevant déjà à 8,368, c'est-à-dire au-delà du nombre exigé par les statuts pour la validité des délibérations. Ce chiffre de 8,368 actions a subi une nouvelle augmentation par la présence d'actionnaires arrivés pendant la séance. Ces constatations établies, M. Emile Pereire a déclaré l'assemblée valablement constituée, et le bureau a été formé, d'après les statuts, par les deux plus forts actionnaires présents. Les membres du bureau ont désigné M le directeur de la Compagnie pour remplir le fonctions de secrétaire, qui a été chargé de la lecture du rapport.

On sait que cette réunion n'avait d'autre but que la ratification d'un projet de fusion entre a Société des Ports de Marseille, la Compagnie immobilière de Paris et celle des Magasins généraux de Paris. Le rapport présenté aux actionnaires fait ressortir, dans un aperçu succinct, les phases diverses qu'a subies la Société, la marche rapide de ses affaires et les améliorations considérables qui se sont produites depuis 1860, époque de la transformation de l'ancienne Compagnie des docks, devenue Société des entrepôts et magasins généraux de Paris.

Il ne suffisait pas cependant d'avoir rendu la vie à cette entreprise industrielle, avortée dans son principe, il fallaitencore féconder les éléments de prospérité qu'elle renferme.

La Société des magasins généraux, dont les opérations se trouvent limitées aujourd'hui sur un seul point, à l'Entrepôt central des douanes, possède une grande quantité de terrains situés en partie à la place de l'Europe, limitrophes de la gare de l'Ouest, et en partie à Ivry. Il est évident que la Société des magasins généraux, livrée à ses propres forces, n'avait ni les capitaux ni la puissance nécessaires pour mettre en valeur des terrains aussi vastes et aussi bien situés. L'idée d'une fusion avec la Compagnie immobilière de Paris était donc toute naturelle, et le Conseil d'administration fait ressortir dans son rapport les causes qui l'ont déterminé à proposer cette fusion. On comprendra que, sur une simple audition, on ne peut guère qu'en indiquer le sens général. Du reste, l'assemblée a parfaitement accueilli ce rapport, qui n'a soulevé de discussion sur aucun point. On a unanimement compris combien la fusion était, à tous égards, avantageuse aux actionnaires des Magasins généraux.

Nous devons signaler cependant, et comme incidents tout à fait secondaires, deux observations présentées par des actionnaires.

La première de ces observations avait pour objet de demander au Conseil d'administration pourquoi les mille actions non souscrites, et qui se trouvent encore au livre souche de la Compagnie, n'avaient pas été distribuées aux actionnaires, ce qui privait les intéressés des Magasins généraux de jouir eux-mêmes des avantages dont profiteront les trois Compagnies fusionnées. M. Emile Pereire a simplement répondu que le Conseil d'administration avait jugé à propos de comprendre ces mille actions dans l'apport de la Société, et que cette mesure n'avait pas paru préjudiciable aux actionnaires des Magasins généraux, dont les intérêts avaient été très-débattus, et se trouvaient si largement compensés dans les conditions de la fusion, et que, du

reste, la meilleure preuve de ce fait se produisait par la faveur spéciale dont jouissent les *actions* des Magasins généraux qui conservent des cours plus élevés que les deux autres Compagnie fusionnées.

Cette réponse était conforme aux impressions de l'assemblée, évidemment très-satisfaite de la part qu'elle reçoit dans la fusion; mais un second actionnaire, très-satisfait lui aussi et très-partisan de la fusion, mais plus méticuleux peut-être qu'un autre, a exprimé le vœu au Conseil qu'il voulût bien compléter la résolution qui était soumise à la sanction de l'assemblée, en y ajoutant ces mots : « Sans s'écarter des bases et des termes posés par le rapport. » C'était un surcroît de précautions, le Conseil ne pouvant s'écarter des bases fondamentales qui ont été posées dans le rapport soumis à l'assemblée, sauf les modifications que pouvait demander le conseil d'État, auquel cas ces modifications seraient soumises à une nouvelle assemblée générale.

Après ces explications échangées, l'assemblée a voté la résolution suivante à l'unanimité moins une voix :

RÉSOLUTION.

L'assemblée générale, délibérant aux termes des articles 22 et 24 des statuts de la Compagnie, donne au Conseil d'administration les pouvoirs les plus étendus à l'effet de traiter, aux conditions qu'il jugera convenables, de toute réunion, fusion ou alliance de la Société des entrepôts et magasins généraux de Paris avec toute Compagnie existante ou à créer, ayant pour objet des opérations en France, ou avec toute personne qu'il avisera; d'établir et d'arrêter tous statuts de Société, d'en poursuivre l'homologation sous forme anonyme, de consentir toutes modifications ou changements qui seraient demandés par le gouvernement ou reconnus nécessaires aux effets ci-dessus, passer et signer tous actes, et déléguer les pouvoirs qui lui sont conférés par la présente à un ou plusieurs membres qu'il désignera.

F. Grimaud.

COMPAGNIE IMMOBILIÈRE DE PARIS.

Assemblée générale extraordinaire du 19 novembre 1862.

C'est mercredi soir qu'a eu lieu l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie immobilière de Paris dans l'une des salles du grand hôtel et sous la présidence de M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration.

L'assemblée des actionnaires de la Compagnie immobilière de Paris est celle des trois Sociétés fusionnées qui nous a paru la plus accentuée par la physionomie particulière qu'elle présentait et par l'expression de satisfaction unanime qu'elle reflétait. — Elle a écouté la lecture du rapport, lu par M. Brochon, secrétaire du Conseil d'administration, avec une attention soutenue et un religieux silence. Ce document, en effet, est l'historique complet de la Compagnie, passant en revue tous les vastes travaux entrepris et accomplis depuis son origine.

L'enthousiasme a gagné l'assemblée après la lecture de ce rapport, qui se distingue par des considérations économiques de premier ordre. Nous y reviendrons quand il nous aura été communiqué. Nos lecteurs pourront apprécier à leur aise les causes qui ont amené le Conseil d'administration à combiner la fusion. Déjà, on peut se faire une idée de l'avenir qui semble réservé à la nouvelle Société, quand on songe que la Compagnie impériale immobilière de France absorbera les Ports de Marseille, c'est-à-dire l'élément industriel et commercial de la première ville maritime du monde, qui éclipsera Liverpool, quand le canal de Suez la reliera avec l'extrême Orient, qu'elle aura le monopole exclusif des entrepôts et magasins généraux de Paris, et qu'enfin elle exploitera les vastes immeubles en plein produit de l'ancienne Compagnie de Rivoli, et les deux hôtels les plus considérables du monde.

En terminant ce compte rendu, nous devons ajouter que personne n'a répondu à l'appel de M. Émile Pereire, quand il a demandé si quelque membre de l'assemblée avait des observations à présenter sur le rapport. Seulement une voix s'est élevée pour proposer à l'assemblée de voter des remercîments à son président, en reconnaissance de l'inépuisable dévouement et de la rare intelligence qu'il n'a cessé d'apporter à la chose commune. Cette motion a été accueillie par d'unanimes applaudissements, et après le vote de la résolution que nous donnons ci-après, la séance a été levée au milieu de la satisfaction générale.

RÉSOLUTION.

L'assemblée, délibérant aux termes des articles 47 et 55 des status sociaux, donne au Conseil d'administration les pouvoirs les plus étendus à l'effet de :

Traiter, aux conditions qu'il jugera convenables, de l'annexion de toute Société créée ou à créer avec la Compagnie immobilière de Paris; étendre, en conséquence, le cercle des opérations sociales.

Accepter tous apports mobiliers et immobiliers à faire, soit par lesdites sociétés, soit par toute autre personne.

Augmenter, dans les proportions qui seront reconnues nécessaires, le capital de la Société; créer et émettre à cet effet toutes actions et obligations.

En conséquence, introduire dans les statuts toutes additions ou modifications qu'il appartiendra.

Poursuivre auprès du conseil d'État l'approbation desdites modifications; consentir tous changements qui seraient demandés par le gouvernement ou reconnus nécessaires.

Généralement faire tout ce qu'il appartiendra pour la pleine et entière exécution des présentes résolutions.

Aux effets que dessus rédiger, passer et signer tous actes, faire tous extraits, dépôts et publications.

Déléguer tout ou partie des présents pouvoirs à l'un ou plusieurs de ses membres.

F. Grimaud.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PORTS DE MARSEILLE.

Nous sommes heureux de pouvoir donner connaissance à nos lecteurs du traité provisoire pour la fusion immobilière, lequel a été lu à la dernière assemblée générale de la Société des ports de Marseille. On verra qu'il est conforme à ce que nous avions annoncé.

Entre les soussignés :

1° M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration de la Compagnie immobilière de Paris et de la Compagnie des entrepôts et magasins généraux, agissant en son nom personnel, comme bénéficiaire du traité intervenu entre la ville de Marseille et lui, à la date du 14 août 1862, contenant cession à M. Pereire des terrains de la rue Impériale, d'une contenance d'environ 67,000 mètres, au prix de 300 francs le mètre, et l'obligation pour M. Pereire de faire dans ladite rue Impériale tous les travaux de nivellement et autres relatifs à la viabilité, moyennant la somme de 6 millions de francs, laquelle sera à déduire de celle représentant le prix des terrains cédés par la ville de Marseille à M. Péreire,

d'une part,

Et 1° M. le marquis de Chaumont-Quitry, président de la Société anonyme des ports de Marseille;

2° M. Crochard, administrateur de ladite Compagnie, et porteur d'un grand nombre d'actions,

d'autre part,

A été exposé et convenu ce qui suit :

MM. de Chaumont-Quitry et Crochard, informés qu'il existait un projet de fusion entre la Compagnie immobilière de Paris et celle des entrepôts et magasins généraux, et que M. Emile Pereire consentirait à apporter dans la Société nouvelle son traité avec la ville de Marseille, contenant cession à son profit des terrains de la rue Impériale, se sont mis en rapport avec M. Emile Pereire dans le but de faire comprendre la Société des ports de Marseille dans la fusion projetée.

Cette proposition ayant fait l'objet de plusieurs conférences entre eux, les soussignés ont arrêté d'un commun accord comme suit les bases de cette fusion, sauf approbation de leurs Conseils d'administration respectifs, et ratification de l'assemblée générale de leurs actionnaires.

Il sera créé, sous la dénomination de *Compagnie impériale immobilière*, une Compagnie comprenant :

1° L'actif des trois Sociétés fusionnées, tel qu'il se poursuit et comporte, la nouvelle Société devant être purement et simplement subrogée aux droits et aux charges des Sociétés fusionnées.

2° Les terrains acquis par M. Emile Pereire de la ville de Marseille, suivant acte passé le 14 août 1862 à Marseille, et dont toutes les parties déclarent avoir pleine et entière connaissance.

Cette Société aura pour objet :

L'achat, la mise en valeur, l'exploitation et la revente des propriétés immobilières en France et l'exploitation des Magasins généraux.

Le capital de la Société impériale immobilière est fixé à 85,000,000 de francs, représentés par cent soixante-dix mille actions de 500 francs chacune, et à vingt-cinq mille actions de préférence, portant 15 francs d'intérêt par an, et qui devront être amorties à 500 francs dans une période de quatre-vingt-dix ans.

Le capital sera réparti comme suit, savoir :

A la Compagnie immobilière de Paris et à la Compagnie des magasins généraux, cent trois mille neuf cent trente-huit actions, ci.....	103,938 actions.	
Et vingt-cinq mille actions de préférence, portant 15 francs d'intérêt par an, et qui devront être amorties dans une période de quatre-vingt-dix ans, ci. 25,000 actions de préférence.		
A la Société des ports de Marseille, trente mille actions, ci	30,000	—
A M. Emile Pereire, trente-six mille soixante-deux actions au pair, contre le versement d'une somme de dix-huit millions trente et un mille francs (18,031,000 francs), ci.....	36,062	—
Pour les terrains de la rue Impériale, le surplus des dépenses devant être couvert par une émission d'obligations, soit ensemble : cent soixante-dix mille actions, ci.....	170,000 actions.	

Il est formellement convenu que le rachat du traité Hardon restera à la charge des sociétés fusionnées, et que tout recours contre l'ancien

gérant de la Société en commandite, et tout ce qui pourra en provenir, est abandonné aux actionnaires de la Société actuelle des ports de Marseille.

Fait double à Paris, le 22 septembre 1862.

Approuvé l'écriture ci dessus.

(Signé) Emile PEREIRE ;
(Signé) Marquis DE CHAUMONT-QUITRY ;
(Signé) CROCHARD.

F. GRIMAUD.

SOCIÉTÉ DES MAGASINS GÉNÉRAUX DE BORDEAUX.

On nous informe que les adhésions à la souscription des actions de la Compagnie des magasins généraux de Bordeaux, dont nous avons fait l'exposé dans notre dernier numéro, s'élèvent déjà à un chiffre important. Le Conseil d'administration vient de décider qu'il ne prolongera pas au-delà du 30 novembre courant cette souscription non officielle. A partir de cette époque, il y aura une souscription publique, dans le cas où le capital ne serait pas entièrement couvert, mais cette souscription n'aura qu'une durée de quelques jours. Ceux de nos clients qui auraient l'intention de participer à cette émission feront bien de nous adresser leurs demandes avant la fin du mois, pour être à l'abri des chances d'une réduction dans la répartition des actions. Nous leur rappelons que nous transmettrons, sans frais, leur souscription contre le montant du premier versement, qui devra nous être adressé en espèces, par la poste, par chemin de fer, ou en opérant le dépôt dans une succursale de la Banque de France, au nom de M. de Birague d'Apremont. Pour les détails relatifs à cette entreprise, nous ne pouvons mieux faire que de les renvoyer à notre article de samedi dernier.

F. GRIMAUD.

ASSEMBLÉE DES PORTEURS DE TITRES DE LA DETTE PASSIVE EXTÉRIEURE NOUVELLE.

Vendredi 29 novembre 1862.

Une réunion d'intéressés dans la dette passive espagnole, a eu lieu hier vendredi, à la salle Lemardelay.

M. Lhuillier, associé de la maison Ed. Blount et Cᵉ, de Paris, a présidé cette réunion.

M. Grevedon, au nom du comité représentant les intérêts des porteurs de titres de la dette passive, a donné lecture d'un rapport remarquable sur les négociations ouvertes avec le gouvernement espagnol pour le réglement de cette grave question.

Nous mettons sous les yeux de nos lecteurs, l'ordre du jour de cette assemblée, qui a été voté à l'unanimité, ainsi que des remercîments aux membres du Comité et à M. Grevedon, secrétaire, pour le zèle et le dévouement dont ils ont donné tant de preuves depuis l'ouverture des négociations.

Ordre du jour.

1° Formation du bureau.

Président : M. Lhuillier, associé de la maison Ed. Blount et Cᵉ.

Secrétaire : M. Grevedon.

Scrutateurs : M. Rodier et M. P

2° Lecture d'un rapport émanant du comité dont les membres actuels ont déjà reçu l'adhésion écrite d'un grand nombre de porteurs.

3° Approbation de la marche suivie jusqu'à présent, et pouvoirs confirmés par l'assemblée au comité pour suivre les négociations engagées à Madrid

MM. Ed. Blount ;
N. Donon ;
et Millenet,

forment le comité, et sont autorisés à s'adjoindre d'autres membres, s'ils le jugent nécessaire.

4° Le comité est autorisé à recevoir les souscriptions *volontaires* destinées à former un fonds commun pour faire face aux dépenses nécessaires, étant entendu que les souscriptions seront remboursées plus tard par tous les porteurs connus au marc le franc de l'intérêt qu'ils ont dans la dette passive ;

5° Remercîments de l'assemblée au comité (votés à l'unanimité).

F. GRIMAUD.

CHRONIQUE

CHEMIN DE PARIS A LA MÉDITERRANÉE. — *Nouveau réseau.* — *Le Courrier de Saint-Etienne* annonce que les travaux du chemin de fer sur la ligne d'Avignon à Gap ont commencé ces jours derniers entre Aviguon et Montfavet.

CHEMIN DIRECT DE PARIS A BERLIN. — Pour abréger la distance entre Paris et les villes libres de Hambourg et de Brême, on a projeté un nouveau chemin de fer de Venloo à Wesel, traversant la Westphalie et aboutissant, par Osnabruck, à Brême et Hambourg. Deux Compagnies, dont l'une belge et l'autre parisienne, cette dernière représentée par M. L.-L. Mouton, dont le nom se rattache à la construction de plusieurs lignes importantes de chemins de fer, briguent chacune la concession de cette ligne, qui traversera le territoire hanovrien.

CHEMIN DE STOCKHOLM A GOTHENBOURG. — L'ouverture solennelle du chemin de fer entre Stockholm et Gothenbourg, aura lieu dans le courant de novembre.

CONTRÔLE DES CHEMINS DE FER. — *Nomination.* — M. Guillemin, ingénieur des ponts et chaussées à Rochefort, est chargé du contrôle de la portion de la ligne du chemin de fer des Charentes, comprise entre Rochefort et Saintes, et qui sera prochainement en exécution.

CHEMIN DE SARAGOSSE A ALICANTE. — *Embranchements* — Les villes d'Ocana, de Villatovas, de Noblejas et autres environnantes ont demandé à la Compagnie des chemins de fer de Madrid à Saragosse et à Alicante d'établir un embranchement sur Ocana Ces villes proposent de céder, comme subvention, 80 0/0 de leurs biens communaux.

Une correspondance adressée de Perpignan au *Journal de Saragosse* donne comme résolue la construction d'un embranchement de Perpignan à Prades. Cette correspondance ajoute que l'on commence à parler de la possibilité de prolonger cet embranchement en le faisant pénétrer en Espagne par la vallée du Ségre, et en le rattachant à la ligne de Saragosse.

CHEMINS ITALIENS. — On assure qu'à la fin de décembre sera livrée au public la section du chemin de fer d'Eboli à Salerne.

La ligne de l'Adriatique d'Ancône à Naples par Foggia, réserve faite du passage des Apennins, devançant le terme fixé dans la concession, serait aussi ouverte, nous dit-on, avant le 1ᵉʳ mai.

Ces derniers travaux n'occupent pas moins de vingt-cinq mille ouvriers. (*Italie.*)

MESSAGERIES IMPÉRIALES. — On lit dans *le Moniteur* :

« Les deux paquebots des Messageries impériales, *l'Impératrice* et *le Cambodge*, étant arrivés à Suez dans de bonnes conditions, la Compagnie s'est trouvée en mesure d'inaugurer dès le 27 octobre le service de l'Indo Chine.

» C'est avec un véritable enthousiasme que la colonie française de Suez a assisté au départ du premier paquebot d'une ligne qui réunira le double avantage de créer des relations directes entre la France et l'extrême Orient, et de faire paraître nos couleurs nationales dans ces lointains pays.

MARSEILLE. — La Société générale des Catalans et des Catalans-Saint-Lambert de Marseille, présidée par M. Emile de Girardin, avait, en 1858, acheté 280,000 mètres de terrains sur lesquels elle a abandonné 60,000 mètres de terrains à la voie publique et vendu 50,000 mètres environ. Il lui en reste 170,000 mètres. C'est à tort, ou tout au moins prématurément, qu'un journal de Marseille a annoncé que ces 170,000 mètres venaient d'être annexés par M. Emile Pereire. Ce qui aura probablement contribué à faire courir et à accréditer ce bruit d'annexion, c'est le calcul suivant qui a été répandu :

Achat de 60,000 mètres de la rue Impériale à 300 francs le mètre.....	18,000,000
Achat de 330,000 mètres des Ports de Marseille, 110 francs le mètre...	36,300,000
Achat de 170,000 mètres des Catalans Saint-Lambert, à 40 francs le mètre.....	6,800,000
Total, 560,000 mètres, coûtant...	51,100,000

Soit en moyenne 98 francs le mètre.

SITUATION DU MARCHÉ MONÉTAIRE A LONDRES. — On lit dans *The Economist* :

La situation du marché monétaire donne lieu à beaucoup d'observations. L'argent est abondant. Cependant la Banque vient d'élever le taux de son escompte, et cette résolution a été généralement approuvée. On ne discute pas si la valeur de l'argent doit diminuer, comme il serait naturel de le penser d'après son abondance, mais, au contraire, si elle ne s'élèvera pas.

Pour apprécier sainement la situation il faut envisager les faits avec attention. L'argent, dans le sens des dépôts ou des crédits ouverts chez les escompteurs et les banquiers, n'a pas sensiblement diminué depuis quelque temps. Comparé aux demandes d'escompte et d'avances, il est plus que suffisant. Le crédit courant, que l'on désigne d'ordinaire sous le nom d'argent, n'est pas affecté, mais la base sur laquelle il repose est diminuée.

Depuis ces derniers mois le stock métallique de la Banque a diminué assez fortement.

L'encaisse de la Banque au 30 juillet était de.....	18,448,593 liv. st.
Il est aujourd'hui de.....	15,389,523 —
Diminution.....	3,058,920 liv. st.

Une cause puissante subsiste encore, la plus puissante de ce genre, pouvant amener une élévation du taux de l'escompte. Les demandes d'argent pour l'Orient qui ont troublé le marché monétaire pèsent encore sur lui. Les effets en ont été plus grands que ceux d'aucune autre cause précédente, et il serait téméraire de supposer qu'ils vont cesser instantanément. Le navire *Ellora* a emporté pour Bombay 926,290 liv. st., la somme la plus considérable qui ait jamais été embarquée sur un seul navire. Il est vrai qu'il n'y a eu que peu de numéraire retiré de la Banque, mais c'est parce que le numéraire qui devait y rentrer en a été détourné que l'inquiétude s'est produite.

Il n'y a pas de doute que des expéditions exceptionnelles de coton ajoutées à nos achats ordinaires dans l'Est et aux versements pour le compte des chemins de fer ont rendu le change défavorable à l'Angleterre. Les Orientaux vont donc absorber autant de notre numéraire qu'ils le pourront. L'augmentation soudaine du commerce avec une contrée à demi-civilisée produit toujours une demande de métaux précieux, et l'augmentation de l'exportation du coton de l'Inde en Angleterre a précisément ce caractère.

On peut se demander pourquoi la rareté du numéraire importe plus au marché que celle d'aucun autre article. La réponse est que c'est sur le numéraire que tout notre crédit repose. Nos banquiers et nos escompteurs se sont engagés à donner des millions de souverains à la première demande. Il faut donc qu'ils aient à leur disposition une certaine quantité de pièces d'or pour satisfaire aux demandes. S'ils s'étaient engagés à livrer du drap, il leur faudrait avoir à leur disposition une quantité de drap suffisante.

Or, lorsque la marchandise qu'ils ont promis de livrer sur réquisition devient plus rare, il faut qu'ils prennent des mesures pour la faire redevenir abondante. — Ils offrent donc un intérêt plus élevé.

Nous ne pouvons dire jusqu'à quel point les demandes s'étendront. Mais on doit se rappeler que 3 0/0 n'est pas un taux d'intérêt élevé, et qu'il n'y aurait lieu de se montrer ni alarmé ni surpris si ce taux s'élevait encore dans le courant de l'année, par suite des demandes de l'Est.

AUTRICHE. — On lit dans le *Constitutionnel* :

L'exposé financier qui vient d'être présenté au Reichsrath par le ministre des finances d'Autriche, a produit un très-bon effet sur le public. Le fait le plus important qui résulte de ce document, est que l'exercice de 1862 se soldera par un déficit de beaucoup moindre qu'il n'avait été prévu par le gouvernement.

Au mois de décembre 1861, en présentant le budget au Parlement, M. de Plener évalua le déficit pour 1862 à 110 millions de florins (275 millions de francs). Par suite des réductions opérées par la commission du budget, d'accord avec le gouvernement, ce chiffre se réduisit à 99 millions, malgré un complément de près de 4 millions ajoutés au chapitre des dépenses pour la marine.

Aujourd'hui, d'après le bilan provisoirement établi sur les résultats de dix mois, le ministre pense que le déficit ne sera que de 74 millions, c'est-à-dire de 25 millions inférieur à ses prévisions.

Il est vrai que dans ces 25 millions se trouve une somme de 18 millions, montant des arriérés d'impôts de Hongrie pour 1861, arriérés qui sont rentrés depuis dans les caisses du trésor ; 5 millions sont économisés sur les dépenses et 2 millions seulement représentent un véritable excédant de recettes. Mais, d'un autre côté, il ne faut pas oublier que les 18 millions d'arriérés avaient été compris dans l'évaluation du déficit de 1861.

Passant au budget de 1863, de M. Plener a annoncé que pour cet exercice, le déficit serait de 59 1/2 millions de florins, et qu'il sera de 56 1/2 millions seulement, si son projet de loi sur la Banque nationale reçoit la sanction de la Chambre. Ce dernier chiffre pourra se modifier encore si, ce qui est probable, le Reichsrath opère des réductions dans les dépenses extraordinaires pour l'armée, le seul chapitre susceptible de réductions.

Toutefois, ces résultats favorables ne s'obtiendront que par suite d'augmentations d'impôts. Ces augmentations, proposées par le ministre des finances, donneraient un surcroît, pour les contributions directes, d'une somme de 18 millions, et, pour les contributions indirectes, d'une somme de 15 millions de florins.

Cette dernière partie de l'exposé financier soulève naturellement une certaine opposition au sein du Reichsrath. Cependant, de deux maux il faut savoir choisir le moins grave. Tout le monde comprend que les finances de l'Autriche ne peuvent être sérieusement relevées si le pays ne se décide pas à faire quelques sacrifices.

Le budget de l'empire est établi avec toute l'économie possible : il n'y a plus à opérer des réductions de dépenses assez importantes pour couvrir le déficit. Il ne reste donc d'autre alternative que l'emprunt ou l'augmentation des impôts. Il suffit de jeter un coup d'œil sur l'état de la dette de l'empire pour se convaincre que l'emprunt ne serait qu'un expédient des plus désastreux.

Dans cette situation, M. de Plener ne pouvait proposer d'autre moyen que l'augmentation des impôts ; il appartient maintenant au Reichsrath de concourir à l'exécution de cette mesure accueillie avec défaveur par les contribuables, mais qui est commandée par l'intérêt général de la monarchie autrichienne.

— *La Gazette de Vienne* publie officiellement la [illegible] du budget de 1862. Le total des dépenses s'élève à 386,772,222 florins (de 2 fr. 50 cent.), dont 6,127,000 florins pour la maison impériale 2,644,382 pour le ministère des affaires étrangères, 26,847,043 afférant au ministère d'Etat (intérieur), 13,785,404 à la chancellerie de Hongrie, 3,229,471 à la chancellerie de Transylvanie, 1,909,310 à la chancellerie de Croatie, 22,150,098 au ministère des finances, 122,876,869 à la guerre, 13,165,000 à la marine, 112,664,400 au service de la dette, 18,005,700 à l'amortissement, 12,704,800 aux pertes sur le change. Le total des recettes est de 291,650,334 florins, frais de perception déduits; 108,390,118 proviennent des impôts directs ; 177,066,458 des impôts indirects; 7,165,258 des forêts, salines, mines, télégraphes ; 1,331,500 de recettes diverses. Le budget des dépenses est divisé en 510 sections et sous-sections.

— Dans sa séance du 15 novembre, le comité des finances s'est occupé du projet de loi concernant l'augmentation des impôts directs. On se rappelle que le projet présenté le mois dernier par le gouvernement différait peu de celui que le ministère avait déjà présenté le 13 mars dernier et qu'il avait ensuite retiré. D'après ce projet, le produit de cette augmentation était évalué à environ 18 millions de florins. Elle se répartissait ainsi : la surtaxe extraordinaire à l'impôt foncier devait être portée de 2 1/2 à 3 1/2, et produire 11,817,000 florins ; la surtaxe de l'impôt des classes sur les maisons devait être doublée et donner 1,750,000 florins; il en était de même des surtaxes de l'impôt des patentes et de celui du revenu, qui, étant doublées, donnaient une augmentation de 979,000 florins et de 3,824,000 florins. Quant à l'impôt sur les coupons, le gouvernement proposait de le porter de 5 0/0 à 7 0/0, et aucune augmentation ne devait frapper l'impôt des loyers. L'ancien comité des finances avait refusé toute augmentation de la contribution foncière, mais il avait accepté les autres propositions, sauf l'augmentation de l'impôt sur les coupons qu'il voulait porter à 10 0/0.

Dans la discussion qui a eu lieu à ce sujet au sein du nouveau comité formé pour le budget de 1863, le comité a accepté la proposition du rapporteur, M. de Hopfen, de doubler les surtaxes actuelles pour tous les impôts, et les trois premiers articles du projet de loi ont été arrêtés dans ce sens. Sur le dernier article, M. Taschek demanda que, conformément au principe adopté pour les autres contributions, l'impôt des coupons fût doublé également et porté à 10 0/0 ; mais, après une longue discussion, cette proposition fut rejetée, et on s'en tint au projet du gouvernement qui élève cet impôt de 5 à 7 0/0.

Conformément aux résolutions prises aujourd'hui, les augmentations sont donc les suivantes : la surtaxe de l'impôt foncier est portée de 2/12e à 4/12e; celle de l'impôt des maisons de 2/12e à 4/12e, et de même celles de l'impôt des classes, des patentes et du revenu sont doublées; enfin, l'impôt des coupons serait de 7 0/0 au lieu de 5 0/0.

Il est remarquable que le comité des finances accorde plus au gouvernement qu'il ne demandait, c'est-à-dire 1 0/0 de plus sur l'impôt foncier, et l'augmentation de l'impôt des loyers qui n'était pas proposée. (*Presse de Vienne.*)

CANAL DE SUEZ. — Les dernières dépêches d'Egypte, par voie télégraphique, nous apportent une nouvelle du plus haut intérêt.

« La grande tranchée du seuil d'El Guisr, à laquelle ont travaillé pendant plusieurs mois vingt-cinq mille ouvriers, est ouverte. Le canal de Suez est percé sur une étendue de 75 kilomètres.

« Les eaux de la Méditerranée coulent dans le lac Timsah. »

Le grand problème est donc résolu. Il n'y a plus aucun obstacle à surmonter pour l'achèvement du canal jusqu'à Suez, et la communication entre les deux mers peut être considérée comme un fait accompli.

FORGES. — On annonce que les forges de Fourchambault ont reçu plusieurs commandes de l'Etat, de l'administration et de l'industrie privée, entre autres des canons de fer, pour l'armement des côtes, et des tuyaux de conduite pour la canalisation des canaux de la Somme-Soude.

Cet établissement serait en outre chargé, concurremment avec les hauts-fourneaux de Marseille, de la fonte des pièces du pont du Var, pour le chemin de fer de Toulon à Nice, et de celles du pont, d'une seule arche, qui doit remplacer à Constantine l'ancien pont romain construit sur le Rummel. Ce magnifique travail, exécuté par M. Em. Martin, ingénieur, doit être inauguré au commencement de l'année prochaine par le gouverneur général de l'Algérie.

— Toutes les usines à rails, écrit-on du pays de Galles, sont suffisamment pourvues d'ordres et refusent de s'engager pour l'avenir aux prix actuels. Sans parler des ordres de France, de Russie et d'Italie, on prévoit des besoins considérables pour l'Inde, où l'on vient de voter de nouvelles lignes, ainsi que pour l'Amérique où, malgré la guerre, on a décidé de commencer l'année prochaine la grande ligne du Pacifique, qui consommera 360 mille tonnes de fer.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Le marché a repris un peu d'activité, cependant les valeurs comprises dans la fusion immobilière continuent à être faibles.

Ainsi, la Société Rivoli ferme à 231 25 ; les Ports de Marseille à 633 75, et les Magasins généraux à 665.

Les actions de la Caisse des chemins de fer ont un moment touché le cours de 100 fr. pour réagir à 80 25.

Le Comptoir Bonnard est toujours offert à 40 fr.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs, à l'approche de l'assemblée, a monté à 153 75.

Le zinc de la Vieille-Montagne fait 260 fr.

Les Omnibus se tiennent à 845 fr.

Les petites Voitures ont monté de 1 25 à 63 75.

Les Docks Saint-Ouen sont cotés 525. Le dernier cours des Docks de Marseille est 675 demandé.

Les Gaz de Marseille qui un instant avaient atteint le cours de 420, sont aujourd'hui à 397 50 offerts.

Les actions de la Société Chollet font 23 75, et celles des mines de Mouzaïas, 21 25.

E. BONNAUD.

BOURSES ÉTRANGÈRES.

C'est sur la Bourse de Paris que les spéculateurs de l'étranger ont réglé leur marche, et dans l'attente d'une réaction qui leur semblait devoir être d'autant plus forte, que le mouvement ascensionnel avait été fort vif le mois passé, ils n'ont procédé qu'avec la plus grande circonspection, pour ne pas dire avec timidité. Berlin avait des craintes. La rente cependant y est demeurée stationnaire et les fluctuations sur les papiers publics n'ont pas été fortes. Mais, dans les derniers jours, s'est manifesté une légère baisse. Les fonds autrichiens y ont perdu un quart.

La baisse a été plus accentuée à Francfort et à Hambourg. En général, on s'est porté de préférence vers les chemins de fer.

Si la tournure du marché de Paris a influencé celui de quelques Bourses, il faut reconnaître que les nouvelles politiques n'ont aucunement ému les capitaux. Ni le rejet de la triple intervention proposée par la France, ni les élections d'Amérique, ni les affaires grecques et la circulaire de M. Drouyn de Lhuys n'ont provoqué de changement dans l'attitude des marchés étrangers.

A Milan toutefois, la révolution hellénique a fait un moment osciller la rente, qui d'ailleurs a rapidement regagné son cours normal.

On s'est étonné de la baisse de 2/8 qui s'est manifestée à Francfort, et de l'affluence des vendeurs ; de tels changements sont peu habituels de la part du caractère allemand, dont l'impassibilité et la ténacité sont connues.

Le 15, à Naples, les consolidés 5 0/0 fermaient à 70.85 avec une baisse de 0.05 seulement. Le 3 0/0 restait à 44.50.

Le 17, à Turin, le 5 0/0 faisait 73.25, les petites coupures, 72.35.

Le cours de la Caisse du commerce et de l'industrie était de 305.75.

Le bilan de la Banque italienne nous donne un total de 187,999,121 70. Ses actions sont à 1,110, avec une hausse de 13 francs. L'encaisse métallique s'élève à 209,95,211 49 pour la Banque, et à 9,175,187 82 pour les succursales. Le total du portefeuille est de 86,301,788 32. Les avances faites par la Banque s'élèvent à 7,783,708 72, et celles des succursales à 28,097,279 10.

Ces résultats parlent assez d'eux-mêmes ; ils sont des plus éloquents pour témoigner de la prospérité du commerce et de l'industrie d'un pays.

C'est à la situation des Banques que je préférerai toujours recourir pour me fixer sur l'étendue et les progrès de la science économique pris dans son sens le plus large.

Ainsi, pour n'en prendre qu'un exemple, l'Espagne ; je crois qu'on est bien mieux fixé après avoir jeté un coup d'œil sur les chiffres qu'on verra plus loin, qu'en recourant à la méthode du *Journal des Économistes*, qui du nombre des sociétés industrielles, de celui de leurs actions et obligations, tire des déductions en faveur du progrès qui se manifeste dans cette péninsule.

Pour qui connaît l'Espagne, il est évident que c'est se tromper que de lui attribuer une part dans les spéculations financières aussi active que celle des autres nations. Les capitaux y sont peut-être plus considérables qu'ailleurs, mais le mouvement est loin d'être aussi puissant, et à l'exception des fonds publics, les valeurs ordinaires sans être délaissées, ne sont pas sujettes aux fluctuations et aux vicissitudes que l'on remarque hors d'Espagne. J'excepte cependant Barcelone, dont le parquet est parfois très-animé. Les Consolidés et la tenue générale de la Bourse de Madrid ne présentent aucune variation.

Mais, revenant aux affaires de Banque, je crois utile de présenter les totaux officiels des opérations Banques provinciales espagnoles :

Banque de la Corogne,	15,815,253	40 rs. v.
— de Malaga,	56,371,077	»
— de Cadix,	82,922,051	»
— de Saragosse,	58,929,056	» (Encaisse : 6,054,398 rs.)
— de Barcelone,	5,111,672	»
— de Séville,	98,510,034	»
Société du crédit de Valence,	101,527,232	»
Société du crédit du haut Aragon,	12,352,042	»
Crédit mobilier de Barcelone,	5,189,487,025	»
Crédit de Bilbao,	33,699,567	»
Crédit commercial de Cadix,	126,026,060	»
Crédit en Espagne,	539,826,795	»
Crédit de Valence,	65,260,224	»
Mobilier espagnol,	577,945,544	»

Ces résultats suffisent pour démontrer l'activité de l'Espagne et la vigueur avec laquelle elle entre dans la voie de l'industrie et des affaires. Avant peu des sociétés y auront organisé le crédit et facilité les transactions en multipliant les capitaux et en favorisant de toute manière le commerce d'un peuple qui ne demande qu'à vivre. Il y a quelques jours encore, on proposait l'établissement de deux banques, l'une à Burgos, l'autre à Palencia. L'adhésion a été unanime, et quand on a procédé à l'émission, trois souscripteurs à eux seuls ont fait les fonds de la Banque de Burgos.

Emile Andreoli.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

La diminution de l'encaisse métallique de la Banque préoccupe d'autant plus le monde financier, qu'une diminution encore plus grande est constatée dans l'encaisse métallique de la Banque de France. Depuis trois mois l'encaisse de la Banque d'Angleterre a diminué de 2 millions 1/2 de liv. st., tandis que celui de la Banque de France a diminué de 90 millions de francs.

Ces fluctuations monétaires ne sont cependant pas difficiles à expliquer, et les financiers un peu expérimentés ne s'en offraient pas outre mesure. Il y a toujours un courant qui pousse les espèces métalliques de Londres à Calcutta. Depuis soixante ans, l'Inde anglaise a absorbé près de 120 millions sterling, et de cette énorme quantité de numéraire, il n'est presque rien revenu en Europe. L'Inde est probablement le pays du monde le mieux fourni en espèces métalliques et en lingots.

Depuis que les pouvoirs politiques, militaires et administratifs appartiennent à la couronne, les rapports entre la colonie et la métropole sont changés. Le commerce local, au lieu de rester entre les mains des indigènes, tend à passer aux mains des Anglais qui vont s'établir dans les présidences. Mais les résultats, quoique inévitables dans l'avenir, ne sont cependant pas acquis. Les effets produits par l'ancien ordre de chose subsistent encore, quoique la cause ait disparu. Les indigènes enfouissent leurs métaux et thésaurisent. Quand le commerce ne sera plus entre leurs mains, les espèces d'or et d'argent envoyées dans l'Inde ne seront plus enlevées à la circulation, et on verra reparaître une bonne partie, sinon la totalité des capitaux enfouis.

Aujourd'hui, une autre cause vient s'ajouter à celles qui entraînaient déjà vers l'Inde l'or et l'argent de l'Angleterre. Depuis la défaite de l'insurrection indienne, on a jugé nécessaire d'améliorer les voies de communication dans l'Inde. On a tracé de nouvelles routes ; on a réparé les anciennes ; on a construit des chemins de fer : ces travaux ont été payés avec les espèces métalliques envoyées de Londres. Il en a été de même pour la culture du coton. Les Banques indiennes ont fait des avances considérables aux riots cultivateurs et aux négociants indiens pour encourager la culture et le commerce du coton, que l'Amérique ne pourra pas nous fournir d'ici à longtemps. Cet argent, c'est la Banque d'Angleterre qui l'a expédié. En septembre dernier, elle envoyait aux Indes 1,500,000 liv. st., en octobre, 2,500,000 liv. st. ; en novembre, elle a envoyé déjà 1,000,000 liv. st., et 500,000 liv. st. vont encore être expédiés avant la fin de ce mois.

Ce n'est pas tout ; la France nous a enlevé encore une quantité notable de métaux précieux. Souffrant déjà moins que nous de la disette du coton, la France a trouvé des compensations plus grandes dans le commerce des articles de luxe. Ses lainages, ses soieries, ses bronzes, sa céramique, sa bijouterie défraient le monde entier. Ses vins et ses spiritueux sont l'objet de transactions considérables, surtout depuis deux ans, les récoltes ayant été assez bonnes. Cette augmentation d'affaires s'est traduite par des demandes importantes d'espèces métalliques. Ainsi les deux derniers navires d'Australie, qui apportaient 460,000 liv. st., ont vendu leur or à deux maisons de Paris, avant même que la cargaison fût débarquée. Cette semaine il est arrivé 540,000 liv. st. en monnaie ou lingots ; il en a été exporté pour 730,000 liv. st. à peu près.

Il ne faut pas s'inquiéter outre mesure. Il y a eu en Angleterre, — il y a même encore en ce moment, — une prostration industrielle et commerciale, à la suite de laquelle les métaux précieux se sont accumulés dans les banques ; leur emploi était difficile et peu lucratif. Aussi a-t-on vu depuis six mois des emprunts, qu'il eût été difficile de négocier en temps ordinaire, trouver des souscripteurs à Londres. Les gouvernements étrangers et les entreprises particulières ont fait aux capitaux forcément oisifs des appels qui ont été fort bien entendus.

On ne s'étonnerait donc pas de voir la Banque élever le taux de son escompte. Après l'avoir mis à 3 0/0, elle peut le hausser à 4 0/0 sans effrayer le commerce ni troubler le marché monétaire. Une reprise s'est manifestée depuis quelques jours, elle est bien faible ; mais la confiance semble renaître. Si l'argent trouve un emploi avantageux dans les fabriques du pays et de l'étranger, personne ne se plaindra de le payer un peu plus cher.

Les cours se sont affermis depuis que l'on a appris le résultat des élections de New-York. En outre les caisses d'Espagne, qui saisissent toujours les moments de réaction pour opérer, ont fait acheter beaucoup de titres de rente. Cette opération a donné un peu de mouvement au marché des fonds publics. Lundi, les consolidés montaient de 1/8, les actions de la Banque gagnaient 1 0/0, et toutes les valeurs suivaient la même impulsion. Les consolidés turcs se cotaient à 38 1/8, le nouvel emprunt à 1/4 0/0 de prime ; les obligations grecques haussaient de 1/2 0/0. Cependant, la Banque a expédié ce jour-là 550,000 liv. st.

Mardi, le mouvement continuait. Mercredi, il y a eu quelques fluctuations. Ouverte en hausse, la Bourse a manifesté ensuite quelques tendances à la baisse, mais un peu avant la clôture, la hausse s'est prononcée à la suite de deux achats importants, l'un de 100,000 liv. st. l'autre de 50,000 liv. st., en titres de consolidés. Ces titres ont dû être livrés ce matin. Ces transactions ont exercé sur le marché une influence décisive. Les consolidés, qui au début de la Bourse, étaient à 93 1/2, étaient tombés à 93 1/4 ; ils ont atteint 93 5/8 et ce dernier taux a été maintenu avec fermeté jusqu'à la clôture pour les affaires au comptant. Quant aux marchés à terme (à décembre), le taux a varié entre 92 et 92 1/4.

Les actions de la Banque ont fait de 246 à 238, le 3 0/0 nouveau de 91 7/8 à 92 ; les actions de la Compagnie des Indes, de 229 à 231 ; 5 0/0 Indien 109 1/2 1/3 ; les bons Indiens font de 25 à 30 shill. de prime. La demande de numéraire a fait tort aux bons de l'Echiquier, qui sont restés entre 8 et 12 shill. de prime, en baisse de 2 shill.

On annonçait hier soir que la Banque devait élever aujourd'hui à 3 1/2 le taux de son escompte ; je n'ai pas encore reçu la nouvelle officielle de cette mesure ; mais il est probable qu'elle sera bientôt prise. On s'y attendait hier, et l'on a présenté beaucoup de papier à l'escompte pour profiter de la différence de 1/2 0/0.

Le stock des céréales est très-changé. Il est impossible de vendre des grains sans consentir à une concession notable.

Hier la Banque a encore expédié 50,000 liv. st. sur diverses places du continent. En outre, la malle de l'Inde et de la Chine emporte 36,879 liv. en or et 371,829 liv. en argent, destinées à la Chine, à l'île Maurice, à Ceylan et à l'Egypte.

Voici le dernier cours des valeurs étrangères à la Bourse de Londres : 4 1/2 0/0 Brésilien, 95 3/4 1/2 ; Egyptien, 90 1/4 ; id. 2e émission, 89 1/2 88 3/4 ; emprunt grec, 17 1/8, 16 3/4, 7/8, 3/8 ; id. : coupons 7 3/8, 7/8 ; 5 0/0 italien : 71 1/8 1/4 ; Mexicain, 33 1/2, 1/4 ; Mandats territoriaux de la nouvelle Grenade, 5 7/8 ; 6, 5 1/2, 3/4, 7/8 ; Péruvien, 1 3/8 1/2 de prime ; Portugais, 47 3/4 1/2 ; id. (1862) 47, 47 1/4 ; emprunt russe, 96 ; Dette espagnole, 35, 34 1/2 ; id. passif, 22 7/8, 5/8 1/2 ; emprunt turc ancien, 84, 83 1/2 ; nouveau, 70 3/8, 5/8 1/4 ; Venezuela, 24 7/8.

C. Dealtr.

CHANGES ET MATIÈRES.

Amsterdam, court 215 »/» p., 214 7/8 a. ; 90 jours 213 1/4 p., 213 »/» a.

Anvers, pair.

Hambourg, court 180 1/2 p., 180 1/4 a. ; 90 jours 187 1/2 p. 187 1/4 a.

Berlin, 90 jours 370 »/» p., 368 »/» a.

Londres, court 25.17 1/2 p., 25.14 »/» a. ; 90 jours 24.97 1/2 p., 24.93 a.

Madrid, court, 5.25 1/2 p., 5.25 a ; 90 jours 5.20 p. 5.19 a.

Barcelone, court 5.24 1/2 p., 5.24 »/» a. ; 90 jours 5.19 »/» a.

Cadix, court, 5.21 p., 5.20 a. ; 90 jours, 5.15 p., 5.14 a.

Lisbonne, 90 jours 5.53 p. 5.52 »/» a.

Porto, 90 jours 5.52 a., »/» p.

Gênes, court 99 7/8 p., 98 5/8 a. ; 90 jours 98 5/8 p., 98 1/2 a.

Livourne, court 99 3/4 p., 99 5/8 a. ; 90 jours 98 5/8 p., 98 1/2 a.

Naples, court 424 »/» p. ; 423 a. ; 90 jours 419 1/2 p., 419 »/» a.

Vienne, court »» p. ; 90 jours 304 p., 292 »/» a.

Milan, court 99 7/8 p., 99 3/4 a. ; 90 j. 98 3/4 p.

Francfort, 90 jours 212 »/» p., 211 3/4 a.

Petersbourg, court »» p., »» a. ; 90 jours 367 »/» 366 »/» a.

Rome, 90 j. »,»» p., 5.22 1/2 a.

La prime sur l'or en barre à 1000/1000, 3434 44 le kil., est d'un demi.

L'argent en barre à 1000/1000, 218 89 le kil., fait 22 à 23 de prime.

Les pièces d'or françaises sont au pair. Les quadruples de Colombie et du Mexique à 80 75 à 81 25, ceux d'Espagne à 83 40 et 83 75

Les piastres mexicaines se cotent 5 62 1/2 et 5 64 ; les piastres à colonnes 5 35 et 5 40.

Souverains anglais, 25 12 1/2, 25 20. — Bancknotes, 25 12 1/2, 25 17 1/2.

Ducats hollandais et autrichiens, 11 65, 11 70.

Aigles d'Amérique, 25 80, 25 85.

Emile Andreoli.

BULLETIN COMMERCIAL.

Certains journaux, mal informés, ont pu, dans des correspondances, annoncer que le décret sur la liberté de la boulangerie était signé, et que les achats de farine n'avaient diminué que parce que l'administration supérieure les avait informés officieusement de la nouvelle mesure.

Le fait est, au contraire, que l'on abandonne le projet relatif à la liberté absolue de la boulangerie, et la *Patrie* a annoncé que les sections réunies du conseil d'État s'occupaient d'une modification dans le paiement des farines. Ce ne serait plus la Caisse de la boulangerie qui percevrait directement des boulangers le montant des farines dues aux meuniers, mais l'octroi qui ferait la perception pour le compte de la Caisse.

Quoique assez bien approvisionnés, les marchés n'ont pas montré une grande activité cette semaine. Sept sont en baisse aujourd'hui, trois sont en hausse. Les travaux agricoles sont terminés, et les résultats en sont bons ; cependant, les cours n'en n'ont pas subi d'influence notable.

Les farines à Paris se cotaient samedi, prix moyen, 37 84. Elles sont aujourd'hui à 38 32, et

les ventes ont été moins considérables qu'elles auraient pu l'être, par suite de la fermeté même des vendeurs.

Cette sorte d'hésitation à livrer se retrouve dans toute l'Europe. Si, à Corfou, le commerce des céréales prend un peu plus d'importance, si les cours se maintiennent et même sont en hausse, en revanche, je remarque beaucoup de mollesse sur le marché de Constantinople. A Trieste, les transactions sont médiocres et limitées. A Rovigo, les prix sont réduits ; il y a une tendance générale à l'avilissement de la valeur des céréales. A Stettin, la navigation est bien près de se fermer à cause de l'hiver ; on forme les entrepôts pour le printemps, et les négociants se bercent du l'espoir de voir bientôt se terminer la guerre d'Amérique.

Je dois noter en terminant, et pour ainsi dire exceptionnellement, qu'à Pesth les blés sont fermes, et qu'on y a fait de très-fortes livraisons pour l'étranger.

Tout drapeau arboré aujourd'hui l'est au nom de la liberté. Nous connaîtrons bientôt la décision qu'on aura définitivement prise relativement à la *liberté de la boulangerie*. Je parle pour mémoire du malheureux conflit qui a eu lieu sur un des marchés du département de l'Eure au nom de la *liberté des transactions* à propos du droit que l'on a de vendre à l'hectolitre ou au quintal ; et à propos de la liberté du commerce, du *libre échange* et de ses heureux résultats, je reviens sur ce que je signalais dans le dernier bulletin.

Sans entrer dans des détails trop faciles à se procurer pour qu'on se croie obligé à les donner, je reproduisais, ainsi que l'ont fait du reste tous les autres journaux, les totaux généraux des sommes provenant de l'exportation de France en Angleterre et réciproquement.

Je ne veux pas ici, m'armant de chiffres, reprendre en sous-œuvre le calcul auquel se livre le *Moniteur industriel*, pour prouver que le *Moniteur universel*, se confiant trop légèrement sur les documents fournis par le ministère, a commis une erreur. Je me bornerai à remarquer que ce parti pris en présence de semblables résultats, est au moins singulier, et qu'il est difficile de s'expliquer les motifs pour lesquels l'auteur de cet article accuse d'une manière aussi formelle le ministère de publier de faux documents pour tromper le public. Sur quoi s'appuie donc cet adversaire quand même du libre échange, pour contester l'authenticité de ces chiffres ? Sur les tableaux du *Board of Trade*. Jusqu'à preuve du contraire, M. Darnis me permettra de croire moins à la bonne foi britannique qu'à celle de la France. Et puisque des intérêts sont en jeu, puisqu'il s'agit de savoir lequel des deux pays dans cette lutte pacifique a été le vainqueur, je ne sais pas de quel droit on donnerait plus de créance au témoignage d'une nation qu'à celui d'une autre.

L'augmentation des droits sur les spiritueux en Hongrie a produit un changement dans l'allure des ventes. Prévenues à l'avance, quelques fortes maisons de Vienne ont donné ordre de faire des achats considérables. Heureusement ces manœuvres ont été déjouées, et les espérances qu'on fondait sur cet accaparement ont été déçues.

Les cours ont peu changé en France :

A Paris, le 3/6 fin disp. 90° 1re q., se vend 68 et 69 l'hectolitre.

3/6 montpellier, 99 disp.

Nord disp. 67 courant du mois, et décembre 67 et 68. Bordeaux, 3/6 languedoc disp. 86 92 fr. courant, 90.

Le haut armagnac, 1862, y est à 80 fr., le bas à 90.

Tandis qu'on recherche les vins de la Gironde de 300 fr. à 500 fr., et ceux de Cahors à 300 et 350 les quatre barriques, les languedoc sont délaissés même à 200 fr.

Sur les autres marchés l'activité est assez grande. A Cette, les piquepoul valent 450 fr. les 700 litres. La même quantité de Pézénas varie de 400 à 460. Yonne, 55 à 60 fr. les 456 litres. Beaujolais, 60 à 130 fr. les 213 litres. Côte-d'Or et Saône et-Loire, vins gamay, 50 à 61 les 228 litres.

Le stock du coton à Smyrne est de 4,900 balles ; à Trieste, les ventes sont limitées ; l'inaction est grande, et les arrivages, qui sont ordinairement l'équivalent de la consommation des fabriques, n'ont pas été enlevés cette fois. On a des craintes, on fabrique peu, et les achats sont rares.

Pas de baisse sur les soies. Même physionomie sur les places.

Les prix des sucres sont un peu bas. Ils se maintiennent à Marseille.

Les cafés sont demandés à Hambourg.

Les cours de Paris sur les savons sont : savon pâte ferme, 94 fr.; moyen, 93; blanc, 1re qualité, 115 fr.; 2e qualité, 115 fr. les 100 kil.

On signale à Londres une baisse sur les cuivres. Les transactions en Hollande sur les plombs et les étains sont faibles. Les tôles et les fers du Staffordshire sont dans de bonnes conditions. L'exportation des métaux, si nous en croyons les documents russes, est très-satisfaisante.

Les dernières nouvelles d'Allemagne nous apprennent que la Saxe, qui s'était d'abord prononcée en faveur du traité de commerce franco-prussien, vient de répondre à la protestation de la ville de Leipsick, en affirmant qu'elle se trouve toujours dans les mêmes dispositions relativement à ce traité ; mais qu'elle ne se regarde plus comme liée envers la Prusse, alors que plusieurs États faisant partie du Zollverien se sont prononcés en sens contraire.

Dans le sud de l'Allemagne, on regarde ce traité comme une menace de ruine pour le commerce. Les propriétaires de filatures de coton et de laine s'insurgent contre le Nord, qui conseut de gaieté de cœur à l'acceptation d'un traité dont les conséquences doivent être nécessairement la perte de l'industrie nationale, le chômage des manufactures et des ouvriers, une diminution considérable enfin sur tout le commerce allemand.

EMILE ANDRIOLI.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

28 novembre. — **Mines de Graissessac.** — A 2 heures, au siége social, à Montpellier.

2 décembre. — **Guerrerie, raffinerie, distillerie de Bourdon.** — A 3 heures, rue du Faubourg-Poissonnière, 1.

4 décembre. — **Chemins portugais.** — A Lisbonne, au siége de la Société.

6 décembre. — **Houillères de Commentry, forges et fonderies de Fourchambault,** etc. — A 3 heures, rue de la Victoire, 48.

6 décembre. — **Usines centrales de la Guadeloupe.** — A 2 heures, salle Lemardelay.

10 décembre. — **Société des Eaux de Calais et de Saint-Pierre-lès-Calais.** — 18, rue du Val-de-Grâce. Communication de documents, 20, rue des Tournelles.

18 décembre. — **Nous-comptoir des entrepreneurs.** — A 2 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

20 décembre. — **Charbonnages réunis de la vallée du Piéton.** — A Roux, près Charleroi.

27 décembre. — **Société des canaux de Bourgogne et d'Arles à Bouc.** — A 2 heures, 20, rue Saint-Fiacre.

17 janvier. — **Compagnie des Trois-Canaux.** — A 2 heures, 20, rue Saint-Fiacre.

27 janvier. — **Compagnie des Quatre-Canaux.** — A 1 heure, 20, rue Saint-Fiacre.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

30 novembre. — **Hauts-fourneaux de la marine et des chemins de fer** (Petin, Gaudet et Cie) — 40 fr. par action, à compte sur le dividende 1861-1862 ; impôt à déduire, 40 c.

1er décembre. — **Messageries impériales.** — 20 fr. par action, à-compte sur le dividende 1862 ; impôt à déduire, 45 c.

Service des Obligations.

1er décembre. — **Chemins de l'Est.** — Obligations 5 0/0, coupon de 12 fr. 50, impôt à déduire, 80 c. par titre au porteur. — Obligations 3 0/0, coupon de 7 fr. 50, impôt à déduire, 20 c.

1er décembre. — **Union des chemins suisses.** — 25 francs par obligation.

1er décembre. — **Société houillère des Asturies.** — 9 fr. 50 par obligation.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Depuis le 15 novembre. — **Emprunt de la ville de Milan.** — Émission, à 38 francs, de 100,000 obligations municipales remboursables à 55 fr. (Voir l'avis que nous publions plus loin.)

17 novembre. — **Société immobilière des boulevards du Temple.** — Émission de 80,000 actions de 100 francs.

APPELS DE FONDS.

1er décembre. — **Chemin de Turin à Savone.** — Versement de 50 francs par action.

Jusqu'au 15 janvier. — **Chemin de Medina del Campo à Zamora.** — Versement complémentaire de 350 francs par action.

ÉCHANGE DE TITRES.

Depuis le 15 novembre. — **Ville de Paris.** — Echange des certificats de versement contre des obligations provisoires, dernière émission des obligations 1860.

TIRAGES.

25 novembre. — **Union des gaz.** — Tirage d'obligations.

28 novembre. — **Mines de la Loire.** — Tirage d'obligations.

5 décembre. — **Chemins autrichiens.** — 5e tirage des actions à amortir en 1862.

6 décembre. — **Chemin de Bastèges à Alais.** — Tirage d'actions et d'obligations.

9 décembre. — **Chemin d'Orléans.** — Tirage d'actions et d'obligations.

12 décembre. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — Tirage d'obligations anciennes.

22 décembre. — **Crédit foncier de France.** — Tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0.

REMBOURSEMENTS.

1er décembre 1862, 1er janvier et 1er mars 1863. — **Chemins de l'Ouest.** — Remboursement d'obligations de divers emprunts, sorties au tirage du 20 novembre.

1er décembre. — **Ville de Lille.** — Remboursement des obligations sorties le 1er septembre.

1er décembre. — **Ville de Bruxelles.** — Remboursement des obligations de l'emprunt 1862 sorties au tirage du 1er septembre.

2 janvier. — **Chemins de l'Est.** — Remboursement des actions sorties au tirage du 20 novembre.

2 janvier. — **Chemins Guillaume-Luxembourg.** — Remboursement des actions sorties au tirage du 30 octobre.

F. C.

SOCIÉTÉ DE LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE DE PARIS.

C'est aujourd'hui samedi 22 novembre qu'a lieu la clôture de la souscription aux actions de 500 francs, émises par la Société de la propriété foncière de Paris.

On souscrit rue Richelieu, n° 19.

Voir, pour les détails de cette souscription, notre numéro de samedi dernier, page 882.

VILLE DE PARIS.

Emission de 122,785 *obligations formant le solde de la création de* 1860.

Les souscripteurs sont prévenus que les certificats des versements sont échangés, chaque jour, à l'Hôtel-de-Ville (galerie du rez-de-chaussée), de dix heures du matin à quatre heures du soir, contre des obligations provisoires.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION A VAPEUR SUR LES CANAUX.

La souscription ayant été intégralement couverte, MM. les actionnaires sont invités à opérer le deuxième versement de 75 fr. par action du 20 au 30 courant :

A Paris, chez MM. L. Lauze et Ce, banquiers, 4, rue Chérubini ; et dans les départements, chez MM. les banquiers et agents de change qui ont recueilli les souscriptions.

MM. les actionnaires seront prochainement convoqués en assemblée générale, conformément à la loi de 1856.

Émission de 80,000 *actions de* 100 *fr chacune.*

De la Société civile immobilière

DES BOULEVARDS DU TEMPLE.

11,500 *mètres de terrain à* 270 *francs, et construction de* 7 *maisons et* 3 *théâtres.*

Revenu de 8 à 10 o/o.

La souscription est ouverte depuis le 17 de ce mois, à Paris : 1° au siége social, boulevard du Temple, 70; 2° chez MM. Paton et Comp., banquiers, boulevard des Italiens, 17, et à Londres, chez MM. Mastermann, Peters and Comp., 35, Nicholas Lane. — On peut souscrire par correspondance, en envoyant des billets de banque ou des valeurs sur Paris, à MM. Paton et Ce, ou en versant à leur crédit dans les succursales de la Banque de France. — Les titres sont immédiatement remis en échange du premier versement de 40 francs.

La souscription a lieu d'après le mode suivi pour les dernières émissions d'obligations de la Ville. Les souscriptions sont reçues intégralement jour par jour, jusqu'à concurrence de la totalité du capital social. Il n'y aura lieu à répartition au prorata que pour les souscriptions du dernier jour.

Versements : 40 francs en souscrivant.
20 francs fin janvier.
20 francs fin mars.
20 francs fin mai prochain.

Les titres sont immédiatement remis en échange du premier versement de 40 francs.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MEDINA DEL CAMPO A ZAMORA.

(ESPAGNE.)

Soumission de 10,000 *obligations représentant* 5,000,000 *de francs.*

Le Conseil d'administration, en vertu de la faculté qui lui est accordée par les lois des 11 juillet 1860 et 26 janvier 1862, et conformément aux articles 25 et 26 des statuts, a décidé d'émettre une série de 10,000 obligations représentant 5,000,000 de francs, à raison de 500 francs chacune.

Ces obligations jouiront d'un intérêt de 3 0/0 payable par semestre, à partir du 1er janvier 1863, et seront remboursables au

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est	Du 5 au 11 novembre	1739	1.311.719 40	754 30	1706	1.355.231 52	794 39	» »	5.05	32.974 09	522 50
Orléans	5 — 11 —	1624	1.321.715 83	813 86	1475	1.319.130 93	894 33	» »	9. »	38.180 70	1085 »
Paris-Lyon-Méditerranée	5 — 11 —	1411	2.704.956 32	1.917 05	1411	2.777.092 45	1.968 17	» »	2.60	76 776 99	1135 »
Ouest	5 — 11 —	1310	959.975 80	732 80	1313	1.140.400 90	940 15	» »	22.03	37.146 55	536 25
Nord	5 — 11 —	1053	1.351.837 65	1.283 75	967	1.364.103 32	1.389 97	» »	7.57	50.369 80	1023 75
Midi	5 — 11 —	798	596.021 85	746 89	798	603 480 50	756 25	» »	1.24	34 349 78	847 50
Lyon a Genève	5 — 11 —	231	142.681 09	617 67	231	139.063 05	602 01	2.60	» »	25.086 51	352 50
Ardennes	5 — 11 —	355	145.458 50	409 74	187	91.712 30	490 44	» »	16.43	17.297 09	480 »
Dauphiné	5 — 11 —	182	78 809 11	433 35	160	66.880 67	418 »	3.66	» »	19.785 26	410 »
Graissessac a Béziers	5 — 11 —	52	13.578 75	261 13	52	11.324 55	217 78	19.90	» »	»	»
Bességes a Alais	5 — 11 —	33	36.362 40	1 101 89	35	28.317 15	858 09	28.41	» »	45.622 95	»
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit.	5 — 11 —	1961	1.290.694 90	657 17	1967	1.459.470 42	770 30	» »	15.35	20.092 60	596 25
Autrichiens	5 — 11 —	1324	1.002.245 »	757 08	1324	1.334.310 »	1.007 9.	» »	25.88	30.803 28	497 50
Madrid a Alicante et Tolède	5 — 11 —	482	318.909 37	661 82	482	275 235 17	571 05	15.80	» »	35.392 21	627 50
Saragosse et Madrid a Médinacelli	5 — 11 —	106	45.657 95	275 05	104	28.056 02	269 76	1.95	» »	»	»
a Alicante Alcazar a Ciudad	5 — 11 —	133	32.083 91	210 86	114	17.192 06	150 80	39.82	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	5 — 11 —	366	133.493 24	364 70	366	100 115 01	273 50	33.34	» »	14.774 05	387 50
Nord de l'Espagne	5 — 11 —	522	198.531 36	380 32	375	138.330 19	368 90	3.10	» »	16.974 33	527 50
Union suisse	0 — 15 —	275	66.460 »	241 67	275	64.567 »	235 »	2.81	» »	» »	»
Central suisse	5 — 11 —	262	120.221 50	458 86	262	119.689 85	456 83	» 44	» »	21.856 24	470 »
Victor-Emmanuel	5 — 11 —	214	145.088 70	678 »	214	137 039 74	640 37	5.87	» »	29.358 10	380 »
Romains Bologne a Ancone	5 — 11 —	266	60.580 60	226 08	»	»	»	»	»	11.435 17	330 »
Romains Rome a Civita-Vecchia	5 — 11 —	73	19.595 85	268 43	»	»	»	»	»	10.939 95	»
Saragosse a Pampelune	5 — 11 —	179	38.327 93	214 12	»	»	»	»	»	11.296 33	390 »
Séville-Xérès-Cadix	22 — 28 octobre	160	75.374 75	471 09	160	66.156 50	413 47	14.53	» »	22.320 05	480 »
Ouest suisse	5 — 11 novembre.	150	53.023 18	353 50	150	54.291 79	361 93	» »	2.33	16.343 18	128 75
Cordoue a Séville	22 — 28 octobre	131	46.716 60	356 61	131	48.459 20	369 85	15.47	» »	16.445 61	» » »
Guillaume-Luxembourg	29 — 4 novembre.	120	27.416 17	228 47	89	22.625 58	254 29	» »	10.11	13.617 49	285 »
Portugais	29 — 4 —	75	14.809 05	193 25	»	»	»	»	»	»	450 »

Prélèvement fait de l'impôt sur la gr

F. Grimard.

pair par tirages annuels, dans le délai de quatre-vingt-dix-sept ans.

L'adjudication aura lieu à Madrid, le 15 décembre prochain, à midi précis, au siége de la Compagnie, calle del Florin, 2.

Les propositions devront être déposées sous pli cacheté, d'ici au jour de l'adjudication, à 11 heures du matin.

Le prix minimum fixé pour les soumissions est de 230 francs par obligation, et il ne sera admis aucune proposition au-dessous de 500 obligations.

Pour prendre connaissance de toutes les conditions de la soumission, s'adresser à M. Pedro Gil, l'un des administrateurs de la Compagnie, rue Saint-Georges, 23.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

40e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0.

Le 40e tirage trimestriel des obligations foncières 3 et 4 0/0 aura lieu le lundi 22 décembre 1862.

Ce tirage comprendra quatorze numéros.

Le 1er numéro sortant gagnera un lot de.....	100,000 fr.
Le 2e numéro sortant gagnera un lot de.....	50,000
Le 3e numéro sortant gagnera un lot de.....	40,000
Le 4e numéro sortant gagnera un lot de.....	30,000
Le 5e numéro sortant gagnera un lot de.....	20,000
Le 6e numéro sortant gagnera un lot de.....	10,000
Les huit numéros suivants, 5,000 francs, ensemble	40,000
Total.....	290,000 fr.

S'adresser, pour les demandes de prêts et d'obligations foncières ou communales au siége de l'administration, à Paris, et dans les départements, chez MM. les receveurs généraux et particuliers des finances et chez MM. les notaires.

SOCIÉTÉ CIVILE IMMOBILIÈRE DE LA RUE LAFAYETTE.

Le nombre d'actions souscrites n'étant pas suffisant pour constituer la Société, MM. Ardoin Ricardo et Ce invitent MM. les souscripteurs à retirer leurs versements accrus des intérêts à 5 0/0 l'an, soit 25 fr. 10 par action, rue de la Chaussée-d'Antin, 44, de 10 heures à 2 heures.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schaken, à Vesoul.

EMPRUNT DE LA VILLE DE MILAN.

Obligations municipales à 45 francs.

GARANTIES PAR LES BIENS COMMUNAUX ET LES RENTRÉES DIRECTES ET INDIRECTES DE LA VILLE,

REMBOURSABLES AVEC **PRIMES**, *par 60 tirages trimestriels et 80 tirages semestriels en 55 années.*

Les tirages se font publiquement à l'hôtel de ville de Milan.

Les obligations sorties sont payables le 1er janvier et le 1er juillet qui suivent les tirages :

A Milan, à la Caisse communale ;

A Paris, chez MM. Simon Emden et Ce, 19, rue Drouot.

10e,000 de ces obligations sont mises, à partir de ce jour, à la disposition du public au prix de **38** francs. Cette somme peut être acquittée, soit en une fois contre la remise de l'obligation définitive, soit par versement de

10 francs comptant ;

10 francs du 15 au 28 février 1863,

et 18 francs du 15 au 30 mai 1863 — (sans aucune charge d'intérêts.)

Le récépissé a droit au tirage du 1er janvier 1863 et également au tirage du 1er avril 1863, après avoir effectué le versement de février 1863.

S'adresser, à Milan, au bureau du syndicat de l'emprunt.

A Paris, *MM. Simon Emden et Ce, 19, rue Drouot, sont chargés de faire parvenir sans frais les demandes d'obligations et fournir les renseignements.*

Nous recommandons à nos lecteurs une revue littéraire et philosophique, *la Critique*, qui paraît le 15 de chaque mois, et qui est publiée sous le patronage d'un des avocats les plus distingués du barreau de Paris, M. Ernest Desmarest. Cette revue, qui compte déjà deux années d'existence, a publié des comptes rendus intéressants des séances des congrès qui se sont tenus en Angleterre, en Allemagne et en Belgique; des impressions de voyage en Grèce de M. Crémieux, des fragments de M. Carnot, des articles de M. Elias Regnaud, et des études sur divers ouvrages considérables d'histoire et de philosophie de M. Campenon. D'autres écrivains, qui se sont heureusement révélés dans cette revue, MM. Biot, Hamel, Durier et autres, méritent de fixer l'attention.

Les abonnements, qui sont de 12 francs par an, sont reçus chez M. Plon, éditeur de cette revue, rue Garancière.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST.

Remboursement d'obligations.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie que les obligations des anciennes Compagnies de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Versailles (rive droite) et de Saint-Germain, dont les numéros suivent, ont été désignées par le sort au tirage qui a eu lieu le 20 novembre 1862, pour être remboursées à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, bureau des titres, aux époques et conditions ci-après indiquées :

ANCIENNE COMPAGNIE DE ROUEN.

Emprunt 1847.

173	2733	3012	3808	4514	4985
1178	3030	3479	4426	4710	4961
1738	3101	3502	4491	4862	

Emprunt 1849.

5511	5721	5765	6520	7210	8102	8338
5617	5747	5795	6535	8027	8322	

Emprunt 1854.

0390	13977	16595	19671	23013	26175
9874	14035	16671	20335	23154	26606
11525	14442	17106	20442	23645	
12804	14928	17317	22619	24286	
13581	15017	17369	22622	25192	
13895	16005	17683	23198	25366	
13896	16559	18548	23223	25761	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 1er décembre 1862.

ANCIENNE COMPAGNIE DU HAVRE.

Emprunt 1845.

207	1744	3118	5518	8373	9517
507	2149	3348	5690	8397	9629
800	2229	3636	6377	8473	
878	2203	3701	7003	8528	
943	2302	4066	7065	8809	
1507	2353	4935	7721	8936	
1663	3006	5231	8057	9066	

Emprunt 1847.

246	1380	1748	3540	4123	4805
746	1390	2039	3657	4124	4942
767	1747	2825	4076	4313	4943

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 1er mars 1863.

Emprunt 1848.

322 1019 1593 1901 2885 3903 3000 4749

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune, à dater du 1er janvier 1863.

ANCIENNE COMPAGNIE DE VERSAILLES (R. D.)

Emprunt 1853.

18	1447	2352	3183	4179	5196
58	1503	2309	3188	4182	5216
228	1042	2318	3192	4252	5226
342	1094	2360	3284	4297	5263
502	1707	2452	3315	4414	5379
566	1719	2554	3416	4531	5468
629	1752	2570	3422	4675	5590
665	1705	2739	3502	4684	5604
834	1805	2743	3568	4800	5613
938	1807	2756	3607	4812	5752
1145	1911	2772	3634	4822	5796
1185	1921	3046	3751	4921	5928
1225	1989	3049	3866	5008	6061
1238	2151	3173	3971	5018	6156
1271	2201	3174	4045	5096	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 francs chacune, à dater du 1er janvier 1873.

ANCIENNE COMPAGNIE DE SAINT-GERMAIN.

Emprunt 1842.

76	1101	2318	4115	6277	8310
111	1223	2395	4157	6382	8411
171	1250	2453	4291	6433	8828
204	1300	2582	5401	6438	8860
214	1300	2584	4951	6475	9033
303	1316	2595	5147	6602	9137
424	1348	2637	5183	6610	9189
456	1495	2786	5190	6663	9267
471	1510	2835	5203	6800	9289
519	1568	2955	5411	6886	9333
590	1694	3027	5466	6887	9501
691	1648	3114	5478	6941	9508
723	16 3	3240	5500	6969	9510
765	1765	3364	5383	7381	9514
768	1999	3367	5673	7656	9580
784	2005	3418	5688	7669	9024
851	2030	3672	5758	7759	9696
875	2035	3731	5780	7850	9730
882	2061	3947	5830	8033	9711
1006	2203	4011	5966	8071	9800
1016	2210	4014	6019	8292	9807
1059	2242	4083	6067	8311	9875
1065	2255	4099	6381	8674	9943

Emprunt 1859.

10009	10288	10666	11179	11349	11815
10022	10319	10717	11185	11557	11837
10040	10399	10810	11215	11607	11946
10057	10522	11117	11284	11729	11958
102 5	10495	11153	11209	11730	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 francs chacune, à dater du 1er janvier 1863.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1719 kilomètres.
1861. — 1700 —

4e année — 45me semaine.
Du 5 au 11 novembre 1862.

173.011 Voyageurs	410 644 76
Bagages, Marchandises, etc.	901.074 64
Total	1.311.719 40
Recettes antérieures	56.917.863 13
Total général	58 229 582 53
45e semaine de 1862	1 311.719 40
Semaine correspondante de 1861.	1.355.231 58
Différence	43 512 18
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	58 2295 84 53
— — 1861.	60.147.606 08
Différence	1 958.022 55

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.
Du 1er janvier au 31 août 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 août 1862	30.581.067 67
Du 1er janvier au 31 août 1861.	31.644.761 16
Différence en faveur de 1861.	1.063 693 50

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 août 1862.	13.130.148 82
Du 1er janvier au 31 août 1861.	13.062.334 33
Différence en faveur de 1862.	67.814 49
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1861... 1475 kil. — 1862... 1431 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1501 kil.
Du 5 au 11 novembre 1862.

90.572 Voyageurs	432.873 59
Bagages, Marchandises, etc.	888.842 24
Total	1.321 715 83
Semaine correspondante de 1861.	1.319.130 93
Différence	2.584 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	57 326 624 83
— — 1861.	60.756.123 18
Différence	3.429.498 79

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 883 kil. — 1862... 883 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 471 kil. — 1862... 883 kil.

22 615 Voyageurs	67 080 08
Bagages, Marchandises, etc.	125.533 07
Total	192.613 15
Semaine correspondante de 1861	134 020 12
Différence	58 593 03
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7.947.034 51
— — 1861.	5.214.244 32
Différence	2 732 790 19

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411 —
Du 5 au 11 novembre 1862.

181.630 Voyageurs	724 391 15
Bagages et marchandises	1.980.565 17
Total	2.704 956 32
Semaine correspondante de 1861.	2.777.092 45
Différence	72 136 13
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	108 306.372 86
— — 1861.	102 824 207
Différence	5.6[illegible]

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

20.674 Voyageurs	56.352 65
Bagages, Marchandises, etc.	86.328 44
Total	142 681 09
Période correspondante de 1861.	139.063 08
Différence	3 618 01
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.087.118 60
— — 1861.	6.182.854 05
Différence	95 735 45

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 827 kilomètres.
1861. — 537 —

64 237 Voyageurs	175.589 15
Bagages et Marchandises	431 067 75
Total	606 656 90
Semaine correspondante de 1861.	603 459 45
Différence	3 197 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	25 189 917 78
— — 1861.	18.821.356 01
Différence	6.368.561 77

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1340 kilomètres.
1861. — 1212

Du 5 au 11 novembre 1862.

281.143 Voyageurs	398.326 90
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	92 631 50
— — Pet. vitesse	469.017 40
Total	959.975 80
Semaine correspondante de 1861.	1.140.400 90
Différence	180 425 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	45 524 364 05
— — 1861.	48.167.396 80
Différence	2 263 032 75

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 30 septembre 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

9 mois 1862, 900 kilomètres	35.969.248 63
— 1861, 900 —	37.287.877 76
Différence	1.318.629 13

RÉSEAU MIXTE.

9 mois 1862, 295 kilomètres	3.389 392 86
— 1861, 295 —	3.201.425 37
Différence. » —	187.967 49

NOUVEAU RÉSEAU.

9 mois 1862 21 kilomètres	248 430 80
— 1861 18 —	134.171 89
Différence	114 267 91
Différence totale : 3 kilom.	1.016.393 73

NORD

1862. Longueur exploitée : 1012 kilomètres.
1861. — 967 —
Du 5 au 11 novembre 1862.

150.747 Voyageurs	388 017 83
Bagages, Marchandises, etc.	963.819 80
Total	1.351 837 63
Semaine correspondante de 1861.	1.344.105 32
Différence	7.732 31
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	56 652 677 11
— — 1861.	55.352.649 97
Différence	1.300.027 14

Ligne de Paris à Soissons et de Chantilly à Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 114 kilomètres

7.832 Voyageurs	21 258 50
Bagages, Marchandises, etc.	29.282 40
Total de la semaine	51 541 40
Semaine correspondante de 1861.	19.579 34
Différence	31 961 96
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.209 864 53
— — 1861.	377 688 31
Différence	1.832 176 34

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.
Du 5 au 11 novembre 1862.

50.300 Voyageurs	159 947 41
Bagages, Marchandises, etc.	436.074 42
Total	596 021 83
Canaux	23.794 92
Totaux réunis	619 816 75
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	603.480 59
{ Canaux	42.142 46
Total	645.623 05
Différence	25.806 30

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	30.380.057 43
— — 1861.	26.578.451 65
Différence	3.801.602 78

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 201 kilomètres
Du 5 au 11 novembre 1862.

10.430 Voyageurs	22 883 99
Bagages, Marchandises, etc.	19.075 12
Total	41.959 11
Mois correspondant de 1861	13.924 68
Différence	28 034 43
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.748.649 55
— — 1861.	711.176 31
Différence	1.037.473 24

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Nouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 335 kilomètres.
1861. — 157 —
Du 5 au 11 novembre 1862.

16.891 Voyageurs	35.869 75
Bagages, Marchandises, etc.	109.588 75
Total	145 458 50
Semaine correspondante de 1861.	91.712 30
Différence	53 746 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.636 970 17
— — 1861.	3.163.400 09
Différence	1.473.570 08

BESSÈGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 5 au 11 novembre 1862.

Voyageurs	1.993 55
Bagages, Marchandises, etc.	34.368 85
Total	36.362 40
Semaine correspondante de 1861.	28.317 15
Différence	8 045 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 441 888 70
— — 1861.	1.280.519 05
Différence	161 369 65

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 162 kilomètres.
1861. — 162 —
Du 5 au 11 novembre 1862.

15.942 Voyageurs	34.826 59
Bagages, Marchandises, etc.	44.042 55
Total	78.869 14
Semaine correspondante de 1861.	66.880 67
Différence	11.988 47
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.225.978 11
— — 1861.	2.805 207 83
Différence	420.770 28

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.
Du 11 au 17 novembre 1862.

30.949 voyageurs	3.153 65
Produit total depuis le 3 juin	119.710 54

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —
Du 5 au 11 novembre 1862.

101.734 Voyageurs	264.743 5
Bagages, Marchandises, etc.	750.838 87
Transports militaires	71.035 52
Total	1.086 617 89
Semaine correspondante de 1861.	1.293.840 82
Différence	207 223 93

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 368 kilomètres.
1861. — 354 —

69.379 Voyageurs	117 684 73
Bagages, Marchandises, etc.	64.990 14
Transports militaires	21 393 14
Total	204 077 01
Semaine correspondante de 1861.	155.629 60
Différence	48 447 41

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1984 kilomètres.
1861. — 1857 —

En 1862	1 290 694 90
En 1861	1.449 470 44
Différence	158 775 52

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	56 850 340 71
En 1861	53 367 221 18
Différence	3 492 119 53

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

25.930 Voyageurs	74 874 56
Bagages, Marchandises, etc.	46.034 22
Transports militaires	22 796 57
Total	143.705 45
Semaine correspondante de 1861.	73.083 11
Différence	70 622 34
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.961 192 74
— — 1861.	3.157.393 67
Différence	803.799 07

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 5 au 11 novembre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

11.204 Voyageurs	75 990 96
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	11 499 91
— (Petite vit.).	211.588 50
Total de la semaine	318.080 37

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 166 kilomètres.
1861. — 104 —

8.508 Voyageurs.	26.018 50	45 637 94
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	931 20	
Marchandises. (Petite vitesse)	18.688 24	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862 Longueur exploitée : 135 kilomètres.

3.029 Voyageurs	14.045 93	32 083 91
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.834 79	
Marchandises. (Petite vitesse)	16.803 19	

Total des trois lignes réunies.	397 811 22
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	17.060.055 67
Total général des recet. en 1862.	17.397.394 89
— — 1861.	15.991.406 76
Différence	1.406.900 13

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vérone à Mantoue.

1862. Longueur exploitée : 1226 kilomètres.
1861 — 1224 —

Du 5 au 11 novembre 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

Voyageurs	300 615
Marchandises, quintaux	701 630
Total	1.002 245
Semaine correspondante de 1861	1.334.310
Différence	332.065
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	40 311 805
— — 1861	46.165.117 50
Différence	5.851 312 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 512 kilomètres.
1861. — 375 —

Du 5 au 11 novembre 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

15 893 Voyageurs	82 519 19
Marchandises	85 887 32
Total	168 406 51
Produit annuel par kilomètre	19 379

Ligne de l'Escurial

5.738 Voyageurs	21 153 65
Marchandises	8.971 20
Total	30 124 85
Produit annuel par kilomètre	31 416
Total de la semaine	198 531 36
Semaine correspondante de 1861	138.330 19
Différence	60 193 17
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	7.187.002 84
— — 1861	5.398.337 25
Différence	1 788.665 59

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novgorod.

1862. Longueur exploitée : 1334 kilomètres.
1861. — 867 —

Du 10 au 16 septembre 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	216.579 52
Marchandises	434.477 88
Total	611.057 40
Semaine correspondante de 1861	254.174 84
Différence	356.882 56
Recettes depuis le 1er janvier 1862	14.570.890 38
Recettes depuis le 1er janvier 1861	6.862.480 58
Différence	7.708.409 80

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 260 kilomètres.

Du 5 au 11 novembre 1862.

12 131 Voyageurs	51 873 16
Marchand., cargaison, équipages	81.619 08
Total	133 492 24
Semaine corresp. 1861 (206 k.)	100.115 01
Différence	33.377 23
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	5.407.716 28

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 5 au 11 novembre 1862.

40.486 Voyageurs	66 188 90
Bagages, marchandises, etc.	41.906 21
Recettes diverses	2.414 25
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis	34.679 34
Total	145.088 70
Semaine correspondante de 1861	137 109 74
Différence	8.048 96
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6 284.565 75
— — 1861.	6.054.169 01
Différence	230.341 74

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 9 au 15 novembre 1862

28.920 Voyageurs	33.210
Bagages, Marchandises, etc.	33.250
Total	66.460
Semaine correspondante de 1861	64.567
Différence	1.893
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861.	3 227.250
— — 1860.	3.245.735
Différence	91.455

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 5 au 11 novembre 1862.

voyageurs	7.183 80
Bagages, marchandises (gr. vit.)	9.589 80
— — (pet. vit.)	9.884 25
Total	19.595 85

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	41.757 19
Bagages, marchandises (gr. vit.)	5.285 11
— — (pet. vit.)	13.598 30
Total	60.560 60
Total pour les deux sections.	80.176 45
Recettes depuis le 1er janvier 1862.	
Section de Civita-Vecchia	909 309 35
Section de Bologne	2.336.332 83
Total	3.245 642 18

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 170 kilomètres.

Du 5 au 11 novembre 1862.

Voyageurs	16.272 61
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	1 463 20
Marchandises (petite vitesse)	18.492 12
Total	36.247 93

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 202 kilomètres.
1861. — 202 —

Du 5 au 11 novembre 1862.

25.021 Voyageurs	52.580 05
Bagages, Marchandises, etc.	67.341 50
Total	120 241 54
Semaine correspondante de 1861.	119.689 85
Différence	551 69
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6 041 258 90
— — 1861.	5.960.817 37
Différence	83.441 53

CORDOUE A SÉVILLE

1861. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 22 au 28 octobre 1862.

43e semaine	34.900 80
Subvention annuelle, 680.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	46.716 60
Semaine correspondante de 1861.	40.459 20
Différence	6.257 40
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.158.676 45
— — 1861.	1.859.471 25
Différence	299.205 20

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 5 au 11 novembre 1862.

21.985 Voyageurs	26.169 25
8.846 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	25.854 93
Total	53 024 18
Semaine correspondante de 1861.	54.291 79
Différence	1 267 61
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2 735 896 75
— — 1861.	2.544.811 19
Différence	191.085 56

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 100 kilomètres.

Du 22 au 28 octobre 1862.

19.256 Voyag., Bagag. et March.	75.374 75
Semaine correspondante de 1861.	66 156 50
Différence	9.218 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.587 744 57
— — 1861.	3.173.273 90
Différence	414 4 0 67
Différence kilométrique	14.04 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 75 kilomètres.

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

Voyageurs	10.906 11
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	577 61
— (Petite vit.)	2.385 49
Total	14.889 04

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 130 kilomètres.
1861. — 90 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

5.424 Voyageurs	6.569 40
Bagages, articles de messagerie	922 09
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	10 925 68
Total de la semaine	27 416 17
Recettes antérieures	1 807.095 26
Total	1 834 511 43
Recettes de la semaine en 1862.	27 416 17
Période correspondante de 1861.	22 625 56
Différence	4 790 59
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.833 511 43
— — 1861.	630.161 65
Différence	714.349 78

LAUSANNE A FRIBOURG ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE.

Longueur exploitée : 41 kilomètres.

Du 5 au 11 novembre 1862.

6 416 Voyageurs	11.360 65
Bagages et Chiens	765 95
Marchandises, etc. (Wagons en transit)	6 057 55
Total	18 8 3 15
Recettes antérieures	186 350 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	205.162 22

HAINAUT ET FLANDRES.

Octobre 1862.

Voyageurs	32.982 19
Marchandises, etc.	44.396
Total	77.478 19
Mois correspondant de 1861	58.569 68
Différence	18.908 51

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES)

du 1er janv. au 31 octobre 1861	447.891 81
— — 1862	435 382 87
En plus en 1861	12 509 04

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de septembre 1862	1.624.193 40
Id. Id. 1861	1.472.741 12
Différence, 10.27 0/0, soit	151.382 28
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	15.406.102 92
— — 1861.	12.713 484 53
Différence, 13.21 0/0, soit	1.692.678 39

OMNIBUS DE PARIS

Du 12 au 18 novembre 1862.

	PAR JOURNÉE d'Omnibus en Paris.	Banlieue			
Recettes	292.003 65	75	50	30	25
Semaine correspondante de 1861	273.963 45	72	44	50	63
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	14.658.950 70	81	87	46	63
Période correspondante de 1861	13.676.091 46	80	50	48	66
Différence	882.868 25	1	29	2	04

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Les porteurs d'obligations émises par la Compagnie des chemins de fer de l'Est sont prévenus que le coupon échéant le 1er décembre 1862, sera mis en paiement, à partir de cette époque, à la caisse de la Compagnie, tous les jours, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés.

Le coupon à détacher des obligations 5 0/0 est le n° 21 ; sa valeur est de 12 fr. 14 c., déduction faite de l'impôt.

Le coupon à détacher des obligations 3 0/0 est le coupon L ; sa valeur est de 7 fr. 28 c., déduction faite de l'impôt.

Pour assurer les opérations de vérification, les porteurs d'obligations devront déposer leurs coupons et les bordereaux à l'appui, à l'administration (Bureau de la Liquidation). Il leur sera délivré, au moment du dépôt, un mandat sur la caisse de la Compagnie payable à cinq jours.

Aucun paiement ne peut avoir lieu sans que les coupons et les bordereaux aient été déposés.

Les dépôts de coupons seront reçus à partir du 25 courant.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable.

Ils seront payés à présentation et recevront l'intégralité de la valeur du coupon, savoir :

Obligations 5 0/0, 12 fr. 50 c.
Obligations 3 0/0, 7 fr. 50 c.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE BESSÈGES A ALAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires et porteurs d'obligations qu'il sera procédé, le samedi 6 décembre 1862, à 2 heures précises, en séance publique, au siége de l'administration, rue Basse-du-Rempart, 50 :

1° Au tirage de 14 actions ;

2° Au tirage des obligations des emprunts ci-après désignés, savoir :

Emprunt de 1855 de 2,000,000 fr., 44 obligations ;

Emprunt de 1856 de 1,800,000 fr., 43 obligations ;

Emprunt de 1857 de 2,200,000 fr., 18 obligations.

Les titres sortis au tirage seront remboursables à partir du 2 janvier 1863.

CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

44, rue Neuve-des-Mathurins.

Tirage au sort du 5 décembre 1862.

Le conseil d'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations ci-dessous désignées, qu'il sera procédé le vendredi 5 décembre prochain, à trois heures, en séance publique du conseil, rue Neuve-des-Mathurins, 44, au tirage au sort de :

1° 860 obligations du Bourbonnais, 3 0/0 ;

2° 123 obligations de Rhône-et-Loire, première série ;

3° 141 obligations de Rhône-et-Loire, deuxième série ;
4° 145 obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunts réunis ;
5 32 obligations de Saint-Etienne à Lyon, emprunt 1850 ;
6° 10 obligations de Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1843;
7° 18 obligations de Saint-Etienne à la Loire, emprunt 1847.
à rembourser au 1er janvier 1863.

MM. les porteurs d'obligations du Grand-Central (emprunt 1853-1854) qui n'ont pas encore échangé leurs titres, profiteront pour leurs numéros du tirage des obligations du Bourbonnais.

Le secrétaire général,
G. RÉAL.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

rue et place de Strasbourg.

Liste des numéros des 650 actions sorties au tirage du 20 novembre 1862, et remboursables à partir du 1er janvier 1863, conformément à l'article 49 des statuts :

11321	à 11340	367041	à 367060
25861	» 25870	368261	» 368280
31981	» 32000	383481	» 383500
42501	» 42520	388821	» 388840
63181	» 63200	402861	» 402880
79601	» 79620	409001	» 409020
79681	» 79700	414621	» 414640
133861	» 133880	430061	» 430080
141241	» 141260	433941	» 433960
269041	» 269060	438661	» 438680
284081	» 284100	441381	» 441400
293521	» 293540	462501	» 462520
323181	» 323200	470161	» 470180
333941	» 333960	473701	» 473720
341301	» 341320	477741	» 477760
345361	» 345400	486461	» 486480
366021	» 366040		

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Amortissement.

Le mardi 9 décembre 1862, à 10 heures du matin, il sera procédé publiquement, dans une des salles de l'administration, rue de Clichy, 49, au tirage au sort des différents titres remboursables au compte de l'exercice 1862, et dont les nombres sont indiqués ci-après :

1° 685 actions ;

2° 136 obligations 4 0/0 du premier emprunt ;

3° 28 obligations 4 0/0 du deuxième emprunt ;

4° 4,380 obligations de l'emprunt 3 0/0,

Savoir : 344 obligations de 1852, 1re partie de l'emprunt ;
298 obligations de 1854, 2e partie de l'emprunt ;
344 obligations de 1855, 3e partie de l'emprunt ;
391 obligations de 1856, 4e partie de l'emprunt ;
1,334 obligations de 1857, 5e partie de l'emprunt ;
717 obligations de 1859, 6e partie de l'emprunt ;
255 obligations de 1860, 7e partie de l'emprunt.
697 obligations de 1861, 8e partie de l'emprunt.

Total égal. 4,380

Et 5° 555 obligations 3 0/0 de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central,

Savoir :
185 obligations de la série A
185 — — B
185 — — C

Total égal. 555

Les actions et obligations sorties à ce tirage pourront être présentées au remboursement à partir du 2 janvier 1863, au service central de la Compagnie.

Paris, le 15 novembre 1862.

Le directeur de la Compagnie,
E. SOLACROUP.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 5 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, émission de 9,000 obligations de 1,000 francs chacune, du 1er juin 1858, sont prévenus que les intérêts semestriels à échoir le 1er décembre 1862, de 25 francs par obligation, seront payés dès ce jour contre remise des coupons :

A Saint-Gall, Zurich, Augsbourg, Stuttgard, Carlsruhe, Francfort-sur-le-Mein et Paris, aux adresses désignées sur les obligations ;
A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier, et chez MM. Masner et Braun ;
A Reineck, chez MM. Custer et Cie ;
A Glaris, à la Banque ;
A Genève, chez MM. Hentsch et Cie ;
A Bâle, chez MM. Kaufmann et Luscher ;
A Berne, chez MM. Tschann, Zeerleder et Cie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

Le conseil d'administration de cette Compagnie a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations anciennes que le tirage au sort de celles qui doivent être remboursées le 1er janvier prochain, aura lieu, en séance publique, à Madrid, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, le 12 décembre prochain, à 1 heure du soir.

Paris, 19 novembre 1862.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

Les actionnaires qui n'ont pas encore signé le mandat donné à M. M... rès, soit pour les réunir, soit pour défendre leurs intérêts, sont invités à passer rue Richelieu, 99.

Pour la province, des modèles d'adhésion seront adressés aux actionnaires qui en feront la demande.

SOUS-COMPTOIR DES CHEMINS DE FER

Le Sous-Comptoir des chemins de fer, 14, rue Bergère, fait des avances sur dépôt d'actions et obligations au porteur et nominatives.

Les avances ne peuvent excéder (article 8 des statuts),
75 0/0 de la valeur des actions,
80 0/0 de la valeur des obligations.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition de novembre du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe ; — les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs Illustrés* des Réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales Gares des Chemins de fer, chez les principaux Libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

L'un des moins chers des journaux politiques et quotidiens de Paris est

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois..... 8f.
Six mois..... 32
Un an..... 16

L'OPINION NATIONALE

ABONNEMENTS.
Départements.
Trois mois..... 8f
Six mois..... 32
Un an..... 16

Rédacteur en chef : A. GUÉROULT, ancien Consul de France.

Principaux collaborateurs : MM. ED. ABOUT, A. AZÉVÉDO, BARRAL, A. BONNEAU, DUGUING, CH. JOUFFROY, J. LEVALLOIS, H. MALOT, A. MÉRAY, VICTOR MEUNIER, E. PAUCHET, F. SARCEY, CH. SAUVESTRE, TOUSSENEL. — ALFRED ASSOLANT, GUSTAVE AIMARD, CHAMPFLEURY, ERNEST FEYDEAU, ERNEST SERRET, PAUL FÉVAL, ED. PLOUVIER, vicomte PONSON DU TERRAIL, etc., etc.

Depuis trois ans, l'*Opinion nationale* a inauguré une politique nationale, étrangère aux considérations de personnes, aux rancunes des coteries, s'inspirant uniquement des intérêts du pays et des grands principes qui, en 1789, ont renouvelé le droit public de la France, et doivent, avec le temps, renouveler celui de toute l'Europe.

Cette politique d'initiative et franchement libérale, le public a bien voulu l'encourager, et ce n'est pas seulement par la fermeté de ses principes, la variété et l'étendue de ses informations, mais aussi par son tirage que ce journal s'est placé à l'un des premiers rangs de la presse parisienne.

Le mode d'abonnement le plus simple et le plus sûr consiste dans l'envoi d'un mandat de poste ou d'un effet à vue, timbré, *sur Paris, à l'ordre de M. A. LARRIEU, administrateur.*

On s'abonne aussi par l'entremise des Libraires et des Messageries.

PRIME GRATUITE

1° Tout abonné a le droit, sur présentation d'un bon délivré au journal, d'exiger son portrait à la photographie universelle, 17, rue de Grammont. — Le bon est transmissible.

2° Le roman en cours de publication est délivré *gratuitement* sur demande.

PRIMES A PRIX RÉDUIT

1° Les meilleurs romans modernes de la collection Michel Lévy, *reliés et gauffrés à l'anglaise*. — Envoi *franco* moyennant 1 fr. 25 c. par volume.

2° Les œuvres des principaux écrivains français et la bibliothèque des meilleurs romans étrangers. — Envoi *franco* moyennant 1 fr. 50 c. par volume.

Envoi *franco* des catalogues, sur demande affranchie.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Dénomination.	Samedi 15 Comptant	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Comptant	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Comptant	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Comptant	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Comptant	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Comptant	Vendredi 21 Terme
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3345 »	» »	3315 »	» »	3345 »	» »	3345 »	» »	3350 »	» »	3350 »	» »
80.000	500	id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	650 »	» »	650 »	» »	650 »	» »	655 »	» »	655 »	» »	655 »	» »
20.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1275 »	1282 »	1295 »	1290 »	1290 »	1290 »	1280 »	1280 »	1295 »	1300 »	1305 »	1315 »
					id. nouvelles	1215 »	1195 »	1210 »	1200 »	1200 »	1205 »	1270 »	1210 »	1206 25	1210 »	1210 »	1220 »
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	487 50	» »	487 50	» »	487 50	» »	487 50	» »	487 50	» »	485 25	» »
	500	id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	458 75	» »	458 75	» »	457 50	» »	457 50	» »	457 50	» »	457 50	» »
400.000	100	id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	97 50	» »	98 75	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »
	100	id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	92 50	» »	91 50	» »	91 25	» »	90 »	» »	91 25	» »	91 25	» »
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1020 »	» »	1020 »	» »	» »	» »	1025 »	» »	» »	» »	» »	» »
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 2 0/0 t. payé	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 430 fr. payés	422 50	» »	420 25	» »	420 »	» »	430 »	» »	430 »	» »	430 »	» »
»	100	id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	98 25	» »	» »	» »	98 25	» »	98 25	» »	» »	» »	98 25	» »
61.200	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	690 »	680 »	660 »	» »	690 »	657 50	690 »	657 50	» »	» »	654 75	660 »
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	1065 »	1100 »	1075 »	1080 »	1105 »	1083 75	1082 50	1078 75	1097 50	1101 50	1120 »	» »
»	»	»	»	»	Crédit agricole	» »	» »	» »	» »	» »	» »	645 »	» »	645 »	» »	645 »	» »
					id. nouvelles	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
120.000	500	100	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	777 50	785 »	772 50	770 »	737 50	742 50	735 75	742 50	770 »	774 25	791 25	785 »
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
100.000	500	id.	en liq.	»	Caisse géner. des chemins de fer	70 »	» »	75 »	» »	73 75	» »	75 »	» »	96 25	» »	98 25	» »
50.000	100	id.	4 30	Janv.-juillet	» -Comptoir des Entrepreneurs	140 »	» »	142 50	» »	143 75	» »	143 75	» »	145 »	» »	154 75	» »
40.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Actions ou Commandites	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	» »	[illegible]	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	630 »	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	» »	[illegible]	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	» »	[illegible]	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	» »	[illegible]	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	40 »	200.000	100	»	octobre	1 60
C	Caisse Lecuyer	baisse	21.000	500	»	....	» »
C	Caisse Béchet	495 »	[illegible]	500	»	janvier juillet	25 05
C	Caisse de l'Industrie	48 75	[illegible]	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	835 »	6.000	1,000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	917 50	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	77 50	60.000	100	10	....	néant.
A	Omnibus de Londres	47 50	250.000	100	»	....	néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	61 75	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	720 »	60.000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	» »	32.000	500	400	....	5 0/0
A	Compagnie générale transatlantique	502 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Cie	[illegible]	11.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Cie	[illegible]	»	»	»	....	»
C	Armand Tranche et Cie, navigation mar	[illegible]	20.000	1,200	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	495 »	»	500	200	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1250 »	26.120	1,000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	91 25	66.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	900 »	27.000	1,000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	[illegible]	27.000	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	[illegible]	6.000	1,000	»	avril octobre	[illegible]
A	Trois canaux	[illegible]	10.000	1,000	»	avril octobre	[illegible]
A	Aire à la Bassée	7.500 »	600	5,000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	11.500	1,000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1350 »	6.000	1,000	»	janvier juillet	65 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	[illegible] 25	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	[illegible] 50	30.000	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	[illegible]	21.000	[illegible]	»	....	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	[illegible]	25.000	[illegible]	150	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	675 »	60.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	410 »	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1365 »	110.000	1,000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1345 »	»	»	»	....	»
A	Union des Gaz	[illegible]	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	347 50	30.000	1,300	»	avril octobre	11 30
C	Nord (Batignolles)	» »	8.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	» »	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc	» »	500	1,000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2710 »	7.000	1,750	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	[illegible]	2.400	1,250	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	» »	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Cie	490 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 »
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Cie	[illegible]	14.000	500	»	octobre avril	75 »
A	Terre-Noire, Bességes, la Voulte	[illegible]	30.000	1,000	»	....	50 »
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	1,000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	[illegible]	18.000	[illegible]	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	[illegible]	25.000	500	»	juin décembre	10 »
C	Basse-Indre	» »	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	[illegible]	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	1000 »	10.000	1,000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	6.000	1,000	»	....	30 »
C	Fourchambault	325 »	50.000	1,000	»	avril octobre	24 »
C	Marine et chemins de fer	983 75	54.000	1,500	»	mai novembre	70 »
C	Côte-d'Or	400 »	»	500	»	....	néant
C	Franche-Comté	» »	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	1000 »	16.000	1,000	»	....	60 »
C	Vierzon	325 »	»	250	»	....	23 »
C	Pont-l'Évêque	300 »	»	500	»	....	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	575 »	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1150 »	5.500	1,000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	» »	60.000	375	»	janvier juillet	néant
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1800 »	2.400	1,200	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»		32 »
A	Grand'Combe	910 »	24.000	1,200	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	[illegible] 25	80.000	1,000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	143 75	80.000	1,000	»	avril octobre	10 »
A	Saint-Étienne	165 »	80.000	1,000	»	avril octobre	11 »
A	Rive-de-Gier	253 75	80.000	1,000	»	avril octobre	17 »
A	Carmaux	950 »	25.200	1,200	»	mai novembre	30 »
A	Azincourt	[illegible]	1.500	1,000	»	septembre	néant.
A	Chazotte	600 »	3.550	1,000	»	....	36 »
A	Layon-et-Loire	400 »	1.850	1,000	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	437 50	»	500	»	....	20 »
A	Quaregnon	150 »	6.720	250	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	445 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	230 »	3.000	500	»	....	»
Civ	Centre-du-Flénu	200 »	3.800	1,000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa .... (cuivre)	15 »	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul ....id	200 »	9.000	1,300	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	» »	10.000	1,000	»	....	néant.
C	Santander .... zinc	» »	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id	[illegible]	90.000	[illegible]	»	mai novembre	30 »
A	Nouvelle-Montagne, id	725 »	3.000	1,000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id	» »	40.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id	» »	10.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie .... id	300 »	[illegible]	1,000	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie .... id	130 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	360 »	8.000	500	»	septembre	15 »
C	Cohin .... id	180 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière ..... id	» »	[illegible]	500	»	....	»
A	Pont-Rémy .... id	350 »	5.000	1,500	»	30 avril	33 »
C	Siècle .... journal	» »	2.500	1,250	»	....	127 »
C	Journaux réunis .. id	» »	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit .... id	5600 »	100	2,500	»	....	»
A	Saint-Gobain ..... glaces	12500 »	3.600	[illegible]	»	....	330 »
C	Montluçon ...... id	100 »	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) .. id	410 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id	130 »	[illegible]	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie, Vidanges	» »	21.107	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	» »	50.000	100	»	31 mars	10 »
A	Chollet et Cie	23 75	40.000	100	»	....	néant
C	Compagnie générale des Eaux	350 »	80.000	250	»	....	11 75
»	Deux Cirques (E. Dejean et Cie)	210 »	8.750	200	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	» »	»	»	»	....	»
	Eaux de Seine purifiées	» »	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours comptant	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	280 »	»	»	»	....	»
80	Cie impériale des Voitures de Paris	» »	27.000	125	56	....	5 »
500	Ports de Marseille	495 »	20.000	500	15	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	187	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1165 »	4.528	1,250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	1183 50	11.065	1,250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1030 »	6.000	1,200	22	1er avril oct.	60 »
»	— nouvelles	1040 »	10.000	1,250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	[illegible] 25	6.500	500	60	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	473 »	13.000	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	» »	8.000	500	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	297 50	80.000	500	90	avril octobre	15 »
275	Châtillon et Commentry	252 50	30.000	500	25	mai novembre	15 »
475	Horme, anciennes	478 75	2.400	312 50	30	31 juin déc.	25 »
265	— nouvelles	270 25	2.000	300	50	31 mars sept.	15 »
»	J.-F. Cail et Cie	410 »	8.800	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue Impériale de Lyon	[illegible] 75	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
410	Gaz de Paris	410 »	23.500	500	15	janvier juillet	25 »
230	Union des gaz	191 50	21.737	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	[illegible]	40.000	500	»	janvier juillet	15 »
»	Docks du Havre	[illegible] 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	[illegible] 50	17.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	280 »	18.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. Cours du 15 au 21 novembre

Annuités remboursées	Actions amorties	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 15 Compt.	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Compt.	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Compt.	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Compt.	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Compt.	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Compt.	Vendredi 21 Terme
1920	1457	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	**Orléans**	1120 —	—	1127 50	—	1125 —	—	—	—	1125 —	—	—	—
»	»	»	500	»	100 »» »	»	Id. actions estampillées	1145 —	1145 —	1147 50	1145 —	1142 50	1147 50	1146 —	1147 50	1147 50	1147 50	1145 —	1146 —
»	»	300.000	500	»	5 0/0		Id. actions nouvelles	790 25	790 —	790 —	790 —	790 —	792 50	790 —	792 50	790 —	790 —	785 —	786 —
»	»	15.000	»	»	30 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1561	1165	493.313	400	»	64 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	**Nord ancien**	1022 50	1025 —	1022 —	1025 —	1022 50	1023 75	1022 50	1025 —	1035 75	1035 —	1035 —	1035 —
»	»	41.667	400	»	64 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	940 —	—	965 —	—	948 50	—	942 50	—	967 50	—	[illegible]	[illegible]
2949	1730	500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	**Est**	530 —	531 50	532 50	530 —	531 25	532 50	530 —	—	533 75	531 25	532 50	532 50
»	»	»	»	»	45 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1633	2238	603.000	500	»	75 fr. »» pour 1861	mai, novembre	**Paris-Lyon-Méditerranée**	1132 50	1141 25	1145 —	1142 50	1140 25	1145 —	1145 —	1142 50	1148 25	1150 —	1151 50	1156 —
1912	1091	250.000	500	»	50 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Midi**	830 —	832 50	830 —	831 25	831 25	832 50	832 50	833 75	840 —	842 50	842 50	843 75
2169	1310	300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	**Ouest**	535 —	532 50	535 —	533 75	533 75	—	535 25	535 —	540 —	537 50	535 —	537 50
231	231	60.000	500	»	»	janvier, juillet	**Lyon-Genève**	351 25	—	350 —	—	350 —	—	350 —	—	352 50	—	352 50	—
142	142	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Dauphiné**	—	412 50	415 —	412 50	—	410 —	410 —	412 50	412 50	412 50	412 50	412 50
430	355	12.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Ardennes**	—	—	430 —	—	—	—	427 50	—	—	—	437 50	434 75
»	»	42.000	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	420 —	—	—	—	—	—	—	425 —	—	420 —	421 —
39	31	12.000	500	»	27 fr. 50	janvier, juillet	**Bességes à Alais**	—	—	625 —	—	625 —	—	625 —	—	625 —	—	—	—
»	»	110.000	500	87.50	5 0/0	août, février	**Algériens**	450 —	—	450 —	—	450 —	—	—	—	—	—	450 —	—
»	»	100.000	500	»	22 50	janvier, juillet	**Victor-Emmanuel**	377 50	377 50	373 50	—	377 50	—	380 —	375 —	377 50	375 —	380 —	—
1	»	4.090	500	»	17 50	janvier, juillet	**Lyon-Croix-Rousse**	487 50	—	487 50	—	485 —	—	485 —	—	—	—	485 —	—
	»						**Lyon-Sathonay**	—	—	—	—	480 —	—	485 —	—	492 50	—	—	—
1316	1321	400.000	500	»	33 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	**Chemins autrichiens**	493 75	495 —	495 —	497 50	490 —	496 —	495 —	492 50	495 25	496 25	495 —	502 50
2003	3191	750.000	500	50	40 fr. »» pour 1861	mai, novembre	**Sud-Autrichien-Lombard**	508 50	504 25	500 —	507 50	507 50	500 —	506 75	505 75	505 —	505 —	506 25	505 25
150	150	80.000	500	»	»	mai, novembre	**Ouest-Suisse**	147 50	—	138 25	—	139 25	—	135 25	—	130 50	—	131 50	—
173	163	73.235	500	»	20 fr. » pour 1861	avril, octobre	**Central-Suisse**	—	—	—	—	—	—	467 50	—	467 50	—	467 50	—
179	179	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Saragosse-Pampelune**	[illegible]	—	310 —	350 —	302 50	—	310 —	—	—	—	320 —	—
»	163	240.000	500	»	30 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	**Madrid-Saragosse** libérées	625 —	627 50	625 —	630 50	627 50	630 —	630 —	638 75	635 —	635 75	635 —	632 50
368	374	90.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Barcelone-Saragosse**	337 50	340 —	337 50	340 —	333 75	340 —	330 75	330 —	340 —	340 —	313 —	310 —
»	542	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Nord-Espagne**	515 —	517 50	530 —	517 50	512 50	515 —	515 —	513 75	522 50	520 —	521 75	522 —
131	131	36.000	500	»	15 »»	janvier, juillet	**Séville-Cordoue**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
180	180	70.000	500	»	35 »»	janvier, juillet	**Séville-Xérès-Cadix**	477 50	—	475 —	477 50	470 —	—	470 —	475 —	475 —	—	477 50	—
»	»	18.000	500	»	30 »»		**Moubianch à Reus**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	1350	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	**Russes**	423 75	422 50	421 25	422 50	420 —	422 50	422 50	420 —	422 50	421 50	422 75	421 —
995	250	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	**Romains**	338 75	330 —	330 —	330 —	328 75	335 —	328 —	325 —	327 50	327 50	328 75	325 —
»	»	22.000	500	»		avril, octobre	Id. trentenaires	438 75	—	440 —	—	440 —	—	440 —	—	440 —	—	440 —	—
130	130	60.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	**Guillaume-Luxembourg**	291 25	—	290 —	—	292 50	—	290 —	—	—	—	290 —	—
»	»	52.000	500	»		avril, octobre	**Hainaut et Flandres**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	75	70.000	500	»	8 0/0	janvier, juillet	**Portugais**	458 75	452 50	455 —	450 —	463 —	455 —	450 —	—	450 —	—	455 —	450 —
»	»		500	»			**Ligne d'Italie**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»					»	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	15	17	18	19	20	21
1839	»	»	»	»	»	»	»	**Versailles**, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	5.400	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	**Saint-Germain** 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1841—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	**Paris à Orléans** 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1844	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	— 5 0/0	—	1010 —	1017 50	—	1020 —	1020 —
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »»	juin, décembre	**Paris à Rouen**, 4 0/0	1065 —	—	—	—	—	—
1845	15.000	»	»	février	1.250	50 »»	mars, septembre	**Rouen au Havre**, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	60.000	»	»	septembre	1.250	50 »»	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 5 0/0	1060 —	1060 —	—	1060 —	1061 —	—
1853—1854	31.538	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	**Ouest**, 5 0/0	—	—	1020 —	—	1020 —	1020 —
1852—1856	368.000	»	»	mai	650	25 »»	juin, décembre	**Est**, 5 0/0	510 —	510 —	510 —	511 25	516 —	—
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »»	avril, octobre	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1853	24.000	»	»	mai	625	25 »»	janvier, juillet	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	—	—	—	510 —	—	510 —
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »»	avril, octobre	**Méditerranée**, 5 0/0	520 —	516 25	516 25	516 25	—	517 50
1854	102.611	»	»	décembre	625	25 »»	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »»	janvier, juillet	**Rouen au Havre**, 6 0/0	—	—	—	1060 —	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »»	janvier, juillet	**Paris à Rouen**, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	**Grand-Central**, 3 0/0	308 75	308 75	307 50	308 75	—	310 —
1854	81.043	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 3 0/0 … gar.	—	—	—	—	—	—
1855	265.879	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	**Méditerranée**, 3 0/0 … gar.	313 75	313 75	316 25	310 —	308 75	312 —
1852—1861	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	**Paris à Orléans**, 3 0/0	313 —	313 75	312 50	311 25	312 50	312 —
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »»	janvier, juillet	**Nord**, 3 0/0	312 50	314 50	312 50	313 50	311 25	312 —
1855	97.719	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	**Lyon à Genève** (anciennes) … gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	—	312 —
1857—1860	137.043	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	— (nouvelles)	306 25	—	—	—	—	306 —
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »»	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 3 0/0	313 75	313 75	313 75	313 75	311 25	311 25
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	**Ouest**, 3 0/0 … gar.	306 25	306 25	306 25	306 25	306 25	306 —
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	**Bourbonnais**, 3 0/0	312 50	311 25	—	312 50	312 50	311 —
1853—1861	418.798	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	**Midi**, 3 0/0 … gar.	310 —	308 75	310 —	308 75	308 75	310 —
1858	22.440	»	»	décembre	500	15 »»	avril, octobre	**Bességes à Alais**, 3 0/0	300 —	300 —	—	300 —	—	—
1857—1861	900.000	»	»	mai	500	15 »»	juin, décembre	**Est**, 3 0/0	306 25	305 75	306 25	306 25	306 25	306 —
1859	150.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Ardennes**, 3 0/0 … gar.	307 50	307 50	307 50	305 —	307 50	307 —
1859	118.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	**Dauphiné**, 3 0/0 … gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50	307 —
1855—1861	1.300.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	**Paris-Lyon-Méditerranée**, 3 0/0	311 25	311 25	310 —	311 25	311 25	310 —
»	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	**Lyon-Croix-Rousse** 3 0/0	290 —	—	—	—	—	—
1856—1861	608.375	»	»	»	500	15 »»	mars, septembre	**Autrichiens**, 3 0/0 … gar. par le gouv. autrich.	276 25	275 —	275 —	275 —	276 25	275 —
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Lombards-Vénitiens**, 3 0/0 id. id.	267 50	269 75	266 75	264 75	266 75	266 —
1858	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Romains**, 3 0/0 id. italien	216 25	216 25	216 25	213 75	213 75	[illegible]
1860	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	**Saragosse-Pampelune**, 3 0/0	213 75	213 75	213 75	213 75	211 75	211 —
1856—1861	400.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	**Madrid à Saragosse**, 3 0/0	275 —	275 —	275 —	275 —	275 —	275 —
1859	24.576	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Cordoue à Séville**, 3 0/0	262 50	262 50	262 50	260 —	260 —	—
1859	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Séville à Xérès**, 3 0/0	250 —	250 —	255 75	—	250 —	250 —
1861	»	»	»	»	500	15 »»	juin, décembre	**Séville-Xérès** (nouvelles)	256 75	250 —	257 50	257 50	256 75	256 —
1859—1861	300.000	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	**Nord de l'Espagne**, 3 0/0	256 75	250 —	257 50	254 75	258 75	[illegible]
1860	62.500	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Ligne d'Italie** (Rhône au Simplon)	—	230 —	230 —	230 —	230 —	230 —
»	»	»	»		»	»» »»	avril, octobre	**Moubianch à Reus**	—	230 —	—	230 —	230 —	230 —
1855—1861	31.000	»	»	octobre	500	15 »»	mai, novembre	**Guillaume-Luxembourg**	—	—	—	—	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	**Chemins portugais**	255 —	255 —	255 —	255 —	256 —	255 —

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	Samedi 15 Comptant	Samedi 15 Terme	Lundi 17 Comptant	Lundi 17 Terme	Mardi 18 Comptant	Mardi 18 Terme	Mercredi 19 Comptant	Mercredi 19 Terme	Jeudi 20 Comptant	Jeudi 20 Terme	Vendredi 21 Comptant	Vendredi 21 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	70 10	70 25	70 30	70 30	70 15	70 25	70 30	70 30	70 50	70 55	70 45	70 35
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	96 —	—	96 —	—	97 50	—	97 50	—	97 60	—	97 65	—
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rentes 4 0/0 id. id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	465 —	—	465 —	—	463 75	—	465 —	—	465 —	—	463 75	—
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	—	—	1115 —	—	1110 —	—	—	—	1110 —	—	1115 —	—
Id. id. id. 1855-1860, jouissance septembre 1862	455 —	—	450 —	—	451 25	—	450 —	—	451 25	—	452 —	—
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862	231 —	—	—	—	225 75	—	229 75	—	228 75	—	228 75	—
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	508 —	—
Ville de Lille	97 50	—	96 25	—	96 25	—	96 25	—	96 25	—	97 50	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	—	—	42 50	—	42 50	—	41 25	—	—	—	42 50	—
Ville de Bruxelles 1862	96 25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	93 1/8	—	92 3/8	—	92 3/8	— 3/8	92 3/8	—	92 3/8	— 1/8	92 3/8	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	81 1/2	—	—	—	81 1/2	—	81 1/2	—	—	—	81 1/2	—
Id. 5 0/0 1859, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 50	—	71 30	—	71 50	—	71 —	—	71 —	—	71 40	—
Id. 3 0/0, id.	44 50	—	44 50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 40	71 75	71 40	71 55	71 65	71 25	71 —	70 85	71 20	71 40	71 35	71 30
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	76 1/2	—	76 1/2	—	76 1/2	—	75 1/2	—	76 —	—	75 1/4	—
Emprunt russe	—	—	91 1/4	—	93 1/2	—	—	—	—	—	93 1/4	—
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	45 1/2	—	45 1/2	—	—	—	45 1/2	—	45 1/2	—	45 3/4	—
Id. 3 0/0 intérieur	50 1/4	—	—	—	50 1/2	—	50 1/2	—	—	—	—	—
Id. 3 0/0 extérieure 1841	53 —	—	53 3/4	—	—	—	—	—	—	—	54 1/4	—
Id. 3 0/0 id. 1852-56	53 1/4	—	53 1/4	—	53 5/8	—	53 1/2	—	53 3/4	—	54 1/2	—
Id. passive extérieure (sans intérêt)	22 7/8	—	22 7/8	—	22 3/8	22 5/8	22 3/4	—	22 3/4	—	22 3/4	—
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. **Obligations ottomanes**, emprunt 1860, jouissance juillet 1861	350 —	—	348 75	—	351 25	—	350 —	—	350 —	—	348 75	—
Haïti, annuités	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

PARIS. — IMPRIMERIE GÉNÉRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1160. — 21e ANNEE. — N° 48. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 29 NOVEMBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI

PRIX DE L'ABONNEMENT

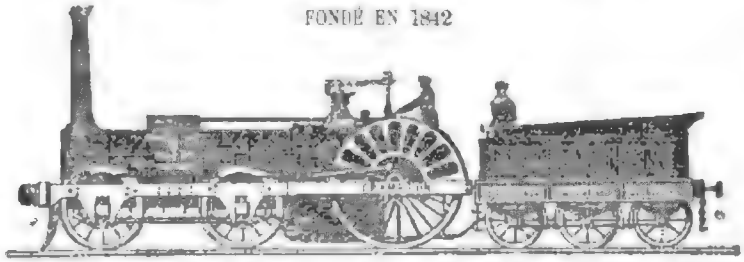
	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	13 »	7 »
ÉTRANGER	16 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	fr. 50

Les actes d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELIEU, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, 440, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui s'abonnera ou renouvellera un abonnement pour une année au *Journal des chemins de fer* Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° A l'ouvrage publié tout récemment par A. COURTOIS fils, comprenant les tableaux des cours des principales valeurs aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille, du 17 janvier 1797 (28 nivôse, an 5) **à nos jours, relevés sur les documents officiels et authentiques.**

(Le prix de cet ouvrage est de 5 francs en librairie.)

Ou, à son choix :

A l'Atlas des chemins de fer français et étrangers;

2° A la chance de lots correspondant à une obligation foncière de 400 francs du Crédit foncier pour l'un des quatre tirages de l'année.

Ces primes ne sont accordées actuellement que pour les abonnements ou réabonnements nouveaux.

Première prime. — *L'ouvrage comprenant les tableaux des cours des principales valeurs aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille, du 17 janvier 1797 (28 nivôse, an 5) à nos jours*, par A. COURTOIS fils.

Ou :

L'Atlas des chemins de fer français et étrangers.

Cette prime sera expédiée aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 francs.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 25 c. par exemplaire. — Elle se charge de l'envoi de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger.

Deuxième prime. — Les obligations du Crédit foncier sont les titres que le Crédit foncier de France est autorisé à émettre pour une valeur égale à celle des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles ;

Les obligations foncières participent à des tirages trimestriels de lots dont le montant est de 500,000 francs par an.

Dans ces tirages, les titres de 1,000 francs (le Crédit foncier n'en émet plus) ont droit à la totalité du lot échu à leur numéro, et *les titres de 400 francs ont droit au dixième.*

Le montant des lots au tirage des trois premiers trimestres de l'année s'élève à **170,000** fr.

Au tirage du quatrième trimestre, à **200,000**

A chacun de ces tirages le lot principal est de **100,000** francs.

L'administration du *Journal des chemins de fer* ayant en sa possession un certain nombre d'obligations foncières du Crédit foncier, fera profiter tout abonné aux chances de lot d'une obligation de 400 fr. (10me de l'obligation de 1,000 fr. ou 5me de l'obligation de 500 fr.) pour l'un des quatre tirages de l'année.

En faisant son abonnement, chaque personne recevra l'indication du numéro qui lui sera attribué et du tirage auquel ce numéro participera.

Les abonnés choisiront les numéros libres et l'époque du tirage, dans l'ordre de leur souscription.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 905. — L'escompte et l'encaisse, 907. — Dette passive espagnole, 908. — Chemins romains, 907. — Société du Lloyd central, 907. — Nécrologie, 908. — Chronique, 908. — Banque d'Angleterre, 915. — Marché industriel, 909. — Bourses étrangères, 909. — Bourse de Londres, 909. — Changes, 910. — Bulletin commercial, 909. — Bulletin des recettes de la semaine, 910. — Avis aux actionnaires, 910. — Ministère des finances, 911. — Chemin Victor-Emmanuel, rapport, 911. — Compagnie immobilière de Paris, rapport, 913. — Avis divers, émissions, 915.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La lutte qui existe entre les haussiers et les baissiers pourrait bien acquérir en liquidation une certaine vivacité.

Les haussiers ont pour eux la véritable intelligence financière qui croit au développement incessant de la prospérité industrielle et commerciale de la France, la diminution du prix de l'argent, une situation financière relativement bonne, l'absence de complications politiques sérieuses, pouvant aboutir immédiatement à une rupture avec quelqu'une des puissances européennes, et enfin, pour déterminer la confiance immédiate, une presque certitude d'un prochain complément de la conversion.

Les baissiers, au contraire, profitent largement des craintes si faciles à inspirer aux capitalistes, quelque légères que soient les causes d'où l'on cherche à les déduire ; ajoutez à cela quelques incidents dont on a habilement tiré parti. Ainsi les attaques combinées de toutes les oppositions dans le parlement italien contre le ministère Rattazzi. Si le vote donnait tort au ministère, il en résulterait, dit-on, soit un changement de ministres, qui semblerait une menace bien inopportune à la France, surtout à la veille d'un emprunt dont le principal marché sera en France, soit une dissolution de la Chambre, qui amènerait des embarras financiers pour le gouvernement italien, et déterminerait une agitation funeste en ce moment à l'exaltation des têtes italiennes. Nous croyons qu'il n'en sera rien, que le ministère actuel l'emportera d'une majorité suffisante pour le maintenir sans dissolution, et lui permettre de donner satisfaction à de justes susceptibilités par un remaniement de cabinet.

Il y a également la candidature du prince anglais Alfred au trône de Grèce; les baissiers ont vu dans cet incident inattendu la possibilité d'un conflit européen. Nous n'y voyons qu'une manœuvre habile du rusé Palmerston pour déjouer les prétentions de la Russie et de ceux qui pourraient les appuyer.

Dans tous les cas, on peut être assuré qu'il n'en résultera pas la guerre; nulle puissance n'en veut et ne pourrait la faire facilement. Partout les économies sur les budgets de la guerre sont recommandées aux gouvernements, et ce sont les meilleures garanties pacifiques.

Il reste bien la crise américaine ; mais nous croyons que là aussi la majorité commence à incliner vers les possibilités de solutions pacifiques. D'ailleurs des mesures pourraient être prises qui feraient venir le coton. Il ne manque pas entièrement, mais il est plus cher. Eh bien, il faut travailler, sauf à augmenter les prix où à

faire des sacrifices temporaires. Cela vaut encore mieux que le chômage.

Les incidents de la politique ne sont que les petites raisons des baissiers; leur arme de guerre était surtout la diminution de l'encaisse de la Banque, et l'élévation du taux de l'escompte. On nous présageait déjà les chiffres de l'année dernière. Nous avons répondu à ces craintes, et si l'on veut bien se reporter à notre bulletin du 8 novembre, on verra que nous annoncions alors la probabilité que l'escompte ne serait pas élevé au-dessus de 4 0/0. Jusqu'à ce jour, l'événement a justifié nos prévisions, et si les nouvelles qui nous parviennent sont fondées, il est à présumer que l'escompte ne sera pas élevé.

La lutte peut donc se poursuivre entre les partisans de la hausse et des fanatiques de la baisse. Nous ne savons ce qu'elle produira en liquidation, parce qu'il faudrait deviner la situation de la place. Est-elle à la hausse? Est-elle à la baisse? Les haussiers prétendent qu'il n'y a que des vendeurs, les baissiers soutiennent que tous les spéculateurs sont à la hausse. Nous verrons bien qui a raison. Si le report est bon marché, si le nombre des vendeurs est en majorité, on pourrait très-probablement avoir un mouvement de reprise, surtout sur les grosses valeurs, qui ont été fortement éprouvées par la baisse.

Dans tous les cas, là n'est pas la question pour nous. Ce qui nous préoccupe surtout, c'est la position des détenteurs de titres. Or, celle-là nous paraît assurée; ils peuvent conserver leurs valeurs; ils retrouveront les hauts cours, et peut-être plus tôt qu'on ne pense. Ils doivent donc rester impassibles en présence des spasmes nerveux de la spéculation.

Le 3 0/0 a oscillé toute la semaine du cours de 70 55 au cours de 70, suivant les bruits divers qui circulaient. Il faut constater que ce cours de 70 francs opposait une résistance invincible à la baisse et ramenait les achats. Du reste, plus la liquidation approche, et plus on doit reconnaître une bonne tenue dans la rente. Aujourd'hui on a fait 70 40.

Le 4 1/2 est immobile dans les cours de 98 ».

Les obligations trentenaires sont à 468 75.

L'emprunt italien a conservé une remarquable fermeté pendant toute la discussion du parlement italien. C'est la preuve la plus certaine que les banquiers croient au maintien du ministère Ratazzi. Aujourd'hui ce fonds a repris à 71 40, symptôme encore plus favorable.

Les titres de fonds espagnols continuent à être rares sur la place.

Nous annoncions depuis quelques semaines le cours de 3,500 francs pour les actions de la Banque de France; ce cours a été atteint dans la bourse du 27. Aujourd'hui cette hausse a déterminé une vive réaction qui a ramené le cours de 3,350 francs en clôture. On ne tardera pas à reprendre.

Les actions du Crédit foncier sont toujours ballottées par des courants divers. Les actions estampillées font 1307 50, et les actions nouvelles 1220 ».

Le Crédit agricole est sans affaires à 645 ».

Le Crédit industriel est bien tenu à 650 ».

Le Sous-Comptoir de l'industrie est vivement recherché à 525 ». A ce cours, c'est une excellente valeur à acheter et à conserver en portefeuille.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs était coté aujourd'hui 160 ».

Nous attendrons le rapport qui sera lu à la prochaine assemblée générale pour nous prononcer sur cette affaire.

Les acheteurs ou vendeurs d'actions du Crédit mobilier peuvent s'attendre à un mouvement en liquidation. Qui l'emportera? Pour le savoir, il faudrait pouvoir compter vendeurs et acheteurs. Cependant, il faut bien reconnaître que ceux-ci recevront un fort appui. Aujourd'hui les actions ont monté à 1,100 ».

Les actions du Mobilier espagnol seront dans la même situation, et suivront les mouvements un peu violents de leur frère aîné. Elles étaient tenues aujourd'hui 5 787 50.

Les recettes des chemins de fer continuent à être faibles. Nous en avons donné la véritable raison, nous n'avons pas besoin d'y revenir. Contentons-nous de constater les mouvements de ces valeurs.

L'Orléans a une augmentation de recettes qui s'élève à 70,875 francs; aussi les actions sont-elles très-fermes à 1,043 75.

Les actions nouvelles sont surtout très-recherchées; le mouvement de réaction n'a pu les conduire en-deçà de 790 francs. Aussi, devons-nous constater une grande tendance à la hausse.

La ligne de Lyon a une diminution de recettes qui n'est pas moindre de 153,000 francs, mais il faut en même temps observer que les semaines qui vont suivre correspondront aux semaines de 1861, pour lesquelles le trafic avait diminué. Il nous paraît donc que pour les six dernières semaines on peut compter sur un équilibre des recettes, si ce n'est même sur une augmentation. Ces actions sont toujours recherchées. Elles faisaient aujourd'hui 1,146 25.

Le chemin de Nord est très-ferme à 1,031 25; la semaine présente une augmentation de 33,000 francs.

L'Est est en diminution de 24,000 francs; il était aujourd'hui à 533 75.

La plus forte diminution est celle de l'Ouest, laquelle n'est pas moindre de 165,452 francs; ses actions étaient faibles à 536 25.

Le Midi subit une diminution de 59,000 francs. Ce chemin est donc atteint comme les autres dans son trafic, aussi ses actions étaient offertes à 825 ».

Le Genève est sans affaires à 350 ».

Le Dauphiné est mieux tenu à 402 50.

Les Messageries maritimes sont très-rares à 751 25.

Les Paquebots transatlantiques sont demandés à 566 25.

Les chemins étrangers ont été un peu négligés; c'est toujours ce qui arrive dans les moments de faiblesse.

Les Autrichiens sont faibles à 492 50, et les Lombards à 590 ...

Le Saragosse à Alicante, sous l'influence de son trafic, qui se développe sans arrêt, est recherché à 632 50.

Les chemins romains, dont la ligne va être ouverte sans interruption entre Rome et Naples, ont une tendance ascensionnelle qui se résumera un jour ou l'autre par un mouvement de hausse; ils étaient demandés à 335 ».

Les actions trentenaires de cette compagnie flottent toujours bien à de bons achats dans les cours de 440 ».

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE	
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	30.27 0/0
Bességes à Alais	24.66 0/0
Grand-Central à Bességes	17.15 0/0
Barcelone-Gironne	21.30 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	16.73 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	15.50 0/0
Séville-Xérès-Cadix	9.97 0/0
Guillaume-Luxembourg	6.68 0/0
Victor-Emmanuel	5.16 0/0
DIMINUTION KILOMÉTRIQUE	
Nord de l'Espagne	3.00 0/0
Lyon-Genève	3.62 0/0
Orléans	3.83 0/0
Est	3.71 0/0
Cordoue à Séville	1.00 0/0
Nord	5.54 0/0
Central Suisse	2.83 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	7.45 0/0
Ouest suisse	9.18 0/0
Dauphiné	2.80 0/0
Midi	9.42 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	11.39 0/0
Ardennes	10.47 0/0
Ouest	21.45 0/0
Autrichiens	26.88 0/0

A. DE BERAUGE D'APPELMONT.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	31 décembre.	30 décembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 55	70 40		0 15
Rente à 1/2 0/0	97 85	98 »	» 15	» »
Banque de France	3350 »	3350 »	» »	» »
Consolidés	92 3/8	92 3/8	» 1/8	» »
Crédit foncier	1315 »	1307 50	» »	7 50
Crédit agricole	645 »	645 »	» »	» »
Crédit industr. et com.	658 75	650 »	» »	8 75
Crédit mobilier	1120 »	1100 00	» »	20 »
Crédit mob. espagn.	785 »	767 50	» »	17 50
Comptoir d'Escomp^te	655 »	655 »	» »	» »
Orléans	1048 75	1043 75	5 »	» »
Nord	1035 »	1031 25	» »	3 75
Nord (act. sorties)	1005 »	» »	» »	» »
Est	532 50	533 75	1 25	» »
Paris-Méditerranée	1150 »	1146 25	» 1/4	3 75
Midi	843 75	825 »	» »	18 75
Ouest	537 50	536 25	» »	1 25
Genève	350 »	350 »	» »	» »
Dauphiné	412 50	402 50	» »	10 »
Ardennes ancien	428 75	» »	» »	» »
Ardennes nouveau	427 50	» »	» »	» »
Chr Autrichiens	492 50	492 50	» »	» »
Victor-Emmanuel	380 »	370 »	» »	10 »
Romains	432 50	433 75	1 25	» »
Romains	325 »	335 »	10 »	» »
Sud-Autr.-Lombard	593 75	590 »	» »	3 75
Saragosse Pampelune	380 »	390 »	» »	» »
Saragosse-Alicante	632 50	633 75	1 25	» »
Saragosse-Barcelone	340 »	340 »	» »	» »
Nord-Espagne	823 75	822 50	» »	1 25
Séville-Xérès-Cadix	473 00	492 00	» »	» »
Portugais	450 »	450 »	» »	» »

L'ESCOMPTE ET L'ENCAISSE.

Dès que le marché des fonds publics se sent sous le coup de besoins d'argent qui peuvent affecter le taux de l'escompte, le jeudi de chaque semaine devient une journée d'attente pour la spéculation, puisque ce jour est adopté par les directeurs de la Banque d'Angleterre comme par les gouverneurs de la Banque de France pour leur réunion hebdomadaire. Hier jeudi, ni Londres ni Paris n'ont touché au taux de l'escompte; et le marché se trouve délivré de toute inquiétude... pour huit jours.

Tout l'intérêt de la situation financière est donc concentré sur ce point : le *statu quo* sera-t-il maintenu, ou bien les Banques seront-elles obligées de recourir à une augmentation ultérieure?

Sans avoir la prétention de donner une réponse définitive à cette interrogation, nous allons essayer d'exposer les probabilités de la situation.

Le mouvement de décroissance du numéraire et d'élévation du taux de l'escompte dans le dernier tiers de l'année est périodique, comme l'équinoxe et les grandes marées; il a l'exactitude d'une loi mathématique et météorologique. C'est ce qui résulte du relevé suivant, qui présente la situation métallique de la Banque de France pendant les quatre derniers mois des dix dernières années, plus l'année courante :

	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.
	Millions.	Millions.	Millions.	Millions.
1853....	609	586	539	511
1854....	603	580	530	517
1855....	488	477	437	503
1856....	388	252	211	210
1856....	386	306	169	178
1857....	248	225	189	235
1858....	594	560	526	554
1859....	656	592	573	579
1860....	531	490	435	432
1861....	386	305	285	329
1862....	371	302	296	?

Ce qui produit les différences suivantes :

	Octobre.	Novembre.	Ensemble.	Décembre.
1853....	— 23	— 37	— 60	— 38
1854....	— 72	— 50	— 122	— 13
1855....	— 11	— 40	— 51	— 42
1856....	— 56	— 21	— 77	+ 2
1856....	— 70	— 2	— 72	+ 31
1857....	— 23	— 36	— 59	+ 47
1858....	— 45	— 23	— 68	+ 28
1859....	— 52	— 19	— 71	+ 6
1860....	— 71	— 25	— 96	— 3
1861....	— 81	— 20	— 101	+ 44
1862....	— 56	— 6	— 75	
Moyennes,	— 59	— 20	— 79	+ 16

On voit que, depuis onze ans, l'encaisse métallique de la Banque de France a baissé *toutes les fois, sans aucune exception*, du mois de septembre au mois de novembre inclus.

Ce phénomène tient essentiellement aux approvisionnements généraux, particulièrement en blés, car les céréales se paient comptant aux cultivateurs; ceux-ci acquittent d'abord leurs fermages, et l'argent monnayé qui reste dans leurs mains ou qui est passé dans celles des propriétaires ne commence à rentrer dans la circulation qu'après un délai de deux à trois mois. D'autre part, si la récolte est mauvaise, c'est précisément à partir de septembre que la Banque est assaillie de demandes d'escompte en numéraire, destinées à subvenir aux acquisitions de blé à l'étranger.

On remarque, au contraire, que généralement l'encaisse de la Banque commence à se relever au mois de décembre; du moins les choses se sont ainsi passées six fois sur dix, comme le démontrent les relevés qui précèdent. Le mois de décembre 1862 rentrera-t-il dans la règle la plus générale, ou se classera-t-il dans l'exception? Voilà le pronostic délicat que nous voudrions pouvoir déterminer avec quelque certitude.

Si l'on s'en rapporte aux faits accomplis depuis la publication du dernier bilan, il est vraisemblable que l'encaisse de la Banque de France au 11 décembre prochain présentera une certaine augmentation sur l'encaisse du 13 novembre; dès aujourd'hui, il y a, nous assure-t-on, augmentation de numéraire comparativement au stock du dernier bilan. Cette amélioration courte-elle risque de s'effacer d'ici à douze jours? Nous n'avons pas de raisons sérieuses de le craindre.

Les arrivages d'or continuent en Angleterre, et, de qui vaut mieux encore, le change de l'Inde a baissé, ce qui indique que les besoins de l'exportation commencent à s'apaiser; ainsi, de ce côté, nous n'apercevons aucun changement imminent dans le taux de l'escompte.

Quant à la France, elle n'a pas, comme l'année dernière, de céréales à importer, ni d'emprunt étranger à couvrir. Par conséquent, la situation est certainement meilleure en 1862 qu'elle ne l'était en 1861, et meilleure fin novembre qu'elle ne l'était fin octobre.

Nous pouvons donc considérer comme infiniment probable le maintien du *statu quo*, qui, au taux de quatre cent, n'a rien de bien rigoureux pour le commerce ni pour les affaires; mais l'accomplissement de cette espérance est évidemment subordonné à des questions de crédit international, telles que le nouvel emprunt italien de 500 millions, qui paraît décidé.

Il est à désirer que cet emprunt, s'il doit être proposé aux capitaux français, ne se présente sur le marché que dans les premiers mois de l'année prochaine, à l'époque où l'encaisse métallique des banques se reconstitue d'ordinaire avec vigueur; car s'il était ouvert en décembre par exemple, il attaquerait aux ressources les plus essentielles du marché français, et entraînerait certainement des conséquences fâcheuses pour le commerce et l'industrie.

C'est une considération que pèsera sans doute le gouvernement italien, avant d'adresser au crédit public un appel qui n'a de chance d'être entendu que s'il est fait dans des circonstances bien choisies et mûrement étudiées.

AUGUSTE VITU.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Nous croyons savoir que le gouvernement pontifical et le gouvernement italien ont donné à la Société des chemins romains les autorisations nécessaires pour que les deux sections de Rome à Ceprano, de Ceprano à Naples, d'une longueur totale de 262 kilomètres, soient livrées au public. Les dispositions sont prises pour que cette ligne, l'une des plus importantes du réseau italien, soit définitivement ouverte dans les premiers jours de décembre.

F. GRIMAUD.

SOCIÉTÉ DU LLOYD CENTRAL.

Assemblée générale extraordinaire du 21 novembre.

Un dissentiment survenu entre le Conseil de surveillance et le gérant de la Société du Lloyd central avait provoqué la réunion extraordinaire, qui a eu lieu le 21 novembre, à la salle Lemardelay, sous la présidence de M. Beuval, président du Conseil de surveillance.

Le rapport lu aux actionnaires porte tout entier sur le conflit qui s'est élevé entre le Conseil de surveillance et le gérant, et dont la solution était soumise, d'un commun accord entre les deux parties, à l'omnipotence de l'assemblée.

Nous n'avons pas à apprécier les causes qui ont amené ce débat, ni l'examen dont il a été l'objet dans l'assemblée.

Nous nous bornerons à le résumer en plaçant sous les yeux de nos lecteurs les quatre propositions suivantes adoptées, aux termes du procès-verbal, à l'unanimité, sauf la première, contre laquelle une voix a protesté.

Voici ces résolutions :

RÉSOLUTIONS.

I.

L'assemblée décide que la pensée commune des actionnaires ayant toujours été que la Société n'entrerait en activité qu'avec les garanties inhérentes à la forme anonyme, et que cette considération ayant eu, pour le plus grand nombre d'entre eux, un caractère déterminant, il y a lieu d'approuver la conduite suivie, jusqu'à ce jour, par son conseil de surveillance; elle l'engage en conséquence, d'accord avec son gérant, à continuer à se proposer limitativement, pour but de ses efforts, l'obtention de l'anonymat; de plus elle prend la liberté d'adresser à l'autorité compétente les sollicitations les plus vives, afin qu'elle veuille bien, en accordant la forme anonyme, donner au capital social les garanties les plus efficaces d'un bon et utile emploi.

II.

L'assemblée modifie en ces termes l'article 37 de ses statuts :

« La présente Société en commandite sera convertie, le plus tôt possible, en société anonyme, à la diligence du conseil de surveillance et du gérant, auxquels elle donne les pouvoirs les plus étendus à l'effet :

« De proposer d'office à l'administration, à

la majorité d'entre eux, toutes les modifications qu'ils jugeraient convenables à la meilleure organisation de la Société ; comme aussi d'accepter toutes celles que l'autorité administrative pourrait proposer ;

« De procéder seuls, et sans aucune intervention de l'assemblée, à la passation de tous actes destinés à régir la Société transformée, et de changer la dénomination sociale si cela était nécessaire. »

III.

L'assemblée décide qu'à aucune époque et dans aucun cas la Société ne pourra entrer en fonctionnement qu'après nouvelle convocation des actionnaires.

L'assemblée autorise le conseil de surveillance à présenter, à la première assemblée de l'anonymat, un projet d'indemnité à accorder à M. Dumont, pour le cas éventuel où il viendrait à cesser ses fonctions de directeur, ultérieurement et dans l'avenir ; étant bien entendu que cette indemnité ne serait consentie qu'à titre équitable, et sous la réserve acceptée par M. Dumont, de s'en rapporter au droit absolu et souverain de l'assemblée en ce qui concerne les décisions à intervenir.

F. Grimaud.

DETTE PASSIVE ESPAGNOLE.

Nous avons rendu compte dans notre dernier numéro de l'assemblée des porteurs de la dette passive.

Le rapport que nous avons sous les yeux et qui a été lu au nom du comité renferme l'historique complet de l'origine de la dette et des nombreuses démarches faites au nom des intéressés, depuis près de deux ans, auprès du gouvernement espagnol.

Il ressort de cet intéressant document que la question des dettes passives est entrée dans sa dernière phase et qu'elle sera un des premiers objets soumis au Congrès qui doit se réunir le 1er décembre prochain.

Nous croyons inutile de rentrer aujourd'hui dans la discussion des faits suffisamment éclairés par un long débat. Nous nous bornerons à faire remarquer avec le rapporteur que, grâce à l'inexécution de la loi et à l'avilissement des prix qui en a été la conséquence, l'amortissement a pu fonctionner avec une puissance telle que cette énorme dette se trouve aujourd'hui réduite des quatre cinquièmes (de 5 milliards de réaux, 1,250,000,000 de francs, à 1 milliard de réaux, soit 250 millions de francs), tandis que les gages fonciers qui lui avaient été attribués par la loi de 1851, non seulement sont intacts, mais ont triplé de valeur par suite du rapide développement de la richesse publique et de l'accroissement de la propriété foncière, qui sont les fruits de l'ère de progrès et de tranquillité dans laquelle l'Espagne est entrée depuis 15 ans.

Ainsi d'une part, réduction de la dette dans la proportion de 5 à 1, et, de l'autre, accroissement de la valeur des gages immobiliers dans la proportion de 1 à 3 ; d'où il résulte que, même en remboursant au pair, c'est-à-dire à 100, ce qui reste de passive en circulation, l'Espagne ferait une excellente affaire, puisqu'elle aurait éteint en moyenne au cours de 24 0/0 une dette qui a valu dans les temps 70, et cela, après une privation d'intérêts de près de trente ans pour les porteurs.

Le rapporteur faisait observer que si les porteurs, par esprit de conciliation, consentaient à ne pas exiger tout ce que la loi leur donne, le gouvernement espagnol pourrait leur offrir du 3 0/0 consolidé somme pour somme, et, dans ce cas, il se serait libéré en moyenne à 14 0/0.

Le gouvernement espagnol a senti, nous en sommes convaincus, qu'il n'est plus possible d'ajourner la solution de cette importante question, et il s'exécutera, nous en avons la confiance, d'une manière large et digne du peuple qu'il représente, en même temps que rassurante pour les intérêts français considérables engagés, non-seulement dans les fonds publics, mais aussi dans les entreprises de chemins de fer, mines, canaux, sociétés de crédit et autres, qui ont pu se créer si rapidement, grâce à ce puissant concours.

F. Grimaud.

NÉCROLOGIE.

Nous avons annoncé récemment la mort de M. Dassier, l'un des présidents du Conseil d'administration de la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. Le service funèbre a été célébré à Paris en l'église Sainte-Marie, au milieu d'un grand concours d'assistants attirés par la haute situation occupée par le défunt dans la Banque, l'importance des fonctions qu'il avait remplies, et le souvenir des services qu'il avait rendus à l'industrie et au crédit public.

M. Dumon, ancien ministre des finances, président du conseil de la Compagnie, a prononcé sur la tombe de son collègue quelques paroles que nous croyons devoir reproduire :

Celui que nous accompagnons à sa dernière demeure a consacré sa vie au commerce et à sa famille. Il n'a recherché ni le pouvoir ni la renommée dans les carrières publiques, et cependant il laissera sa trace parmi les hommes qui ont influé sur la prospérité de notre pays.

Auguste Dassier est né à Genève d'une famille honorable, et il y reçut une éducation distinguée. Il eut pour condisciples ou pour compagnons de jeunesse, et il garda comme amis des hommes qui ont cultivé avec éclat les sciences ou les lettres, et que Genève compte parmi ses plus illustres enfants. Mais sa vocation l'entraîna vers les affaires, et il suivit l'exemple de ceux de ses compatriotes qui ont fondé parmi nous des maisons héréditairement respectées, et qui ont fait de la richesse le prix de l'intelligence, du travail, de l'économie et de la probité. Il s'établit d'abord à Lyon ; une plus haute ambition, justifiée et secondée par une capacité peu commune, l'appela bientôt à Paris ; ses débuts y furent difficiles, et il dut arracher à la fortune ses premières faveurs. Cependant son succès était assuré, et il avait marqué sa place parmi les hommes qui disposent des capitaux et du crédit, lorsque le gouvernement fit appel à l'industrie privée pour la rapide exécution des grands travaux publics réclamés par le pays tout entier. M. Dassier fut au nombre des financiers éminents qui répondirent à cet appel ; il avait compris quels services on pouvait rendre et quelle juste récompense on pouvait obtenir dans ce nouvel emploi de l'activité nationale.

Il ne convient pas à la triste cérémonie qui nous rassemble que je le suive pas à pas dans cette carrière ; mais, entouré de ses collègues dans le conseil d'une de nos plus grandes compagnies, je répondrais mal à leur sentiment et au mien, si je ne rendais témoignage de la grande part qu'il a eue dans l'organisation de notre entreprise et dans la direction de nos travaux.

M. Dassier réunissait à un haut degré la sagacité qui voit le but, la persévérance qui le suit, l'activité qui l'atteint. Cette activité était aussi éclairée qu'infatigable ; nulle difficulté ne pouvait la rebuter, nul obstacle ne pouvait la vaincre ; elle ne se laissait pas même interrompre par les crises d'une maladie cruelle ; sur son lit de souffrances, nos intérêts communs le préoccupaient plus peut-être qu'au milieu de nous ; et on a pu douter si ce repos forcé ne l'épuisait pas plus encore que le travail le plus assidu. Il avait cédé à la fin aux trop justes alarmes de sa famille, et il était allé chercher la santé dans un climat plus doux. Il espérait l'avoir retrouvée, et c'est au milieu de cette espérance que tout à coup il a succombé.

Cette nouvelle inattendue a eu parmi nous un douloureux retentissement. Le monde des affaires a senti qu'il perdait un des hommes qui faisaient sa force. La société l'a moins connu ; une vie plus extérieure eût mis en valeur les rares qualités de son esprit ; sa conversation pleine de traits piquants et de saillies originales donnait du relief à la justesse naturelle de ses pensées. Mais c'est au milieu de ses amis et dans le sein de sa famille qu'il aima surtout à vivre. Il avait près de lui une compagne chérie et dévouée, conseil toujours écouté et ministre empressé de sa bienfaisance.

Ils élevaient ensemble leurs filles dans la pratique d'une piété vive et dans des goûts simples et studieux. Elles furent le digne et constant objet de sa sollicitude, et il se félicitait d'avoir conquis pour elles, au prix d'une vie laborieuse, l'inestimable avantage de pouvoir rechercher surtout, dans des alliances bien choisies, la distinction personnelle et les qualités qui font le bonheur.

Que ce souvenir de vertus chrétiennes et d'affections domestiques soit le dernier que nous évoquions en ce lieu. Le prestige de l'opulence, du pouvoir, de la renommée nous accompagne jusqu'au bout de cette tombe ; mais c'est le mérite de nos actions qui nous aide à la franchir et à entrer dans l'éternité.

Toute l'assistance s'est associée à ce juste hommage, rendu à un caractère honorable et à une vie sans tache.

A. de Bivaud d'Aparbont.

CHRONIQUE

CHEMINS DE L'EST. — La Compagnie de l'Est a soumis à l'approbation de l'administration supérieure un tarif spécial pour le transport des pommes et poires en vrac, en sacs ou paniers, sur tout le réseau.

Le prix de transport ressort à 0 fr. 10 c. par tonne et par kilomètre pour les parcours jusqu'à 200 kilomètres, et à 0 fr. 07 c. pour les parcours au-dessus de 200 kilomètres, non compris les frais de chargement, de déchargement et de gare.

Il faut remarquer que Paris et Londres consomment des quantités considérables de pommes et de poires, dont le nouveau tarif facilite désormais l'arrivée sur ces marchés importants de tous les départements de l'Est. C'est un débouché nouveau pour les produits de notre sol.

ANGLETERRE. — Le *Morning Star* annonce que le conseil des ministres a résolu d'effectuer une diminution de 2 millions de livres sterling (50 millions de francs) dans le budget des dépenses. Le *Star* insiste pour que cette diminution soit portée à 15 millions de livres sterling, selon la proposition de M. Disraeli, sans cela le ministère ne désarmera pas l'opposition.

AUTRICHE (*Chambre des députés*). — Le budget de la guerre pour 1863 a été adopté à une grande majorité, avec la réduction de 6 millions de florins, proposée par la commission.

Le budget de la marine a été adopté sans discussion.

F. Grimaud.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Ce marché continue à être calme, et plutôt enclin à la faiblesse.

Les valeurs qui donnent encore lieu au plus grand nombre d'affaires sont celles de la Compagnie immobilière.

Aussi les Rivoli font 290 25, les Ports de Marseille 610 »», et les Magasins généraux 637 50.

Les Docks de Marseille ont une remarquable tenue à 200 ; aussi à l'ouverture complète des Docks on peut s'attendre à un mouvement de hausse sur ces titres.

Les Gaz de Marseille sont à 500 »».

La Caisse des chemins de fer est assez demandée à 92 50.

Le Comptoir Bonnard est délaissé à 40 »».

La Vieille-Montagne se cote à 201 25.

Les actions Cail sont toujours recherchées et introuvables.

L'Union des Gaz est tenu à 105 »».

La Compagnie des Eaux fait 360 »», et les Omnibus de Paris 860 »».

Les Petites Voitures sont à 673 75.

Les aciéries Petin et Gaudet sont bien tenues à 960.

E. Bonnaud.

BOURSES ÉTRANGÈRES.

Amsterdam, 26 novembre, 2 1/2, 63 11/16. — 3 0/0, 75 11/16. — 4 0/0, 99 1/16.

Anvers, 26 novembre, emprunt belge, 4 1/2 0/0 1845, 100. — 4 0/0, 98 50. — 3 0/0, 81. — 2 1/2 0/0, 60 25.

Berlin, 25 novembre, 4 1/2 0/0, 102 1/4. — Crédit mobilier autrichien, 90 1/8. — Banque, 122.

Bruxelles, 27 novembre, 4 1/2, 99 95. — 2 1/2 0/0, 60 20. — Banque nationale, 1992 50.

Francfort, 26 novembre, 5 0/0, 96 1/2. — Nationale, 65 1/8.

Gênes, 24 novembre, rente italienne, 71 20, en baisse de 0,25. — Banque nationale, 1408. — Crédit industriel, 388.

Madrid, 22 novembre, 3 0/0. — Consolidé, 31 90. — 3 0/0 différé 15 80. — Dette amortissable, première classe, 37. — Deuxième classe, 17 40.

Londres, 27 nov., 3 0/0. — Consolidé, 92 3/8.

Milan, 22 nov., emprunt italien 1861, 71 60.

Turin, Banque nationale, 1512. — Crédit industriel, 306 et 305. — Canal Cavour, 310.

Hambourg, 24 nov., 3 1/2 0/0, 95 1/4, 95 3/8.

Pesth, du 14 au 21 nov., Crédit, 222 10, en baisse de 0,00. — Chemin du Nord, 1000, en hausse de 32 fr.

Lisbonne, 13 nov., 3 0/0, 37 1/2, 37 1/2.

Vienne, 27 nov., Métalliques, 71 40, 71 50. — Crédit autrichien, 221 90. — Chemin de fer autrichien, 238.

EMILE ANDREOLI.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Mes prévisions commencent à se réaliser. Les demandes d'argent à exporter aux Indes deviennent moins pressantes. Le fret a diminué d'un quart. Il est vrai que la place de Marseille présente un certain avantage sur celle de Southampton. C'est en partie à cette cause qu'il faut attribuer la baisse constatée cette semaine sur le fret de l'argent. La Banque a expédié avant-hier 12,000 livres pour l'Allemagne. Elle a expédié par le steamer *Manilla* 450,248 livres, dont 1,500 livres en or pour Alexandrie, et le reste, savoir: 18,198 livres en or et 400,550 livres en argent pour Bombay. Les expéditions d'or pour la France sont beaucoup moins actives. Le *Wellesley* est arrivé avec un chargement d'or qui n'a pas encore trouvé d'acheteurs.

Le cours du change de New-York à Londres pour les effets à 60 jours de vue est demeuré entre 110 1/2 et 110 0/0. La prime de l'or étant à 33 0/0, il y a profit à importer de l'or des Etats-Unis.

La spéculation a continué sur l'emprunt grec. Les titres sont montés en moyenne à 17 1/4, les coupons à 7 1/2. Il y a eu des fluctuations en baisse et en hausse. L'annonce de la candidature du prince Alfred a produit une légère baisse, parce qu'en même temps on a annoncé la répugnance manifestée par la France et la Russie contre la candidature d'un prince anglais au trône de Grèce. Les fonds ont repris un peu plus de fermeté quand on a appris que les deux grandes puissances s'étaient entendues pour présenter au choix de la Grèce un prince suédois.

Ce candidat n'est pas le prince Oscar. Ce prince est aujourd'hui l'héritier présomptif de la couronne de Suède, le roi actuel n'ayant qu'une fille. Le candidat de la France et de la Russie serait donc le prince Nicolas, le plus jeune frère du roi de Suède. L'opposition de la France et de la Russie à la candidature du prince Alfred est si énergique et elle s'appuie sur des motifs si péremptoires que le gouvernement britannique ne voudra pas aller outre, au risque de troubler la paix de l'Europe. Telle est du moins l'opinion générale. La Bourse a été de cet avis.

Le 3 0/0 anglais a été ferme cette semaine. Le cours a varié au comptant, de 93 5/8 à 93 7/8, et à terme de 92 1/4 à 93 3/8, avec tendance à la hausse. Cette fermeté des cours tient à plusieurs causes, notamment à des achats importants réalisés pour le compte des Banques d'Ecosse, pour celui de la cour de chancellerie et pour les caisses d'épargne.

Les fonds étrangers ont suivi les fonds anglais. Les consolidés et les bons turcs se sont très-bien tenus, surtout les bons ottomans de 1858, qui sont très demandés à cause du tirage annuel qui aura lieu le mois prochain, et à la suite duquel environ 60,000 liv. de ces titres seront remboursées au pair. Mais l'affaire qui a surtout préoccupé la Bourse de Londres, c'est la Banque impériale de Turquie.

Vous vous rappelez certainement les négociations qui eurent lieu, en 1856, entre Reschid-Pacha, alors grand-vizir, et la maison Devaux et Ce, pour la création d'une banque à Constantinople. L'affaire échoua par l'obstination de Reschid-Pacha qui voulait avoir la haute direction de la banque.

Une année avant la mort d'Abdul-Medjid, une concession fut faite à la maison Rodocanachi, de Londres. Mais le capital nécessaire ne fut pas réuni et l'affaire échoua.

Aujourd'hui la situation financière de l'empire ottoman est de beaucoup améliorée. Fuad-Pacha a introduit de notables économies; il a établi sur le tabac, le timbre, le sel, les patentes, des taxes qui ont produit environ 40 millions de francs la première année. C'est alors qu'un emprunt de 8 millions sterling fut négocié par l'intermédiaire de la maison Devaux et Ce. Les souscriptions s'élevèrent à 40 millions sterling. Le gouvernement de Constantinople a profité de cette situation pour retirer les *caïmés*; après le retrait du papier-monnaie, celui des beslicks ou monnaie altérée n'était pas moins nécessaire. Pour y arriver il faut négocier un nouvel emprunt ou constituer une banque. C'est à ce dernier parti que le gouvernement turc semble donner la préférence.

Trois concurrents se disputent la concession : 1° la maison Devaux ; 2° la Banque ottomane ; 3° la maison Rodocanachi. La Banque ottomane a des intelligences à Londres, et si la question devait se décider à Stock Exchange, la solution ne serait pas douteuse. La Banque ottomane a déjà manœuvré à Constantinople et à Paris; elle a cherché à obtenir la concession et à s'assurer l'appui du Crédit mobilier. Mais la maison Rodocanachi travaille de son côté, et MM. Devaux sont d'accord avec une maison allemande, celle de MM. Vröhling et Goschen. La lutte commence à se dessiner, quoique les journaux anglais n'aient encore pris parti pour aucun des adversaires.

La Banque a reçu de nombreuses demandes d'escompte. Cependant le taux général du marché est de 2 7/8 0/0 avec tendance à la baisse. A la Bourse, l'argent abonde; il est offert à 1 1/2 0/0. Il est à remarquer que l'escompte en plus bas sur notre place que sur la plupart des places étrangères. A Paris, le taux de l'escompte est de 3 3/4 à 4 1/2; il est de 4 1/2 ou 4 3/4 0/0 à Hambourg; de 4 0/0 à Amsterdam et à Bruxelles.

Voici les cotes du marché d'hier : Consolidés au comptant, 93 3/4, 7/8; au 4 décembre, 92 1/4, 3/8; actions de la Banque, 235 à 237. 3 0/0 nouveau, 3 0/0 réduit, 92 1/2, 1/2; actions de la Compagnie des Indes, de 279 à 281; 5 0/0 indien, 109 1/2, 3/4; bons indiens, de 25 à 28 shillings; bons de l'Echiquier, de 8 à 12 shillings de prime.

Valeurs étrangères : Emprunt brésilien 1839 et 1860, 99 3/4; id. à 1/2 0/0, 95 7/8; Chilien, 4 1/2 0/0, 85 1/4; Egyptien, 91, 91 1/4; Grec, 16 7/8, 17 1/8; id. coupons 6 3/4 7/8; Mexicain, 33 1/4, 33; certificats péruvien, 1 1/2, 1 3/4 d'escompte; Portugais 1862, 47, 47 1/8, 46 7/8. Emprunt russe, certificats 3/8, 1/4 d'escompte, id. libéré 93 1/2, 1/8. Espagnol différé, 16 3/4; id. passif, 22 7/8, 23 1/8, 3/8, 23. Ancien emprunt turc, 83 1/2; id. nouveau, 70 3/4, 6/0, 71 1/8; Vénézuela, 24 3/4; 3 0/0 italien, 70 3/4, 71.

C. DELTH.

BULLETIN COMMERCIAL.

La presse allemande donne peu de détails sur le résultat probable des débats soulevés par la question des traités de commerce et des réformes douanières. Il est douteux qu'on ait de sitôt un résultat, et malheureusement l'animosité la plus obstinée provient en général des pays qui seraient le plus intéressés aux améliorations proposées. On peut se faire une idée de la répulsion qu'éprouvent les Allemands du Sud pour ces modifications, par le titre de *Question de la misère allemande* qu'a donné un journal à un article sur ce sujet.

Un rapport statistique sur les soies de la Transcaucasie dénote dans ce pays des progrès très-sensibles non-seulement dans le commerce d'exportation des soies brutes, mais encore dans celui des soies travaillées. Les Tartares ont perfectionné le dévidage des soies que leur qualité fait rechercher dans l'Italie non moins qu'en Russie. On n'évalue pas à moins de 2,070,000 roubles le total des ventes de soies transcaucasiennes.

La condition des soies de Saint-Etienne est de 680 kil.; celle de Lyon est de 9,373 kil. Dans la Drôme le marché des soies ne présente pas de variations importantes; mais il a pris beaucoup plus d'activité en Italie, surtout à Gênes, où les prix ont aujourd'hui une fermeté et une activité qu'on ne pouvait pas y signaler ces derniers temps.

Les cotons sont calmes à Mulhouse, et le chiffre des affaires au Havre est peu considérable. A Liverpool on est dans l'attente des nouvelles de Manchester qui donneront aux transactions sur les cotons une bonne ou mauvaise tournure, suivant qu'elles seront elles-mêmes bonnes ou mauvaises.

La crise cotonnière a éprouvé les uns après les autres tous les pays. A présent elle sévit cruellement sur l'Autriche. A Vienne la misère est si grande qu'elle a attiré l'attention du conseil communal qui vient de voter une somme de 12,000 florins pour venir en aide aux ouvriers sans ouvrage.

EMILE ANDREOLI.

SOUSCRIPTION PUBLIQUE

Ouverte à partir du jeudi 4 jusqu'au jeudi 18 décembre.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MAGASINS GÉNÉRAUX DE BORDEAUX

AVEC SALLES DE VENTES PUBLIQUES.

Suivant acte passé devant Me COTTIN, notaire à Paris.

Capital social : 3,000,000 de francs,

Divisé en 15,000 actions de 500 fr. chacune.

Siége social provisoire :

Rue de Milan, n° 10, à Paris.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION :

1° MM. BÉNAT, administrateur de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, etc.;
2° BLOUNT, banquier, administrateur des Compagnies des chemins de fer de l'Ouest, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, etc., etc.;
3° BORNSON, banquier, président du tribunal de commerce, à Bergerac;
4° GAUTHIER, administrateur du Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie;
5° LAMARQUE, ancien préfet, administrateur et constructeur de chemins de fer;
6° MÉRILLON, membre du conseil municipal, administrateur de la succursale de la Banque de France, et directeur de la succursale du Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie, à Bordeaux.

Le Conseil d'administration est composé de dix membres. Les quatre restant à désigner seront nommés conformément aux statuts.

BANQUIERS DE LA SOCIÉTÉ :

MM. EDWARD BLOUNT et Ce, à Paris, 3, rue de la Paix.

Tout le monde connaît et apprécie maintenant le mécanisme, les services et la situation des Magasins généraux déjà créés sur nos grandes places : à Paris, MARCHÉ INTÉRIEUR; à Marseille et au Havre, VILLES MARITIMES, etc., etc.

A Bordeaux, VILLE MARITIME ET LE PLUS IMPORTANT DE NOS MARCHÉS INTÉRIEURS APRÈS PARIS, les services à rendre et les revenus à réaliser devront être de premier ordre.

Que ne doit-on pas attendre, en effet, d'un établissement qui pourra contenir 100,000 tonnes de marchandises sur 65,000 mètres de terrains achetés à bas prix, en façade sur la Garonne et sur la gare de marchandises de la Compagnie d'Orléans, à laquelle il sera relié par des voies ferrées!

LA PLUS-VALUE SEULE DES TERRAINS, dans un avenir très-prochain, assure un accroissement d'actif considérable.

Cudr oes tdonner à la CONCESSION, exploitée provisoirement par M. Mérillon, les développements reconnus indispensables, notamment par la CHAMBRE DE COMMERCE et le CONSEIL MUNICIPAL DE BORDEAUX, que se fonde la présente Société, dont la constitution deviendra définitive après l'approbation de ses statuts par le conseil d'Etat.

On verse 50 fr. en souscrivant et 50 fr. après la répartition; le surplus, au fur et à mesure des besoins de la Société, et sur appel fait par le conseil d'administration.

Les souscriptions sont reçues :

A PARIS, chez MM. EDW. BLOUNT et C°, banquiers, rue de la Paix, 3;

A BORDEAUX, chez M. MÉRILLON, place du Palais, 4;

En province et à l'étranger, chez les correspondants de MM. Edw. Blount et C°.

On peut aussi souscrire en adressant à MM. Edw. Blount et C° des billets de banque, mandats de poste, traites sur Paris, etc., etc., ou en versant à leur crédit dans les succursales de la Banque de France, et en leur transmettant les récépissés de ces versements.

Pour compléter l'avis d'émission qui précède, nous rappelons à nos lecteurs que le *Journal des chemins de fer* se charge GRATUITEMENT de recevoir les souscriptions et de remplir toutes les formalités qui s'y rattachent. Pour cela, il suffit de nous adresser le montant du premier versement, soit 50 francs par action, en un mandat sur la poste, ou en espèces, ou enfin en les déposant dans une succursale de la Banque de France, au crédit de M. de Biraguc d'Apremont.

Nous adresserons, du reste, le prospectus contenant l'exposé complet de l'entreprise, aux personnes qui nous en feront la demande.

F. GRIMAUD.

CHANGES ET MATIÈRES.

Amsterdam, court 215 »/» p., 214 7/8 a.; 90 jours 213 1/3 p., 212 7/8 a.

Anvers, pair.

Hambourg, court 180 3/4 p., 180 1/4 a.; 90 jours 187 1/2 p. 187 1/2 a.

Berlin, 90 jours 370 »/» p., 368 »/» a.

Londres, court 25.17 1/2 p., 25.15 »/» a.; 90 jours 24.98 1/2 p., 24.96 a.

Madrid, court [illegible] p., [illegible] a.; 90 jours 5.20 p. 5.18 a.

Barcelone, court [illegible] p., [illegible] a.; 90 jours 5.19 p. 5.18 a.

Cadix, court, 5.21 p., 5.20 a.; 90 jours 5.15 p., 5.14 a.

Lisbonne, 90 jours 5.54 p. 5.52 »/» a.

Porto, 90 jours 5.52 a., »/» p.

Gênes, court 99 7/8 p., 98 3/4 a.; 90 jours 98 3/4 p., 98 1/2 a.

Livourne, court »» »/» p., »» »/» a.; 90 jours »» »/» p., »» »/» a.

Naples, court 424 »/» p.; 423 a.; 90 jours 419 »/» p., 419 »/» a.

EMILE AMBROSOLI.

AVIS AUX ACTIONNAIRES (1)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

6 décembre. — **Houillères de Commentry, forges et fonderies de Fourchambault**, etc. — A 3 heures, rue de la Victoire, 45.

18 décembre. — **Sous-comptoir des entrepreneurs.** — A 2 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

20 décembre. — **Charbonnages réunis de la vallée du Piéton.** — A Roux, près Charleroi.

27 décembre. — **Société des canaux de Bourgogne et d'Arles à Bouc.** — A 2 heures, 30, rue Saint-Fiacre.

(1) Voir, pour plus de détails, notre dernier numéro.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins.	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions.
EST[1]	Du 12 au 18 novembre	1739	1.322.300 40	760 38	1706	1.347.233 05	789 70	»,»»	3.71	33.734 47	832 50
ORLÉANS[1]	13 — 18 — ...	1624	1.361.915 96	840 47	1675	1.280.000 56	671 22	»,»»	8.58	39.021 17	1062 50
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE[1]	12 — 18 ...	1611	2.610.195 36	1.813 18	1411	2.763.463 83	1.958 51	»,»»	7.65	78 590 17	1145 »
OUEST[1]	12 — 18 — ...	1310	925.255 75	706 35	1213	1.090.785 75	899 25	»,»»	21.45	37.856 89	933 75
NORD[1]	13 — 18 — ...	1053	1.415.822 00	1.344 26	907	1.362.047 42	1.420 21	»,»»	5.98	57.214 15	1023 75
MIDI[1]	12 — 18 — ...	798	571.494 20	716 16	798	630.918 00	790 63	» »»	9.42	35 005 96	832 50
LYON A GENÈVE[1]	12 — 18 — ...	231	135.024 35	584 52	231	139.231 00	602 76	»,»»	3.02	26.271 00	350 »
ARDENNES[1]	13 — 18 — ...	355	144 000 55	403 88	187	94.257 62	504 05	»,»»	19.87	17.702 97	430 »
DAUPHINÉ[1]	13 — 18 — ...	182	69 567 50	382 45	160	66.932 25	418 44	»,»»	9.41	20.167 71	410 »
GRAISSESSAC A BÉZIERS	12 — 18 — ...	52	13.634 80	262 21	52	10.723 »	206 21	27.15	»,»»	»	»
BESSÈGES A ALAIS[1]	12 — 18 — ...	33	36.977 30	1 120 52	33	27.458 »	832 00	34.66	»,»»	44.813 47	635 »
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNIT[1]	13 — 18 — ...	1965	1.244.638 66	633 62	1967	1.381.840 83	740 15	»,»»	14.39	29.726 22	500 »
AUTRICHIENS	13 — 18 — ...	1324	970.732 50	730 60	1324	1.242.472 50	930 01	»,»»	21.86	31.533 96	690 »
MADRID A ALICANTE ET TOLÈDE	12 — 18 — .	482	314.334 58	652 14	482	272.139 81	564 60	15.50	»,»»	36.051 35	630 »
SARAGOSSE ET MADRID A MÉDINACELLI	12 — 18 — ...	166	51.280 68	308 97	104	27.322 81	264 65	16.73	»,»»	»	»
A ALICANTE ALCAZAR A CIUDAD	12 — 18 — ...	155	31.219 88	201 41	114	15.279 41	134 03	50.27	»,»»	»	»
BARCELONE A SARAGOSSE	13 — 18 — ...	360	120.045 48	344 75	360	104.041 72	284 30	21.30	»,»»	15.116 90	310 »
NORD DE L'ESPAGNE	12 — 18 — ...	522	184.925 64	354 26	375	136.400 44	363 75	»,»»	2.60	17.328 59	515 »
UNION SUISSE	16 — 22 — ...	275	[illegible]	[illegible]	276	[illegible]	235 »	3.»	»,»»	» »»	»
CENTRAL SUISSE	12 — 18 — ...	262	117.455 95	448 31	262	125.686 92	479 72	»,»»	6.64	18.304 55	»,»» »»
VICTOR-EMMANUEL	12 — 18 — ...	214	135.142 82	631 50	214	129 733 90	[illegible]	»,»»	[illegible]	20.589 60	327 50
ROMAINS BOLOGNE A ANCONE	12 — 18 — ...	286	84.527 02	304 70	»	»	»	»	»	11.690 87	225 »
ROMAINS ROME A CIVITA-VECCHIA	12 — 18 — ...	73	16.[illegible] 55	221 50	»	»	»	»	»	11.174 51	»
SARAGOSSE A PAMPELUNE	11 — 18 — ...	179	37.813 48	212 31	»	»	»	»	»	21.360 37	382 50
SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX	20 — 4 — ...	100	69.907 74	697 29	100	63.003 63	307 68	0.97	»,»»	22.937 81	570 »
OUEST SUISSE	12 — 18 — ...	150	97.238 86	811 58	150	69.815 26	316 77	»,»»	9.19	18.658 06	126 25
CORDOUE A SÉVILLE	29 — 4 — ...	131	36.892 25	342 73	131	40.736 15	356 76	»,»»	4.09	16.745 34	»,»» »»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	5 — 11 — ...	120	38.070 16	284 09	89	23.884 88	208 14	6.86	»,»»	18.698 58	285 »
PORTUGAIS	5 — 11 — ...	109	20 [illegible]	188 »	»	»	»	»	»	»	160 »
LAUSANNE-FRIBOURG	12 — 18 — ...	98	15.492 40	156 53	»	»	»	»	»	»	»

[1] Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMAUD.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

30 novembre. — **Hauts-fourneaux de la marine et des chemins de fer** (Besin, Gaudet et Cie). — 40 fr. par action, à compte sur le dividende 1861-1862 ; impôt à déduire, 10 c.

1er décembre. — **Messageries impériales.** — 20 fr. par action, à-compte sur le dividende 1862 ; impôt à déduire, 40 c.

Service des Obligations.

1er décembre. — **Société houillère des Asturies.** — 3 fr. 50 par obligation.

REMBOURSEMENTS.

1er décembre 1862 1er janvier et 1er mars 1863. — **Chemins de l'Ouest.** — Remboursement d'obligations de divers emprunts, sorties au tirage du 30 novembre.

1er décembre. — **Ville de Lille.** — Remboursement des obligations sorties le 1er septembre.

1er décembre. — **Ville de Bruxelles.** — Remboursement des obligations de l'emprunt 1862 sorties au tirage du 1er septembre.

2 janvier. — **Union des gaz.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 25 novembre.

F. G.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

à l'Assemblée générale des actionnaires du

17 novembre 1862.

Présidence de M. CHARLES LAFFITTE.

Messieurs,

Aux termes de l'article 27 des statuts de la Compagnie, nous vous avions convoqués en assemblée générale ordinaire, à Chambéry, pour le 31 octobre dernier.

Le nombre des actionnaires inscrits et celui des actions déposées n'étant trouvés inférieurs aux chiffres proportionnels exigés par les articles 25 et 31 des statuts, nous avons procédé à une nouvelle convocation dans les délais statutaires, et votre assemblée est aujourd'hui régulièrement constituée.

Nous vous donnerons d'abord lecture du compte de l'établissement et de celui de l'exploitation pour l'exercice 1861-62.

Nous les ferons suivre d'observations comparatives et de détails sur les progrès de nos travaux, sur le développement des communications internationales par le chemin Victor-Emmanuel, et sur la percée du mont Cenis.

Nous vous entretiendrons du traité Pernant, et nous soumettrons un projet d'emprunt à votre approbation.

Nous vous rendrons compte, enfin, de la situation générale de la Compagnie Victor-Emmanuel depuis l'annexion, et des efforts que nous avons faits pour arriver à la conclusion des régularisations devenues nécessaires par suite de cet acte international, lié si intimement aux intérêts de la Compagnie.

(Lecture des deux comptes).

Si vous comparez les résultats de cet exercice avec ceux de l'exercice précédent, vous arriverez aux résultats suivants :

DIVISION DU RHONE.

L'exercice 1861-62 se divise en deux périodes, savoir :

Du 1er juillet 1861 au 15 mars 1862, soit 8 mois et demi, pour un parcours de 103 kilomètres, du viaduc sur le Rhône à Saint-Jean-de-Maurienne ;

Du 15 mars au 30 juin 1862, soit trois mois et demi, pour un parcours de 116 kilomètres, du viaduc sur le Rhône à Saint-Michel.

Les recettes, examinées dans leur ensemble, présentent une augmentation de 89,153 fr. 16 c., ou 6.02 0/0 sur celles du dernier exercice, ainsi qu'il résulte du relevé comparatif suivant :

Recettes.

Recettes totales de 1860-61,	1,479,998 14
— de 1861-62,	1,569,151 30
Augmentation en 1861-62,	89,153 16
Ou	6.02 0/0

Dépenses.

Les dépenses, dans leur ensemble, sont en augmentation sur celles de l'exercice précédent, dans la proportion indiquée ci-dessous :

Dépenses de l'exploitation proprement dite :

1860-61,	1,001,768 76
1861-62,	1,057,467 73
Augmentation en 1861-62,	55,698 97
Ou	5.56 0/0

Cette augmentation provient, en grande partie, d'un remboursement de 40,967 fr. 96 c., fait à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour location de machines employées pendant la guerre d'Italie, en 1859.

L'augmentation réelle des dépenses, en 1861-62, n'est donc que de

Ou

Cette augmentation se serait même convertie en une diminution sensible, sans les frais exceptionnels qu'a entraînés l'organisation du service de la ligne de Saint-Jean à Saint-Michel, ramenée aujourd'hui à ses conditions normales, et sans les indemnités accordées par suite de réductions introduites dans le personnel.

Les mêmes observations sont évidemment applicables au résumé suivant des dépenses kilométriques :

Comparaison des recettes et des dépenses sur l'ensemble de l'exercice 1861-62 (Rhône).

Recettes,	1,569,151 70
Dépenses,	1,057,467 73
Excédant des recettes sur les dépenses,	511,683 97
L'excédant ayant été, pour 1860-61, de	
l'exercice actuel a produit de plus	
ou, sur l'excédant de 1861, une augmentation de	6.32 0/0

Si l'on se reporte à nos observations précédentes, on verra que les recettes ont été de

et que les dépenses réelles n'ont été que de

ce qui donne un excédant de

L'excédant ayant été pour 1860-61,

l'excédant actuel s'est réellement élevé à

ou, sur l'excédant de 1861, une augmentation de 7.22 0/0

Nous terminerons ce résumé de la division du Rhône par un aperçu sur le tonnage des transports à petite vitesse effectués pendant les deux exercices comparés.

	Marchandises.	Bestiaux.
En 1860-61,	69,382,913 kil.	11,518 têtes.
En 1861-62,	77,176,889 —	31,576 —
En plus en 1861-62, ou	7,593,975 kil. 11 0/0	15,058 têtes. 80 0/0

DIVISION DU TESSIN.

Recettes de :

1860-61,	5,161,509 82
1861-62,	3 078,440 21
Diminution des recettes,	90,069 61
Ou	1.70 0/0

Dépenses de l'exploitation proprement dite :

1860-61,	3,111,963 97
1861-62,	3,097,803 66
Diminution des dépenses,	14,160 31
Ou	0.45 0/0

Les chiffres ci-dessus sont ceux qui résultent des écritures de la Compagnie au 30 juin 1862, en tenant compte de quelques recettes et dépenses provenant des exercices antérieurs ; mais si, pour établir un parallèle rigoureux entre les deux exercices, on éliminait les sommes qui ne leur sont pas propres, et si on ne comparait que les recettes et les dépenses effectuées réellement pendant les deux périodes que nous examinons, on obtiendrait les résultats suivants :

Recettes de :

1860-61,	5,161,509 82
moins	78,921 25
représentant le solde des comptes des transports militaires de 1859 et 1860,	
	5,082,588 50
1861-62. En comprenant 5,226 80 pour trop perçu en 1860-61, et qui ont été déduits des recettes 1861-62 dans le résumé ci-dessus, quoique appartenant réellement à cet exercice,	5,075,667 01
La diminution des recettes, ces rectifications de principe opérées, n'est plus que de	6,921 38
Ou	0.13 0/0

Dépenses de :

1860-61,	3,111,963 97
1861-62,	3,007,803 66
moins	403,841 81
représentant des soldes de comptes non réglés dans les précédents exercices, et terminés par arbitrage dans l'exercice 1861-62,	2,932,991 85
La diminution des dépenses est de	178,972 12
Ou	5.75 0/0

Enfin, en tenant compte des observations précédentes, si nous comparons l'excédant des recettes sur les dépenses dans les deux exercices, nous voyons qu'en réalité l'exercice 1861-62 donne un excédant de recettes de 178,150 54 sur le précédent, correspondant à 8.90 0/0 d'augmentation.

Comparaison des recettes et des dépenses sur l'ensemble de l'exercice (Tessin).

Recettes,	5,070,440 21
Dépenses,	3,097,803 66
Excédant des recettes sur les dépenses,	1,972,636 55

En subdivisant l'exploitation du Tessin entre la ligne principale de Turin au Tessin et ses embranchements, nous arrivons à ce résultat :

Ligne de Turin au Tessin.

Recettes,	4,001,196 30
Dépenses de l'exploitation proprement dite,	1,600,189 23
— *Embranchements.*	
Recettes,	1,076,240 71
Dépenses de l'exploitation proprement dite,	1,323,851 62

Différentes causes ont influé sur les résultats de l'exercice dans la division du Tessin, et l'ont empêché de suivre dans son ensemble la marche ascendante des exercices antérieurs, et même des six premiers mois de 1861-62. Le grand mouvement qui avait eu lieu à l'occasion de l'ouverture du Parlement italien, en février 1861, ne s'est pas reproduit cette année. Les fêtes du carnaval ont été moins animées, et celles du Statut, contrariées par le mauvais temps, n'ont attiré que peu de monde. La crise, qui a pesé et pèse encore sur tous les centres manufacturiers et commerciaux, par suite de la guerre d'Amérique, a diminué le mouvement des voyageurs et du trafic.

A ces causes est venu s'ajouter l'impôt du dixième sur les transports à grande vitesse, dont l'application, contre laquelle nous protestons comme protégés par l'article 63 de notre cahier des charges, a entraîné une diminution dans les produits de cette catégorie. L'ouverture de la ligne de Milan à Plaisance, par Lodi, qui, depuis le mois de janvier, nous a enlevé, de Novare à Magenta, le mouvement de l'Italie centrale à la Lombardie, et celle de la ligne de Gênes à Milan par Torrebeotti, qui, depuis le mois de mai, détourne du même tronçon le transit de Gênes à Milan, ont également porté atteinte au développement de nos recettes.

On doit faire remarquer ici tout ce qu'il y a de ressources dans notre ligne principale du Tessin, qui, malgré tant de circonstances réunies, a maintenu, à peu de chose près, pendant cet exercice, le niveau élevé de ses recettes.

EMBRANCHEMENTS.

Nous ne pouvons que renouveler ici nos observations précédentes sur les embranchements exploités par notre Compagnie.

Les dépenses de l'exploitation proprement dite de l'ensemble de la division du Tessin, sont, aux recettes, dans la proportion de 57 à 75 centièmes pour 100, tandis que les mêmes dépenses sur la ligne principale du Tessin, qui nous appartient, ne sont que de 50 et 21 centièmes pour 100.

Nous vous avons plusieurs fois indiqué les motifs qui avaient jusqu'à présent déterminé le Conseil à accepter cette charge temporaire.

ENSEMBLE DES DEUX DIVISIONS.

Exercice 1861-1862.

Recettes,	6,630,591 91
Dépenses de l'exploitation,	4,155,271 30
Excédant des recettes sur les dépenses,	2,480,320 61

VOIES ET MOYENS.

Pour subvenir aux développements de notre installation, pour satisfaire aux intérêts des actions, ainsi qu'aux intérêts et à l'amortissement des obligations, pour répondre, enfin, aux besoins de nos autres services, nous avons puisé nos ressources :

1° Dans les recettes de vos deux divisions ;

2° Dans la cession de trois mille quatre cent vingt actions de la deuxième série, suivant les conditions communiquées au gouvernement italien ;

Et 3° dans les moyens de crédit consignés au compte établissement, dont il vient d'être donné lecture.

ACTIONS DU CHEMIN DE FER DE SUSE.

Pendant cet exercice, par suite d'une transaction avec la Caisse d'escompte de Turin, la Compagnie s'est rendue propriétaire de sept cent trente nouvelles actions du chemin de fer de Suse, ce qui l'a constituée en possession de neuf mille onze actions sur le nombre total de douze mille neuf cent vingt dont se compose le capital de cette Compagnie.

TRAVAUX.

Dans la division du Rhône, les principaux travaux de l'exercice ont été :

L'achèvement des travaux de la section de Saint-Jean à Saint-Michel, la construction de la gare de ce *terminus* actuel de la ligne de Savoie.

La continuation des réparations devenues nécessaires à la suite des inondations de 1859 et 1860.

Dans la division du Tessin :

L'agrandissement des gares de Verceil et de Chivasso, et le rétablissement du pont de la Stura.

On a également terminé la livraison d'une commande de cent wagons.

OUVERTURE D'UN SERVICE DE BATEAUX A VAPEUR D'ANCONE A ALEXANDRIE.

La ligne des bateaux à vapeur, pour le service international entre Ancône et Alexandrie d'Egypte, a été concédée à une Compagnie particulière dès le mois d'août dernier, et le service en doit commencer incessamment.

Nous ne reviendrons pas sur l'importance de cette entreprise, ni sur les avantages que le Chemin Victor-Emmanuel peut en attendre, comme constituant une des sections de la ligne abrégée qui va s'ouvrir entre l'Europe, l'Afrique et l'Asie.

PERCÉE DU MONT CENIS.

Les feuilles les plus accréditées de la presse parisienne, et notamment le *Moniteur* du 3 octobre dernier, se sont depuis quelque temps occupées avec beaucoup d'intérêt et de développement des travaux de la percée du mont Cenis. — Il ne nous reste, en quelque sorte, qu'à vous référer à ces documents émanés d'écrivains occupant, dans la presse et dans la science, une position considérable.

C'est avec satisfaction que vous aurez constaté l'unanimité favorable de leurs appréciations, après l'examen direct qu'ils ont fait des travaux.

NOUVELLES ANNEXIONS

Au réseau du chemin Victor-Emmanuel.
Convention Ferranti.

Dans notre dernière assemblée générale, nous vous avions préparés, Messieurs, à recevoir communication d'un projet de convention arrangé entre nous et M. l'ingénieur Ferranti, pour l'établissement d'une double ligne de Verceil à Mortara, et de Vigevano à Milan.

Nous vous annoncions l'intention de soumettre ce projet à votre approbation, dès que les négociations suivies alors entre la France et l'Italie nous auraient paru suffisamment avancées.

Nous ne pouvions prévoir, alors, que ces négociations ne seraient pas terminées avant la convocation de notre assemblée annuelle de 1862, et nous comptions, lors de notre dernière réunion, avoir à vous réunir extraordinairement à bref délai, pour présenter ce projet à votre appréciation.

Aussi voyant, peu de mois après, que de nouveaux retards pouvaient être apportés au règlement de notre situation générale, et désireux de faire connaître votre décision à M. Ferranti, décidé depuis, prîmes-nous le parti de demander à M. le ministre des travaux publics italiens l'autorisation de vous convoquer extraordinairement à Paris.

Son Excellence voulut bien nous répondre, par lettre du 12 avril 1862, qu'elle ne s'opposait pas à cette convocation, mais que son ministère n'était pas encore fixé sur la légalité du décret du 13 octobre, relatif à la concession transmise à notre Compagnie.

Dans ces circonstances, il nous parut convenable de ne pas vous réunir, et de ne point provoquer de votre part un vote dont nous ne voulions pas que vous fussiez exposés à voir contester l'efficacité.

Les mêmes considérations nous retiennent aujourd'hui. Des difficultés, auxquelles la Compagnie demeure étrangère, se sont élevées au sujet de la concession.

Nous croyons devoir en attendre la conclusion avant de vous présenter le traité, et de vous inviter à faire connaître votre résolution.

REMBOURSEMENT DE L'EMPRUNT ANGLAIS.

Émission d'un emprunt de 25 millions de francs.

C'est à l'expiration de l'année 1862 que doit être remboursé l'emprunt de 20 millions, contracté, il y a cinq ans, en Angleterre, par la Compagnie.

Depuis longtemps nous avons pris soin de faire part de cette circonstance aux gouvernements français et italien, qui, après examen, ont donné leur approbation provisoire à un emprunt de 25 millions à émettre par la Compagnie pour le remboursement de nos obligations anglaises, pour le service des intérêts de ces obligations mêmes, ainsi que de vos actions, en attendant le règlement de notre situation et le fonctionnement de la garantie accordée au chemin Victor-Emmanuel, et, enfin, pour les besoins courants de nos autres services. Cette approbation provisoire est accordée à la Compagnie sous la réserve de l'approbation de l'emprunt par l'assemblée générale. Les gouvernements se sont réservé, en outre, d'en examiner les conditions avant d'y donner leur approbation définitive.

Nous aurons à vous demander, Messieurs, votre adhésion, dont il serait superflu de démontrer la nécessité, puisqu'il s'agit ici de faire honneur aux engagements de la Compagnie.

RÈGLEMENT DE LA SITUATION DE LA COMPAGNIE

Avec les deux gouvernements.

Avant d'entrer dans l'exposé des faits relatifs au règlement de notre situation, nous vous devons quelques explications sur le retard apporté à l'échange de vos certificats provisoires contre les actions définitives qui doivent les remplacer, aux termes des Statuts.

Le Conseil avait, avant l'annexion, fait préparer ces titres définitifs ; mais une difficulté s'éleva entre la Compagnie et l'Administration du timbre italien, qui voulait les soumettre à un nouveau droit, dont nous ne nous croyons point passibles ; nous devions donc suspendre leur émission jusqu'à ce que la question fût résolue.

Ce fut pendant cette contestation qu'eut lieu l'annexion de la Savoie à la France.

Depuis ce moment, il nous est devenu impossible d'émettre les actions définitives, puisque leur libellé même doit dépendre entièrement du règlement de notre situation nouvelle vis-à-vis des deux gouvernements. Pénétrés, comme vous, de l'urgente nécessité du remplacement des certificats provisoires, nous avons appelé l'attention de l'autorité supérieure sur cet inconvénient particulier de notre position transitoire, et dès que notre situation sera réglée, nous nous hâterons de vous remettre les actions définitives que vous attendez avec une juste impatience.

Lors de votre dernière réunion, la commission internationale, chargée de proposer aux deux gouvernements de France et d'Italie la solution des difficultés nées du traité d'annexion de la Savoie à la France, était saisie des demandes que nous avions cru devoir formuler dans l'intérêt de la Compagnie, et que nous regardions comme la solution la plus juste et la plus naturelle d'une situation qui ne pouvait se prolonger sans dommage pour la Compagnie et pour les deux gouvernements eux-mêmes.

Vous vous rappelez que ces deux demandes étaient les suivantes :

« 1° Règlement du capital garanti, et application immédiate du service de la garantie promise par la loi de concession ;

« 2° Appropriation au réseau de Savoie de la garantie de 4 1/2 0/0, due aujourd'hui par la France, sans aucun mélange avec la garantie due avec le gouvernement italien pour le réseau qui demeure dans son domaine de l'autre côté des Alpes. »

L'opinion de la commission s'est montrée favorable à la première de ces demandes. Nous n'avons pas été aussi heureux sur la seconde, où nous ne pouvions rencontrer d'objections que dans les préoccupations du trésor français, le réseau de Savoie devant, sauf les modifications que le temps peut amener, être moins productif que celui du Tessin.

Les délibérations de la commission internationale portaient sur plusieurs autres points importants, dans la discussion desquels nous n'avions pas à intervenir, et qui, malheureusement, retarderont longtemps encore la solution des questions qui nous intéressaient à un si haut degré.

Dès que nous pûmes avoir communication de cette solution, nous reprîmes près de S. Exc. le ministre des travaux publics de France les démarches tendant à hâter, autant que possible, la présentation d'un projet de loi destiné à faire commencer sans retard le fonctionnement de la garantie.

Nous exposions avec énergie, et, selon nous, avec raison, le droit que nous avions d'obtenir que ce fonctionnement remontât aux demandes que nous avions formulées près du gouvernement sarde dès avant la guerre d'Italie, et que nous espérions voir accueillir si les événements n'étaient venus déplacer et compliquer le droit de résoudre les questions soulevées par ces demandes.

Nous insistions pour que du moins le service de la garantie fût appliqué à partir du jour de l'annexion qui, en attribuant à la France notre réseau de Savoie, le séparait de notre réseau italien par une frontière et une double ligne de douanes, et nous soumettait ainsi à deux législations différentes, à deux tendances, pour ainsi dire, inverses. Ces conditions rendaient, d'ailleurs, plus impérieuses que jamais la discrétion et la prudence avec lesquelles il fallait limiter tous les travaux d'approcher, soit vers la frontière suisse que la France touche déjà par la ligne de Lyon à Genève, soit vers la chaîne du mont Cenis, dont le tunnel, entrepris par les soins du gouvernement sarde, doit exiger un temps qu'il ne dépend de nous ni d'abréger ni de reculer.

Nous disions avec plus de raison que jamais, qu'en présence de ces éventualités et de ces changements, en présence surtout des tracés nouveaux, indiqués, décrétés, bientôt même commencés par le gouvernement français en Savoie, l'œuvre que nous avions originairement entreprise était terminée de ce côté des Alpes, et que, si elle devait se continuer et se développer un jour, ce ne pouvait être en vertu et dans le sens de notre première concession, et encore moins en vertu et dans le sens des développements que nous avions pris depuis sur le territoire italien. Cette continuation et ces développements, nous ne pouvons en effet les attendre et les accepter aujourd'hui que dans les conditions et selon les tendances propres au gouvernement français.

De ces considérations, nous concluions que notre réseau de Savoie étant terminé au moment de l'annexion, autant que cette annexion pouvait désormais le permettre, et nos demandes ayant été formulées dès avant cette annexion, il était conforme à tous les principes de faire remonter à ce moment même le service de la garantie qui nous était due à dater de l'achèvement de notre réseau.

Nous ajoutions que l'urgence de cette résolution était démontrée, même dans l'intérêt des gouvernements qui doivent la garantie, puisque cette garantie s'aggravait tous les jours par l'accumulation des intérêts, et que cette accumulation, en pesant sur les intérêts de la Compagnie et sur le cours de ses actions, pesait en même temps de tout son poids sur le capital garanti.

Tandis que nous précisions ainsi les conséquences logiques de l'opinion émise par la commission internationale, nous n'abandonnions pas celle de nos demandes pour laquelle nous n'avions pas obtenu l'autorité de son assentiment.

Il nous semblait impossible que, l'annexion nous ayant placés dans la situation même qui aurait été la nôtre, si la France, aujourd'hui maîtresse de notre réseau de Savoie, avait signé le cahier des charges qui nous en avait confié l'établissement et l'exploitation, la France ne nous accordât pas à elle seule cette subvention si modeste pour elle, si modérée pour nous, qui se borne à une simple garantie d'intérêts de 4 1/2 0/0, faveur bien inférieure à celles qu'ont obtenues et qu'obtiennent encore des lignes plus fructueuses et des compagnies plus puissantes.

Il nous semblait que, de part et d'autre, la dignité nationale avait à souffrir, et que des difficultés, disons mieux, des impossibilités pratiques, nombreuses, devaient surgir de cette confusion de deux garanties dues par deux gouvernements différents, et dont la première conséquence serait une entrave constante à des tarifications inspirées par des tendances presque opposées.

De ces deux demandes, l'une nous parut, dès les

premières conférences, obtenir de Son Excellence un accueil favorable ; et, bien qu'elle n'ait pas été, en définitive, admise dans son entier, elle l'a été dans une mesure qui donnerait à nos intérêts une satisfaction assez équitable pour mériter notre reconnaissance.

D'après cette bienveillante appréciation, le service de la garantie aurait commencé à partir du 1er janvier 1861, et aurait embrassé ainsi les six derniers mois de notre année sociale, commençant en juillet 1860, et les six premiers mois de l'exercice suivant, pour former de ces deux moitiés notre nouvelle année sociale, que les habitudes du Trésor français doivent faire coïncider avec l'année légale.

Il ne restait plus qu'à fixer le chiffre du capital garanti. Un ingénieur de l'Etat en avait vérifié les éléments ; et, sauf règlement ultérieur dans les formes prescrites par les lois, nous nous mîmes promptement d'accord sur le maximum possible de ce capital, tout en établissant les réserves nécessaires en raison de l'avenir.

La seconde demande n'eut pas le même succès ; mais nous ne doutons pas que la pratique ne donne raison à nos appréciations.

A côté de ces solutions principales se placèrent diverses questions de détail dont le but était de rapprocher autant que possible notre cahier des charges, pour le réseau de Savoie, du type des cahiers des charges adopté en France.

Sur ces points de détail et sur le principe lui-même de la modification de notre contrat, surtout au point de vue du tarif, nous faisions des objections, dont plusieurs furent agréées, et des réserves sur les modifications mêmes auxquelles nous ne croyons pas devoir opposer une résistance absolue.

De ces débats naquit une convention provisoire, qui devait être communiquée au conseil d'Etat et soumise aux délibérations du Corps législatif.

Malheureusement le temps avait marché avec plus de rapidité que ces travaux, et nos efforts, notre zèle, toujours prêts, le concours assidu de nos conseils, la bienveillance constante du ministre, ne purent faire que le projet n'arrivât au conseil d'Etat dans les derniers moments de la session.

Les études du comité du conseil d'Etat ne permirent pas que le projet de loi pût être élaboré à temps pour être présenté au Corps législatif. Nous n'avons rien négligé et nous ne négligerons rien pour que tout soit prêt au moment où la session législative se rouvrira, et nous espérons bien que le temps, après nous avoir imposé de si longues attentes et de si grands sacrifices, nous apportera du moins, en compensation, la force que lui doivent toujours les idées vraies, simples et justes.

C'est dans cette situation que nous attendrons la solution des questions dont nous venons de vous entretenir.

Quelles que puissent être ces solutions, nous en pourvoirons d'aussi utiles que toutes celles que nous pouvons devoir à la discussion de nos droits et à l'interprétation de nos contrats.

La première, nous n'hésiterons pas à la demander à la bienveillance éclairée du gouvernement.

Ce serait un développement de notre réseau français, qui puisse nous donner de ce côté des Alpes une existence propre, indépendante, et qui, par des conditions équitables, vienne amoindrir et même supprimer les différentes difficultés dont nous vous avons entretenus. Des efforts analogues de l'autre côté des Alpes peuvent aussi améliorer notre réseau italien. De cette manière, nous pourrions arriver à rendre nominale la garantie qui nous est due, et entrer dans la seule voie enviable pour des actionnaires et des administrateurs, celle où les lignes se suffisent à elles-mêmes, et n'ont pas à sacrifier la liberté de leur action à la sécurité de leurs intérêts.

Mais ces solutions dépendent encore de l'accueil qui sera fait à nos projets.

Il en est une autre que nous ne devrions qu'à la nature des choses, c'est celle qui résultera du percement du tunnel des Alpes. C'est de cet avenir que nous devons espérer le dédommagement de toutes nos épreuves et la récompense de tous nos efforts.

Des difficultés, des interruptions pourront se produire ; mais la science a affirmé le succès de ce beau travail ; des instruments ont été créés d'une puissance et d'une efficacité inattendues ; les intérêts, l'honneur même de l'Italie, sont engagés dans cette œuvre sans précédent, et nous sommes en droit de compter sur l'énergique pourchasse d'une entreprise si nationale.

Nous avons l'honneur de vous proposer, Messieurs, les résolutions suivantes :

(*Voir notre dernier numéro*, page 892.)

COMPAGNIE IMMOBILIÈRE DE PARIS.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

dans l'assemblée générale extraordinaire du 10 novembre 1862.

Présidence de M. Emile Pereire.

Messieurs,

Lorsque, avec votre concours, nous avons fondé, en 1854, la Compagnie de l'hôtel et des immeubles de la rue de Rivoli, nous avons fait, pour entrer dans les vues du gouvernement qui voulait assurer du travail à la classe ouvrière pendant la guerre de Crimée et terminer la rue de Rivoli avant l'Exposition universelle de 1855, une application transitoire et partielle d'une pensée plus large, de celle d'une Société générale immobilière dont le projet avait été soumis au gouvernement dès l'année 1853, et dont l'action devait s'étendre à toutes les grandes villes de l'Empire aussi bien qu'à Paris.

Dans les limites circonscrites où nous avons pu opérer, malgré la crise que les événements politiques avaient provoquée, le succès a couronné nos premiers efforts, et nous avons bientôt pu élargir le cercle de nos opérations en modifiant les statuts primitifs de notre Société qui a pris, en 1858, le nom de *Compagnie immobilière de Paris*.

Dans cette nouvelle évolution nos travaux et la prospérité de notre Société ont pris un grand développement.

Toutes nos entreprises, empreintes d'un caractère d'utilité publique, ont eu un succès incontestable ; et si nous avons d'abord été l'objet de vives critiques, nous avons fini par obtenir cette justice tardive, mais inévitable, qui est la récompense des grandes conceptions.

Aujourd'hui notre crédit est définitivement fondé. Nous pouvons dès lors nous rapprocher davantage de la pensée première de notre entreprise, et profiter des circonstances favorables qui se présentent d'en faire une grande et avantageuse application, en développant nos opérations à Paris et en les étendant à Marseille, la seconde ville de l'Empire.

A Paris, un traité récent conclu avec le conseil municipal nous concède la propriété de tous les terrains que la ville de Paris possède en bordure sur le boulevard du Prince-Eugène, depuis et y compris les deux entrées, aux angles de la place du boulevard du Temple, jusqu'à la place du Trône dont ils occupent deux grandes façades au débouché du boulevard.

Ces terrains, d'une contenance totale de 67,722 mètres, que l'autorité municipale désirait voir couvrir promptement de constructions élevées d'ensemble, nous ont été cédés à des conditions avantageuses.

Cette opération ne sera pas moins fructueuse et moins utile que celles que notre Compagnie a jusqu'à présent entreprises rue de Rivoli, avenue des Champs-Elysées, boulevard Malesherbes et boulevard des Capucines.

Les traités que nous vous soumettrons bientôt nous mettent en outre en possession des immeubles et des vastes terrains de la Compagnie des Magasins généraux, situés sur le canal Saint-Martin, à la place de l'Europe et à Ivry.

A Marseille, nos entreprises nouvelles embrasseront les terrains de la rue Impériale, et ceux de la Joliette, conquis ou à conquérir sur la mer, lesquels formeront, avec les bassins des docks-entrepôts qui s'y construisent, un quartier entièrement nouveau, comme l'est la plaine de Monceaux pour Paris.

Le mouvement qui s'est accompli à Paris depuis dix ans, et qui a transformé cette grande cité, tend à se reproduire à Marseille avec une égale puissance.

La prospérité de cette ville, née des causes générales qui existent partout où les progrès du crédit et l'établissement de chemins de fer ont imprimé une grande impulsion au commerce et à l'industrie, favorisée de plus par une position exceptionnelle et par le voisinage de notre grande colonie, a pris des proportions inouïes, et devra s'accroître encore lorsque le percement de l'isthme de Suez aura centralisé le commerce des Indes dans le bassin méditerranéen.

Sous l'influence de cette prospérité, la population de Marseille s'accroît chaque année dans des proportions considérables, et le mouvement d'expansion qui en résulte s'est principalement porté sur les parties accessibles de sa vaste circonférence, en improvisant, en quelque sorte, des constructions établies sur des points élevés loin du centre commercial et du rivage.

La configuration de Marseille ne se prêtait pas, en effet, aux agrandissements que réclament les besoins de ses relations maritimes.

Cette grande ville, resserrée entre deux hauteurs, n'avait d'accès à la mer que par son vieux port ; et, contrairement à son intérêt véritable, au lieu de s'étendre sur les bords du littoral, ne pouvait que s'allonger vers l'intérieur.

De là une telle surabondance d'activité, un tel encombrement aux abords de la Cannebière, de la Bourse et du port, un tel surenchérissement des terrains et des immeubles sur ce point, que les locations s'y opèrent à des conditions souvent plus élevées que dans les meilleurs quartiers de Paris.

Les vastes espaces qui, avec le double concours du gouvernement et de l'administration municipale, ont été conquis sur la mer, ou pris sur les terrains de l'ancien Lazaret, de la Joliette et d'Arenc, et sur lesquels doit se produire l'extension de Marseille, ne pouvaient être convenablement appropriés à cette destination, parce qu'ils étaient séparés du centre d'activité de la ville par une montagne et par les rues étroites et inaccessibles de l'ancienne cité des Phocéens.

Des rues nombreuses étaient percées sur ces terrains au fur et à mesure que les remblais étaient opérés sur la mer ; mais sauf quelques constructions élevées entre la cathédrale et les magasins des docks, ce quartier nouveau présentait l'aspect d'un désert.

Un décret de l'Empereur, signé en 1859, sur les lieux mêmes qu'il devait rendre à la vie et délivrer d'une traditionnelle insalubrité, a décidé qu'une grande artère, pourvue de voies convergentes, serait créée à travers les rues escarpées de l'ancienne ville, entre la Bourse, la Cannebière et les nouveaux ports.

Cette voie, appelée à devenir une des rues principales de Marseille, va être ouverte par nos soins, et elle a reçu, de l'assentiment unanime de la population, le nom de *rue Impériale*.

En vertu d'un traité qui vient d'être conclu, les travaux ont été commencés dès le 1er octobre dernier ; ils se poursuivent avec activité, et, d'après les stipulations arrêtées avec les entrepreneurs, la rue Impériale et les vingt rues qui la bordent seront achevées dans un délai de quinze mois. Ainsi, à la fin de l'année prochaine, ce magnifique quartier, placé entre le centre de Marseille et les terrains aujourd'hui déserts des nouveaux ports, sera terminé, et alors on pourra apprécier toute l'importance de ce grand travail conçu par une auguste pensée, et qui, malgré l'impulsion que l'autorité municipale de Marseille lui avait donnée, attendait depuis 1859 le concours de l'industrie privée, seule capable de le compléter.

C'est donc à Marseille que notre Compagnie va, comme elle a déjà fait, comme elle va énergiquement le continuer à Paris, étendre son action principale ; mais, dans des conditions plus limitées, elle pourra la porter aussi dans d'autres villes de l'Empire.

A des degrés divers, chaque ville un peu importante s'inspire de ces paroles de l'Empereur à l'ouverture du boulevard Malesherbes :

« Quant à ce qui concerne l'administration de la ville, » en reportant le mur d'octroi aux fortifications, en rap» prochant par de larges voies les extrémités du centre, » elle tend à égaliser dans cette vaste enceinte le prix de » toute chose; elle donne de la vitalité, de la lumière, de » la valeur à des quartiers déshérités, de l'occupation à » une foule d'industries, et du mouvement au com» merce. »

La ville de Marseille était plus que toute autre dans les conditions les plus favorables pour réaliser ces grandes améliorations, parce que sa position et les développements de son commerce et de sa population les réclament impérieusement.

En s'appliquant à faciliter ce mouvement général, notre Compagnie trouvera un utile emploi de ses capitaux, de son crédit et de son expérience.

En effet, les opérations que comporte toute amélioration à réaliser dans une ville sont de deux sortes :

L'une est du domaine exclusif des administrations municipales : ce sont les travaux de viabilité, les œuvres d'art, les établissements publics, les expropriations ;

L'autre ressort entièrement de l'initiative individuelle : c'est la construction des quartiers nouveaux, le remplacement des maisons démolies par des maisons nouvelles.

Pour la première de ces opérations, les municipalités trouvent dans leur crédit propre et dans le Crédit foncier un puissant auxiliaire.

Mais il ne suffit pas que des rues soient ouvertes, que des habitations insalubres disparaissent, que des quartiers soient rendus accessibles, il ne faut pas que les travaux de ce genre, qui nécessitent de nombreuses démolitions, laissent longtemps après elle l'aspect de ruines, et que le vulgaire, qui juge généralement sur des apparences, considère comme une œuvre de destruction toutes les amé-

liorations introduites dans le régime des voies municipales. Il faut que les rues se construisent et s'achèvent promptement, que les quartiers nouveaux se peuplent, et que des habitations salubres se substituent à celles qui disparaissent.

Dans ces nouvelles opérations, nous cherchons avant tout à agir comme établissement de crédit commanditaire de l'industrie de la construction, aidant les sociétés spéciales comme les particuliers et nous aidant de leur concours, en ajoutant à leurs ressources les capitaux nécessaires à l'accomplissement d'une œuvre commune et réciproquement utile.

Nous continuerons à suivre la marche que nous avons adoptée dans toutes les opérations que nous avons entreprises. Nous avons fait d'abord appel aux entrepreneurs, et nous avons bâti formé une clientèle que nous avons favorisée par des avantages de tout genre, tels que ventes de terrains payables par annuités à long terme et avances même pour la construction; ce n'est qu'à défaut d'entrepreneurs que nous avons construit nous-mêmes.

Les deux grands hôtels que notre Compagnie a fondés ne peuvent, à raison de l'importance du capital affecté à leur création, être exploités que par une compagnie puissante; mais quant aux autres entreprises auxquelles notre Compagnie s'est livrée, elles ont été liquidées par elle, au fur et à mesure de leur mise en valeur, de telle sorte que notre mode d'action a été celui de véritables intermédiaires. Nous avons acheté de vastes terrains, nous les avons fécondés par l'ouverture de voies destinées à en rendre toutes les parties accessibles, à les relier à des centres populeux, et ensuite tous les avons construits soit directement, soit par notre clientèle d'acquéreurs, saisissant toute occasion de les revendre pour procéder à des opérations nouvelles.

C'est ainsi que l'acquisition des terrains de la rue de Rivoli nous avait rendus propriétaires de plusieurs lots importants sur cette grande artère, sur la place du Palais-Royal, sur la rue Saint-Honoré, de l'Échelle, de Marengo et de l'Oratoire.

Sur ces lots, 18 ont été employés à l'établissement de l'hôtel du Louvre, et, sur le surplus, 19 maisons ont été bâties; 18 de ces maisons ont été successivement aliénées; il nous en reste une seule, et c'est l'une des moins importantes.

Dans la rue du Caire prolongée et boulevard Sébastopol, nous avons bâti ou fait bâtir 19 maisons importantes qui toutes ont été revendues.

De même, sur les terrains de l'ancien Jardin d'hiver, avenue des Champs-Élysées, rue Marbeuf et rue de Marignan, sur les 27,000 mètres de terrain que nous possédions, 33 maisons ont été élevées; nous ne sommes restés propriétaires que de neuf de ces immeubles.

Enfin, au boulevard Malesherbes, sur les 32,000 mètres de terrain constituant notre acquisition à la Ville, 10,000 mètres ont été revendus, et nous avons pris des mesures pour que tous les lots en bordure, entre l'église Saint-Augustin et le parc de Monceaux, se couvrissent de constructions élevées par nous ou par nos acquéreurs; nous avons la certitude ainsi que dans le même temps les façades du même boulevard dans la traversée du parc de Monceaux seront entièrement construites.

Ainsi, dans le cours de l'année prochaine, cette magnifique artère du boulevard Malesherbes, d'une longueur de 1,400 mètres formant 2,500 mètres de façade, sera complétement bâtie depuis la Madeleine jusqu'à l'ancien boulevard extérieur. Si l'on considère que trois années à peine auront suffi à l'accomplissement de cette œuvre, et si l'on compare ces résultats à ceux obtenus dans le quartier de la place d'Europe, décrété en 1825 et qui, bien qu'il soit contigu au premier chemin de fer construit à Paris, à la Chaussée d'Antin, reste depuis 37 ans dans un état presque complet d'abandon, on pourra apprécier les avantages de l'intervention sur une large échelle de l'association et du crédit dans des opérations de cette nature et de cette importance.

C'est en continuant à suivre la marche prudente que nous avons maintenue depuis la fondation de notre Société que nous pourrons, à l'aide d'une base d'opérations, d'un fonds social quatre fois plus considérable que celui dont nous disposons aujourd'hui, ajouter de nouvelles garanties au crédit dont nous jouissons, et dont, par notre constitution elle-même, nous ne pouvons faire usage que dans l'intérêt du commerce, de l'industrie, dans celui du bien-être de la population, ainsi que dans le but de faciliter les améliorations urbaines.

Telle est, Messieurs, la direction que nous continuons à donner aux opérations de notre Société; les résolutions que nous allons vous soumettre ne dérogeront pas plus pleinement le cercle.

De ces résolutions, les unes sont relatives aux modifications à apporter à nos statuts; les autres, à des projets de traités que nous avons à soumettre à votre ratification.

Les modifications de nos statuts portent sur le changement de la dénomination de notre Société, qui prendra le titre de *Compagnie impériale immobilière*.

L'objet de la Société comprendra : l'achat, l'échange, la mise en valeur, l'exploitation et la vente des propriétés immobilières en France, l'exploitation des magasins généraux.

Enfin, notre capital de 24 millions sera porté à 85 millions de francs, représenté par 170,000 actions de 500 francs chacune; il comprendra, en outre, 20,000 actions de préférence de 500 francs chacune, ayant droit à prélever sur les bénéfices, après le paiement de toutes les charges, un intérêt fixe de 15 francs par an, sans aucune participation aux dividendes.

Les développements dans lesquels nous sommes entrés sur le but que nous nous proposons d'atteindre expliquent suffisamment les modifications que nous vous proposons d'apporter dans les statuts de notre Société. Quant à l'attribution des 170,000 actions de 500 francs et des 20,000 actions de préférence, il va vous être indiqué, dans l'examen que nous allons faire, des traités que nous soumettons à votre ratification.

Ces traités ont été passés avec la Compagnie des Magasins généraux et avec celle des Ports de Marseille, et ils comprennent l'incorporation du traité passé avec la ville de Marseille, pour l'acquisition des terrains et l'exécution des travaux de la rue Impériale de Marseille.

La Compagnie des Magasins généraux possède, nous l'avons dit, des bâtiments et des terrains très-vastes, comprenant les entrepôts des Marais, les terrains de la place de l'Europe et ceux d'Ivry.

Elle est, en outre, propriétaire de diverses créances et du privilége d'exploiter, à Paris, les entrepôts de douanes et d'octroi.

Elle n'a pas de dettes.

Elle nous fait l'apport de la totalité de son actif social, en y comprenant son privilége, et recevra en échange 16,666 actions de 500 francs entièrement libérées et les 20,000 actions de préférence.

La connaissance que nous avons de la valeur de ces immeubles, nous permet de vous dire qu'entre les mains de notre Société, ils pourront recevoir une grande plus-value, parce que nous pourrons leur donner un prompt et utile emploi; ensuite parce que le privilége que cette Société nous apporte pourra être mieux exploité par nous, en égard aux ressources dont nous disposons.

Les terrains que la Compagnie des Ports de Marseille possède à la Joliette étaient dans des conditions difficiles; sans l'ouverture de la rue Impériale, sans le concours de grands capitaux, ils n'auraient pu, de fort longtemps, être utilement employés. En outre, la Société qui en devint dernièrement propriétaire avait des procès à soutenir, et elle se trouvait dans les liens d'un traité qui attribuait à un [illegible], pendant 10 ans, le droit exclusif d'opérer toutes les ventes et toutes les locations, moyennant une commission de 2 1/2 0/0, et lui attribuait en plus la moitié de la prime de toutes les actions au-delà de 500 francs.

Un semblable traité et des procès pendants entre l'ancienne Société et la nouvelle paralysaient absolument la mise en valeur de ces immeubles; des opérations de crédit, des travaux sérieux ne pouvaient pas être soumis à un semblable régime.

Avant de traiter avec cette Société, nous avons stipulé deux choses :

La première, de rester entièrement étrangers à tout procès, à toute contestation avec l'ancien gérant, à raison de la réclamation formée par les actionnaires pour un remboursement de cinq millions. Les anciens actionnaires des Ports de Marseille en feront leur chose propre, cela ne nous regarde en rien. Nous acceptons purement et simplement les actions à 500 francs : ce prix ne dépasse pas aujourd'hui, pour nous, la valeur des immeubles qu'on nous livre.

La seconde condition a été l'affranchissement complet des stipulations faites avec l'entrepreneur pour la vente des terrains. Cette condition, il ne dépendait pas de la Société des Ports de nous l'accorder, puisqu'elle était liée par un traité. Un projet de résiliation a été arrêté avec cet entrepreneur; notre Société sera chargée de son exécution, et profitera de ses avantages.

La Société des Ports de Marseille est incorporée dans notre Société avec tout son actif et tout son passif, sauf, bien entendu, la réclamation des cinq millions. En échange de ses 20,000 actions, nous donnons à ses actionnaires 20,000 actions nouvelles de notre Société.

Les projets de traités passés avec ces deux Sociétés ont déjà reçu l'approbation de leurs assemblées générales : l'une, celle des Magasins généraux, par un vote unanime; l'autre, celle des Ports de Marseille, à la majorité de 1,115 voix contre 248.

Au mois d'août dernier, M. Émile Péreire a acquis de la ville de Marseille tous les terrains de la rue Impériale, d'une superficie totale de 67,000 mètres environ, au prix de 300 francs le mètre. Ils comprennent, indépendamment de la rue Impériale, vingt rues aux deux côtés de son parcours; cet ensemble de rues présente 3,500 mètres de façades. M. Émile Péreire a pris en outre l'engagement d'exécuter tous les travaux de terrassement nécessaires à l'ouverture de ces voies, moyennant la somme à forfait de 6,000,000 de francs, à déduire du prix des terrains acquis par lui.

Ces travaux ont été depuis adjugés par M. Péreire à des entrepreneurs moyennant un prix qui limite la dépense à 3,900,000 francs, ce qui fait ressortir un bénéfice de 2,100,000 francs.

M. Émile Péreire apporte purement et simplement à la Société les stipulations des traités passés avec la ville de Marseille et avec les entrepreneurs des travaux. Il versera à la Compagnie, tant en son nom personnel qu'au nom de la Société générale du Crédit mobilier, et de la Société de Crédit mobilier espagnol, une somme de 18,031,000 francs, et recevra en échange 36,062 actions au pair de 500 francs qui deviendront ainsi sa propriété et celle de ces Sociétés qui s'étaient associées à lui pour faire cette opération avant que notre Compagnie eût été autorisée à l'accepter.

Quant à nous, Messieurs, nos actions de 100 francs seront converties en actions de 500 francs, et nous aurons à recevoir en échange des 240,000 actions qui représentent notre capital social actuel, 87,272 actions nouvelles de 500 francs, soit 5 actions nouvelles de 500 francs pour 11 anciennes de 100 francs.

Ce résultat est la constatation des faits successivement accomplis depuis la fondation de votre Société, il est la représentation de votre actif. Tant que votre Société est restée dans sa forme primitive, sans admixtion de nouveaux participants, nous nous sommes imposé la loi de n'ajouter au prix de revient de nos immeubles aucune plus-value, aucun des intérêts que leur mise en exploitation nous avait fait perdre.

Au moment où nous associons d'autres entreprises à notre œuvre et où nous incorporons dans notre actif de nouveaux immeubles, au moment où nous donnons en échange des actions semblables à celles que nous allons recevoir nous-mêmes en prenant pour base d'évaluation non le prix de revient, mais la valeur actuelle de ces immeubles, nous agissons procéder de la même manière pour nos propres valeurs, et tenir compte, non-seulement de nos réserves effectives, mais aussi de la plus-value acquise par nos propriétés, afin d'en obtenir l'équivalent dans les titres nouveaux qui vous seront délivrés.

Tel est, Messieurs, l'objet des résolutions que nous vous proposons de sanctionner.

En les adoptant, vous ferez entrer notre Compagnie dans sa véritable voie, dans la voie qu'il avait toujours été dans notre pensée de lui faire suivre.

Les opérations qu'elle va entreprendre donneront aux résultats qu'elle sera dans le cas d'obtenir un caractère de certitude que l'on demanderait vainement à une opération isolée.

Ce n'est, en effet, que par l'association d'entreprises en plein rapport à celles qui ne sont encore que dans la période de formation que l'on peut atteindre sans difficulté aucune secousse la maturité de celles-ci.

Au moment où notre Compagnie va entrer dans cette phase nouvelle, il n'est pas sans intérêt de mesurer l'espace qu'elle a parcouru et les résultats obtenus.

Avec un capital de 24 millions seulement, et resserrée dans les limites étroites de ses statuts, elle a entrepris et mené à fin des opérations d'une extrême importance :

L'achèvement de la rue de Rivoli ;

Le percement de la rue du Caire prolongée et l'exécution d'une section du boulevard Sébastopol ;

Le percement de la rue de Marignan, entre l'avenue Montaigne et l'avenue des Champs-Élysées;

Le percement du boulevard Malesherbes ;

Les constructions du boulevard des Capucines et du quartier du nouvel Opéra.

Sur tous ces points elle a élevé ou fait élever des constructions monumentales dont la dépense, jointe à celle de l'acquisition des terrains, n'est pas moindre de 120 millions, et elle a fondé et mis en exploitation deux vastes hôtels dont la création est sans précédent en Europe.

Ces entreprises, les unes liquidées par l'aliénation des immeubles qui les constituaient, les autres exploitées directement par nous, ont donné pour les capitaux qui y ont été engagés les résultats les plus avantageux.

Quoique depuis sa fondation notre Société n'ait eu en plein rapport que la moitié de son actif social, les bénéfices qu'elle a réalisés lui ont permis de constituer une

réserve qui atteint déjà une somme de 2 millions 200,000 francs, et de distribuer des dividendes qui se sont élevés :

En 1856 à	5	» 0/0
En 1857 à	5	90 0/0
En 1858 à	6	50 0/0
En 1859 à	5	» 0/0
En 1860 à	7	» 0/0
En 1861 à	10	» 0/0
Soit ensemble,	49	40 0/0

sans tenir compte des résultats de l'exercice courant.

En outre, nos immeubles ont acquis une plus-value authentiquement reconnue de plus de 20 millions.

Au point de vue de l'intérêt public qu'elle avait à satisfaire, notre Société n'a point été moins heureuse.

Par les travaux qu'elle a directement exécutés, par l'impulsion qu'elle a donnée à toute l'industrie du bâtiment, elle a puissamment contribué à la transformation de Paris et à la création de ces magnifiques quartiers qui font de la capitale de la France la plus belle ville du monde.

Quant à l'avenir, il ne se présente pas sous des aspects moins favorables.

L'exploitation de nos deux grands hôtels, celle des Magasins généraux, l'achèvement et la mise en valeur du boulevard des Capucines et du boulevard Malesherbes, les vastes terrains dans la plaine Monceaux, la construction du boulevard du Prince-Eugène, formeront, comme les travaux de la rue Impériale à Marseille, les terrains de la Joliette, une œuvre capitale, celle à laquelle nous dévouerons nos efforts.

Les résultats que produira cet ensemble d'opérations, dont une partie est déjà en plein rapport, sont certains ; ils suffiront pour étendre l'action de notre Compagnie, et pour ajouter de nouveaux éléments de prospérité à ceux qu'elle a développés.

Par les travaux qu'elle a jusqu'à ce jour accomplis, notre Compagnie a pris une large part à la transformation de Paris, à la création de ces beaux quartiers, de ces habitations somptueuses qui attirent de toutes les parties de l'Europe et du monde une clientèle riche, dont l'affluence ne constitue pas un des moindres éléments de prospérité du commerce et de l'industrie parisienne.

Le travail que les classes ouvrières, que les professions multiples qui se rattachent à l'industrie du bâtiment ont trouvé dans l'embellissement des quartiers nouveaux, elles vont le trouver dans les constructions que nous allons élever sur le boulevard du Prince-Eugène; ces constructions importantes, en même temps qu'elles occuperont utilement la population laborieuse, auront le double avantage d'assainir et de décorer les quartiers qu'elle habite elle-même. Ce double caractère des opérations de notre Compagnie dans l'enceinte de Paris, se reproduira dans les travaux que ses nouveaux statuts la mettront à même d'entreprendre dans les départements.

C'est ainsi qu'à Marseille les constructions de la rue Impériale auront principalement les proportions de celles de la rue de Rivoli, des Champs-Elysées, du boulevard des Capucines et du boulevard Malesherbes, tandis que celles qui devront former les quartiers de la Joliette et d'Arenc auront plus particulièrement le caractère de celles qui vont être élevées dans la deuxième partie du boulevard du Prince-Eugène.

Par là, nous continuerons à nous associer à la pensée de ce règne, qui ne sépare pas les embellissements et les grandes entreprises d'utilité générale qui suffiraient à la gloire d'une époque, des assainissements et des constructions salubres destinés à accroître l'aisance et le bien-être de toutes les classes de la société.

Après la lecture de ce rapport et des projets de traités passés avec la Compagnie des Entrepôts et Magasins généraux, avec la Société des Ports de Marseille et avec M. Emile Pereire, en sa qualité de signataire du traité avec la ville de Marseille pour l'acquisition des terrains et l'exécution des travaux de la rue Impériale de Marseille, l'assemblée approuve à l'unanimité le projet de résolution soumis par le Conseil d'administration, et dont nous avons donné le texte dans notre compte rendu de samedi dernier, page 893.

Fr Gaimaux.

BANQUE D'ANGLETERRE

Situation au 19 novembre 1862.

Département de l'émission.

PASSIF.

	liv. sterl.
Billets émis	28,908,040

ACTIF.

Dette du gouvernement	11,015,100
Autres valeurs	3,038,900
Espèces en lingots d'or	14,296,040
Espèces en argent	»
	28,908,040

Département de la Banque.

PASSIF.

Capital des propriétaires	14,553,000
Reliquat	3,096,327
Dépôts publics (y compris échiquier, commissaires de la dette nationale, comptes de dividende)	7,354,390
Autres dépôts	14,026,015
Billets à sept jours et autres	767,852
	39,778,084

ACTIF.

Valeurs du gouvernement (y compris annuité amortie)	11,113,092
Autres valeurs	19,161,, 51
Billets	8,593,710
Espèces d'or et d'argent	908,531
	39,778,084

Le 20 novembre 1862.

M. Marshal, 1er *caissier.*

SOUSCRIPTION

aux 80,000 *actions de* 100 *fr. chacune*

De la Société civile immobilière

DES BOULEVARDS DU TEMPLE.

11,500 *mètres de terrain à* 270 *francs, et construction de* 7 *maisons et* 3 *théâtres.*

Revenu de 8 à 10 p/c.

40 fr. en souscrivant; 20 fr. fin janvier; 20 fr. fin mars; 20 fr. fin mai prochain.

On souscrit à Paris : 1° au siége social, boulevard du Temple, 70; 2° chez MM. Paton et Comp., banquiers, boulevard des Italiens, 17, et à Londres, chez MM. Masterman, Peters and Comp., 35, Nicholas Lane. — On peut souscrire par correspondance, en envoyant des billets de banque ou des valeurs sur Paris, à MM. Paton et Ce, ou en versant à leur crédit dans les succursales de la Banque de France.

COMPAGNIE DES MINES DE MONTE-CALVI ET DE L'ACQUA-VIVA.

La compagnie des mines de Monte-Calvi et de l'Acqua-Viva vient d'émettre 3,500 obligations avec des conditions qui en feront une valeur recherchée de l'épargne comme de la spéculation. Délivrées à 250 fr., ces obligations sont remboursées directement en 28 années à chaque tirage, à partir de la 2e année de l'émission, par la Compagnie d'assurances *la Caisse paternelle*. Elles rapportent 15 francs d'intérêt par an, et elles sont doublées d'un titre au porteur qui devra donner, même après le remboursement de l'obligation, pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, un revenu supérieur à l'intérêt de l'obligation.

La souscription est ouverte chez MM. Desroches et Lefèvre, boulevard de Sébastopol, n° 29 (rive droite), et au siége social, à Paris, square Clary, 3 (rue Neuve-des-Mathurins, 46). Elle sera fermée le 16 décembre, à Paris, et le 20 dans les départements.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MEDINA DEL CAMPO A ZAMORA.

(ESPAGNE.)

Soumission de 10,000 *obligations représentant* 5,000,000 *de francs.*

Le Conseil d'administration, en vertu de la faculté qui lui est accordée par les lois des 11 juillet 1860 et 26 janvier 1862, et conformément aux articles 25 et 26 des statuts, a décidé d'émettre une série de 10,000 obligations représentant 5,000,000 de francs, à raison de 500 francs chacune.

Ces obligations jouiront d'un intérêt de 3 0/0 payable par semestre, à partir du 1er janvier 1863, et seront remboursables au pair par tirages annuels, dans le délai de quatre-vingt-dix-sept ans.

L'adjudication aura lieu à Madrid, le 15 décembre prochain, à midi précis, au siége de la Compagnie, calle del Florin, 2.

Les propositions devront être déposées sous pli cacheté, d'ici au jour de l'adjudication, à 11 heures du matin.

Le prix minimum fixé pour les soumissions est de 230 francs par obligation, et il ne sera admis aucune proposition au-dessous de 500 obligations.

Pour prendre connaissance de toutes les conditions de la soumission, s'adresser à M. Pedro Gil, l'un des administrateurs de la Compagnie, rue Saint-Georges, 23.

CHEMIN DE FER DE MONTBLANCH A REUS.

MM. les porteurs d'actions et obligations de cette Compagnie et de celle du chemin de fer de Tarragone à Reus sont informés que, par décret royal en date du 12 novembre présent mois, la Compagnie de Montblanch à Reus,

Vu le décret du 10 octobre dernier portant approbation de la cession à elle faite de la ligne de Tarragone à Reus;

Vu aussi le décret du 30 du même mois lui accordant la concession définitive du chemin de fer de Lérida à Montblanch,

A été autorisée à prendre la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de Lérida à Reus et Tarragone*, et à porter son capital à 95 millions réaux vellon (25 millions de francs).

Un avis ultérieur fera connaître aux porteurs des actions et obligations des lignes de Tarragone à Reus et Montblanch à Reus l'époque à laquelle ils seront admis à échanger leurs titres contre les titres nouveaux qui doivent leur être délivrés.

Paris, 24 novembre 1862.

AVIS AUX ENTREPRENEURS.

A vendre 1,000 wagons de terrassement en dépôt à la station du chemin de fer, à Gretz (Seine-et-Marne) et à Vesoul (Haute-Saône). S'adresser, pour tous renseignements, à M. Smits, agent de MM. Parent et Schaken, à Vesoul.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1730 kilomètres.
1861. — 1706 —

4e année — 46me semaine.

Du 12 au 18 novembre 1862.

155.713 Voyageurs	407 472 76
Bagages, Marchandises, etc.	914.833 95
Total	1.322.306 69
Recettes antérieures	58.229.584 53
Total général	59.551.889 22
46e semaine de 1862	1.322.306 69
Semaine correspondante de 1861	1.347.245 65
Différence	24.938 96
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	59 551 889 22
— — 1861.	61.534.829 73
Différence	1.982.940 51

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 août 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 août 1862.	30.581.067 67
Du 1er janvier au 31 août 1861.	31.614.761 26
Différence en faveur de 1861.	1.083.693 59

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 août 1862.	13.130.148 82
Du 1er janvier au 31 août 1861.	13.062.334 33
Différence en faveur de 1862.	67.814 49
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 1415 kil. — 1862... 1824 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1415 kil. — 1862... 1505 kil.

Du 12 au 18 novembre 1862.

99.776 Voyageurs	463.373 47
Bagages, Marchandises, etc.	901 542 48
Total	1.364.915 95
Semaine correspondante de 1861	1.285.040 56
Différence	79.875 39
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	58 691 540 28
— — 1861.	62.041.163 68
Différence	3.349.623 40

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 662 kil. — 1862... 868 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 474 kil. — 1862... 683 kil.

29.935 Voyageurs	65 639 76
Bagages, Marchandises, etc.	152.737 87
Total	218 377 63
Semaine correspondante de 1861	134.158 15
Différence	84 219 47
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	8.163 412 13
— — 1861.	5.345.603 47
Différence	2.817.809 66

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1411 kilomètres.
1861. — 1411

Du 12 au 18 novembre 1862.

180.884 Voyageurs	788.823 40
Bagages et marchandises	1.300.372 96
Total	2.089.196 36
Semaine correspondante de 1861	2.763.405 [illegible]
Différence	753 [illegible] 87
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	111.118.546 [illegible]
— — 1861.	105.391.761 84
Différence	[illegible]

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

10.236 Voyageurs	49.950 36
Bagages, Marchandises, etc.	85.073 97
Total	135 024 33
Période correspondante de 1861.	139.231 90
Différence	4.207 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.222.142 93
— 1861.	6.322.085 95
Différence	99.942 [illegible]

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Marseille par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 562 kilomètres.
1861. — 363 —

50.065 Voyageurs	169.940 55
Bagages et Marchandises	411 060 46
Total	581 003 01
Semaine correspondante de 1861.	575 286 [illegible]
Différence	5.714 [illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	25.770 920 79
— — 1861.	19.496.644 50
Différence	6.274.276 29

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1310 kilomètres.
1861. — 1213

Du 12 au 18 novembre 1862.

256.256 Voyageurs	376.622 50
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	96.760 »
— Pet. vitesse	452.950 96
Total	925 333 73
Semaine correspondante de 1861.	1.090.765 [illegible]
Différence	165 432 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	48.849 797 90
— 1861.	46.[illegible] 32
Différence	2.123 444 73

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseaux depuis le 1er janvier jusqu'au 1er septembre 1862-1861.

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

9 mois 1862, 900 kilomètres	38.606.349 89
— 1861, 900 —	37.287.677 76
Différence	1.318.689 13

RÉSEAU MIXTE.

9 mois 1862, 239 kilomètres	3.889.392 86
— 1861, 239	3.201.425 37
Différence	687.967 49

NOUVEAU RÉSEAU.

9 mois 1862 31 kilomètres	213.439 80
— 1861 18 —	144.171 80
Différence	111.267 [illegible]
Différence totale : 3 kilom.	1.016.393 73

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 12 au 18 novembre 1862.

146.171 Voyageurs	390.073 59
Bagages, Marchandises, etc.	1.031 539 07
Total	1.415 312 66
Semaine correspondante de 1861.	1.598 067 62
Différence	183.465 06
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	53 [illegible]
— 1861.	50.794.407 89
Différence	1.839 [illegible] 36

Ligne de Paris à Soissons et de Chantilly à Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 112 kilomètres

7.065 Voyageurs	20 430 38
Bagages, Marchandises, etc.	32 540 65
Total de la semaine	52 [illegible] 03
Semaine correspondante de 1861	19 166 90
Différence	33.[illegible] 13
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.265 850 56
— — 1861.	396 855 21
Différence	1.868 995 35

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et de [illegible]
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 12 au 18 novembre 1862.

47.083 Voyageurs	151.768 07
Bagages, Marchandises, etc.	419.726 83
Total	571.495 90
Canaux	31.440 35
Totaux réunis	602 931 55
Semaine correspondante de 1861. — Ch. de fer.	630.918 90
— Canaux	43.130 12
Total	674.048 02
Différence	71.063 67

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	29.962.041 98
— — 1861.	27.231.502 67
Différence	2.730.539 31

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 298 kilomètres

Du 12 au 18 novembre 1862.

11.274 Voyageurs	21.010 04
Bagages, Marchandises, etc.	17-156 97
Total	38.167 01
Mois correspondant de 1861.	12.787 60
Différence	25.379 41
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.787.816 56
— 1861.	723.963 91
Différence	1.063 854 65

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 235 kilomètres.
1861. — 197 —

Du 12 au 18 novembre 1862.

21.043 Voyageurs	38.071 12
Bagages, Marchandises, etc.	106.040 43
Total	144 090 55
Semaine correspondante de 1861.	91.257 82
Différence	52.832 73
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.051 060 72
— 1861.	3.357.657 91
Différence	1.693 402 81

BESSÈGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.

Du 12 au 18 novembre 1862.

Voyageurs	1.906 30
Bagages, Marchandises, etc.	35.071 »
Total	36.977 30
Semaine correspondante de 1861.	27.458 »
Différence	9.519 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 478.866 »
— 1861.	1.307,977 05
Différence	170 889 95

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 192 kilomètres.
1861. — 173 —

Du 12 au 18 novembre 1862.

13.189 Voyageurs	20.010 21
Bagages, Marchandises, etc.	40.597 39
Total	60 607 60
Semaine correspondante de 1861.	60.932 15
Différence	2.635 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.295.586 71
— 1861.	2.872 160 06
Différence	423.425 65

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 510 mètres.

Du 19 au 25 novembre 1862.

31.245 voyageurs	3 250 15
Produit total depuis le 3 juin	144.900 60

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 12 au 18 novembre 1862.

109.905 Voyageurs	271.845 30
Bagages, Marchandises, etc.	739.195 93
Transports militaires	47.459 57
Total	1.058.500 80
Semaine correspondante de 1861.	1.220.066 36
Différence	161.565 56

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 348 kilomètres.
1861. — 251 —

47.639 Voyageurs	113 546 21
Bagages, Marchandises, etc.	68.474 14
Transports militaires	3 917 37
Total	185 937 72
Semaine correspondante de 1861.	164.774 35
Différence	21 163 37

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1867 —

En 1862	1 244 438 60
En 1861	1.384.840 83
Différence	137.402 17

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	58 103 779 37
En 1861	54.749.[illegible] 04
Différence	3.354.395 14

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

25.055 Voyageurs	70 600 23
Bagages, Marchandises, etc.	52.489 97
Transports militaires	13.519 30
Total	136 610 50
Semaine correspondante de 1861.	85.520 72
Différence	51 089 78
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.097.793 25
— 1861.	3.112.964 39
Différence	984 828 86

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 12 au 18 novembre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 492 —

11.119 Voyageurs	71 933 71
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	11 116 [illegible]
— (Petite vit.)	231 282 21
Total de la semaine	314.331 [illegible]

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A GUADALAJARA.

1862. Longueur exploitée : 106 kilomètres.
1861. — 106 —

9.939 Voyageurs.	27 018 50	54.[illegible] 66
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	2.453 70	
Marchandises (Petite vitesse)	22.[illegible] 06	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862. Longueur exploitée : 153 kilomètres.

3.165 Voyageurs	13.185 [illegible]	31.319 [illegible]
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.828 51	
Marchandises (Petite vitesse)	16.306 37	

Total des trois lignes réunies.	399.855 14
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	17.397.256 [illegible]
Total général des recet. en 1862.	17.796.912 03
— — 1861.	16.300 416 [illegible]
Différence	1.496 795 [illegible]

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1734 kilomètres.
1861 — 1394

Du 12 au 18 novembre 1862.

Calculées pour agio au change fixe de 1 fr. 50.

Voyageurs	218.765 »
quintaux Marchandises	721.867 50
Total	930.732 50
Semaine correspondante de 1861	1.252.472 50
Différence	271.840 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	41.282.427 50
— 1861	47.408.300 »
Différence	6.126.152 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 371 kilomètres.
1861. 375 —

Du 12 au 18 novembre 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

11.925 Voyageurs	72.937 19
Marchandises	86.177 16
Total	160.114 35
Produit annuel par kilomètre	17.650 »

Ligne de l'Escorial

5.294 Voyageurs	17.200 13
Marchandises	8.413 56
Total	25.811 69
Produit annuel par kilomètre	26.918 »
Total de la semaine	186.925 64
Semaine correspondante de 1861	130.406 44
Différence	48.519 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	7.371.928 40
— — 1861	5.528.763 60
Différence	1.843.164 79

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Saint-Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni-Novgorod.

1862. Longueur exploitée : 1334 kilomètres.
1861. 916

Du 10 au 16 septembre 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	416.579 52
Marchandises	434.477 96
Total	851.057 48
Semaine correspondante de 1861	494.174 94
Différence	356.882 56
Recettes depuis le 1er janvier 1862	14.570.899 38
Recettes depuis le 1er janvier 1861	6.862.489 58
Différence	7.708.409 80

SARAGOSSE A BARCELONE

Kil. exploitation : 365 kilomètres.

Du 12 au 18 novembre 1862.

11.030 Voyageurs	52.601 89
Marchand., cargaison, équipages	77.343 59
Total	129.945 48
Semaine corresp. 1861	104.041 72
Différence	25.903 76
Recettes depuis le 1er janv. 1862	5.537.850 76

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. 214

Du 12 au 18 novembre 1862.

38.657 Voyageurs	68.935 60
Bagages, marchandises, etc.	30.686 84
Recettes diverses	2.467 73
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Biella, Casale et entretien du mont Cenis	30.053 23
Total	135.142 82
Semaine correspondante de 1861	129.733 90
Différence	5.408 92
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6.419.692 57
— 1861	6.183.901 91
Différence	235.790 66

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. 275 —

Du 16 au 22 novembre 1862

36.270 Voyageurs	34.010 »
Bagages, Marchandises, etc.	32.710 »
Total	66.720 »
Semaine correspondante de 1861	64.715 »
Différence	2.005 »
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861	3.363.970 »
— — 1860	3.270.510 »
Différence	93.460 »

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 76 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 12 au 18 novembre 1862.

Voyageurs	7.402 50
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.405 75
— (pet. vit.)	6.826 50
Total	16.388 75

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.

(La petite vitesse n'a été ouverte que depuis le 1er mars 1862.)

Voyageurs	40.035 08
Bagages, marchandises (gr. vit.)	5.366 01
— (pet. vit.)	8.096 95
Total	54.527 04
Total pour les deux sections	70.915 77

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	925.698 10
Section de Bologne	2.390.859 85
Total	3.316.557 95

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 172 kilomètres.

Du 12 au 18 novembre 1862.

Voyageurs	16.003 09
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	1.415 14
Marchandises (petite vitesse)	20.395 25
Total	37.813 48

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. 262

Du 12 au 18 novembre 1862.

35.962 Voyageurs	48.205 30
Bagages, Marchandises, etc.	69.250 66
Total	117.455 96
Semaine correspondante de 1861	125.606 94
Différence	8.150 98
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6.161.714 86
— 1861	6.088.604 29
Différence	73.110 57

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

44e semaine	33.081 45
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	44.897 25
Semaine correspondante de 1861	46.736 15
Différence	1.838 90
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.203.573 70
— — 1861	1.906.207 40
Différence	297.366 30

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 12 au 18 novembre 1862.

20.800 Voyageurs	25.363 »
2.350 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	21.868 44
Total	47.231 44
Semaine correspondante de 1861	52.015 24
Différence	4.783 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.793.138 19
— 1861	2.506.836 43
Différence	186.301 76

SÉVILLE-XERÈS-CADIX, XERÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 29 octobre au 4 novembre 1862.

21.810 Voyag., Bagag. et March.	69.967 71
Semaine correspondante de 1861	63.623 63
Différence	6.344 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	3.437.714 31
— 1861	3.036.897 53
Différence	400.816 78
Différence kilométrique	10.07 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 140 kilomètres

Du 5 au 11 novembre 1862.

Voyageurs	15.963 16
Bagages, Marchand. (grande vit.)	1.134 56
— (Petite vit.)	2.348 04
Total	20.445 76

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 180 kilomètres.
1861. 80 —

Du 3 au 10 novembre 1862.

6.370 Voyageurs	6.531 95
Bagages, articles de messagerie	864 67
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	26.333 94
Total de la semaine	33.730 56
Recettes antérieures	1.834.511 43
Total	1.868.241 99
Recettes de la semaine en 1862	33.730 56
Période correspondante de 1861	23.864 88
Différence	9.865 68
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.868.241 99
— 1861	644.026 53
Différence	721.215 46

LAUSANNE A FRIBOURG ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE.

Longueur exploitée : 88 kilomètres.

Du 12 au 18 novembre 1862.

4.625 Voyageurs	9.330 25
Bagages et Chiens	504 45
Marchandises, etc. (Wagons en transit)	5.585 70
Total	15.407 40
Recettes antérieures	205.164 22
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	220.650 62

HAINAUT ET FLANDRES.

Octobre 1862.

Voyageurs	33.082 19
Marchandises, etc.	44.396 »
Total	77.478 19
Mois correspondant de 1861	38.560 68
Différence	18.906 51

CHEMIN DE FER DU CENTRE (BELGIQUE)

(ÉCAUSSINES A ERQUELINNES)

du 1er janv. au 31 octobre 1861	447.891 91
— — 1862	435.384 87
En plus en 1861	12.507 04

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'octobre 1862	2.242.333 47
Id. id. 1861	2.017.662 37
Différence, 11.13 0/0, soit	224.671 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	16.648.516 30
— — 1861	14.731.168 90
Différence, 13.01 0/0, soit	1.917.347 40

OMNIBUS DE PARIS

Du 19 au 25 novembre 1862.

		Par journée d'Omnibus en Paris	Banlieue
Recettes	250.354 95	67 01	35 26
Semaine correspondante de 1861	260.044 15	68 73	38 97
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	14.818.314 65	81 55	46 30
Période correspondante de 1861	13.936.135 60	80 33	43 46
Différence	882.179 05	1 22	3 07

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Les porteurs d'obligations émises par la Compagnie des chemins de fer de l'Est sont prévenus que le coupon échéant le 1er décembre 1862, sera mis en paiement, à partir de cette époque, à la caisse de la Compagnie, tous les jours, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés.

Le coupon à détacher des obligations 5 0/0 est le nº 21; sa valeur est de 12 fr. 44 c., déduction faite de l'impôt.

Le coupon à détacher des obligations 3 0/0 est le coupon 17; sa valeur est de 7 fr. 28 c., déduction faite de l'impôt.

Pour assurer les opérations de vérification, les porteurs d'obligations devront déposer leurs coupons et les bordereaux à l'appui, à l'administration (Bureau de la Liquidation). Il leur sera délivré, au moment du dépôt, un mandat sur la caisse de la Compagnie payable à cinq jours.

Aucun paiement ne peut avoir lieu sans que les coupons et les bordereaux aient été déposés.

Les dépôts de coupons seront reçus à partir du 25 courant.

Les certificats nominatifs sont dispensés du dépôt préalable.

Ils seront payés à présentation et recevront l'intégralité de la valeur du coupon, savoir :

Obligations 5 0/0, 12 fr. 50 c.

Obligations 3 0/0, 7 fr. 50 c.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE BESSÉGES A ALAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires et porteurs d'obligations qu'il sera procédé, le samedi 6 décembre 1862, à 2 heures précises, en séance publique, au siége de l'administration, rue Bonne-Nouvelle-Rempart, 50 :

1° Au tirage de 14 actions;

2° Au tirage des obligations des emprunts ci-après désignés, savoir : Emprunt de 1855 de 2,000,000 fr., 44 obligations ;

Emprunt de 1856 de 1,800,000 fr., 43 obligations ;

Emprunt de 1857 de 2,200,000 fr., 48 obligations.

Les titres sortis au tirage seront remboursables à partir du 2 janvier 1863.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 62 fr. 50 c. par action, afférent à l'exercice 1861-62, arrêté par l'assemblée générale du 25 novembre 1862, sera payé à la caisse de la Société, rue le Peletier, 35, à partir du 1er décembre prochain.

Le paiement s'effectuera contre la remise du deuxième coupon B de la feuille annexée aux actions au porteur, et sur la présentation des titres pour les actions nominatives.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire général,
H. GISLAIN.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

rue et place de Strasbourg.

Liste des numéros des 650 actions sorties au tirage du 20 novembre 1862, et remboursables à partir du 1er janvier 1863, conformément à l'article 49 des statuts :

11321	à 11340	367041	à 367060
25861	» 25870	368261	» 368280
31981	» 32000	383481	» 383500
42501	» 42520	388821	» 388840
63181	» 63200	402861	» 402880
79001	» 79020	409001	» 409020
79681	» 79700	411621	» 411640
133861	» 133880	530061	» 530080
141241	» 141260	533941	» 533960
269041	» 269060	538061	» 538080
284081	» 284100	551381	» 551400
293521	» 293540	562401	» 562420
323161	» 323200	570161	» 570180
334941	» 334960	573701	» 573720
341301	» 341320	577741	» 577760
355361	» 355400	480461	» 480480
366021	» 366040		

COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE
ET DE
L'ITALIE CENTRALE

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie sont prévenus que le tirage au sort des 374 obligations de la série A et des 401 obligations de la série C, à amortir en 1862, aura lieu publiquement le lundi 15 décembre prochain, à 10 heures du matin, à Vienne, Kartner strasse, 1212, avec l'assistance de deux notaires.

Paris, novembre 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

Le conseil d'administration de cette Compagnie a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations anciennes que le tirage au sort de celles qui doivent être remboursées le 1er janvier prochain, aura lieu, en séance publique, à Madrid, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, le 12 décembre prochain, à 1 heure du soir.

Paris, 10 novembre 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE

CIUDAD REAL A BADAJOZ

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le coupon d'intérêt des actions échéant le 1er janvier 1863, sera payé, à partir du 2 de même mois, à raison de 6 0/0 par an (soit 15 fr.) par action :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie, 44, Puerta del Sol ;

A Paris, chez MM. Parent, Schaken et Ce, place Vendôme, 12.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 5 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, émission de 9,000 obligations de 1,000 francs chacune, du 1er juin 1858, sont prévenus que les intérêts semestriels à échoir le 1er décembre 1862, de 25 francs par obligation, seront payés dès ce jour contre remise des coupons :

A Saint-Gall, Zurich, Augsbourg, Stuttgard, Carlsruhe, Francfort-sur-le-Mein et Paris, aux adresses désignées sur les obligations ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier, et chez MM. Masner et Braun ;

A Rothneck, chez MM. Custer et Ce ;

A Glaris, à la Banque ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce ;

A Bâle, chez MM. Kaufmann et Luscher ;

A Berne, chez MM. Tschann, Zeerleder et Ce.

CHEMIN DE FER DE

L'ITALIE MÉRIDIONALE

Le conseil d'administration, dans sa séance du 18 courant, a délibéré ce qui suit :

« Le conseil délibère que les récépissés provisoires du premier versement souscrits par le concessionnaire, comte Bastogi, seront remplacés par les certificats provisoires mentionnés dans les articles 10 et 11 du statut social, aussitôt que lesdits certificats seront prêts, et qu'en attendant lesdits récépissés en tiendront lieu à tous les effets.

Pour le président,
Le secrétaire,
Signé : PIETRO BIANDELLA.

Turin, le 18 novembre 1862.

AVIS AUX ACTIONNAIRES
du chemin de fer
DE LYON A GENÈVE

Plusieurs journaux de Lyon ont publié il y a quelques jours une pétition adressée à S. M. l'Empereur par les actionnaires lyonnais du chemin de fer de Genève, qui implorent l'intervention du souverain pour sortir de la situation fâcheuse dans laquelle ils se trouvent.

On nous prie d'annoncer qu'un exemplaire de cette pétition est déposé chez M. Marchant, ancien notaire, rue de Trévise, 24, à Paris, chez lequel MM. les actionnaires qui voudront y adhérer, sont invités à se présenter, tous les jours de midi à 5 heures.

SOCIÉTÉ DES
USINES CENTRALES DE LA GUADELOUPE

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le samedi 6 décembre prochain, dans les salons de Lemardelay, rue de Richelieu, 100, à deux heures de l'après-midi :

1° Pour prendre connaissance des comptes de l'exercice expiré le 31 octobre dernier, et fixer le dividende à répartir pour 1862 ;

2° Pour délibérer sur quelques modifications à apporter aux statuts.

Conformément aux dispositions des statuts, l'on ne peut assister à l'assemblée, si l'on n'est porteur de dix actions au moins, dont le dépôt devra être fait, quinze jours avant la réunion, au siége de la Société, rue Bleue, 15.

Il sera délivré un récépissé qui servira de carte d'entrée.

Paris, le 17 novembre 1862.

Mior et Ce.

VILLE DE BRUXELLES
Emprunt 1863.

A partir du 1er décembre prochain, le remboursement des obligations sorties au tirage du 1er septembre dernier, aura lieu tous les jours, de 10 heures à 3 heures,

Chez MM. **Ad. Marcuard et Ce**, 18, rue Bergère.

SOUS-COMPTOIR
DES ENTREPRENEURS

Conformément à l'article 30 des statuts, les actionnaires du Sous-Comptoir sont convoqués en assemblée générale pour le jeudi 18 décembre 1862, à deux heures précises, salle Herz, 18, rue de la Victoire,

Pour :

1° Entendre le rapport sur les opérations de l'exercice couru du 1er novembre 1861 au 31 octobre 1862 ;

2° Approuver les comptes de cet exercice ;

3° Fixer le dividende à distribuer ;

4° Procéder à l'élection des administrateurs à remplacer.

La liste des actionnaires qui auront déposé leurs actions sera close le 8 décembre, à cinq heures du soir.

MM. les actionnaires sont donc invités à déposer leurs actions avant cette époque, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 49, hôtel du Crédit foncier de France.

« NOTA. Aux termes de l'article 29 » des statuts, tout dépositaire de » cinq actions a droit d'assister à » l'assemblée générale. »

Le directeur,
Signé : GUFFROY.

SOCIÉTÉ ANONYME DE LA
NOUVELLE-MONTAGNE

Le second dividende pour l'exercice 1861 sera payé, à partir du 1er janvier prochain, par :

25 fr. contre remise du coupon n° 10, pour les actions entières ;

5 fr. en échange du coupon portant cette échéance, pour les cinquièmes d'action.

A Verviers, au siége de la Société ;

A Londres, chez MM. C. Devaux et Ce ;

A Paris, chez M. Rougemont de Lowenberg ;

A Bruxelles, chez MM. J.-P. Matthieu et fils ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et fils.

Pour le conseil d'administration.

Le directeur général de la Société,
Victor SIMON.

Verviers, le 15 novembre 1862.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

Liste des cent obligations sorties au tirage du 25 novembre 1861, remboursables à 250 francs l'une à partir du 1er janvier 1863.

201	8539	14161	21383
588	8626	14833	23102
662	9055	16825	23364
1406	9248	16903	23811
1844	9719	16328	20213
2131	9930	16533	20536
2265	10201	16538	20561
2727	10214	17410	27103
3267	10260	17620	27153
3572	10312	17944	27198
3812	10530	18174	27370
5178	10693	18782	27854
5624	11046	19105	28080
5833	11231	19724	28306
5893	11398	19864	29253
6050	12024	20300	29407
6431	12631	20732	29728
6784	13218	20765	29847
6873	13336	21033	30045
7089	13576	21102	31000
7199	13704	21313	31002
7927	13904	21333	31474
7949	13912	22112	
8146	13933	22235	
8440	13948	22653	
8511	14138	22854	

COMITÉ DES PORTEURS DE LA DETTE PASSIVE ESPAGNOLE.

Les porteurs de titres qui n'ont pu assister à la réunion du 21 novembre sont invités à se présenter au siége du comité, rue de Grammont, 43, pour y prendre connaissance du procès-verbal de ladite réunion.

De midi à 3 heures.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

Les actionnaires qui n'ont pas encore signé le mandat donné à M. Mirès, soit pour les réunir, soit pour défendre leurs intérêts, sont invités à passer rue Richelieu, 90.

Pour la province, des modèles d'adhésion seront adressés aux actionnaires qui en feront la demande.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition de novembre du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les chemins de fer de l'Europe. — Les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs illustrés* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales Gares des chemins de fer, chez les principaux Libraires et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, Bergère, 20.

Digitized by Google

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser.	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Dénomination.	Samedi 22 comptant.	Samedi 22 terme.	Lundi 24 comptant.	Lundi 24 terme.	Mardi 25 comptant.	Mardi 25 terme.	Mercredi 26 comptant.	Mercredi 26 terme.	Jeudi 27 comptant.	Jeudi 27 terme.	Vendredi 28 comptant.	Vendredi 28 terme.
182 500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	[illegible]	[illegible]	3370 »	[illegible]	3380 »	[illegible]	3370 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3350 »	[illegible]
80 000	500	id.	46 »	id.	Comptoir national d'escompte	[illegible]	[illegible]	673 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
20.000	500	250	31 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France (anc.)	1300 »	1300 »	1297 50	1300 »	[illegible]	1300 »	1300 »	1305 »	[illegible]	1300 »	1305 »	1307 50
					id. nouvelles	1215 »	1215 »	[illegible]	1185 »	1185 50	1180 »	[illegible]	1200 »	1200 »	1215 »	1220 »	1220 »
	500	libérés	20 »	id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	455 75	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	456 75	[illegible]	456 75	[illegible]
600.000	500	id.	15 »	id.	— id. id. 3 0/0	457 50	[illegible]	437 50	[illegible]	451 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	452 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	100	id.	4 »	id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	95 75	[illegible]
	100	id.	3 »	id.	— id. 3 0/0	[illegible]	[illegible]	91 25	[illegible]	90 »	[illegible]	91 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	91 25	[illegible]
»	»	»	»	id.	— [illegible] 5 0/0	1025 »	[illegible]	1027 50	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1027 50	[illegible]	1027 50	[illegible]	1030 »	[illegible]
25.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligations [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
25 000	500	libérés	17 »	id.	— Oblig. communales (3) [illegible]	401 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	415 »	[illegible]	418 75	[illegible]	418 75	[illegible]	451 »	[illegible]
»	100	id.	3 »	Novembre	— 5e d'obligations communales	96 25	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
60.000	500	375	41 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	655 »	652 50	[illegible]	[illegible]	617 50	615 »	615 »	640 »	645 »	[illegible]	650 »	650 »
120.000	500	libérés	50 »	id.	Société gén. de Crédit mobilier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1105 »	[illegible]	1097 50	1110 »	1100 »
»	»	»	»	»	Crédit agricole	[illegible]	[illegible]	665 »	[illegible]	[illegible]	615 »	615 »	[illegible]	615 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]
					id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
120 000	500	100	20 »	id.	Crédit mobilier espagnol	337 50	735 »	[illegible]	735 »	712 50	725 »	742 50	745 »	747 50	741 75	770 »	767 50
8 000	500	libérés	45 10	Avril-sept.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
100 000	500	id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	90 »	[illegible]	98 75	[illegible]	97 50	[illegible]
50 000	100	id.	4 50	Janv.-juillet	Comptoir des Entrepreneurs	152 75	[illegible]	152 50	[illegible]	151 25	[illegible]	150 »	[illegible]	151 50	[illegible]	150 »	[illegible]
40.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	527 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]	525 »	525 »	527 »	522 50	527 50	527 50	525 »	525 »
6.000	500	375	»	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Anonymes ou commandites.	Dénomination.	Dernier cours coté.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser.	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES ET CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	[illegible]	6000	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »	6000	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	600 »	6000	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	500 »	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	500 »	460	500	»		»
C	Comptoir Bonnard	40 »	200.000	500	»	octobre	1 50
C	[illegible]	1050 »	24.000	500	»		
C	[illegible]	430 »	20.000	500	»	janvier juillet	20 »
C	Caisse de l'Industrie	41 25	[illegible]	100	»	juillet	5 »
C	[illegible]	615 »	4.000	1/5.000	»	juin décemb.	63 [illegible]
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	915 50	30.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	210 »	»	»	»	juillet	[illegible]
A	Omnibus de Lyon	77 50	40.000	100	10		néant
A	Omnibus de Londres	17 50	[illegible]	100	»		néant
A	Cie impériale des Voitures de Paris	63 75	400.000	100	»	avril octobre	néant
A	Messageries impériales (Service marit.)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		5 »
A	Compagnie générale transatlantique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	néant
C	[illegible], L. Gay et Cie	[illegible]	10.000	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
C	Marc-Fraissinet et Cie	[illegible]	»	»	»		
C	Arnaud Touache et Cie [illegible]	470 »	[illegible]	[illegible]			
A	Touage Basse Seine et Oise	200 »	[illegible]	500			
	CANAUX.						
A	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
A	(Canaux, actions de capital)	1010 »	10.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	[illegible] act. de jouissance	[illegible]	[illegible]	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	980 »	27.500	1.000	»	avril octobre	30 »
A	— act. de jouissance	110 »	27.500	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	990 »	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Trois canaux	[illegible]	18.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7500 »	600	5.000	»	février août	611 35
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	11.520	1.000	»	juin décembre	56 »
A	Sambre française canalisée	1000 »	6.000	1/5000	»	janvier juillet	[illegible]
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	221 25	240.000	100	»	janvier juillet	11 »
A	Ports de Marseille	640 »	30.000	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	435 »	21.500	1/21500	»		10 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	617 50	25.000	1/25000	150		»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	675 »	40.000	500	125	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	119 »	»	»	»		»
	GAZ.						
A	Cie gén. d'écl. et de chauffage par le gaz	1365 »	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	1300 »	»	»	»		»
A	Union des Gaz	140 »	30.000	250	»	janvier	néant
A	Marseille (et usines de Paris)	[illegible]	30.000	1/30000	»	avril octobre	14 30
C	Nord (Belgique)	[illegible]	8.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	500	4.000	»	1er juin	40 »
A	Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	[illegible]	[illegible]	1/1000	»	[illegible]	77 50
»	Gaz général de Paris	[illegible]	»	»	»		»
C	Comp. Centrale [illegible]	450 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 30
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Cie	[illegible]	14.000	500	»	octobre avril	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	745 »	30.000	1/30000	»		30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	3.500	3.000	»	juin décembre	néant
A	Alais (Gard)	[illegible]	60.000	1/60000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	765 »	20.000	500	»	juin décembre	40 »
C	Basse-Indre	[illegible]	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	437 50	40.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	[illegible]	10.000	1/10000	»		»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	8.000	1/8000	»		30 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	21 »
C	Marine et chemins de fer	610 75	54.000	1/54000	»	mai novembre	20 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»		néant
C	Franche-Comté	[illegible]	40.000	500	»	mai novembre	
A	Méditerranée (forges et chantiers)	1130 »	16.000	1/16000	»		60 »
C	Firminy	315 »	»	250	»		25 »
C	Pont-l'Évêque	205 25	»	500	»		»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	[illegible]	10.000	500	»	avril octobre	45 »
A	Providence (Belgique)	1100 »	5.500	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60.000	525	»	janvier juillet	néant
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	1000 »	8.000	1/8000	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	725 »	30.000	500	»		[illegible]
A	Grand'Combe	[illegible]	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	176 »	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	[illegible]	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 »
A	Saint-Étienne	163 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	11 »
A	Rive-de-Gier	211 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	17 »
A	Carmaux	225 »	22.500	1/22500	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	775 »	24.000	1/24000	»	septembre	néant
A	Charente	500 »	3.500	1/3500	»		25 »
A	Layon et Loire	400 »	4.500	1/4500	»	juin	»
A	[illegible] et Firminy	[illegible]	»	500	»		20 »
A	Quaregnon	[illegible]	5.720	250	»		10 »
A	Charbonnages belges	113 25	80.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	250 25	3.000	500	»		»
Civ.	Centre-du-Flénu	[illegible]	3.000	1.000	»	mai	20 »
C	Mouzaïa (cuivre)	15 »	[illegible]	100	»	août	néant
A	Kef-Oum-Théboul id.	[illegible]	9.000	1/9000	»		»
A	[illegible]	[illegible]	10.000	1/10000	»		néant
A	[illegible]	[illegible]	10.000	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne id.	381 25	90.000	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne id.	[illegible]	[illegible]	4.000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg id.	[illegible]	40.000	375	»	octobre	15 »
A	[illegible]	[illegible]	100.000	375	»	octobre	néant
A	[illegible]	500 »	5.500	1.000	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie id.	[illegible]	60.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	[illegible]	345 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	[illegible] id.	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société [illegible]	[illegible]	[illegible]	500	»		»
C	Pont-Rémy id.	[illegible]	8.000	1/8000	»	30 avril	30 »
C	Siècle journal	[illegible]	[illegible]	1/2500	»		120 »
C	Journaux réunis id.	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	65 »
C	Droit id.	5000 »	100	2.500	»		»
A	Saint-Gobain glaces	1200 »	3.000	1/3000	»		180 »
C	[illegible] id.	110 »	21.000	500	»		néant
A	Oignies (Belgique) id.	110 »	25.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	130 »	5.000	375	»	1er octobre	néant
C	Richer et Cie, Vidanges	[illegible]	[illegible]	500	»		20 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	30.000	100	»	31 mars	[illegible]
C	Chollet et Cie	23 75	40.000	100	»		néant
A	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	80.000	250	»		11 75
»	Deux cirques (E. Dejean et Cie)	210 »	[illegible]	[illegible]	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	[illegible]	»	»	»		»
»	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»		»

[illegible]	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	Dernier cours coté.	Nombre.	Taux de remboursement.	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels.
	Compagnie immobilière de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»		»
[illegible]	Cie impériale des Voitures de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		5 »
[illegible]	Ports de Marseille	[illegible]	[illegible]	500	15	janvier juillet	30 »
[illegible]	Messageries impériales (Service marit.)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	[illegible]	[illegible]	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	[illegible]	1.250	75	février août	50 »
»	Grand'Combe, anciennes	[illegible]	6.000	1.250	25	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	[illegible]	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
»	Vieille-Montagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Aveyron (Decazeville) [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	30 »
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril octobre	[illegible]
[illegible]	Châtillon et Commentry	[illegible]	[illegible]	500	[illegible]	mai novembre	[illegible]
475	Hornu, anciennes	[illegible]	2.410	312 50	30	30 juin déc.	[illegible]
[illegible]	— nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	Rue Impériale de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Gaz de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Union des gaz	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	15 »
»	Docks de Marseille	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	15 »
»	Docks du Havre	[illegible]	»	»	»		»
»	Omnibus de Paris	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	[illegible]
»	M. de Commentry, F. de Fourchambault	[illegible]	16.000	250	[illegible]	janvier juillet	15 »

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

rue et place de Strasbourg.

Liste des numéros des 650 actions sortis au tirage du 20 novembre 1862, et remboursables à partir du 1er janvier 1863, conformément à l'article 49 des statuts :

11321	à 11340	367041	à 367060
25861	» 25870	382201	» 382280
31981	» 32000	383481	» 383500
42501	» 42520	388821	» 388840
63181	» 63200	402861	» 402880
79601	» 79620	409001	» 409020
79681	» 79700	414621	» 414640
133861	» 133880	430061	» 430080
151241	» 151260	433041	» 433060
269041	» 269060	438621	» 438640
284081	» 284100	451361	» 451380
293521	» 293540	462401	» 462420
323161	» 323200	470161	» 470180
333941	» 333960	473701	» 473720
341301	» 341320	477741	» 477760
345361	» 345380	486461	» 486480
366021	» 366040		

COMPAGNIE
DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE
ET DE
L'ITALIE CENTRALE

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie sont prévenus que le tirage au sort des 374 obligations de la série A et des 101 obligations de la série C, à amortir en 1862, aura lieu publiquement le lundi 15 décembre prochain, à 10 heures du matin, à Vienne, Kartner strasse, 1242, avec l'assistance de deux notaires.

Paris, novembre 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

Le conseil d'administration de cette Compagnie a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations anciennes que le tirage au sort de celles qui doivent être remboursées le 1er janvier prochain, aura lieu, en séance publique, à Madrid, au siége social, calle del Caballero de Gracia, 23, le 12 décembre prochain, à 1 heure du soir.

Paris, 10 novembre 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DE

CIUDAD REAL A BADAJOZ

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le coupon d'intérêt des actions échéant le 1er janvier 1863, sera payé, à partir du 2 du même mois, à raison de 6 0/0 par an (soit 15 fr.) par action :

A Madrid, à la caisse de la Compagnie, 44, Puerta del Sol ;

A Paris, chez MM. Parent, Schaken et Ce, place Vendôme, 12.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 5 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, émission de 9,000 obligations de 1,000 francs chacune, du 1er juin 1858, sont prévenus que les intérêts semestriels à échoir le 1er décembre 1862, de 25 francs par obligation, seront payés dès ce jour contre remise des coupons :

A Saint-Gall, Zurich, Augsbourg, Stuttgard, Carlsruhe, Francfort-sur-le-Main et Paris, aux adresses désignées sur les obligations ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier, et chez MM. Masner et Braun ;

A Reinuck, chez MM. Custer et Ce ;

A Glaris, à la Banque ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce ;

A Bâle, chez MM. Kaufmann et Luscher ;

A Berne, chez MM. Tschann, Zeerleder et Ce.

CHEMIN DE FER DE

L'ITALIE MÉRIDIONALE

Le conseil d'administration, dans sa séance du 13 courant, a délibéré ce qui suit :

« Le conseil délibère que les récépissés provisoires du premier versement souscrits par le concessionnaire, comte Bastogi, seront remplacés par les certificats provisoires mentionnés dans les articles 10 et 15 du statut social, aussitôt que lesdits certificats seront prêts, et qu'en attendant lesdits récépissés en tiendront lieu à tous les effets.

Pour le président,
Le secrétaire,
Signé : PIETRO BIANCHELLA.

Turin, le 18 novembre 1862.

AVIS AUX ACTIONNAIRES
du Chemin de fer
DE LYON A GENÈVE

Plusieurs journaux de Lyon ont publié il y a quelques jours une pétition adressée à S. M. l'Empereur par les actionnaires lyonnais du chemin de fer de Genève, qui implorent l'intervention du souverain pour sortir de la situation fâcheuse dans laquelle ils se trouvent.

On nous prie d'annoncer qu'un exemplaire de cette pétition est déposé chez M. Marchant, ancien notaire, rue de Trévise, 24, à Paris, chez lequel MM. les actionnaires qui voudront y adhérer, sont invités à se présenter, tous les jours de midi à 5 heures.

SOCIÉTÉ DES
USINES CENTRALES DE LA GUADELOUPE

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le samedi 6 décembre prochain, dans les salons de Lemardelay, rue de Richelieu, 100, à deux heures de l'après-midi :

1° Pour prendre connaissance des comptes de l'exercice expiré le 31 octobre dernier, et fixer le dividende à répartir pour 1862 ;

2° Pour délibérer sur quelques modifications à apporter aux statuts.

Conformément aux dispositions des statuts, l'on ne peut assister à l'assemblée, si l'on n'est porteur de dix actions au moins, dont le dépôt devra être fait, quinze jours avant la réunion, au siége de la Société, rue Bleue, 15.

Il sera délivré un récépissé qui servira de carte d'entrée.

Paris, le 17 novembre 1862.

MIOT et Ce.

VILLE DE BRUXELLES
Emprunt 1862.

A partir du 1er décembre prochain, le remboursement des obligations sorties au tirage du 1er septembre dernier, aura lieu tous les jours, de 10 heures à 3 heures.

Chez MM. **Ad. Marcuard et Ce**, 18, rue Bergère.

SOUS-COMPTOIR
DES ENTREPRENEURS

Conformément à l'article 30 des statuts, les actionnaires du Sous-Comptoir sont convoqués en assemblée générale pour le jeudi 18 décembre 1862, à deux heures précises, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Pour :

1° Entendre le rapport sur les opérations de l'exercice couru du 1er novembre 1861 au 31 octobre 1862 ;

2° Approuver les comptes de cet exercice ;

3° Fixer le dividende à distribuer ;

4° Procéder à l'élection des administrateurs à remplacer.

La liste des actionnaires qui auront déposé leurs actions sera close le 8 décembre, à cinq heures du soir.

MM. les actionnaires sont donc invités à déposer leurs actions avant cette époque, au siége de la Société, rue Neuve-des-Capucines, 19, hôtel du Crédit foncier de France.

« NOTA. Aux termes de l'article 29 » des statuts, tout dépositaire de » cinq actions a droit d'assister à » l'assemblée générale. »

Le directeur,
Signé : GUFFROY.

SOCIÉTÉ ANONYME DE LA
NOUVELLE-MONTAGNE

Le second dividende pour l'exercice 1861 sera payé, à partir du 1er janvier prochain, par :

25 fr. contre remise du coupon n° 10, pour les actions entières ;

5 fr. en échange du coupon portant cette échéance, pour les cinquièmes d'action.

A Verviers, au siége de la Société ;

A Londres, chez MM. C. Deraux et Ce ;

A Paris, chez M. Rougemont de Lowenberg ;

A Bruxelles, chez MM. J.-H. Matthieu et fils ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et fils.

Pour le conseil d'administration.

Le directeur général de la Société,
Victor SIMON.

Verviers, le 15 novembre 1862.

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

Liste des cent obligations sorties au tirage du 25 novembre 1862, et remboursables à 250 francs l'une à partir du 1er janvier 1863.

201	8599	14161	24563
588	8026	14853	25192
662	9035	15825	25304
1406	9248	16303	25811
1844	9719	16328	26215
2131	9936	16633	26536
2263	10201	16638	26951
2727	10214	17410	27165
3267	10260	17020	27353
3572	10312	17944	27398
3812	10550	18174	27570
5478	10693	18782	27854
5624	11046	19105	28089
5833	11231	19724	28306
5893	11398	19864	29263
6050	12024	20300	29407
6431	12631	20732	29523
6784	13218	20765	29847
6873	13336	21033	30945
7009	13576	21102	31000
7190	13704	21313	31062
7927	13904	21333	31474
7949	13912	22112	
8146	13953	22235	
8450	13948	22653	
8511	14138	22854	

COMITÉ DES PORTEURS DE LA DETTE PASSIVE ESPAGNOLE.

Les porteurs de titres qui n'ont pu assister à la réunion du 14 novembre sont invités à se présenter au siége du comité, rue de Grammont, 13, pour y prendre connaissance du procès-verbal de ladite réunion.

De midi à 3 heures.

CAISSE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

Les actionnaires qui n'ont pas encore signé le mandat donné à M. Mirès, soit pour les réunir, soit pour défendre leurs intérêts, sont invités à passer rue Richelieu, 99.

Pour la province, des modèles d'adhésion seront adressés aux actionnaires qui en feront la demande.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition de novembre du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe ; — les *Livrets spéciaux des réseaux du Nord*, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs illustrés* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales Gares des Chemins de fer, chez les principaux Libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20.

Digitized by Google

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 22 comptant	Samedi 22 terme	Lundi 24 comptant	Lundi 24 terme	Mardi 25 comptant	Mardi 25 terme	Mercredi 26 comptant	Mercredi 26 terme	Jeudi 27 comptant	Jeudi 27 terme	Vendredi 28 comptant	Vendredi 28 terme
182 500	1000	libérées	110 »	Janv.-juillet	Banque de France	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
60 000	500	id.	44 »	id.	Comptoir national d'escompte	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
30 000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France (anc.)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
					id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	500	libérées	20 »	id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
100 000	500	id.	15 »	id.	— id. id. 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	100	id.	[illegible]	id.	— 10es d'obligations, 4 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	100	id.	[illegible]	id.	— id. 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	»	»	»	id.	— Promesses d'obligations	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
75 000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligations foncières	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
75 000	500	libérées	15 »	id.	— Oblig. communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	100	id.	[illegible]	Novembre	— 5es obligations communales	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
60 000	500	375	[illegible]	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
120 000	500	libérées	[illegible]	id.	Société gén. de Crédit mobilier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	»	»			Crédit agricole	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
					id. nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
120 000	500	130	[illegible]	id.	Crédit mobilier espagnol	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
8 000	500	libérées	43 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
100 000	500	id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
50 000	100	id.	4 50	Janv.-juillet	Sous-Comptoir des Entrepreneurs	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
40 000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
6 000	500	375	»	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Anonymes ou commandite	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	ACTIONS INDUSTRIELLES.						
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	[illegible]	8 000	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	531 »	6 000	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	[illegible]	6 000	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	[illegible]	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	[illegible]	600	500	»		»
C	Comptoir Bonnard	10 »	200 000	100	»	[illegible]	1 50
A	[illegible]	1050 »	21 000	500	»		[illegible]
A	[illegible]	430 »	21 000	500	»	janvier juillet	[illegible]
A	Caisse de l'Industrie	11 25	50 000	100	»	juillet	5
A	[illegible]	615 »	4 000	1/4 000	»	juin, décemb.	[illegible]
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	[illegible] 50	24 000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	230 »			»	juillet	[illegible]
A	Omnibus de Lyon	71 [illegible]	40 000	100	»		[illegible]
C	Omnibus de Londres	41 [illegible]	250 000	100	10		néant
A	Cie impériale des Voitures de Paris	63 75	100 000	100	»	avril octobre	néant
A	Messageries impériales (Service marit.)	751 25	60 000	500	»	janvier juillet	60 »
	— (actions nouvelles)	[illegible]	32 500	500	100		5 00
A	Compagnie générale transatlantique	510 [illegible]	80 000	500	»	janvier juillet	néant
C	Bazin, L. Gay et Cie	[illegible] 50	[illegible]	500	»	janvier juillet	31 50
C	Marc-Fraissinet et Cie	435 »	»	»	»		»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »	30 000	1/30000	»		»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 »	»	500	»		»
	CANAUX.						
A	[illegible]	435 [illegible]		500	250	janvier juillet	»
A	Canaux, actions de capital	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	30 »
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	»	juin	»
A	[illegible]	900 »	27 500	1 000	»	avril octobre	30 »
A	— act. de jouissance	140 »	27 500	»	»	juin	13 50
A	Arles à Bouc	900 »	6 000	1 000	»	avril octobre	30 »
A	Trois canaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	2500 »	600	5 000	»	février août	641 »
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	16 500	1 000	»	juin décembre	30 »
A	Sambre française canalisée	1050 »	6 000	1/6000	»	janvier juillet	95 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	221 25	240 000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	640 »	30 000	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	435 »	[illegible]	1/21500	»		10 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	617 50	25 000	1/25000	250		»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	675 »	40 000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	414 »	»	»	»		»
	GAZ.						
A	Cie gén. d'écl. et de chauffage par le gaz	[illegible]	110 000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	[illegible]	»	»	»		»
A	Union des Gaz	[illegible]	20 000	250	»	janvier	néant
A	Marseille (et mines de Portes)	401 »	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	18 30
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	[illegible]	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	[illegible]	1 500	500	»	mars septemb.	25 »
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	500	1 000	»	1er juin	40 »
A	Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	120 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»		77 50
A	Gaz général de Paris	[illegible]	»	»	»		»
A	[illegible]	400 »	6 000	500	»	janvier juillet	[illegible]
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Cie	900 »	14 000	500	»	octobre avril	75 »
C	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	785 »	30 000	1/30000	»		20 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	3 000	3 000	»	juin décembre	néant
C	Alais (Gard)	[illegible]	60 000	1/60000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	760 »	[illegible]	500	»	juin décembre	40 »
C	Basse-Indre	[illegible]	3 000	500	»	avril octobre	30 »
C	Châtillon et Commentry	437 50	60 000	500	»	mars septemb.	15 »
C	Horme	[illegible]	10 000	1/10000	»		»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	6 000	1/6000	»		30 »
C	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril octobre	24 »
C	Marine et chemins de fer	815 75	34 000	1/34000	»	mai novembre	30 »
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»		néant
C	Franche-Comté	[illegible]	10 000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	1130 »	14 000	1/14000	»		60 »
C	Firminy	315 »	»	250	»		22 »
C	Pont-l'Évêque	[illegible]	»	500	»		»
A	Monceau?-sur-Sambre (Belgique)	[illegible]	10 000	500	»	avril octobre	65 »
A	Providence (Belgique)	1140 »	5 500	1 000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	[illegible]	60 000	375	»	janvier juillet	néant

Anonymes ou commandite	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	[illegible]	30 000	[illegible]	»		33 »
A	Grand'Combe	[illegible]	24 000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	[illegible]	80 000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	10 »
A	Saint-Étienne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	11 »
A	Rive-de-Gier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	avril octobre	17 »
A	Carmaux	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	néant
A	Chazotte	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»		20 »
A	Layon-et-Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	»	300	»		20 »
A	Quaregnon	[illegible]	[illegible]	250	»		40 »
A	[illegible] belges	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juin	[illegible]
A	Long-Pendu	[illegible]	2 000	[illegible]	»		»
C	Centre-du-Flénu	[illegible]	3 000	1 000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa (cuivre)	[illegible]	60 000	100	»	août	néant
A	Kef-Oum-Théboul id.	[illegible]	9 000	[illegible]	»		»
	[illegible]	[illegible]	10 000	[illegible]	»		néant
	[illegible]	[illegible]	10 000	[illegible]	»	janvier juillet	»
	Vieille-Montagne, id.	371 25	90 000	[illegible]	»	mai novembre	30 »
A	Nouvelle-Montagne id.	[illegible]	[illegible]	1 000	»	janvier juillet	60 »
A	[illegible]	[illegible]	60 000	375	»	octobre	15 »
A	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	octobre	néant
A	[illegible]	500 »	5 500	1 000	»	janvier juillet	40 »
A	Silésie id.	[illegible]	60 000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
C	[illegible] (Amiens) filature	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	septembre	40 »
C	Cohin id.	[illegible]	[illegible]	500	»	janvier juillet	35 »
	[illegible] id.	[illegible]	1 400	[illegible]	»		»
	Pont-Rémy id.	[illegible]	5 000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle journal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»		175 »
C	Journaux réunis id.	[illegible]	6 000	500	»	janvier juillet	45 »
	Droit	[illegible]	100	2 500	»		»
A	Saint-Gobain glaces	[illegible]	3 000	[illegible]	»		150 »
C	Montluçon id.	[illegible]	21 000	500	»		néant
A	[illegible] (Belgique) id.	[illegible]	[illegible]	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	[illegible]	[illegible]	375	»	1er octobre	néant
C	Richer et Cie. Vidanges	[illegible]	[illegible]	500	»		30 »
C	Caoutchouc souple	[illegible]	[illegible]	100	»	31 mars	20 »
C	[illegible] et Cie	23 75	40 000	100	»		néant
A	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	250	»		11 75
C	Deux cirques (E. Dejean et Cie)	210 »	8 750	500	»	févr. juillet	[illegible]
»	Taillerie impériale de diamants	[illegible]	»	»	»		»
»	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»		»

Prix d'émission	OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époques de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	275 »	[illegible]	[illegible]	[illegible]		»
[illegible]	Cie impériale des Voitures de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		5 »
[illegible]	Ports de Marseille	[illegible]	[illegible]	500	15	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Messageries impériales (services marit.)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	avril octobre	[illegible]
	Loire, anciennes	[illegible]	[illegible]	1 250	»	février août	50 »
	— nouvelles	[illegible] 50	[illegible]	1 250	75	février août	50 »
	Grand'Combe, anciennes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1er avril oct.	[illegible]
	— nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1er avril oct.	[illegible]
210	Carmaux, Charbonnages	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
300	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	[illegible] 50	20 000	[illegible]	[illegible]	avril octobre	[illegible]
250	Châtillon et Commentry	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	mai novembre	[illegible]
175	Horme, anciennes	[illegible] 75	2 410	312 50	50	30 juin déc.	[illegible]
[illegible]	— nouvelles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	31 mars sept.	[illegible]
[illegible]	J.-F. Cail et Cie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
»	Rue impériale de Lyon	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Gaz de Paris	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	25 »
[illegible]	Union des gaz	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
»	Docks du Havre	[illegible] 25	»	»	»		»
»	Omnibus de Paris	[illegible] 50	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
	M. de Commentry, F. de Fourchambault	[illegible]	16 000	[illegible]	[illegible]	janvier juillet	[illegible]

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 22 au 28 novembre

Dernier cours	Intégralement	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 22 Compt.	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Compt.	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Compt.	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Compt.	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Compt.	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Compt.	Vendredi 28 Terme
29.50	1157	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	1330 »	» »	1330 »	» »	1330 »	» »	1330 »	» »	1330 »	» »	1335 »	» »
»	»	»	500	»	100 » »	»	Id. actions estampillées	1043 75	1043 75	1040 »	1040 »	1040 »	1042 50	1040 »	1040 »	1045 »	1045 »	1043 75	1043 75
»	»	300.000	500		5 0/0		Id. actions nouvelles	782 50	784 »	780 »	781 25	788 75	790 »	785 »	780 »	788 75	790 »	790 »	» »
»	»	15.000	»	»	25 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1341	1165	483.333	400	»	60 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1032 50	1030 »	1037 »	1030 »	1032 50	1032 50	1031 25	1036 »	1032 50	1032 50	1033 50	1041 »
»	»	41.667	400	»	41 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	» »	» »	» »	1000 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
291	1130	500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	530 »	532 50	533 75	531 25	532 50	531 50	531 25	532 50	532 50	533 75	535 »	531 75
»	»	»	»	»	15 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	2236	600.000	500	»	75 fr. » pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1150 »	1147 50	1142 50	1140 »	1142 50	1143 75	1145 »	1147 50	1147 50	1148 75	1150 »	1146 25
1033	1224	236.900	500	»	30 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	830 »	832 50	828 75	827 50	828 25	827 50	831 50	835 »	833 50	835 »	830 »	835 »
1343	1340	300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	535 »	535 »	537 75	535 »	533 75	531 50	535 »	537 50	537 50	536 25	537 25	» »
1301	231	80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	351 25	» »	350 »	» »	» »	» »	» »	355 »	347 50	350 »	347 50	350 »
231	172	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	» »	410 »	» »	407 50	405 »	407 50	» »	405 »	405 »	» »	403 »	403 75
182	355	42.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	427 50	» »	427 50	» »	425 »	» »	425 »	» »	» »	» »	» »	» »
151	»	42.000	500	150	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	430 »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	425 »	» »	» »	» »
»	38	12.000	500	»	17 fr. 50	janvier, juillet	Bességes à Alais	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
38	»	110.000	500	375	5 0/0	août, février	Algériens	» »	» »	» »	» »	450 »	» »	450 »	» »	450 »	» »	» »	» »
»	»	100.000	500	»	22 50	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	375 »	375 »	372 50	375 »	372 50	375 »	371 25	372 50	368 75	372 50	370 »	370 »
»	»	4.090	500	»	17 50	janvier, juillet	Lyon-Croix-Rousse	» »	» »	405 »	» »	» »	» »	451 50	» »	» »	» »	» »	» »
1	»	»	»	»	»	»	Lyon-Sathonay	482 50	» »	482 50	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	482 50	» »
»	1321	400.000	500	»	33 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	490 »	492 50	492 50	496 »	492 50	496 »	492 50	493 50	493 75	493 50	495 »	495 50
1326	3136	750.000	500	50	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	590 »	590 »	590 »	587 50	587 50	588 75	587 50	590 »	590 »	589 75	590 75	590 »
»	150	80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	131 25	» »	133 75	» »	140 »	» »	135 »	» »	140 »	» »	135 25	» »
150	292	73.235	500	»	20 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	» »	» »	487 50	» »	» »	» »	470 »	» »	470 »	» »	470 »	» »
253	172	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	» »	» »	390 »	» »	390 »	» »	» »	» »	390 »	395 »	» »	» »
170	103	240.000	500	»	20 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	632 50	631 25	632 50	630 »	631 25	630 »	632 50	633 75	633 75	638 50	635 »	635 75
»	216	80.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	340 »	335 »	340 »	335 »	338 75	» »	335 »	340 »	337 50	» »	335 »	340 »
366	523	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	517 50	518 75	515 »	515 »	515 »	515 »	521 50	518 75	518 75	518 75	521 75	523 50
»	131	30.000	500	»	13 50	janvier, juillet	Séville-Cordoue	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
131	150	70.000	500	»	25 »	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	472 50	470 »	477 50	472 50	470 »	» »	471 25	471 25	472 50	470 »	477 50	472 50
160	»	14.000	500	»	20 »		Montblanch à Reus	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	1330	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	422 50	422 50	422 50	422 50	422 50	422 50	425 »	421 75	422 50	» »	427 75	423 75
»	130	171.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	339 75	335 »	337 50	335 »	335 »	337 50	333 50	333 75	332 50	333 75	333 75	335 »
393	»	22.000	500	»		avril, octobre	Id. trentenaires	410 »	» »	410 »	» »	410 »	» »	410 »	» »	410 »	» »	410 »	» »
»	130	50.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Guillaume-Luxembourg	292 50	» »	292 50	» »	280 »	» »	292 50	» »	290 »	» »	277 50	» »
120	»	52.000	500	»		avril, octobre	Hainaut et Flandres	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	75	70.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Portugais	451 25	450 »	451 25	450 »	450 »	450 »	452 50	452 50	453 50	452 50	450 »	450 »
»	»		500	»			Ligne d'Italie	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
»	»					»	»	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	22	24	25	26	27	28
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	———	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1838—1850	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	———	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1842	8.884	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	1030 »	1055 »	» »	1055 »	» »	» »
1848	12.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	5 0/0	1030 »	» »	1025 »	1025 »	» »	1025 »
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	» »	» »	1003 »	» »	» »	» »
1848	15.600	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	» »	1055 »	1055 »	1050 »	» »	1050 »
1852—1854	31.535	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	1020 »	» »	1025 »	1025 »	» »	1020 »
1852—1856	308.600	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	511 25	510 »	508 75	507 50	508 75	» »
1843	2.770	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1852	24.000	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1852	130.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	» »	517 50	517 50	645 »	515 »	517 50
1854	102.014	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	» »	» »	505 »	» »	512 50	» »
1845	5.000	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 5 0/0	» »	1120 »	» »	» »	» »	» »
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	310 »	» »	308 75	307 50	310 »	310 »
1852	63.043	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	305 »	» »	308 25	305 »	308 75	» »
1855	265.909	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	316 25	315 »	315 »	316 25	316 25	315 »
1852—1861	1.470.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	313 75	314 50	312 50	312 75	315 »	312 50
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	312 50	312 50	312 50	312 50	312 50	312 50
1855	87.789	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	307 50	» »	307 50	307 50	» »	» »
1857—1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	(nouvelles)	» »	310 25	306 25	305 »	305 »	» »
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	311 25	» »	311 25	310 »	311 25	311 »
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	316 25	316 »	308 25	307 50	307 50	316 »
1857	311.800	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	312 50	313 »	313 »	313 75	313 75	313 »
1850—1861	419.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	310 »	308 75	307 50	308 75	307 50	310 »
1858	22.610	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	» »	309 »	» »	» »	» »	» »
1857—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	308 75	309 75	305 75	306 25	308 75	305 »
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50
1859	148.093	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	308 »	310 »
1856—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	311 25	311 25	310 »	311 25	311 25	310 »
»	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Lyon-Croix-Rousse 3 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1858—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 gar. par le gouv. autrich.	276 25	276 25	275 »	276 25	275 »	275 »
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombards-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	[illegible]	264 75	268 75	265 75	267 50	» »
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien.	246 25	240 25	248 25	246 25	248 »	245 »
1859	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	243 75	243 75	243 75	243 75	243 75	243 75
1856—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	275 »	275 »	272 50	273 75	273 75	273 »
1859	14.576	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	260 »	260 »	260 »	261 25	» »	264 »
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	260 »	260 »	259 »	261 25	» »	260 »
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	260 »	258 75	260 »	257 50	257 50	» »
1859—1861	200.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	258 75	258 75	258 75	258 75	258 75	258 75
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	231 »	230 »	238 75	233 »	230 »	230 »
»	»	»	»		»	» »	avril, octobre	Montblanch à Reus	230 »	235 »	237 50	240 »	235 »	237 50
0—1861	22.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	» »	» »	» »	» »	» »	» »
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	255 »	253 »	255 »	253 75	253 »	253 »

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	Samedi 22 Comptant	Samedi 22 Terme	Lundi 24 Comptant	Lundi 24 Terme	Mardi 25 Comptant	Mardi 25 Terme	Mercredi 26 Comptant	Mercredi 26 Terme	Jeudi 27 Comptant	Jeudi 27 Terme	Vendredi 28 Comptant	Vendredi 28 Terme
RENTES 3 0/0, jouissance juillet 1861	70 20	70 20	70 »	70 10	70 20	70 25	70 35	70 30	70 35	70 35	70 35	70 40
RENTES 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	» »	» »	97 75	» »	97 65	» »	97 80	» »	97 90	» »	» »	» »
RENTES 4 1/2 0/0 ancien, id.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
RENTES 4 0/0 id.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	465 »	» »	465 »	» »	465 »	» »	» »	» »	465 »	» »	466 75	» »
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1115 »	» »	1110 »	» »	» »	» »	1110 »	» »	1116 25	» »	1116 »	» »
Id. id. id. 1855-1860, jouissance septembre 1862	454 25	» »	450 »	» »	450 »	» »	446 25	» »	447 50	» »	447 50	» »
Département de la Seine, id. 1857, jouissance janvier 1862	230 75	» »	230 »	» »	230 »	» »	230 »	» »	» »	» »	» »	» »
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Ville de Lille	97 50	» »	90 25	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »	97 50	» »
Ville de Tourcoing et Roubaix	» »	» »	» »	» »	42 50	» »	40 »	» »	41 25	» »	41 25	» »
Ville de Bruxelles 1862	98 25	» »	» »	» »	98 »	» »	» »	» »	» »	» »	98 30	» »
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	92 2/8	» »	93 2/8	» »	92 2/8	» »/»	93 1/8	» »	93 3/8	» »/»	93 3/8	» »
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	» »/»	» »/»	81 1/2	» »	81 1/2	» »	81 »/»	» »	81 1/4	» »	» »/»	» »
Id. 3 0/0 1852. id.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 »	» »	71 »	» »	70 50	» »	70 25	» »	71 »	» »	71 25	» »
Id. 3 0/0, id.	» »	» »	» »	» »	44 50	» »	44 50	» »	» »	» »	44 50	» »
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	70 90	71 »	71 05	70 90	71 30	71 15	71 25	71 10	71 30	71 25	71 40	71 30
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	» »/»	» »	74 »/»	» »	74 »/»	» »	73 3/4	» »	74 »/»	» »	74 1/2	» »
Emprunt russe	93 1/4	» »/»	93 1/4	» »/»	» »/»	» »/»	93 1/4	» »/»	93 1/4	» »/»	93 1/4	» »/»
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	» »/»	» »/»	46 »/»	» »/»	» »	» »	» »/»	» »/»	» »/»	» »/»	46 1/2	» »/»
Id. 3 0/0 intérieur	» »/»	» »/»	50 1/2	» »/»	50 3/8	» »/»	50 5/8	» »	50 3/8	» »/»	50 1/2	» »/»
Id. 3 0/0 extérieure 1841	» »	» »	» »/»	» »	53 3/4	» »	» »	» »	» »/»	» »	54 »/»	» »
Id. 3 0/0 id. 1856-56	54 »/»	» »/»	53 1/2	» »/»	53 3/4	» »	» »/»	» »/»	53 3/4	» »/»	53 3/4	» »
Id. passive extérieure (sans intérêt)	22 3/4	» »/»	» »	» »/»	22 3/4	» »/»	22 3/4	» »/»	23 »/»	22 3/4	23 1/8	23 1/8
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	» »/»	» »	» »/»	» »	100 3/4	» »	» »/»	» »	100 »/»	» »	» »/»	» »
Turquie, 4 1/2 0/0	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
Id. Obligations ottomanes emprunt 1860, jouissance juillet 1862	351 25	» »	351 25	» »	351 25	» »	350 »	» »	350 »	» »	352 50	» »
Haïti, annuités	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1161. — 21e ANNEE. — N° 49. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 6 DÉCEMBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

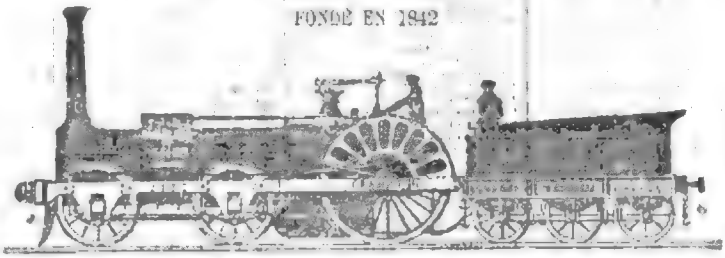
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	11 fr.
DÉPARTEMENTS	25 »	13 »
ÉTRANGER	40 »	20 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 921. — Recettes des chemins de fer français pendant les trois premiers trimestres de 1861 et 1862, 923. — Chemin d'Orléans, 925. — Chemins de Paris-Lyon-Méditerranée, 924. — Chemins des Ardennes, 925. — Chemin Victor-Emmanuel, 926. — Magasins généraux de Bordeaux, 926. — Banque de Turquie, lettres, 926. — Chronique, 927. — Banque d'Angleterre, 928. — Marché industriel, 927. — Bourses étrangères, 927. — Bourse de Londres, 927. — Changes, 927. — Bulletin commercial, 928. — Bulletin des recettes de la semaine, 929. — Avis aux actionnaires, 929. Préfecture du département de la Seine, 931. Recettes des chemins de fer, 932. — Annonces, 933. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 935 Cours des actions et obligations industrielles, 935. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 936.

BULLETIN DE LA SEMAINE

La liquidation de novembre est terminée.

Elle n'a pas réalisé toutes les menaces des baissiers ; mais elle n'a pas rempli les espérances des haussiers.

Elle a, dans tous les cas, révélé une situation de place qu'il ne faut pas méconnaître.

Le jour de la liquidation de la rente, le report s'est tendu, les acheteurs se liquidaient, tout était offert, la baisse a fait des progrès, et inspirait des craintes pour le lendemain, jour de liquidation des valeurs industrielles.

On a pu en conclure que la place était à la hausse sur la rente, ou qu'il y avait des livraisons importantes de titres.

Le lendemain, les reports des valeurs industrielles débutaient par les hauts cours ; puis, tout d'un coup, on s'est aperçu que les acheteurs des valeurs étaient reportés à l'avance, ou qu'ils étaient en minorité par rapport aux vendeurs ; le report est descendu à des prix relativement bas. Donc la place était dégagée de ce côté. Aussitôt, les valeurs ont regagné largement les cours perdus la veille, la rente elle-même a monté : on a pu croire un instant à une campagne de hausse.

Ce n'était pas encore la hausse, ce n'était qu'un mouvement ramenant les cours à leur niveau précédent, les craintes factices s'étant dissipées.

Aussi les bourses du 4 et du 5 ont été des bourses tranquilles.

Nous ne croyons pas à de violents mouvements immédiats ; nous voyons, pour quelques bourses, du calme, du repos, et nous souhaitons qu'il en soit ainsi, afin que la hausse puisse surgir d'une base forte et solide.

Evidemment, comme nous approchons des paiements de coupons, des règlements de fin d'année, il y aura des réalisations pour y satisfaire.

D'un autre côté, nous croyons la baisse enrayée, par l'espérance fondée d'une reprise prochaine.

En effet, les nuages qui un instant avaient assombri l'horizon politique semblent se dissiper pour le moment, ils ne nous ont jamais paru bien menaçants, mais ils auraient pu être considérés comme de nature à apporter une apparence de raison aux effrayantes prophéties des baissiers.

Ainsi, par exemple, la candidature du prince Alfred semble disparaître. Décidément le vieux Palmerston n'a pas perdu son habileté diplomatique, il a joué la Russie et combattu ses prétentions par un moyen de comédie qui n'en a pas moins réussi. Il s'est en outre donné le malin plaisir de montrer l'influence du nom anglais en Orient. Quoi qu'il en soit, il semble maintenant assuré que le roi futur de Grèce sera choisi en dehors des familles princières des trois gouvernements protecteurs. Peu importe l'élu, toute mauvaise chance de conflit s'est évanouie. Peut-être même les Grecs comprendront-ils, par la mystification dont ils viennent d'être les victimes, qu'ils ne feraient pas mal de chercher au milieu d'eux le chef de leur gouvernement, au lieu d'aller le quêter parmi les princes européens. Un compatriote posséderait tout au moins la science de leurs besoins aussi bien que l'étranger qui leur sera désigné.

En Italie, le ministère Ratazzi a donné sa démission avant le vote du Parlement ; mais la majorité parlementaire qui l'a renversé ne semble pas devoir profiter de sa chute. Evidemment ce qui a empêché une dissolution, indiquée par la situation, c'est l'impossibilité de marcher sans le vote des lois financières. Dès lors, le ministère Ratazzi semble avoir cédé la place à un ministère intérimaire ou administratif si l'on veut, qui acceptera la mission de faire voter les lois financières urgentes. Puis on pourrait bien ensuite en appeler au pays par une dissolution.

Les hostilités ne tarderont pas à commencer au Mexique, et il faut espérer qu'on ne rencontrera pas trop de résistance pour entrer à Mexico ; c'est alors qu'un rapprochement devra se faire sur cette question avec l'Espagne et l'Angleterre.

Quant à l'Amérique, nous ne pouvons croire à une longue prolongation de la guerre, l'esprit yankee est vif, déterminé, batailleur, et il a dû se donner la satisfaction de se laisser aller à son caractère, mais il est aussi profondément calculateur, et il doit supputer le nombre de dollars dépensés sans profit. La lassitude et l'intérêt nous semblent donc devoir apaiser les passions guerrières et ramener à une conciliation prochaine.

A l'intérieur, les craintes monétaires diminuent ; une hausse nouvelle de l'escompte continue à devenir improbable, l'encaisse de la Banque commençant à se reformer.

Les achats du comptant vont eux-mêmes se renouveler avec les prochains paiements de coupons.

Nous sommes donc disposés à prévoir de la hausse pour une époque qui ne serait pas trop éloignée. Les détenteurs de valeurs doivent en conséquence prendre patience et laisser passer ces quelques jours d'incertitude.

Le 3 0/0 a faibli en liquidation à 69 95 pour reprendre après comme nous le mentionnons plus haut, et même toucher au cours de 70 80 ; depuis il a légèrement réagi et ferme aujourd'hui à 70 25 au comptant, et à 70 50 à terme. Ce fonds a une remarquable tenue, et pour peu que les achats du comptant recommencent, on peut s'attendre à un sérieux mouvement lors de la reprise. Il ne faut pas oublier que le stock de rentes diminue peu à peu, et

que c'est le 15 qu'on détache le coupon trimestriel.

Le 4 1/2 0/0 est ferme à 97 80 sans affaires. Il en est de même des obligations trentenaires, cotées à 468 75 avec une légère tendance ascensionnelle par suite de l'approche du coupon de janvier et du deuxième tirage pour l'amortissement de partie de ces obligations.

L'emprunt italien, après la démission du ministère Ratazzi, est resté ferme. Il semble en résulter que les spéculateurs prévoient peu de changements dans la politique du gouvernement italien. On dit, en outre, que le nouvel emprunt ne serait pas admis à l'émission publique et à la cote en France. Il en résulterait un avantage pour l'ancien, qui serait de nature à lui donner de la fermeté. Du reste, il n'y a dans ce bruit qu'une prévision, et probablement rien ne peut encore être définitivement arrêté à cet égard. Ce fonds faisait aujourd'hui 71 10.

Les fonds espagnols sont toujours recherchés, surtout la dette différée.

Les établissements de crédit ont fait preuve d'une bonne tenue.

Ainsi la Banque de France s'est consolidée au cours de 3,400 fr., en attendant qu'elle reprenne celui de 3,500 fr., touché un instant.

Le Crédit foncier fait, actions estampillées 1340 »» et 1260 »» actions nouvelles. Il est une remarque singulière que l'on peut faire sur cette valeur : depuis plusieurs liquidations, elle monte toujours le lendemain de la liquidation pour baisser à peu près d'autant pendant le reste du mois, et revenir ainsi à son point de départ. Est-ce là une loi qui régit ce titre; nous ne croyons pas nécessaire d'en rechercher la cause.

Le Crédit agricole se tient à 640 ».

Le Crédit industriel est demandé à 660 ».

Le Sous-Comptoir de l'industrie qui, un instant, avait fait 560, est revenu à 530 ». Il ne faut pas que les porteurs s'effraient de ce mouvement de faiblesse : quand on a vu son aîné, le Crédit industriel, monter rapidement, on a supposé à bon droit que le Sous-Comptoir le suivrait, et on en a acheté; mais la baisse survenant brusquement, les acheteurs, surpris, ont été obligés de vendre à tout prix, et ainsi ont affecté le titre. Il reprendra vivement un jour prochain; car c'est là une bonne et excellente valeur.

Le Comptoir d'escompte est demandé à 660 ».

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs a atteint le cours de 162 50. Nous attendrons le rapport à la prochaine assemblée générale pour nous rendre compte des causes de cette hausse accélérée, et les exposer à nos lecteurs.

Le Crédit mobilier français et le Crédit mobilier espagnol sont toujours les valeurs aux grandes variations. Cependant, il faut signaler à la spéculation que le jour de la liquidation de la rente, alors que toutes les valeurs fermaient en baisse, le Crédit mobilier français et le Crédit mobilier espagnol fermaient à des cours plus élevés. C'est un symptôme dont les baissiers feront bien de prendre bonne note pour le jour de la hausse.

Les Chemins de fer sont toujours atteints dans leurs recettes; cependant nous semblons approcher d'une période qui leur sera plus favorable.

Le chemin d'Orléans a une augmentation de recettes qui n'est pas moindre de 48,000 fr., aussi ses actions estampillées sont fermes à 1,052 50, et les actions nouvelles à 791 25.

Le Lyon a retrouvé son équilibre avec l'année dernière, aussi ses actions sont-elles très-fermes à 1,150 ».

Le Nord a une diminution de recettes de 74,000 fr., ses actions n'en sont pas moins tenues à 1,040 ».

L'Ouest a une diminution de recettes de 199,000 fr., c'est le chemin le plus atteint par la crise américaine, ses actions sont faibles à 536 25.

L'Est est un peu mieux tenu à 532 50.

Les recettes du Midi continuent à être plus faibles; la différence pour cette semaine est de 131,000 fr. en faveur de 1861. Aussi les offres ont été persistantes sur ce chemin, qui ferme à 806 25. Nous croyons qu'il s'est formé un fort découvert.

Le Genève fait 350 », et le Dauphiné 405.

Les Ardennes sont à 410 ».

Les Autrichiens ont repris à 507 50 sur le bruit d'une entente avec la Compagnie rivale pour l'entrée dans Vienne.

Les Lombards font 585 ».

Le Victor-Emmanuel, après le magnifique succès obtenu par lui pour la souscription aux obligations, est très-demandé à 367 30.

Les chemins de Saragosse-Alicante continuent à dépasser nos prévisions par leurs augmentations de recettes; aussi ces actions sont elles recherchées et ont monté à 670; des réalisations les ont ramenées à 665. Voici une hausse que nous annonçons depuis un mois.

Les chemins Romains ont une grande tendance à la hausse; aujourd'hui leur plus belle ligne, celle de Rome à Naples, est complétement ouverte; ses actions étaient demandées à 337 50.

Peu d'affaires sur les autres chemins.

Les Messageries maritimes continuent à être recherchées à 722 50, coupon détaché.

Les Paquebots transatlantiques ont repris à 555 ».

Pour les jours de liquidation, les reports ont été les suivants :

3 0/0	0,27 1/2 à 0,35	Genève	2 à 2,50
à 1/2	0,40 à 0,45	Dauphiné	2,50
Obligations du Trésor	2 50	Ardennes	2,50
Empr. italien	0,35 au pair.	Gaz ancien	9 à 8
Espagne intérieure	3/8 à 1/4	— nouveau	12 à 9
— différée	1/4	Sues	pair à 2,50
— passive	3/8 à 1/4	Paqueb. trans.	4,50 à 3,50
Crédit foncier actions estamp., do.	8,50 à 7,50	Autrichiens	2,75 à 3,»»
— Act. nouv.	à 6,25	Lombards	3,50 à 3
Crédit industriel	à	Victor-Emm.	2,25
Sous-Comptoir du commerce	3,50	Russes	2,50 à 1
Crédit mobilier	8 à 5	Romains	2,50 à 2,»»
Orléans estamp.	3,25 à 3	Guill. Luxembourg	2
— nouvelles	3 à 2.75	Mobil. espagnol	5 à 4
Nord	3,50 à 1,50	Saragosse	3,25 à 3,75
Est	pair à 3	Séville-Xérès	pair 2
Lyon	6 à 5	Nord de l'Espagne	3,50 à 3
Midi	4,25 à 3	Pampelune	3,»»
Ouest	déport »,75 à pair	Barcelone	déport 1 à 0,50
		Portugais	3,75 à 2,75

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	45.21 0/0
Bességes à Alais	27.33 0/0
Graissessac à Béziers	26.92 0/0
Guillaume-Luxembourg	20.56 0/0
Victor-Emmanuel	19.17 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceili)	18.03 0/0
Cordoue à Séville	15.84 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	15.56 0/0
Dauphiné	15.10 0/0
Lyon-Genève	11.27 0/0
Barcelone-Saragosse	11.»» 0/0
Séville-Xérès-Cadix	10.52 0/0
Union-Suisse	1.29 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Central Suisse	1.70 0/0
Ouest suisse	2.07 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	2.96 0/0
Nord de l'Espagne	5.71 0/0
Orléans	5.75 0/0
Est	7 35 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	12.31 0/0
Nord	13 06 0/0
Midi	18 65 0/0
Autrichiens	18.35 0/0
Ardennes	20.87 0/0
Ouest	24 20 0/0

A. de Biraque d'Arremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	28 novembre.	5 décembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 40	70 50	» 10	» »»
Rente 4 1/2 0/0	98 »»	97 80	» »»	» 20
Banque de France	3350 »»	3400 »»	50 »»	» »»
Consolidés	92 3/8	92 3/8	» »»	» »»
Crédit foncier	1307 50	1340 »»	32 50	» »»
Crédit agricole	» »»	640 »»	» »»	» »»
Crédit industr.et com.	650 »»	663 »»	13 »»	» »»
Crédit mobilier	1100 00	1106 25	6 25	» »»
Crédit mob. espagn.	767 50	762 50	» »»	5 »»
Comptoir d'Escompte	655 »»	660 »»	5 »»	» »»
Orléans	1043 75	1052 50	8 75	» »»
Nord	1031 25	1040 »»	8 75	» »»
Nord (act. sorties)	» »»	995 »»	» »»	» »»
Est	533 75	532 50	» »»	1 25
Paris-Méditerranée	1146 25	1150 »»	3 75	» »»
Midi	825 »»	806 25	» »»	18 75
Ouest	536 25	536 25	» »»	» »»
Genève	350 »»	355 »»	5 »»	» »»
Dauphiné	402 50	405 »»	2 50	» »»
Ardennes ancien	» »»	410 »»	» »»	» »»
Ardennes nouveau	» »»	415 »»	» »»	» »»
Ch. Autrichiens	492 50	507 50	15 »»	» »»
Victor-Emmanuel	370 »»	367 50	» »»	2 50
Russes	423 75	426 25	2 50	» »»
Romains	355 »»	337 50	» »»	17 50
Sud-Autr.-Lombard.	590 »»	585 »»	» »»	5 »»
Saragosse Pampelune	390 »»	390 »»	» »»	» »»
Saragosse-Alicante	633 75	662 50	28 75	» »»
Saragosse-Barcelone	340 »»	330 »»	» »»	10 »»
Nord-Espagne	522 50	522 50	» »»	» »»
Séville-Xérès-Cadix	472 50	472 50	» »»	» »»
Portugais	450 »»	462 50	12 50	» »»

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS. — Direction générale des Ponts et chaussées et des chemins de fer. — Bureau de statistique.

Recettes de l'exploitation des chemins de fer français. — 3 premiers trimestres des années 1862 et 1861.

NOMS des CHEMINS.	1862 Longueur totale exploitée au 30 septembre	1862 Longueur moyenne exploitée pendant les 3 trimestres	1862 1er trimestre	1862 2me trimestre	1862 3e trimestre	1861 Longueur totale exploitée au 30 septembre	1861 Longueur moyenne exploitée pendant les 3 trimestres	1861 1er trimestre	1861 2e trimestre	1861 3e trimestre	Total des 3 trimestres 1862	Total des 3 trimestres 1861	Différence en plus 1862	Différence en plus 1861	Par kilomètre, recette totale 1862	Par kilomètre, recette totale 1861	Différence de 1862 sur 1861, totale, en plus	Totale, en moins	Pour cent, en plus	Pour cent, en moins
	k.	k.	fr.	fr.	fr.	k.	k.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Ancien réseau.																				
Nord (1)	1,003	995	14,720,768	15,505,736	18,233,859	967	962	14,457,268	14,815,153	16,868,098	48,460,163	46,119,508	2,340,655	»	48,706	47,961	763	»	1.59	»
Est (2)	963	963	10,615,274	11,619,291	12,872,502	963	959	10,732,075	11,926,719	13,822,570	35,107,067	36,482,273	»	1,375,206	36,430	38,042	»	1,586	»	4.17
Ouest	900	900	10,132,592	11,844,098	13,992,550	900	900	10,357,724	12,075,208	14,854,946	35,969,246	37,287,878	»	1,318,632	39,960	41,431	»	1,565	»	3.34
Orléans	1,627	1,489	15,830,362	16,184,050	17,023,714	1,577	1,477	16,291,517	17,706,711	18,509,388	48,038,106	52,367,816	»	3,629,710	33,022	35,591	»	2,569	»	7.22
Paris-Méditerranée	1,412	1,412	29,603,318	30,283,290	32,715,900	1,512	1,412	26,864,727	28,316,057	30,953,838	92,602,505	86,335,222	6,067,286	»	65,441	61,158	4,283	»	7.»»	»
Lyon à Genève (3)	237	237	1,533,652	1,759,478	2,129,859	237	237	1,446,756	1,859,730	2,165,904	5,421,989	5,592,384	»	170,395	22,554	23,175	»	719	»	3.10
Midi	797	797	7,318,620	7,777,142	8,774,054	797	796	6,309,090	6,716,766	7,880,813	23,869,816	20,904,678	2,965,138	»	29,950	26,262	3,688	»	14.05	»
Vict.-Emm. (sect. Rhône)	116	113	202,731	310,812	680,567	104	104	230,209	362,008	417,008	1,193,150	1,038,315	154,815	»	10,539	9,985	575	»	5.76	»
Ceinture	17	17	577,260	586,956	399,436	17	17	525,269	449,114	476,036	1,563,652	1,450,417	113,235	»	91,960	85,319	6,641	»	7.81	»
Graissessac-Béziers	51	51	143,518	177,444	192,872	51	[illegible]	103,271	188,038	157,560	515,836	408,849	106,985	»	10,114	8,017	2,097	»	26.16	»
Bességes-Alais	32	32	353,628	378,088	421,724	37	[illegible]	345,318	351,528	331,497	1,160,040	1,048,443	111,597	»	36,251	32,764	3,487	»	10.64	»
Anzin-Somain	19	19	131,777	186,987	145,538	19	[illegible]	109,283	104,338	115,506	416,802	329,189	87,613	»	21,937	17,326	4,611	»	26.61	»
Carmaux-Albi	15	15	70,951	50,097	74,147	15	15	56,330	77,425	64,900	235,165	196,655	38,510	»	15,678	13,110	2,568	»	19.59	»
Lyon à la Croix-Rousse (4)	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux et moyennes	7,240	7,033	90,244,288	96,652,468	108,236,767	6,991	6,981	87,876,826	95,166,395	106,638,407	295,153,521	289,081,628	11,965,833	6,493,940	41,967	41,496	471	»	1.13	»
Nouveau réseau.																				
Nord (5)	113	(6) 164	423,798	747,533	710,305	125	41	67,301	50,358	151,100	1,881,636	249,800	1,632,527	»	12,888	6,060	6,810	»	112.36	»
Est	774	753	4,529,393	4,912,208	5,516,231	763	741	4,720,235	4,965,278	5,208,578	14,957,832	14,895,091	63,741	»	19,864	20,100	»	236	»	1.17
Ardennes	355	275	1,021,782	1,316,327	1,681,288	167	105	858,965	947,078	1,001,971	4,019,397	2,807,714	1,121,683	»	14,616	17,562	»	2,946	»	10.77
Ouest (7)	407	323	971,324	1,108,103	1,558,406	312	312	960,769	1,100,386	1,268,384	3,637,833	3,335,597	302,736	»	11,203	10,691	572	»	5.35	»
Orléans (8)	658	654	2,129,852	2,277,474	2,328,867	558	473	1,267,256	1,455,637	1,658,307	6,736,193	4,381,298	2,354,895	»	10,237	9,263	974	»	10.51	»
Paris-Méditerran. (9)	817	777	6,305,515	6,668,273	7,067,858	714	536	4,293,622	5,147,127	5,733,972	20,021,046	15,174,521	5,447,125	»	26,550	28,311	»	1,771	»	6.26
Dauphiné	178	168	646,772	821,599	1,067,052	157	138	631,132	743,143	860,450	2,553,423	2,240,723	312,695	»	15,199	10,237	»	1,039	»	6.30
Midi	293	215	281,669	412,458	915,058	99	99	149,593	179,896	329,212	1,609,165	658,701	950,464	»	7,465	6,654	831	»	12.49	»
Totaux et moyennes	3,625	3,315	16,328,105	18,263,975	21,425,065	2,895	2,505	12,934,731	14,589,591	16,307,134	56,017,145	43,831,436	12,185,689	»	16,898	17,498	»	600	»	3.43
Récapitulation.																				
Ancien réseau	7,240	7,033	90,244,288	96,652,468	108,236,767	6,991	6,981	87,876,826	95,166,395	106,638,407	295,153,521	289,081,628	5,471,893	»	41,967	41,496	471	»	1.14	»
Nouv. réseau	3,625	3,315	16,328,105	18,263,975	21,425,065	2,895	2,505	12,934,731	14,589,591	16,307,134	56,017,145	43,831,436	12,185,689	»	16,898	17,498	»	600	»	3.53
Ensemble (10)	10,865	10,348	106,572,393	114,916,443	129,661,830	9,886	9,486	100,811,557	109,755,986	122,945,541	351,170,666 (11)	335,513,064 (11)	17,657,582	»	33,936	35,138	»	1,222	»	3.48

(1) Y compris les lignes des houillères du Pas-de-Calais (86 kil.), à partir du 6 juillet.

(2) Y compris 4 kil. sur le territoire suisse (à Bâle), exploités par la Compagnie de l'Est.

(3) Y compris 16 kil. sur le territoire suisse, exploités par la Compagnie de Lyon à Genève.

(4) Les recettes de Lyon à la Croix-Rousse se sont élevées à 82,016 fr. pour 120 jours d'exploitation.

(5) Non compris la ligne de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches (9 kil.), dont les produits ne figurent pas dans les comptes d'exploitation de la Compagnie du Nord.

(6) Y compris la ligne des houillères du Pas-de-Calais jusqu'au 6 juillet.

(7) Y compris 294 kil. pour la section de Caen à Cherbourg et les embranchements du Mans à Mézidon, de Coulibœuf à Falaise et de Lison à Saint-Lô, qui feront partie de l'ancien réseau à partir du 1er janvier 1865.

(8) Non compris la section d'Arvant à Massiac (25 kil.), exploitée par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

(9) Y compris la section d'Arvant à Massiac, appartenant à la Compagnie d'Orléans (voir note 6).

(10) Y compris 20 kil. sur le territoire suisse, exploités par les Compagnies françaises, et non compris 24 kil. (lignes de Chauny à St-Gobain et de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches), dont les produits ne figurent pas dans les comptes d'exploitation.

(11) Déduction faite des détaxes et non compris l'impôt du dixième, qui s'élève :

Pour les trois premiers trimestres 1862, à.... 17,063,273
— 1861, à.... 10,722,766

OBSERVATIONS.

Les sections ouvertes du 1er octobre 1861 au 30 septembre 1862 ont une étendue de 979 kilomètres, savoir :

1° Ancien réseau.

Nord. — Lens à Béthune (a), (15 octobre 1861).... 19
Arras à Lens (a), (4 janvier 1862)........ 16
Hazebrouck à Béthune (a), (pour mémoire, 34 kil.).
Lens à Ostricourt (a), (pour mémoire, 17). } 35

Orléans. — Savenay à Lorient (21 septembre 1862)........ 150

Victor-Emmanuel. — Saint-Jean-de-Maurienne à Saint-Michel (15 mars 1862)................ [illegible]

Lyon à la Croix-Rousse. — Lyon à la Croix-Rousse (3 juin 1862) 1

Total pour l'ancien réseau......kilom. 198

2° Nouveau réseau.

Nord. — Villers-Cotterets à Soissons (2 juin 1862).. [illegible]
Chantilly à Senlis (9 août 1862)........... 11 } 39

Est. — Traversée de Mortcerf (9 décembre 1861)... 2
Troyes à Bar-sur-Seine (20 juillet 1862).... 29 } 31

Ardennes. — Reims à Soissons (20 avril 1862)....... 54
Nouzon à Givet et raccordement vers Morialmé (28 avril 1862)................ [illegible]
Carignan à Montmédy (28 avril 1862) .. 26
Montmédy à Pierrepont (1er août 1862). 30 } 168

Ouest. — Pont-l'Évêque à Honfleur (7 juillet 1862)... 25
Rennes à Redon (21 septembre 1862)....... 70 } 95

Orléans. — Arvant à Massiac (5 novembre 1861) (b). 24
Bourges à Montluçon et racct (9 décembre 1861)................................ 100 } 124

Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Livron à Privas (17 février 1862)..... 32
Embranchement de Saint-Germain-des-Fossés à Vichy (15 mai 1862)............................ 9
Toulon aux Arcs (1er septembre 1862)................................ 68 } 109

Dauphiné. — Chabons au Grand-Lemps (9 janv. 1862) 5
Chabons à St-André-du-Gaz (14 juin 1862) 16 } [illegible]

Midi. — Toulouse à Pamiers (19 octobre 1861)...... [illegible]
Pamiers à Foix (7 avril 1862)................ 18
Portet-St-Simon à Montréjeau (9 juin 1862). 92
Tarbes à Bagnères-de-Bigorre (15 août 1862) 22 } 194

Total pour le nouveau réseau.......kilom. 781

Ensemble..................... 979

Longueur totale exploitée au 30 septembre 1861 kil. 9,886

Longueur totale exploitée au 30 septembre 1862.. 10,865

(a) Ces lignes, comprises précédemment dans le nouveau réseau, ont été incorporées dans l'ancien réseau à partir du 6 juillet 1862.
(b) Section exploitée par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.

NOTA. Les comptes des 3 premiers trimestres de 1862 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

RECETTES BRUTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS PENDANT LES TROIS PREMIERS TRIMESTRES 1862.

Le tableau officiel des recettes de l'exploitation des chemins de fer français pour les trois premiers trimestres de l'année, constate des résultats assez satisfaisants pour qu'on n'ait pas à se préoccuper de la décroissance qui s'est manifestée pendant les mois d'octobre et de novembre.

La longueur totale exploitée était, au 30 septembre dernier, de..... 10,865 kilom.
Elle n'était au 30 septembre 1861 que de..... 9,886 —

Différence..... 979 kilom.

Cette longueur se répartit ainsi :

Ancien réseau : 1° Nord, 35 kilom.; 2° Orléans, 150 kil.; 3° Victor-Emmanuel, 12 kil.; 4° Lyon à la Croix-Rousse, 1 kil. Total, 198 kilomètres.

Nouveau réseau : 1° Nord, 39 kil.; 2° Est, 31 kil.; 3° Ardennes, 168 kil.; 4° Ouest, 95 kil.; 5° Orléans, 124 kil.; 6° P.-L.-M., 109 kil.; 7° Dauphiné, 21 kil.; 8° Midi, 194 kil. Total, 781 kilomètres.

La longueur moyennement exploitée pendant les trois premiers trimestres a été de..... 10,348 kilom.
Elle n'était pour l'époque correspondante de 1861 que de.. 9,436 —

Différence.... 862 kilom.

La recette totale s'élevait au 30 septembre 1862 à.....Fr. 351,170,666 »
Au 30 septembre 1861 à, 333,513,084 »

Augmentation.... 17,657,582 »

Si l'on divise la recette brute totale par le nombre de kilomètres moyennement exploités, on obtient un produit kilométrique moyen de 33,936 francs; le produit moyen des trois premiers trimestres de 1861 s'était élevé à 35,158 francs, ce qui fait ressortir une diminution de 1,222 francs, soit 3.48 0/0.

Distinguons maintenant la part respective de l'ancien et du nouveau réseau, dans les résultats généraux que nous venons d'énoncer.

I. — *Ancien réseau.*

La longueur moyennement exploitée a été de 7,033 kilomètres, soit 52 kilomètres de plus que pour la période correspondante de 1861; et la recette brute s'est élevée à 295,153,521 francs, soit 5,471,893 francs d'augmentation sur la période correspondante. Le revenu kilométrique moyen a donc été de 41,967 fr., soit 471 francs, ou 1.14 0/0 de plus qu'en 1861.

Mais cette augmentation générale ne s'est pas également répartie entre toutes les compagnies. Trois d'entre elles ont obtenu une notable plus-value, savoir : 1.59 0/0 pour le Nord, 7 0/0 pour le Paris-Lyon-Méditerranée, et 14.04 0/0 pour le Midi; par contre, l'Ouest a baissé de 3.54 0/0, l'Est de 4.17 0/0 et l'Orléans de 7.22 0/0. Il faut remarquer, toutefois, que la diminution subie par l'ancien réseau de la Compagnie d'Orléans, et qui s'exprime par une somme de 3,629,710 francs, n'est qu'apparente; car le trafic du Bourbonnais, qui lui a échappé à partir du 21 septembre 1861, avait produit, dans les douze derniers mois, une somme totale de 5,208,990 francs qui, pour neuf mois moins dix jours, correspond à une recette de 3,762,043 francs. De plus, comme nous avons eu l'occasion de l'exposer, il y a quelque temps, l'ouverture de la section de Bourges à Montluçon a détourné une certaine portion de trafic de l'ancien réseau de la Compagnie d'Orléans au profit du nouveau réseau.

Les lignes de l'ancien réseau se classent dans l'ordre suivant, selon l'importance des produits kilométriques, pour les trois trimestres écoulés :

Ceinture.....	91,980
Paris-Lyon-Méditerranée..	65,471
Nord.....	48,704
Ouest.....	39,966
Est.....	36,456
Bessèges à Alais.....	36,251
Orléans.....	33,022
Midi.....	29,950
Lyon-Genève.....	22,456
Anzin à Somain.....	21,937
Carmaux à Albi.....	15,678
Victor-Emmanuel	10,559
Graissessac à Béziers	10,114

II. — *Nouveau réseau.*

La longueur moyennement exploitée pendant les trois trimestres, a été de 3,315 kilomètres, soit 810 kilom. de plus que la période correspondante. Les recettes brutes se sont élevées à 56,017,145 francs, soit, en augmentation, 12,185,689 fr. Le revenu kilométrique moyen s'établit à 16,898 fr., en diminution de 600 fr., soit 3.43 0/0 comparativement à 1861. Cet affaiblissement momentané du revenu moyen n'a rien qui doive surprendre, en présence d'un si rapide développement de la longueur moyenne exploitée. Il s'est surtout fait sentir sur le réseau des Ardennes et sur celui du Paris-Lyon-Méditerranée. Le nouveau réseau d'Orléans, grâce à l'ouverture de la ligne directe de Bourges à Montluçon, s'est énergiquement maintenu et a même obtenu une augmentation de 10.51 0/0.

Voici comment se classent les lignes du nouveau réseau, d'après l'importance du revenu moyen :

Paris-Lyon-Méditerranée .	21,540
Est.....	19,864
Dauphiné.....	15,199
Ardennes.....	16,616
Nord.....	12,888
Ouest.....	11,263
Orléans.....	10,237
Midi.....	7,485

La marche respective des différents trimestres s'exprime par les résultats suivants :

1° Ancien réseau :

Augmentation du premier trimestre de 1862 sur le correspondant de 1861. Fr. 2,367,462
Augmentation du deuxième trimestre..... 1,486,073
Augmentation du troisième trimestre..... 1,618,358

Total égal à l'augmentation signalée ci-dessus..... Fr. 5,471,893

Il résulte également de là que le deuxième trimestre du 1862 a donné sur le premier trimestre de la même année une augmentation de.....Fr. 6,409,180
Et le troisième sur le second, de 11,604,296

Le revenu kilométrique du premier trimestre pour l'ancien réseau a été de 12,904 ; pour le second, de 13,828, et pour le troisième, de 15,235.

2° Nouveau réseau. L'augmentation des recettes brutes n'ayant pas le même intérêt pour le nouveau réseau que pour l'ancien, nous nous bornons à indiquer la marche du revenu kilométrique pour chacun des trois trimestres. Le premier trimestre a donné un revenu kilométrique de 5,660 ; le deuxième, de 5,953, et le troisième, de 6,185.

Pour compléter ces renseignements, nous devons faire remarquer que les longueurs sur lesquelles le bureau de statistique du ministère des travaux publics relève ses calculs, comprennent : 1° 4 kilomètres sur le territoire Suisse, exploités par la Compagnie de l'Est; 2° 16 kilomètres sur le même territoire, exploités par la Compagnie de Lyon à Genève; 3° et ne comprennent pas les 9 kilomètres de la ligne de Villers-Cotterets au Port-aux-Perches, dont les produits ne figurent pas dans les comptes d'exploitation de la Compagnie du Nord. Enfin, il est bon de noter que dans les produits attribués à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, figurent ceux de la section d'Arvant à Massiac (24 kil.), qui appartient à la Compagnie d'Orléans.

L'impôt du dixième, qui n'est pas compris dans tous ces nombres, s'est élevé, pour les trois premiers trimestres de 1862, à 17,663,273 fr.; il n'avait produit, pour la même période de 1861, que 16,722,764 francs.

AUGUSTE VITU.

CHEMIN DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Si l'on veut bien se reporter à notre appréciation du 13 septembre dernier, on verra que nous avions constaté que pour l'exercice de 1861, avec un produit net de 65,619,938 fr. 32 c. :

On avait 1° prélevé une réserve extraordinaire de..... 4,500,000
2° Distribué 75 francs par action, soit..... 51,975,000
3° Reporté à l'exercice 1862... 144,938

Nous en avons conclu alors que l'augmentation des recettes étant, pour les trente-quatre premières semaines, de 5,789,619 francs, en admettant que les résultats des dix-huit dernières semaines ne vinssent rien modifier,

On pourrait :

En calculant à 40 0/0 la proportion des frais sur l'augmentation des recettes;

En portant comme l'année dernière 4,500,000 à la réserve;

Distribuer à chaque action un dividende de 80 fr. au minimum.

Aujourd'hui nous connaissons les recettes de quarante-sept semaines.

Il en résulte que l'augmentation des recettes est de..... 5,536,127 08
A laquelle il faut ajouter le reliquat de 1861..... 144,938 32

Soit... 5,681,065 40

Donc, à 100,000 francs près, l'augmentation de recettes indiquée dans notre numéro du 13 septembre est maintenue.

Il reste, il est vrai, cinq semaines à connaître, elles ont produit en 1861 les recettes suivantes:

26 novembre	au	2 décembre	...	2,652,583
3 —	au	9 —	...	2,537,557
10 —	au	16 —	...	2,658,350
17 —	au	24 —	...	2,787,089
25 —	au	31 —	...	2,500,405
				13,136,484

soit en moyenne 2,627,297 fr.

Or, il nous paraît évident que les recettes des cinq dernières semaines de 1862 ne descendront pas sensiblement au-dessous de cette moyenne, peut-être même la dépasseront-elles.

Le dividende de 80 francs par action nous semble donc acquis.

Mais nous avons dit que c'est un chiffre minimum, et pour le prouver il suffit d'observer :

1° Que nous ne diminuons rien sur les frais d'exploitation, qui décroissent annuellement.

2° Que nous portons 4,500,000 francs à la réserve extraordinaire ; or rien ne contraint le Conseil à maintenir une aussi forte réserve.

Dans le rapport sur l'exercice 1861, il a fait observer qu'elle était purement temporaire, et que rien n'engageait à la maintenir pour l'avenir dans les mêmes droportions.

Ce sont ces raisons qui rendent difficile l'appréciation du chiffre réel du dividende, mais on doit être assuré qu'il variera de 80 à 85 francs.

Louis Rrco.

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS.

Nous prions nos lecteurs qui voudront apprécier quel sera le futur dividende des actions de ces chemins pour l'exercice 1862, de vouloir bien se reporter à nos articles des 6 et 20 septembre ; ils verront, en les comparant à la situation actuelle des recettes, que la position s'est peu modifiée, et que le dividende pourra probablement être fixé à 100 francs.

En effet, d'après les recettes aujourd'hui connues, la diminution pour les quarante-sept premières semaines, comparées à celles de 1861, est de..... Fr. 3,297,292 »

Les cinq dernières semaines qui restent à connaître ont produit en 1861 les recettes suivantes :

26 nov. au 2 déc.	1,257,785
2 décembre au 9.	1,210,630
10 — au 16.	1,255,680
17 — au 23.	1,291,676
24 — au 31.	1,159,068

Évidemment les cinq semaines correspondantes de 1862 présenteront un accroissement d'au moins..... Fr. 297,292 »

La diminution des recettes sera donc de..... Fr. 3,000,000 »

Les frais calculés à 30 0/0 sont de..... 900,000 »

La diminution nette serait.. Fr. 2,100,000 »

Mais il convient de tenir compte de la redevance du Lyon pour le Bourbonnais, qui dépassera de 650,000 francs celle de l'exercice 1861, soit..... 650,000 »

Ce qui réduit à..... Fr. 1,450,000 »

Or, la recette de 1861 avait été en 1861 de..... Fr. 32,373,121 »

Retranchant..... 1,450,000 »

Il reste pour l'exercice 1862. 30,923,121 »

Ce qui permettrait de distribuer 100 francs par action et de porter 923,121 francs à la réserve extraordinaire.

Cette réserve étant déjà de.. 2,373,221 »

Elle se trouverait être de... 3,296,342 »

Louis Rrco.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DES ARDENNES.

1°

Les lignes concédées à la Compagnie des Ardennes comprennent une longueur totale de 420 kilomètres.

330 kilomètres sont en exploitation, et 90 kilomètres sont encore en construction.

Les lignes ou portions de lignes en exploitation sont :

Ligne de Reims à Laon	52 kil.	»
Ligne de Reims à Soissons.....	55	»
Ligne de Reims à Charleville et à Sedan	105	»
Ligne de Sedan à Pierrepont (partie de la ligne de Sedan à Thionville)..	79	50
Ligne de Charleville à Givet, avec prolongement jusqu'à la frontière belge pour relier le chemin des Ardennes avec les chemins de fer belges de Givet à Namur et de Givet à Châtelineau, par Morialmé	68	50
		360 kil.

Les lignes ou portions de lignes qui restent encore en construction sont :

1° Sur la ligne de Sedan à Thionville, la dernière section comprise entre Pierrepont et Thionville.....	39 kil.	»
2° L'embranchement de Longuyon à Longwy....	21	»
		60 kil.

La durée des concessions est de quatre-vingt-dix-neuf années à partir du 1er janvier 1862.

2°

Le capital social se divise ainsi :

1° 84,000 actions de 500 fr., soit ..... fr.	42,000,000 »
2° Emission de 345,375 obligations	95,864,685 35
3° Obligations nouvelles à créer.....	13,400,000 »
Total...	151,264,685 35

En outre, l'État a accordé une subvention de 4,500,000 francs.

Cette somme sera versée en trois paiements annuels égaux, dont le premier a eu lieu le 15 février 1860, le second le 15 février 1861, et le dernier sera effectué au moment où l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie aura été livré à l'exploitation.

Il a été stipulé toutefois que dans le cas où, pendant les deux années d'exploitation qui précéderont la réunion définitive des lignes des Ardennes à celles de l'Est, la moyenne des produits nets annuels représenterait une somme supérieure à l'intérêt calculé à 5 fr. 50 du capital dépensé par la Compagnie, sans que ce capital puisse excéder 137,500,000 francs, ladite subvention serait alors réduite d'une somme égale à cet excédant de produits, capitalisé au taux de 5 fr. 50.

Enfin l'Etat a garanti à la Compagnie, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes concédées par les décrets du 20 juillet 1853 et 10 juin 1857, l'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante années, du capital affecté à la construction desdites lignes, sans que, dans aucun cas, le capital puisse excéder la somme de 137,500,000 francs.

Un traité, à la date du 12 mai 1857, avec la Compagnie de l'Est, a également assuré l'avenir de l'entreprise.

Par ce traité, la Compagnie des Ardennes a fait apport de ses concessions à la Compagnie des chemins de l'Est.

Toutefois, la fusion des Compagnies, bien qu'arrêtée d'une manière définitive, demeure suspendue, quant à son exécution et à ses effets, jusqu'à l'expiration de la deuxième année d'exploitation du réseau complet des lignes concédées.

La période d'exploitation commencera le 1er janvier de l'année qui suivra l'achèvement total du réseau.

Le commencement de ladite période ne pourra être reculé au delà du 1er janvier 1864.

Le nombre d'actions de la Compagnie de l'Est à attribuer à la Compagnie des Ardennes sera calculé proportionnellement aux produits nets du réseau exploité par elle, comparé aux produits nets de l'exploitation du réseau de l'Est.

La comparaison de ces produits s'établira d'après les résultats de la deuxième année d'exploitation du réseau complet.

Seulement, le produit brut du réseau des Ardennes sera augmenté d'une majoration de 36 0/0.

Les frais d'exploitation à déduire seront réduits à une proportion fixe de 40 0/0.

Telle est la situation actuelle du réseau des Ardennes, ainsi qu'elle résulte des divers traités intervenus depuis sa constitution.

3°.

Pour apprécier la valeur actuelle et future des actions des chemins des Ardennes, il faut estimer ce que ces chemins rapporteront par kilomètre.

En 1861, dans un article sur cette compagnie, nous avions indiqué qu'à notre calcul le revenu kilométrique serait de 24,000 francs, et qu'il pourrait, avec le développement complet du réseau, s'élever à 30,000 francs.

En 1859, le revenu kilométrique avait été de..... Fr.	20,980
sur 158 kilomètres en exploitation.	
En 1860, sur 164 kilomètres, le revenu a été de.....	22,353
En 1861, sur 171 kilomètres, il s'est élevé à.....	24,446

Nos prévisions pour cette année 1861 étaient donc fondées.

En 1862, pour les trois premiers mois, sur 187 kilomètres en exploitation, la recette s'est élevée à..... 1,020,424

soit en augmentation de 16 0/0 sur 1861.

Depuis, il est vrai, le nombre des kilomètres en exploitation s'est élevé à 355, et comme au début d'une exploitation le trafic n'est pas encore habitué à la nouvelle voie, il en est résulté que le produit kilométrique moyen est descendu à 21 ou 22,000 francs par kilomètre.

Nous croyons qu'on peut espérer que dès les premiers mois de 1863 il reviendra à 24,000 fr. par kilomètre, et il est possible qu'en 1864 il atteigne 30,000 francs.

Or, nous pouvons apprécier la situation que ferait aux actionnaires un revenu kilométrique de 30,000 francs.

420 kilomètres à 30,000 francs donneraient

pour l'année..... Fr.	12,600,000
Majorant ce produit de 36 0/0.	4,536,000
Au total....	17,136,000
Déduisant 40 0/0 pour frais...	6,854,400
Il restera net.... Fr.	10,281,600

Le chiffre des obligations s'élève à 109 millions, ce qui, à raison de 5 fr. 75 0/0 pour le service de l'intérêt et l'amortissement, nécessite un prélèvement annuel de Fr. 6,267,500

A déduire du produit net.....	
Il restera pour les actions.....	4,014,100

Il faudrait savoir ce que rapportera à cette époque le réseau de l'Est, le nombre d'actions à attribuer à la Compagnie des Ardennes devant être calculé proportionnellement aux produits nets comparés avec ceux de l'Est.

Peut-être doit-on supposer un échange d'une action de l'Est pour une action des Ardennes.

Bien entendu, la part proportionnelle des Ardennes diminuerait, si le revenu kilométrique était inférieur à 30,000 francs, ou si l'on est obligé de créer, comme c'est probable, des obligations en sus du nombre indiqué par nous. Dans cette double hypothèse il est facile, à l'aide des chiffres que nous avons posé, de voir la modification qui en résulterait dans l'attribution.

Enfin, il est une dernière considération qu'on ne doit pas négliger.

Nous avons vu qu'une subvention de 4,500,000 francs aura été fournie par l'Etat.

Cette subvention est restituable en entier ou en partie, dans le cas où, pendant les deux années d'exploitation qui précéderont la réunion définitive des lignes des Ardennes à celles de l'Est, la moyenne des produits nets annuels représentera une somme supérieure à l'intérêt de 5 fr. 50 c. du capital dépensé par la Compagnie. La réduction serait d'une somme égale à l'excédant du produit capitalisé aux taux de 5 fr. 50 c.

Si cette hypothèse se présentait, il faudrait suffire à ce déficit au moyen d'une émission d'obligations jusqu'à concurrence d'une somme égale, et le service de l'intérêt et de l'amortissement de ces obligations augmenterait les charges que nous avons indiquées plus haut.

LOUIS RYCO.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

La Compagnie des chemins de fer Victor-Emmanuel poursuit heureusement son importante entreprise. Nous avons tenu nos lecteurs au courant des travaux pratiqués pour arriver au percement du mont Cenis, et on sait combien l'achèvement de ce travail rendra productive et importante la ligne qui, partant de Paris, conduira directement à Turin, et de là dans toute l'Italie.

Nous avons dernièrement publié le rapport lu à la dernière assemblée générale de cette Compagnie, et nous y reviendrons prochainement pour l'apprécier.

Nous rappelons seulement que ce rapport avait proposé, et que l'assemblée a voté l'émission de 25 millions d'obligations.

Ces obligations constitueront, quant à présent, l'unique emprunt de la Société.

Elles sont remboursables à 500 francs, et productives de 15 fran[illegible] d'intérêt annuel.

Elles profitent des garanties d'intérêt accordées à cette société par le gouvernement français et le gouvernement italien.

La souscription a été annoncée samedi dernier seulement pour l'émission de ces obligations au nombre de 98,412. Elle devait commencer le lundi 1er décembre.

Le taux d'émission était fixé à 265 francs, avec jouissance du 1er octobre dernier, et bonification de 6 0 0 d'intérêt pour les paiements faits par anticipation sur les termes non échus.

Le nombre des demandes adressées au Comptoir d'escompte a été :

Le 1er décembre de..	78,368	obligations.
Le 2 — de..	119,109	—
Ensemble.....	197,467	obligations.

En conséquence les obligations souscrites le premier jour seront seules délivrées intégralement.

Les souscripteurs du second jour n'auront à se partager que 20,054 titres, c'est-à-dire qu'ils recevront 16.66 0/0 du montant de leurs demandes.

On comprendra le succès de cette souscription en remarquant que ces obligations ont été émises aux prix cotés pour les obligations étrangères, tandis qu'en réalité elles jouissent pour partie de l'effet de la garantie du gouvernement français, et qu'ainsi elles ont droit d'être cotées à un prix relativement plus élevé.

Aussi nous prévoyons qu'elles ne tarderont pas à dépasser notablement leur prix d'émission.

E. BONNAUD.

SOCIÉTÉ DES MAGASINS GÉNÉRAUX DE BORDEAUX.

On nous annonce que la souscription pour l'émission des actions de cette nouvelle société a été accueillie de tous côtés avec la plus grande faveur.

Nous en sommes heureux, et nous ne saurions trop témoigner notre sympathie pour cette intéressante entreprise.

Les noms des membres du Conseil d'administration, et en particulier du banquier de la société, nous sont de sûrs garants de la prudence et de la sagesse de l'opération et de ses développements futurs.

L'œuvre proposée sera éminemment utile au pays, elle sera également fructueuse pour ceux qui s'y intéresseront, si on consulte les résultats obtenus par les sociétés constituées précédemment dans le même but.

A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Paris, le 5 décembre 1862.

Monsieur le rédacteur en chef du Journal des chemins de fer.

Au moment où l'on parle ici de la formation d'une Banque de Turquie, je crois devoir porter à la connaissance du public que la concession de cette Banque a déjà été accordée à MM. Michel E. Rodocanachi et William Gladstone, de Londres, ainsi que le constate le firman qui leur a été délivré par S. M. I. le sultan, en date du 18 mai 1858 (correspondant au 5 chewal 1274 de l'hégire); que les statuts de cette Banque (que je tiens à votre disposition) ont été approuvés par le conseil des ministres, et sanctionnés par ordonnance impériale le 12 djemaziul evoel 1276 de l'hégire, soit le 7 décembre 1859.

Je vous remets, en outre, copie d'une lettre que j'adressais le 22 novembre dernier à la Société générale du Crédit mobilier, qui s'occupe de cette nouvelle affaire, pour la prévenir des difficultés qu'elle ne manquerait pas de soulever, les concessionnaires étant décidés à employer tous les moyens en leur pouvoir pour défendre leurs droits, et rappeler le gouvernement ottoman à l'exécution de ses engagements.

Je vous serais reconnaissant de vouloir bien publier la présente, ainsi que ma lettre à la Société générale du Crédit mobilier dans l'un de vos plus prochains numéros.

Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

P. Pon Rodocanachi,
I. FOULD,
l'un de vos abonnés.

Paris, 22 novembre 1862.

Messieurs les administrateurs de la Société du Crédit Mobilier.

M. Michel E. Rodocanachi, de Londres, ayant lu, dans le *Times*, que la Banque ottomane s'est entendue avec vous pour la création d'une banque de Turquie, me charge de vous avertir que, conjointement avec M. W. Gladstone, ils ont déjà le firman et la concession d'une Banque de Turquie.

Le capital de cette Banque (dans laquelle se trouvaient beaucoup de capitalistes français) avait été formé, mais le gouvernement turc, au lieu de retirer ses kaimés, ainsi qu'il s'y était engagé, en ayant émis de nouveaux, les directeurs de la Banque de Turquie ont rendu l'argent aux actionnaires.

Mais ils ont conservé le firman à la concession, et cela ne préjudicie en rien aux droits qu'ils entendent faire valoir.

Ils ont cru convenable de vous exposer l'état des choses avant que vous ne vous engagiez dans une affaire qui offre de grandes difficultés, et qui aura certainement du retentissement, décidés comme le sont ces messieurs à ne pas se laisser dessaisir et à défendre leurs droits par tous les moyens en leur pouvoir.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

P. Pon. P. Rodocanachi,
I. FOULD.

Pour copie conforme, F. GERARD.

SOUSCRIPTION PUBLIQUE

Du 4 au 18 décembre.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MAGASINS GÉNÉRAUX DE BORDEAUX

Capital social : 7,000,000 de francs.

Divisé en 14,000 actions de 500 fr. chacune.

Siége social provisoire :

Rue de Milan, n° 10, à Paris.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION :

1° MM. BÉNAT, administrateur de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, etc. etc.;
2° BLOUNT, banquier, administrateur des Compagnies des chemins de fer de l'Ouest, de Paris - Lyon - Méditerranée, etc., etc.;
3° BOURSON, banquier, président du tribunal de commerce, à Bergerac;

4° GAUCHIER, administrateur du Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie ;
5° LAMARQUE, ancien préfet, administrateur et constructeur de chemins de fer ;
6° MÉRILLON, administrateur de la succursale de la Banque de France.

BANQUIERS DE LA SOCIÉTÉ :

MM. EDWARD BLOUNT et Ce, à Paris, 3, rue de la Paix.

Avant l'ouverture de la souscription publique, il a été placé 5,311 actions. La Société met à la disposition du public le complément, jusqu'à concurrence de 8,689 actions, dont la répartition aura lieu au prorata des demandes.

La constitution deviendra définitive après l'approbation des statuts par le conseil d'État.

On verse 50 fr. en souscrivant et 50 fr après la répartition; le surplus, au fur et à mesure des besoins de la Société, et sur appel fait par le conseil d'administration.

Les souscriptions sont reçues :

A PARIS, chez MM. EDW. BLOUNT et Ce, banquiers, rue de la Paix, 3;

A BORDEAUX, chez M. MÉRILLON, place du Palais, 4;

En province et à l'étranger, chez les correspondants de MM. Edw. Blount et Ce.

On peut aussi souscrire en adressant à MM. Edw. Blount et Ce des billets de banque, valeurs sur Paris, ou en versant à leur crédit dans les succursales de la Banque de France.

Pour compléter l'avis d'émission qui précède, nous rappelons à nos lecteurs que le *Journal des chemins de fer* se charge GRATUITEMENT de recevoir les souscriptions et de remplir toutes les formalités qui s'y rattachent. Pour cela, il suffit de nous adresser le montant du premier versement, soit 50 francs par action, en un mandat sur la poste, ou en espèces, ou enfin en les déposant dans une succursale de la Banque de France, au crédit de M. de Birague d'Apremont.

Nous adresserons, du reste, le prospectus contenant l'exposé complet de l'entreprise, aux personnes qui nous en feront la demande, ainsi que les statuts de la Société.

CHRONIQUE

CHEMIN D'ORLÉANS. — La Compagnie du chemin de fer d'Orléans va faire établir à Vitry, près Paris, une station pour les marchandises.

L'enquête préliminaire est ouverte du 1er au 20 décembre courant, à la préfecture de la Seine (bureau du commerce, de l'agriculture et des travaux publics) et à la sous-préfecture de Sceaux, où des exemplaires du projet sont déposés avec des registres pour recevoir les observations qui pourront se produire.

La station des voyageurs sera établie à droite de la voie ferrée ; la route de Vitry à Port-à-l'Anglais y donnera facilement accès. La gare des marchandises sera située à gauche; on y accédera au moyen d'un chemin latéral au rail. La superficie totale sera de un hectare soixante-trois ares.

CHEMINS ROMAINS. — C'est décidément le 1er décembre que s'est ouverte pour le public la ligne ferrée de Rome à Naples. Quant à présent, le voyage durera dix heures, et coûtera 35 francs aux premières classes et 25 francs aux deuxièmes. Il y a deux départs par jour dans chaque sens, un le matin et un le soir. Plus tard, on fera des trains express qui feront le trajet en six ou sept heures.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A GIRONE. — La compagnie fusionnée de Granollers et Mataro, a demandé au gouvernement la concession, sans subvention, de la première section de la ligne qui doit mettre Girone en communication directe avec le réseau des chemins français. Cette section comprend le tronçon de Girone à Figueras. La compagnie a l'intention de travailler avec la plus grande activité possible, afin de compenser, par le prompt achèvement de toutes ses lignes, le défaut de subvention que des travaux difficiles à exécuter, comme ceux qui vont être entrepris, auraient cependant méritée.

ISTHME DE SUEZ. — Sous ce titre : *Canal maritime de Suez*, le *Times* publie, d'après son correspondant de Malte, la dépêche suivante, datée d'Alexandrie, 21 novembre :

« Mardi dernier, 18 novembre, a eu lieu la cérémonie intéressante de l'introduction des eaux de la Méditerranée dans le lac Timsah. M. de Lesseps, accompagné du sheik Islam, des ulémas, de l'évêque catholique d'Alexandrie, de tous les employés de la Compagnie dont il a été possible de disposer, et de nombreux invités, s'est rendu au rendez-vous fixé, afin d'assister à cet événement important. A dix heures du matin, tout étant prêt, M. de Lesseps s'est avancé sur la rive occidentale de la rigole, et là s'est exprimé en ces termes :

« Au nom de S. A. Said-Pacha, je commande » que les eaux de la Méditerranée soient introduites dans le lac Timsah, par la grâce de » Dieu. »

» La digue a été alors enlevée, et les eaux ont coulé dans le lac. Puis les ulémas ont béni les eaux, et un *Te Deum* a été chanté dans l'église française d'El-Guisr. Le soir un banquet somptueux a été servi, auquel ont pris part tous les employés et les invités, au nombre de trois cent cinquante. On a particulièrement remarqué qu'aucun drapeau français n'a été déployé. »

CAISSE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES. — Nous détachons du numéro de samedi dernier du *Journal des actionnaires*, l'avis suivant qui nous paraît intéresser les porteurs de titres de la Caisse générale des actionnaires :

« Conformément aux arrêts rendus par la Cour impériale de Paris, les 18 mars et 19 juillet derniers, d'après l'avis des conseils de la liquidation, les bases de la liquidation sont établies comme il suit :

« Les actionnaires qui, ayant adhéré implicitement ou expressément à l'appel de fonds, ont versé ou doivent verser la seconde moitié de leur action, auront droit, après paiement du passif, à l'excédant qui pourra rester de l'actif social jusqu'à concurrence de leurs derniers versements, par préférence sur les autres actionnaires.

» Toutes les actions souscrites recevront pour le premier versement, et au marc le franc, le surplus de l'actif social, si surplus il y a.

» Pour établir promptement et sûrement les droits des deux catégories d'actionnaires, ils sont invités à déposer, dans le plus bref délai, leurs titres au siége social, afin de les échanger contre des bons de liquidation distincts pour chaque catégorie. En effet, les immeubles de la Société devant être vendus dans trois mois environ, il importe que les liquidateurs puissent établir dans l'intervalle la situation de tous les actionnaires.

» Les dépôts devront être faits en personne ou par fondé de pouvoir, ou par lettre missive.

» *Les Liquidateurs judiciaires*,

» VAUDAUX, MAUGER. »

CRÉDIT FONCIER HONGROIS. — Pesth, 24 novembre. — L'assemblée générale du Crédit foncier hongrois s'est réunie sous la présidence intérimaire de Geyrge de Malsath. Le comte de Nadasdy a fait un rapport sur la réception de la députation par l'Empereur, et a communiqué à l'assemblée la réponse de Sa Majesté aux délégués de la Société.

La souscription au capital de garantie dépasse d'un demi-million de florins le chiffre fixé.

FORGES. — Les hauts-fourneaux et fonderies de Pont-à-Mousson (Meurthe), mis en vente pour la seconde fois, sur baisse de mise à prix, ont été adjugés à M. Barbe-Schmitt, propriétaire à Nancy, pour la somme de 576,000 francs. C'est une perte, dit-on, d'environ 60 0/0 pour les fondateurs.

— On s'occupe activement de remonter la forge de Commentry. Le nouveau propriétaire paraît disposé à s'attacher spécialement à la fabrication des petits fers et des ronds de tréfilerie.

F. GRIMAUD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Ce marché n'a pas encore retrouvé l'activité que la hausse seule pourrait lui rendre.

Les valeurs de la grande fusion immobilière se tiennent aux mêmes cours, sans variations importantes. Ainsi la compagnie Rivoli est à 220 »», les Ports de Marseille à 695 »», et les Magasins généraux à 632 50.

La Caisse Bonnard est offerte à 40 »».

La Caisse des chemins de fer se tient à 76 75.

La Vieille-Montagne a été cotée 263 75.

Les Gaz sont toujours recherchés; il en est de même des Petit et Gaudet.

L'Union des gaz est demandée à 106 25.

La Compagnie des eaux fait 350 »»; les Omnibus de Paris 845 »», et les Petites voitures 65 »».

Les Docks de Marseille sont recherchés à 680 »».

On cote les Docks de Saint-Ouen à 530 »».

Nous nous occuperons prochainement de cette affaire pour en étudier la constitution et l'avenir.

Les Gaz de Marseille font 495 »».

E. BONNAUD.

BOURSES ÉTRANGÈRES.

Les transactions sont assez animées à Madrid, où l'on porte à 51.75 les consolidés au comptant. La différée est à 45.70 comptant et à 45.75 en liquidation.

C'est avec trop de précipitation qu'on a annoncé que l'affaire de la Banque ottomane était chose décidée. Il n'en est rien. Ainsi qu'on le sait, l'influence de la finance anglaise y combat celle de la finance allemande. Deux sociétés se disputent la concession de cette Banque qui, dans les circonstances actuelles est appelée à jouer un rôle très important dans la réorganisation du Crédit en Turquie.

En Italie, on comprend quels bienfaits pourrait apporter au commerce et à l'industrie l'établissement d'un Crédit foncier, et on espère que bientôt cette institution sera en pleine vigueur. On parle toujours de l'emprunt qui doit, dit-on, s'effectuer prochainement.

A Vienne, les marchés sur autres valeurs que les chemins de fer sont nuls. Le Crédit a fait 221 60 et 222 20. Le chemin de fer du Nord 1,892 et 1,897, et est redescendu à 1,891 et à 1,889. Le 5 0/0 métallique se cote 71 50, et la Banque 798, 797.

A Berlin s'est manifestée une réaction assez vive. La Bourse a été ferme cette semaine. La liquidation n'a été ni pénible ni dangereuse. Les actions et obligations des chemins de fer ont spécialement été l'objet de la recherche de la spéculation.

A Francfort, le 5 0/0 métallique a monté de 1 3/8, et est à 79 3/8. Les obligations du Wurtemberg ont baissé de 1/4, ainsi que les obligations russes.

Le bilan de la Banque de Vienne pour le mois de novembre satisfait les capitalistes. Les résultats qu'il constate prouvent la prospérité de cette institution, et une reprise active dans les affaires.

L'Allemagne s'intéresse vivement à la mise à exécution des chemins de fer de Transylvanie. Reliant les provinces valaques à la capitale, ces voies ferrées ne peuvent que développer d'une manière prodigieuse l'activité de la Transylvanie. Là le commerce, l'industrie et l'agriculture ne sont pour ainsi dire pas nés. Tout est à

faire, et les résultats qu'apporteront ces nouveaux chemins de fer n'en seront que plus beaux et plus grandioses.

Le bilan de la Banque de Bruxelles, constate un encaisse plus considérable que celui de novembre 1861, de 200,000 francs. Le portefeuille de 1862 est inférieur de 2 millions à celui de 1861. Le chiffre des billets en circulation est beaucoup plus considérable en 1862, et la réserve a monté de 1 million. En novembre, l'année passée, la situation était de 220,910,731 francs; elle n'est que de 217,507,892 fr. cette année.

EMILE ANDREOLI.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

La Banque d'Angleterre a publié hier son bilan. Il constate une diminution de 9,179 livres dans l'encaisse métallique, et une augmentation de 140,075 livres dans la réserve des billets.

Cette diminution de l'encaisse est un fait permanent, une sorte de mal chronique. Le bilan du 26 novembre constatait une diminution, et depuis trois mois il en a été de même à chaque bilan. Dans le cours du dernier trimestre, les levées d'or considérables opérées en Angleterre pour le compte des maisons françaises, a fait subir à l'encaisse métallique une diminution de plus de trois millions sterling. La plus grande partie de ces espèces était exportée en Italie, les banquiers français agissant pour le compte du ministre des finances italien.

Aujourd'hui les demandes de la France sont interrompues. Le numéraire anglais ne subit plus d'autre courant d'exportation que celui qui l'entraîne vers les Indes orientales. On peut évaluer à 300,000 livres par semaine les envois de numéraire à Calcutta. Ces expéditions sont faites en argent pour la plus grande partie, les cultivateurs indiens préférant la monnaie d'argent à toutes les autres. Les arrivages de matières premières dépassent de beaucoup cette somme. New-York, l'Amérique du Sud et l'Australie nous envoient en or et en argent (en or surtout) près de 900,000 livres par semaine. Il faut donc s'attendre à voir l'encaisse métallique de la Banque reprendre son ancien niveau.

Notre situation commerciale ne s'est pas améliorée. Le relevé de nos exportations de novembre n'est pas encore achevé, mais on a publié celui du mois d'octobre. Il y a, pour le même mois de l'année précédente, une diminution de 1,838,075 livres. En octobre 1861, l'Angleterre a exporté pour 11,684,910 livres de produits. En octobre 1862, elle n'a exporté que pour 9,846,835 livres. Dans ce total, les cotons et cotonnades figurent pour une proportion très-forte. Nos pertes seraient bien plus grandes si l'accroissement de nos relations commerciales avec la France n'établissait une compensation.

Les variations sur les cours des fonds publics n'offrent rien de remarquable depuis ma dernière lettre. Il n'y a eu de mouvement un peu sensible qu'avant-hier, à cause de la liquidation qui était fixée au lendemain. Voici les derniers cours officiels :

Consolidés, au comptant : 92 1/4, au 8 janvier, 92 3/8; actions de la Banque, 235, 237 : 3 0/0 réduit, 92 1/8; actions de la Compagnie des Indes, 229, 231 : rouple papier, 105 1/2, 112 1/2; Bons indiens, de 24 à 27 shillings de prime; Bons de l'Echiquier, de 10 à 14 de prime.

Fonds étrangers : 4 1/2 0/0 Brésilien, 93; Buenos-Ayres, 92 1/2; Egyptien, 92, id. deuxième émission, 90 1/2; emprunt grec, 16 7/8; id. coupons, 7 3/8; Mexicain, 33; Prussien, 2 0/0 au-dessous du pair; Russe, 96 1/4, 1/2; id. coupon détaché, 93 1/2; ancien emprunt turc, 83 3/4; id. à terme, 84 1/2; id. nouveau, 71; id. à 6/0, 103.

La démission de M. Rattazzi a fait légèrement baisser le 5 0/0 italien, qui est encore assez ferme à 70 7/8 et à 70 3/4.

C. DEALTE.

BULLETIN COMMERCIAL.

Les ventes des farines du dernier marché de Paris forment un total de 453 59 q., qui portent à 37 fr. 20 le prix moyen du jour. Les prix des farines blanches à la Caisse de la boulangerie sont de 35 à 39 les 100 k., livrables à trente jours, et de 36 à 37 à plus de trente jours.

On liquide la situation de novembre à 39 75 les 159 k. Les farines de tout pays font 57 et 59; celles de première marque du rayon, 60.

Les transactions en blés sont lourdes. — Dans les départements, la baisse se fait avec assez d'ensemble. Il y a quelques jours, on pouvait noter les cours suivants sur les froments : Châteauroux, 47 50 à 47 90; Issoudun, 46 25 à 20 50; Rouen, 48 50 à 23; Saint-Quentin, 20 à 21; Douai et Cherbourg, 23 à 24; Cambrai, 20 à 24; Beauvais, 14 50 à 22; Arras, 21 49.

A la Châtre, la première qualité fait 20 25; au Blanc, 49.

A Châteauroux, 47 25 (farines, première qualité, 55 les 159 k.; deuxième qualité, 53).

Les premières qualités se cotent 23 50 à Bordeaux (les 80 k.); 29, à Charleville (les 100 k.); 23 66, à Lille; 28 à 29, à Mulhouse (les 100 k.); 28 50 à 28 80, à Sedan.

Les achats se font avec hésitation, parce que l'on croit à une baisse sérieuse et prolongée.

A Marseille, le marché des blés et des farines est sans importance, malgré la grande quantité des arrivages, à cause du mauvais temps qui empêche les débarquements. Sur les autres denrées, les affaires y sont un peu plus vives. Si les achats sont rares en 3/6, les huiles sont assez recherchées.

Les 3/6 de marc font 58, et ceux de betterave, 74. Dans le Nord, on provoque la hausse. L'hectolitre de 3/6 fait 61 50 et 62 l'hectolitre à Lille, avec 2 0/0 d'escompte, à vingt jours.

A Bordeaux, l'armagnac 52° se cote 85; le 3/6 languedoc, 90, et l'esprit de betterave 90°, 74; tafia, 50 et 60.

Les eaux-de-vie nouvelles de la Rochelle varient de 90 à 93.

A présent que l'achat a épuisé la récolte de Blaye, il se porte sur le Médoc.

Dans l'Armagnac, le marché des esprits est assez tranquille. Condom marque le haut armagnac, 77 50 et 80; le ténarèze 83 75 et 85; le bas armagnac, 52 50 et 55.

La vente est nulle sur le vin blanc; en rouge nouveau les prix sont très-variables. Ils diffèrent suivant la qualité. Les plus bas sont à 45 francs les 225 litres. Ceux de 1860 sont rares et chers.

Les huiles sont, plus que toutes les autres denrées, l'objet des spéculations. Une correspondance de Rouen nous donne des détails très-précis sur la condition des huiles dans cette ville, où le commerce des graines oléagineuses est très-considérable. La liquidation de novembre y a été très-pénible. La journée du 1er décembre y a été des plus chaudes. Beaucoup de négociants qui se trouvaient dans l'impossibilité de livrer ont dû résilier. Il y a absence complète de disponible. Cette rareté se fait sentir dès à présent, parce que décembre est l'époque où l'on fait le plus d'affaires. Ceux qui vendent, demandent 123 francs. Pour janvier, on vend très-ferme 122 francs. Chaque jour, on s'attend à voir s'élever les prix. En vain on a voulu lutter contre la hausse. Ce n'est pas un acheteur mystérieux qui est la cause de cette élévation des prix, on en connaît l'auteur, mais comment lutter avec un acheteur qui, après avoir acheté 40,000 barils, en achètera 40,000 encore, et cela tant qu'il paraîtra du disponible sur le marché. 123 est très-rare. Courant du mois 122 50, fait 122 très-demandé. Il n'y a pour ainsi dire pas de vendeurs. A de telles conditions, il est impossible de fabriquer.

Cette crise dans le commerce des huiles est loin d'être aussi dangereuse que celle du coton, qui, dans ce même département de la Seine-Inférieure, éprouve d'une façon si cruelle la population ouvrière. Nous avons tous salué avec sympathie la lettre du comité qui provoquait en faveur des ouvriers atteints par le chômage une souscription publique.

Personne ne fait défaut. L'année passée c'était Saint-Etienne et Lyon, Aujourd'hui c'est Rouen. Le chiffre des souscriptions est déjà très-considérable, mais que peuvent faire 4 ou 500,000 fr., quand le nombre des malheureux est si grand. Le coton ne viendra-t-il donc pas? Ces promesses qu'avait faites le Sud d'envoyer au moins 4 millions de balles à 7 c. 1/2 ne se réaliseront-elles pas?

Les manufacturiers, terrifiés par la crise, ont suspendu en général. Ils n'ont pas essayé de résister. Mais ils n'ont perdu que les bénéfices qu'ils auraient pu faire pendant le temps que leurs usines s'arrêtent; les ouvriers ne peuvent pas attendre comme les patrons, il faut que chaque jour apporte son ouvrage, son pain, et c'est ce qui avait fait demander si on ne pourrait pas, malgré la cherté du coton, acheter les stocks qui se trouvent disponibles et faire filer et tisser. Ces cotons, si chers qu'ils soient, procureraient du travail, et se vendraient. Au Havre, pas de vente. Le bas-louisiane est à 285. C'est le prix qui a été payé des new-orléans. Les cotons sont dans une situation un peu meilleure à Liverpool.

La condition des soies à Lyon est de 9,316 kil., à Saint-Etienne de 9,316, et à Aubenas, de 760 k.

On fait moins d'achats de sucres à Marseille que la semaine passée. Le stock s'élevait à 141,917. Sur les cafés, il y a plus de lourdeur et d'inaction. Quant au marché des huiles, il est chétif, parce que malheureusement, ainsi que je l'ai annoncé, il se confirme que l'olive est réellement attaquée par le ver.

Bordeaux soulève en ce moment une question qui est appelée à avoir plus de retentissement quand la rareté du coton aura disparu.

Cette ville demande le droit d'être port d'importation de préférence au Havre. Cette prétention est soutenue par les Bordelais au moyen de l'étude des tarifs de transports de marchandises, tarifs qui, dans la direction de l'Allemagne, sont beaucoup plus doux que ceux du Havre à l'est de la France. Mais, quoi qu'on dise, quoi qu'on fasse, il est douteux que les manufactures de Mulhouse, de Thann, etc., s'approvisionnent jamais ailleurs qu'au Havre, et quand le coton reparaîtra, il ne viendra pas de préférence à Bordeaux.

Métaux. — Etain Banca, 305; anglais, 287 50.

Zinc de Silésie, 46 50 et 47.

Plomb sans changement.

Cuivre anglais, 245; cuivre des Lacs, 267 50; Chili, 227 50.

Les fers laminés sont tombés de 245 à 240, et même à 235.

Les prix de la fonte sont bons. Il y a même une tendance à la hausse.

EMILE ANDREOLI.

BANQUE D'ANGLETERRE

Situation au 26 novembre 1862.

Département de l'émission.

PASSIF.

	liv. sterl.
Billets émis	28,732,880

ACTIF.

Dette du gouvernement	11,015,100
Autres valeurs	3,634,900
Espèces et lingots d'or	14,082,880
Argent en barres	»
	28,732,880

Département de la Banque.

PASSIF.

Capital des propriétaires	14,553,000
Reliquat	3,106,989
Dépôts publics (y compris échiquier, caisses d'épargne, commissaires de la dette nationale, comptes de dividende)	7,390,865
Autres dépôts	14,376,780
Billets à sept jours et autres	792,809
	40,220,443

ACTIF.

Valeurs du gouvernement (y compris l'annuité amortie)	11,113,093
Autres valeurs	19,310,503
Billets	8,849,745
Espèces d'or et d'argent	946,113
	40,220,443

Le 27 novembre 1862.

M. MARSHALL, 1er caissier.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

18 décembre. — **Sous-comptoir des entrepreneurs.** — A 2 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

1er décembre. — **Messageries impériales.** — 20 fr. par action, à-compte sur le dividende 1862 ; impôt à déduire, 45 c.

2 janvier 1863. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Semestre d'intérêt à raison de 6 0/0, soit 15 fr. par action, sans impôt.

15 janvier. — **Chemins des Ardennes.** — Intérêts aux actions, soit 9 fr. 71 par action, sous déduction de 20 cent., pour les titres au porteur.

Service des Obligations.

2 janvier. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Paiement du coupon semestriel sur les obligations provenant de divers emprunts et des diverses compagnies fusionnées, dont on trouvera le détail complet ci-après, page 930, y compris la part afférente à l'impôt mobilier.

2 janvier. — **Chemins des Ardennes.** — Intérêts aux obligations, soit 7 fr. 50 par titre, sous déduction de 20 cent., pour les titres au porteur.

2 janvier. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Semestre d'intérêt sur les obligations, soit 7 fr. 50 par obligation, sans impôt.

2 janvier. — **Compagnie impériale des voitures de Paris.** — Intérêts aux obligations.

APPELS DE FONDS.

5 au 15 janvier. — **Chemins des Ardennes.** — Appel de 50 fr. par action.

TIRAGES.

9 décembre. — **Chemin d'Orléans.** — Tirage d'actions et d'obligations.

12 décembre. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Tirage au sort, à Madrid, de diverses séries d'obligations venant en remboursement au 2 janvier 1863.

12 décembre. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — Tirage d'obligations anciennes.

15 décembre. — **Chemins du sud de l'Autriche, Lombard-vénitiens et de l'Italie centrale.** — Tirage d'obligations, à Vienne.

15 décembre. — **Chemins Portugais.** — Tirage au sort, à Lisbonne, des obligations à rembourser au 1er janvier 1863.

15 décembre. — **Société du Crédit colonial.** — Tirage de 160 obligations, venant en remboursement à partir du 1er février 1863. — Au siége social, 14, rue Bergère.

22 décembre. — **Crédit foncier de France.** — Tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0.

F. C.

BIBLIOGRAPHIE.

Exposition universelle de Londres de 1862.

Rapports officiels des membres de la section française du jury international sur l'ensemble de l'Exposition, publiés sous la direction de M. Michel Chevalier, président de la section française du jury international. — Six beaux volumes in-octavo (1).

La Commission impériale, créée par décret du 14 mai 1861 pour représenter la France à l'Exposition universelle de 1862, vient d'accomplir son mandat, et de terminer le grand travail d'appréciation qui lui avait été confié.

La publication importante qui en fait l'objet, mérite d'attirer l'attention générale, et même la reconnaissance de tous. Conçue à un point de vue éminemment français, elle est pour notre industrie la révélation vivante de ses progrès.

A ce point de vue le travail de la Commission présente un intérêt immense ; c'est une œuvre de science et de dévouement.

En considérant cet ouvrage dans le sens le plus étendu, on doit dire encore qu'il est un enseignement pratique général, un traité complet de l'industrie, non pas de l'industrie d'un seul pays, mais bien de celle de tous les Etats civilisés.

(1) Les six volumes sont expédiés *franco* à toutes les personnes qui adressent à MM. Napoléon Chaix et Cie, propriétaires-éditeurs, rue Bergère, 20, la somme de 45 francs en un bon sur la poste ou à vue sur Paris.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES brutes.	1862 RECETTES par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES brutes.	1861 RECETTES par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. COURS correspondant des actions
Est	Du 19 au 25 novembre	1739	1.248.958 83	718 20	1700	1.322.447 71	775 17	» »	7.35	34.452 67	532 50
Orléans	19 — 25 —	1624	1.311.120 83	810 65	1475	1.282.780 66	869 69	» »	5.75	39.840 83	1042 50
Paris-Lyon-Méditerranée	19 — 25 —	1459	2.566.140 61	1.758 83	1411	2.530.810 93	1.812 00	» »	2 94	80 349 »	1143 75
Ouest	19 — 25 —	1310	898.072 85	686 »	1213	1.007.721 85	904 95	» »	24.20	38.540 89	532 50
Nord	19 — 25 —	1053	1.322.340 06	1.255 79	967	1.390.704 55	1.444 50	» »	13.00	38.969 93	1032 50
Midi	19 — 25 —	798	573.353 38	718 40	798	704.777 47	883 18	» »	18.65	35 784 43	827 50
Lyon a Genève	19 — 25 —	231	135.516 91	578 »	231	119.903 38	519 45	11.27	» »	26.850 06	» » »
Ardennes	19 — 25 —	358	140.258 32	395 09	187	93.383 69	499 37	» »	20.87	18.098 06	425 »
Dauphiné	19 — 25 —	182	77 966 87	428 38	160	59.595 50	372 40	13.10	» »	20.596 09	407 50
Graissessac a Béziers	19 — 25 —	52	13.514 00	260 48	52	10.672 15	205 23	26.92	» »	»	»
Bessèges a Alais	19 — 25 —	33	37.152 55	1 125 92	33	29.179 90	884 24	27.33	» »	45.959 39	» » »
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit.	19 — 25 —	1961	1.245.094 23	633 95	1936	1.400.771 95	723 02	» »	12 31	30.360 17	538 75
Autrichiens	19 — 25 —	1324	947.807 50	877 49	1324	1.160.917 50	716 60	» »	18.35	32.411 43	490 » »
Ribbid à Alicante et Tolède	19 — 25 —	482	318.268 66	660 3	482	275.333 57	571 27	15.58	» »	30 711 66	630 » »
Saragosse et Madrid a Médinaceli	19 — 25 —	166	50.023 09	301 34	104	26.551 20	255 30	18.03	» »	»	»
à Alicante Alcazar a Ciudad	19 — 25 —	155	32.386 63	209 » »	115	16.402 75	143 67	45.21	» »	»	»
Barcelone a Saragosse	19 — 25 —	366	115.552 49	316 » »	366	103.922 50	284 » »	11.20	» »	15.434 80	338 75
Nord de l'Espagne	19 — 25 —	522	187.972 52	360 10	375	143.221 69	381 92	» »	5.71	17.688 69	515 » »
Union suisse	23 — 29 —	275	62.930 »	228 » »	275	63.660 »	231 » »	1.20	» »	» »	»
Central suisse	19 — 25 —	262	119.191 64	454 94	262	121.220 28	462 67	» »	1.70	22.759 49	» » »
Victor-Emmanuel	19 — 25 —	214	140.926 52	790 59	214	125 807 16	587 88	19.17	» »	30.690 19	375 » »
Romains Bologne a Ancone	19 — 25 —	266	45.905 08	223 27	»	»	»	»	»	11.033 14	337 50
Romains Rome a Civita-Vecchia	19 — 25 —	73	19.851 75	271 96	»	»	»	»	»	11.455 45	»
Saragosse a Pampelune	19 — 25 —	170	46.886 56	201 93	»	»	»	»	»	11.769 50	300 » »
Séville-Xérès-Cadix	5 — 11 —	160	70.651 19	441 58	160	63.970 43	399 81	10.52	» »	23.398 02	478 75
Ouest suisse	19 — 25 —	150	50.203 » »	333 69	150	51.579 52	343 80	» »	2.67	16.092 75	140 » »
Cordoue a Séville	5 — 11 —	131	47.340 70	361 38	131	40.868 45	311 97	15.84	» »	17.149 72	» » »
Guillaume-Luxembourg	12 — 18 —	120	28.871 34	236 32	80	17.481 45	196 10	20.46	» »	14.144 90	285 » »
Portugais	12 — 18 —	135	22.557 70	167 09	»	»	»	»	»	»	460 » »
Lausanne-Fribourg	19 — 25 —	95	15.407 46	158 13	»	»	»	»	»	»	»

Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. Grimard.

Cette publication, véritable encyclopédie industrielle, contient une série de *Rapports spéciaux*, rédigés par les hommes les plus compétents, et spécialistes eux-mêmes.

Dans la rédaction générale de l'ouvrage, un enchaînement raisonné relie chaque sujet, et la succession la plus naturelle se fait sentir dans la coordination des matières.

Une préface signée de notre grand économiste, M. Michel Chevalier, présente le vaste cadre du tableau dans lequel sont venus se ranger les travaux individuels de chacun de ses collègues. Cette introduction est digne de l'ouvrage entier; elle sert d'examen à l'Exposition de 1862, observée dans les progrès qu'elle constate, et dans les dispositions administratives et législatives qu'elle appelle dans l'intérêt de l'industrie.

F. Grimaud.

COMPAGNIE GÉNÉRALE IMMOBILIÈRE.

Fondée par acte passé devant Me Halphen et Jozon, notaires à Paris, les 29 octobre et 1er novembre 1854, modifiée par acte déposé aux minutes de Me Delaporte, notaire à Paris, successeur de Me Halphen.

ÉMISSION DE 37,000 ACTIONS DE 500 FR. CHACUNE

PAYABLES : **25 fr.** PAR MOIS.

La Société étant commerciale et en commandite, les actionnaires ne sont pas responsables au-delà de leur mise de fonds.

La Compagnie possède dès à présent :

1° LA MAISON FRASCATI, sise à l'angle de la rue de Richelieu et du boulevard Montmartre, un des plus beaux immeubles de Paris, d'un revenu de 270,000 francs;

2° **33** MAISONS, formant une avenue qui relie la rue de Lyon à la rue de Bercy ;

3° MAISONS ET ATELIERS en construction sur 1,680 MÈTRES de terrain, rue de Lyon;

4° **18,498** MÈTRES DE TERRAINS, rue de Lyon, rue Moreau et rue des Terres-Fortes, près de la Seine, du canal et de trois gares de chemins de fer.

Ces immeubles, dont la valeur s'est notamment accrue pendant la période d'essais, d'études et d'expériences, représentent aujourd'hui un capital d'environ NEUF MILLIONS, sur lesquels la Société ne doit à des prêteurs ou à des obligataires que SEPT MILLIONS.

L'émission actuelle devant servir, en premier lieu, à libérer la Société, et ne pouvant être employée à aucun autre usage, les actionnaires se trouveront immédiatement propriétaires d'immeubles dégrevés de toutes charges.

De sorte que les nouveaux souscripteurs profiteront, par le fait seul de leur souscription, de toute la plus-value.

Un tel résultat obtenu avec un faible capital primitif de DOUZE CENT MILLE FRANCS, fait voir à quel degré de prospérité peut atteindre la Compagnie, avec une expérience acquise et un capital en rapport avec l'importance de ses opérations.

Il suffit, pour s'en convaincre, de jeter les yeux sur la *Compagnie Immobilière* de Paris, dont les actions sont à plus de 120 0/0 de prime.

La COMPAGNIE GÉNÉRALE IMMOBILIÈRE est en mesure, à son tour, d'atteindre les plus extrêmes limites du bon marché, sans s'écarter des conditions de solidité, d'hygiène et de confortable qui doivent faire désormais le succès de toute entreprise de ce genre.

ELLE VEUT CONSTRUIRE NOTAMMENT :

1° UN VASTE HOTEL MEUBLÉ de 500 chambres, *à 2 francs par jour*. Ce caravansérail parisien destiné aux voyageurs qu'amènent les chemins de fer de Lyon, d'Orléans et de la Varenne, et qui recherchent à la fois le confortable et le bon marché, produira, d'après nos calculs, avec les locations du rez-de-chaussée et le fermage de la table d'hôte, 440,000 francs par an, et il ne coûtera que 2 millions.

2° DEUX GRANDES MAISONS POUR LES PETITS MÉNAGES ET LES PETITES INDUSTRIES, avec chambres *à 3 fr. et à 2 fr. par semaine*. — Le prix de construction ne dépassera pas 2,340,000 fr., et le revenu avec les boutiques et ateliers est évalué à 240,000 fr. par an.

3° D'autres maisons de produit, destinées surtout à l'industrie, dans un quartier où la population industrielle déborde de toutes parts et sur des terrains de grande valeur et de grand avenir, déjà possédés par la Compagnie.

Les calculs les plus sérieux démontrent qu'à la fin de la première série d'opérations, les revenus de la Compagnie seront de plus de QUATORZE CENT MILLE FRANCS.

La revente d'une partie des propriétés sociales permettrait aux intéressés de partager plus de SEPT MILLIONS, tout en conservant VINGT-CINQ MILLIONS d'immeubles.

Par suite du versement des actions par vingtièmes, et avant même la libération complète de leurs actions, les souscripteurs seront en possession de tous les avantages qui viennent d'être énumérés.

Ces actions constituent ainsi un placement d'épargne et de père de famille; elles reposent sur la plus solide des garanties, celle de la propriété immobilière. Elles joignent à la sécurité d'un placement hypothécaire, les éventualités de plus-value dont les titres fonciers et les immeubles sont susceptibles, dans les plus beaux quartiers de la capitale.

On souscrit à Paris :

Chez MM. ARCHAMBAULT, CHANTROT et Ce,

banquiers, 4, rue de la Vrillière.

VERSEMENTS : 25 FR. EN SOUSCRIVANT et 25 fr. de mois en mois jusqu'à parfait paiement, sans engagement au delà.

POUR LES SOUSCRIPTIONS DES DÉPARTEMENTS : Envoyer un mandat sur la Banque de France ou une valeur à vue sur Paris, ou des coupons semestriels d'actions, d'obligations ou de rentes.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie sont prévenus que le tirage au sort des titres à rembourser au 1er janvier 1863 aura lieu en séance publique du Conseil d'administration, 45, rua da Emenda, à Lisbonne, le 15 décembre 1862.

CANAL CAVOUR.

La Société des canaux d'irrigations italiens (*Canal Cavour*) a l'honneur d'informer les porteurs d'actions de la Compagnie que l'échange des certificats nominatifs, actuellement en cours, contre des titres au porteur, libérés de 150 francs, aura lieu par les soins de *la Société générale de crédit industriel et commercial, rue de la Victoire*, 72.

En conséquence, les porteurs de titres nominatifs devront, du 1er au 31 courant, faire ledit échange, et compléter dans la caisse de *la Société générale de crédit industriel et commercial* les versements, jusqu'à concurrence de 150 francs, sous déduction de 3 francs pour le coupon de janvier 1863.

La Société générale *de crédit industriel et commercial* est en outre chargée, pour le compte de la Société des canaux d'irrigation italiens, de recevoir les versements ultérieurs sur les actions, et d'effectuer le paiement des coupons d'intérêts et de dividendes sur tous les titres de la Compagnie.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE ANONYME DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

66, rue de la Chaussée-d'Antin.

Les dépôts de fonds sont reçus à l'intérêt de **2 1/2** 0/0. La Société se charge **GRATUITEMENT**, *au moyen des comptes de chèques*, de tous les services de caisse des Sociétés, négociants et particuliers.

Elle délivre une *notice* sur le service des chèques et des comptes de dépôt d'espèces.

Le sénateur président, Marquis d'Audiffret.

CAISSE DES TRAVAUX DE PARIS

(Établie à l'Hôtel de Ville).

Les bons émis par la Caisse, sous la garantie solidaire de la ville de Paris, portent intérêt, Savoir :

Ceux de 6 à 11 mois.....	3 1/2	0/0
Ceux de 12 à 14 mois.....	4	0/0
Ceux de 26 mois et au-dessus	5	0/0

Les bons délivrés à un an et plus sont accompagnés de coupons détachés d'intérêt, par chaque période de six mois.

La Banque de France fait des avances sur ces bons, qui sont admis d'ailleurs à l'escompte.

Le directeur de la Caisse,
Ferdinand Le Roy.

Nous recommandons à nos lecteurs une revue littéraire et philosophique, *la Critique*, qui paraît le 15 de chaque mois, et qui est publiée sous le patronage d'un des avocats les plus distingués du barreau de Paris, M. Ernest Desmarest. Cette revue, qui compte déjà deux années d'existence, a publié des comptes rendus intéressants des séances des congrès qui se sont tenus en Angleterre, en Allemagne et en Belgique; des impressions de voyage en Grèce de M. Crémieux, des fragments de M. Carnot, des articles de M. Elias Regnaud, et des études sur divers ouvrages considérables d'histoire et de philosophie de M. Campenon. D'autres écrivains, qui se sont heureusement révélés dans cette revue, MM. Biot, Hamel, Durier et autres, méritent de fixer l'attention.

Les abonnements, qui sont de 12 francs par an, sont reçus chez M. Plon, éditeur de cette revue, rue Garancière.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

44, rue Neuve-des-Mathurins.

MM. les porteurs des obligations ci-après sont prévenus que le semestre d'intérêts

échéant le 1er janvier 1863 leur sera payé, à partir du 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, 44; à Lyon, rue Impériale, 33, et à Marseille, à la gare, sous la déduction, pour les titres au porteur, de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857.

Ces paiements seront effectués comme il suit :

Obligations 3 0/0, dites de la fusion ;
7 fr. 50 par obligation nominative ;
7 fr. 28 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations 3 0/0 de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée (emprunts de 1852 et de 1855) :
7 fr. 50 par obligation nominative ;
7 fr. 28 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations 5 0/0 de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon :
25 fr. par obligation nominative ;
24 fr. 27 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations 3 0/0 de la Compagnie de Lyon à Genève (emprunts de 1855 et de 1857) :
7 fr. 50 par obligation nominative ;
7 fr. 28 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations 3 0/0 du Bourbonnais, obligations 3 0/0 du Grand-Central (emprunts 1853-1854), obligations 3 0/0 de Rhône-et-Loire, deuxième série :
7 fr. 50 par obligation nominative ;
7 fr. 28 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations de 4 0/0 de Rhône-et-Loire, première série :
12 fr. 50 par obligation nominative ;
12 fr. 14 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations de Saint-Étienne à Lyon, emprunts réunis :
25 fr. par obligation nominative ;
24 fr. 24 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations de Saint-Étienne à Lyon, emprunt 1850 :
25 fr. par obligation nominative ;
24 fr. 30 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations de Saint-Étienne à Lyon, reconnaissances de capitalisation :
27 fr. par obligation nominative ;
26 fr. 24 par coupon d'obligation au porteur.

Obligations de Saint-Étienne à la Loire, emprunts de 1843 et 1847.
25 fr. par obligation nominative ;
24 fr. 34 par coupon d'obligation au porteur.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus, à partir du 15 décembre 1862, de dix heures à deux heures.

MM. les porteurs des obligations du Grand-Central (emprunts 1853-1854) sont priés d'apporter leurs titres en même temps que leurs coupons, ces obligations devant être échangées en obligations du Bourbonnais.

Le secrétaire général,

G. RÉAL.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Amortissement de l'emprunt départemental de 50 millions, contracté en vertu de la loi du 17 juillet 1856.

11e tirage.

Le onzième tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions contracté par le département de la Seine, en 1856, s'est fait à l'Hôtel de ville, le lundi 3 novembre 1862, à 10 heures du matin.

A ce tirage il a été extrait de la roue 2,616 numéros indiquant les obligations à rembourser, savoir :

ORDRE NUMÉRIQUE.

156	6606	14740	22661	30643
285	6795	14751	22673	30728
457	6900	14765	22824	30867
501	6957	14797	22903	30913
600	6985	14851	22953	31189
728	7106	14896	23013	31524
765	7398	15117	23065	31559
877	7405	15396	23164	31782
954	7546	15482	23328	31950
985	7590	15535	23340	32145
1023	7638	15585	23389	32215
1241	7650	15626	23624	32284
1249	7681	15724	23732	32283
1300	7888	15974	23881	32331
1309	7912	16008	23890	32358
1411	7985	16054	23944	32764
1636	8006	16151	24000	32842
1731	8342	16246	24019	33018
1795	8349	16296	24091	33043
1851	8543	16287	24156	33073
1952	8937	16311	24226	33168
2028	8978	16343	24384	33229
2026	8980	16396	24408	33535
2138	8707	16409	24505	33538
2250	8946	16485	25043	33599
2501	8987	16784	25088	33654
2523	9222	16815	25130	33713
2557	9254	17260	25270	33804
2783	9289	17402	25507	34083
3046	9297	17463	25727	34086
3050	9389	17638	25810	34128
3178	9501	17655	25883	34367
3185	9553	17717	25888	34526
3202	9624	17774	25889	34527
3276	9644	17831	25892	34587
3327	9652	17848	26050	34610
3556	9733	18125	26091	34807
3590	9974	18465	26308	34971
3681	10183	18676	26483	35092
3782	10187	18682	26508	35108
3791	10230	18807	26723	35167
3855	10329	18952	26798	35380
3918	10379	19052	26825	35435
4001	10531	19127	26917	35531
4015	10534	19221	26928	35758
4062	10579	19249	26987	35817
4152	10605	19318	27025	35886
4188	10707	19412	27054	35971
4216	10786	19519	27206	35979
4289	10791	19547	27266	36128
4303	10806	19549	27271	36353
4389	10845	19588	27444	36347
4424	11323	19732	27505	36745
4500	11573	19859	27648	36771
4607	11589	19920	27783	36909
4613	11801	19925	28207	37170
4803	11827	19970	28286	37227
4866	12022	20027	28293	37315
5138	12246	20152	28363	37382
5251	12254	20320	28720	37440
5458	12350	20515	28857	37573
5556	12388	20541	28960	37632
5579	12507	20553	28966	37717
5731	12614	20562	29085	37874
5733	12678	20715	28946	37901
5769	12795	21043	29061	37980
5788	12979	21056	29076	38033
5817	13281	21061	29139	38068
5832	13400	21120	29269	38196
6112	13422	21127	29272	38215
6218	13537	21257	29310	38298
6216	13649	21297	29394	38346
6308	13905	21398	29587	38457
6336	13954	21882	29588	38704
6336	13955	22015	29786	38817
6345	13979	22271	30190	38881
6447	14209	22373	30205	38947
6503	14313	22376	30471	39053
6512	14427	22430	30473	39058
6513	14517	22620	30580	39303
6546	14733	22642	30585	39379
39441	48444	58666	68920	77880
39478	48491	58772	68997	77906
39520	48595	58840	69269	78050
39613	48632	58858	69358	78129
39652	48615	58910	69742	78161
40004	48636	59223	69750	78251
40085	48840	59498	69837	78580
40122	48870	60005	69864	78657
40283	49004	60063	69890	78808
40381	49051	60159	69929	78925
40414	49059	60216	69961	78979
40648	49186	60240	70150	79064
40672	49249	60315	70157	79181
40953	49298	60370	70269	79219
41011	49316	60381	70282	79267
41093	49362	60533	70301	79347
41190	49575	60560	70531	79355
41252	49582	60701	70660	79161
41287	49607	60792	70672	79400
41317	49689	60797	70716	79416
41346	49753	60838	70761	79616
41373	49806	60952	70883	79634
41409	49854	61188	71294	79855
41431	49857	61213	71324	80014
41351	49894	61241	71325	80085
41396	49926	61255	71507	80173
41650	50004	61398	71563	80183
41705	50346	61399	71599	80208
41754	50308	61511	71659	80263
41792	50421	61549	71686	80508
42070	50535	61663	71733	80544
42158	50542	61686	71913	80611
42249	50553	61796	71952	80674
42307	50623	61868	72012	80749
42384	50792	61880	72032	80757
42437	50973	61920	72115	80766
42521	51120	61978	72327	80845
42547	51133	62004	72547	80863
42625	51360	62109	72558	80914
42657	51436	62231	72629	80977
42727	51605	62434	72791	81407
42843	51667	62470	72823	81511
42844	51770	62604	72858	81582
42927	51795	63001	72872	81609
42943	51906	63030	72906	81706
43199	52047	63053	73005	81815
43203	52055	63138	73072	81838
43344	52118	63160	73112	81846
43558	52220	63250	73123	81990
43679	52268	63410	73148	82137
43953	52308	63570	73249	82154
44176	52583	63686	73515	82222
44245	52605	63782	73582	82452
44444	52794	63856	73595	82667
44456	52833	63900	73640	82722
44629	53137	63926	73794	82736
44756	53155	64081	73798	82757
45002	53226	64105	73836	82842
45146	53248	64165	73990	83049
45148	53250	64350	74080	83078
45185	53270	64345	74160	83238
45267	53283	64582	74198	83262
45269	53303	64713	74378	83314
45365	53372	64718	74395	83356
45403	53890	64769	74540	83586
45749	53901	64969	74582	83639
45769	53913	64982	74618	83641
45911	53950	65323	74907	83739
45943	54319	65412	75008	83780
46115	54555	65596	75021	83890
46121	54575	65615	75119	83962
46175	54582	65629	75274	84000
46278	54585	65636	75614	84010
46298	54783	65747	75721	84136
46308	54796	65798	75727	84173
46398	55039	65867	75994	84192
46521	55059	65881	76030	84433
46586	55134	65883	76056	84439
46624	55265	66163	76094	84472
46694	55383	66332	76123	84478
46778	55488	66522	76132	84574
46822	55513	66534	76145	84693
46847	55550	66678	76197	84685
46848	55945	66725	76486	84764
46855	56313	66924	76592	85035
46882	56457	66932	76545	85037
46938	56534	66967	76563	85129
47354	56697	67228	76598	85246
47479	56758	67386	76719	85235
47671	56820	67406	76728	85406
47701	57379	67660	76762	85416
47723	57403	67753	76803	85498
47784	57734	67972	76871	85582
47926	57957	68146	76938	85641
48053	58046	68254	77154	85656
48108	58288	68308	77157	85754
48145	58370	68521	77317	85981
48206	58537	68761	77626	85988
48250	58612	68837	77689	86079

(La suite au prochain numéro.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1730 kilomètres.
1861. — 1706 —

11e année — 47me semaine.

Du 19 au 25 novembre 1862.

153.392 Voyageurs	375 786 86
Bagages, Marchandises, etc.	873.171 97
Total	1 249.958 83
Recettes antérieures	59.551.889 22
Total général	60 800 848 05
47e semaine de 1862	1 249 958 83
Semaine correspondante de 1861.	1.323.447 71
Différence	73 488 88
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	60.800 848 05
— — 1861.	62.857.146 44
Différence	2 056.138 39

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 31 août 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 août 1862.	30.581.067 67
Du 1er janvier au 31 août 1861.	31.644.761 26
Différence en faveur de 1861.	1.063.693 59

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 31 août 1862.	13.130.148 82
Du 1er janvier au 31 août 1861.	13.062.334 33
Différence en faveur de 1862.	67.814 49
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1473 kil. — 1862... 1424 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1500 kil.

Du 19 au 25 novembre 1862.

90.277 Voyageurs	392.601 61
Bagages, Marchandises, etc.	938.519 22
Total	1.331 120 83
Semaine correspondante de 1861.	1.282.789 66
Différence	48.331 17
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	60.022 661 11
— — 1861.	63.323.953 34
Différence	3.301.292 23

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 563 kil. — 1862... 693 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 471 kil. — 1862... 693 kil.

19.871 Voyageurs	59 091 22
Bagages, Marchandises, etc.	152 866 74
Total	211 957 96
Semaine correspondante de 1861	134 664 19
Différence	77 293 77
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	8.377.370 09
— — 1861.	5.483.066 66
Différence	2 894 303 43

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1459 kilomètres.
1861. — 1411 —

Du 19 au 25 novembre 1862.

138.011 Voyageurs	656 144 05
Bagages et marchandises	1.909.966 56
Total	2.566 110 61
Semaine correspondante de 1861.	2.556.819 93
Différence	9 290 68
Recettes tot. dep. 1er janv. 1862	112.084 709 83
— — 1861	[illegible] 118.581 75
Différence	[illegible]

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 211 kilomètres
1861. — 211 —

12.824 Voyageurs	46 849 04
Bagages, Marchandises, etc.	86 667 87
Total	133 516 91
Période correspondante de 1861.	119.933 38
Différence	13.583 53
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.335.659 86
— — 1861.	6.412 079 33
Différence	76.419 47

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 602 kilomètres.
1861. — 565 —

54.024 Voyageurs	157.103 55
Bagages et Marchandises	405 396 50
Total	562 500 05
Semaine correspondante de 1861.	561 164 76
Différence	1 335 29
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	26.331 421 84
— — 1861.	19.957.809 35
Différence	6.373.611 49

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1310 kilomètres.
1861. — 1213

Du 19 au 25 novembre 1862.

248.053 Voyageurs	350.491 65
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	91.878 45
— — Pet. vitesse	456.302 83
Total	898.672 83
Semaine correspondante de 1861.	1.097.721 85
Différence	199 049 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	47.748.370 65
— — 1861.	50.375.904 40
Différence	2 627 533 75

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 octobre 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

10 mois 1862, 900 kilomètres	40.261.343 50
— 1861, 900 —	42.563.102 76
Différence	2.301.759 26

RÉSEAU MIXTE.

10 mois 1862, 295 kilomètres	3.782.173 94
— 1861, 295 —	3.681.849 75
Différence. » —	100.324 19

NOUVEAU RÉSEAU.

10 mois 1862 28 kilomètres	338 202 22
— 1861 18 —	149.349 81
Différence	188 852 41
Différence totale : 20 kilom.	1.952.582 56

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 19 au 25 novembre 1862.

132.913 Voyageurs	341 223 83
Bagages, Marchandises, etc.	981.116 23
Total	1 322 340 06
Semaine correspondante de 1861.	1.396.794 55
Différence	74.454 49
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	59 390 529 83
— — 1861.	58.131.491 96
Différence	1.259.037 60

Ligne de Paris à Soissons et de Chantilly à Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 112 kilomètres

7.633 Voyageurs	25 824 92
Bagages, Marchandises, etc.	36 791 56
Total de la semaine	62.616 48
Semaine correspondante de 1861.	19 810 »
Différence	42.806 48
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.328 467 04
— — 1861.	416 665 21
Différence	1.911 801 83

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 19 au 25 novembre 1862.

44.107 Voyageurs	144 470 04
Bagages, Marchandises, etc.	428.883 34
Total	573.353 38
Canaux	30.514 92
Totaux réunis	603.868 30
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	704.777 47
{ Canaux	52.091 07
Total	756.868 54
Différence	153.000 24

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	30.584.910 28
— — 1861.	28.007.371 21
Différence	2.577.539 07

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 296 kilomètres
Du 19 au 25 novembre 1862.

11.851 Voyageurs	20.512 16
Bagages, Marchandises, etc.	18.655 95
Total	39.168 11
Mois correspondant de 1861	14.706 42
Différence	24 461 69
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.826.984 67
— — 1861.	738.670 33
Différence	1.088 314 34

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862 Longueur exploitée : 255 kilomètres.
1861. — 187 —

Du 19 au 25 novembre 1862.

17.878 Voyageurs	34.461 36
Bagages, Marchandises, etc.	105.796 98
Total	140 258 34
Semaine correspondante de 1861.	93.383 69
Différence	46.874 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.221 319 04
— — 1861.	3.651.041 60
Différence	1.570 277 44

BESSÈGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 31 kilomètres.
Du 19 au 25 novembre 1862.

Voyageurs	2.050 75
Bagages, Marchandises, etc.	35.101 80
Total	37 152 55
Semaine correspondante de 1861.	29.179 90
Différence	7.972 65
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 516 018 53
— — 1861.	1.337.156 93
Différence	178 861 60

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 152 kilomètres.
1861. — 102 —

Du 19 au 25 novembre 1862.

13.483 Voyageurs	29.937 94
Bagages, Marchandises, etc.	48.028 70
Total	77.966 64
Semaine correspondante de 1861.	59.594 50
Différence	18.372 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.373 552 33
— — 1861.	2.931 754 58
Différence	441.797 75

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 520 mètres.
Du 25 novembre au 1er décembre 1862.

20.521 voyageurs	3 047 80
Produit total depuis le 3 juin.	128.017 40

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1646 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 19 au 25 novembre 1862.

95.319 Voyageurs	223.080 47
Bagages, Marchandises, etc.	808 309 81
Transports militaires	27 555 44
Total	1.058.945 72
Semaine correspondante de 1861.	1.228.469 15
Différence	169.523 43

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 318 kilomètres.
1861. — 318 —

45.979 Voyageurs	106 453 0[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	67 822 0[illegible]
Transports militaires	11 873 9[illegible]
Total	186.149 1[illegible]
Semaine correspondante de 1861.	172.302 7[illegible]
Différence	13 846 3[illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1936 —

En 1862	1 245.094 8[illegible]
En 1861	1.400 771 9[illegible]
Différence	155.677 1[illegible]

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	69.348 853 38
En 1861	66 150.156 19
Différence	3.198 697 19

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

15.864 Voyageurs	60 049 6[illegible]
Bagages, Marchandises, etc.	42 900 2[illegible]
Transports militaires	8 016 6[illegible]
Total	110.966 5[illegible]
Semaine correspondante de 1861.	83.824 7[illegible]
Différence	27 161 7[illegible]
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.208 779 7[illegible]
— — 1861.	3 326.789 1[illegible]
Différence	881.990 6[illegible]

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 19 au 25 novembre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

9.894 Voyageurs	73 747 44
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	9 270 70
— (Petite vit.).	235.248 52
Total de la semaine	318.266 66

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862, Longueur exploitée : 155 kilomètres.
1861. — 104 —

17.040 Voyageurs.	22 432 41	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	805 46	50 023 08
Marchandises. (Petite vitesse)	26.785 21	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PENAS.

1862. Longueur exploitée : 155 kilomètres.

3.165 Voyageurs	13.707 63	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.230 95	32 386 43
Marchandises. (Petite vitesse)	17.447 85	

Total des trois lignes réunies.	400.676 17
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	17.794.234 0[illegible]
Total général des recet. en 1862.	18.194 910 [illegible]
— — 1861.	16.623 746 [illegible]
Différence	1.571.164 0[illegible]

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861. — 1324 —

Du 19 au 25 novembre 1862.

Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

...... Voyageurs	251.663 »
...... quintaux Marchandises	636.144 50
Total	987.807 50
Semaine correspondante de 1861	1.160.917 50
Différence	213.110 »
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	42.230 345 »
— — 1861	48.565.507 50
Différence	6.330 261 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 522 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 19 au 25 novembre 1862

Lignes de Burgos et d'Alar.

13.139 Voyageurs	80 318 05
Marchandises	83 598 15
Total	163.916 20
Produit annuel par kilomètre	18 108 »

Ligne de l'Escorial

5.294 Voyageurs	18 132 17
Marchandises	5.924 15
Total	24 056 32
Produit annuel par kilomètre	25 087 »
Total de la semaine	187 972 52
Semaine correspondante de 1861	143.221 69
Différence	44 750 83
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	7.559 901 »
— — 1861	5.671.965 38
Différence	1 887.935 62

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

1862. Longueur exploitée : 1134 kilomètres.
1861. — 900 —

Du 10 au 16 septembre 1862

Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	216.579 52
Marchandises	424.477 98
Total	641.057 40
Semaine correspondante de 1861	291.174 84
Différence	350.882 56
Recettes depuis le 1er janvier 1862	14.576.890 38
Recettes depuis le 1er janvier 1861	6.862.480 58
Différence	7.715.409 80

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 366 kilomètres.

Du 19 au 25 novembre 1862.

9.309 Voyageurs	41 656 15
Marchand., cargaison, équipages	73.926 34
Total	115 582 49
Semaine corresp. 1861 (366 k.)	103.922 56
Différence	11.620 93
Recettes depuis le 1er janv. 1862	5.653.212 25

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 214 kilomètres.
1861. — 214 —

Du 19 au 25 novembre 1862.

38.274 Voyageurs	70 590 40
Bagages, marchandises, etc.	40 297 19
Recettes diverses	2 316 56
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	36 722 37
Total	149 926 52
Semaine correspondante de 1861	125 807 16
Différence	24.119 36
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6 769 619 69
— — 1861	6.303.709 07
Différence	459.910 62

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 23 au 29 novembre 1862

96.830 Voyageurs	31 090 »
Bagages, Marchandises, etc.	31 840 »
Total	62.930 »
Semaine correspondante de 1861	63.660 »
Différence	730 »
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861	3 426 900 »
— — 1860	3.334.170 »
Différence	92.730 »

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 72 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 19 au 25 novembre 1862.

Voyageurs	7.980 35
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.324 55
— — (pet. vit.)	9.546 85
Total	19.851 75

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.

(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	28.525 23
Bagages, marchandises (gr. vit.)	5.009 64
— — (pet. vit.)	12.390 21
Total	45.925 08
Total pour les deux sections	65 776 83

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	945.549 85
Section de Bologne	2.436.854 93
Total	3.382 404 78

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 19 au 25 novembre 1862.

Voyageurs	15.214 79
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	1 317 03
Marchandises (petite vitesse)	30.354 72
Total	46.886 54

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 262 —

Du 19 au 25 novembre 1862.

27.000 Voyageurs	45.186 85
Bagages, Marchandises, etc.	74.007 79
Total	119 194 64
Semaine correspondante de 1861	121.220 28
Différence	2.025 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6.290 909 50
— — 1861	6.207.724 57
Différence	73.184 93

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 5 au 11 novembre 1862.

45e semaine	35.524 70
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	47 340 50
Semaine correspondante de 1861	40.868 45
Différence	6.472 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2 250.914 30
— — 1861	1.947.075 83
Différence	303.838 35

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 19 au 25 novembre 1862.

21.672 Voyageurs	26 018 50
3.844 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	23.584 50
Total	50 203 »
Semaine correspondante de 1861	51.579 52
Différence	1.376 52
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.833 331 19
— — 1861	2.648.405 93
Différence	184.925 21

SÉVILLE-XERES-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 5 au 11 novembre 1862.

20.297 Voyag., Bagag. et March.	70 654 19
Semaine correspondante de 1861	63 970 43
Différence	6.683 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	3 729 366 50
— — 1861	3.300.867 96
Différence	427 498 54
Différence kilométrique	10.52 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 12 au 18 novembre 1862.

Voyageurs	16.981 50
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	1.180 06
— (Petite vit.)	4.426 14
Total	22.557 70

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 130 kilomètres.
1861. — 80 —

Du 12 au 18 novembre 1862.

6.382 Voyageurs	7.068 70
Bagages, articles de messagerie	739 25
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	21.024 39
Total de la semaine	28 831 34
Recettes antérieures	1.369.241 99
Total	1 397 073 33
Recettes de la semaine en 1862	28 831 34
Période correspondante de 1861	17 369 89
Différence	11 461 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1 397 073 33
— — 1861	661.396 42
Différence	735 676 91

LAUSANNE A FRIBOURG ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE.

Longueur exploitée : 64 kilomètres.

Du 19 au 25 novembre 1862.

4 625 Voyageurs	9.359 25
Bagages et Chiens	552 45
Marchandises, etc. (Wagons en transit)	5.585 70
Total	15 497 40
Recettes antérieures	289 659 62
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	305.162 22

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois d'octobre 1862	16.841 32
— — 1861	16.636 62
Différence	204 70

ANVERS A GAND

Octobre 1862	69.107 »	10 mois 1862	685.500 12
Id. 1861	75.024 51	Id. 1861	676.487 31
Différence	5.917 51		9.012 81

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'octobre 1862	2.242.353 47
Id. id. 1861	2.017.682 37
Différence, 11.13 0/0, soit	224.671 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	16.648.516 39
— — 1861	14.731 168 90
Différence, 13.01 0/0, soit	1.917 347 49

OMNIBUS DE PARIS

Du 26 novembre au 2 décembre 1862

		PAR JOURNÉE d'Omnibus en — Paris.	Banlieue
Recettes	293.450 90	73 21	37 85
Semaine correspondante de 1861	291.867 25	73 26	41 77
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	15.101.774 45	81 26	46 21
Période correspondante de 1861	14.221.003 85	80 23	48 32
Différence	880.771 60	1 15	2 11

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Rue Neuve-des-Mathurins, 44.

Tirage au sort du 24 décembre 1862.

Il sera procédé le mercredi 24 décembre 1862, en séance publique, à deux heures de l'après-midi, dans une des salles de l'administration, au tirage au sort des différentes obligations remboursables au 2 janvier 1863 et dont les nombres sont indiqués ci-après :

1° 674 obligations 5 0/0 de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon ;

2° 192 obligations 5 0/0 de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon.

3° 484 obligations 3 0/0 de la Compagnie de Lyon à Genève, emprunt de 1855 ;

4° 115 obligations 3 0/0 de la Compagnie de Lyon à Genève, emprunt de 1857 ;

5° 1,081 obligations 3 0/0 de la fusion, émission du 1er octobre 1857 (nos 1 à 600,000);

6° 1,081 obligations 3 0/0 de la fusion, émission du 1er juillet 1859 (nos 600,001 à 1,200,000);

7° 1,083 obligations 3 0/0 de la fusion, émission du 1er juillet 1861 (nos 1,200,001 à 1,800,000).

8° De 1,085 obligations 3 0/0 de la fusion, émission du 1er juillet 1862 (nos 1,800,001 à 2,400,000).

Nota. — En ce qui concerne les obligations mises en souscription au mois de juin dernier, et conformément aux avis publiés à cette époque, la Compagnie rappelle à MM. les souscripteurs que les titres entièrement libérés participent seuls au tirage au sort.

Le secrétaire général,
G. Réal.

SOCIÉTÉ

DE CRÉDIT COLONIAL

Tirage au sort de 189 *obligations à amortir le* 1er *février* 1863.

MM. les porteurs d'obligations de la 2me émission, nos 6,001 à 12,000, sont prévenus qu'il sera procédé, le lundi 15 décembre 1862, à 2 heures de relevée, en séance publique, au siége de la Société, 14, rue Bergère, au tirage au sort de 189 obligations, à amortir le 1er février suivant.

Les 19 premiers numéros sortis auront droit aux lots suivants :

Le 1er, gagnera un lot de	10,000 fr.
Le 2e, — —	2,000
Le 3e, — —	500
Le 4e, — —	500
Et les 15 autres, chacun un lot de	250

Les cinquièmes d'obligations dont les numéros sont sortis avec prime, n'auront droit qu'au cinquième du lot.

Le paiement des lots et le remboursement des obligations auront lieu, à partir du 1er février 1862, au siége du Comptoir d'escompte, rue Bergère, 14.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS

Service des emprunts.

Échéance du 1er juillet 1863.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer les porteurs des obligations d'Orléans, des obligations de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central, et des obligations de la deuxième série de l'ancienne Compagnie d'Orsay, que l'intérêt semestriel échéant, pour chacun de ces titres, le 1er janvier 1863, sera payé, à partir du 2 janvier, à la caisse centrale de la Compagnie d'Orléans, savoir :

1° A raison de 25 fr. par obligation 4 0/0 des deux premiers emprunts d'Orléans et de la deuxième série d'Orsay ;

2° Et à raison de 7 fr. 50 c. par obligation 3 0/0 d'Orléans et du Grand-Central.

Les paiements, en ce qui concerne les *titres au porteur*, seront *réduits*, à raison de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, ainsi qu'il suit :

1° A 24 fr. 25 c. pour les obligations 4 0/0 du premier emprunt d'Orléans (41e coupon), et pour les obligations 4 0/0 d'Orsay, de la deuxième série (19e coupon);

2° A 24 fr. 28 c. pour les obligations 4 0/0 du deuxième emprunt d'Orléans (29e coupon);

3° Et à 7 fr. 28 c. pour les obligations 3 0/0 d'Orléans (20e coupon), et pour les obligations 3 0/0 de 1855 du Grand-Central (15e coupon)

Comme d'ordinaire, les coupons de titres au porteur et les certificats d'inscription de titres nominatifs seront reçus dès le 15 décembre courant dans les bureaux du service central de la Compagnie, rue de Clichy, 19, où il en sera donné un récépissé indiquant le jour du paiement et, s'il s'agit de titres nominatifs, de la remise des certificats d'inscription.

Paris, le 5 décembre 1862.

Le Directeur de la Compagnie,

E. SOLACROUP.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er janvier 1863, soit 7 fr. 50 c. par obligation, seront payés, à partir du 2 janvier 1863, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement aura lieu, pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 22 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Les porteurs de titres pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons à l'appui, à partir du 20 décembre 1862.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un versement de 50 francs sur les actions nouvelles, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée du 5 au 15 janvier 1863 inclusivement.

Le coupon d'intérêt échéant à la même époque, soit 9 fr. pour les titres nominatifs, et 8 fr. 71 c. pour les titres au porteur, viendra en déduction, de sorte que le versement pour les titres nominatifs sera réduit à 41 francs par action, et à 41 fr. 29 c. pour les titres au porteur.

Les versements faits après le 15 janvier seront passibles d'un intérêt calculé, à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 5 janvier 1863.

Les versements sont reçus, à Paris, au siége de la Société, rue de Provence, 68, tous les jours non fériés, de 11 heures à 3 heures.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

HOUILLÈRES ET CHEMIN DE FER D'ÉPINAC.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que le dividende de 62 fr. 50 c. par action, afférent à l'exercice 1861-62, arrêté par l'assemblée générale du 25 novembre 1862, sera payé à la caisse de la Société, rue le Peletier, 35, à partir du 1er décembre prochain.

Le paiement s'effectuera contre la remise du deuxième coupon B de la feuille annexée aux actions au porteur, et sur la présentation des titres pour les actions nominatives.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire général,

H. GISLAIN.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Paiement du coupon des obligations échéant le 1er janvier 1863.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que le coupon d'intérêt échéant le 1er janvier 1863, sera payé, à partir du 2 janvier prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

La Société générale de Crédit industriel et commercial recevra, à partir du 15 décembre courant, les coupons dont MM. les porteurs d'obligations voudront faire le dépôt avant l'échéance du 1er janvier 1863.

Il sera délivré de ces coupons un récépissé indiquant le jour du paiement.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,

C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Tirage des obligations.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que le troisième tirage annuel des obligations de la Société aura lieu, en séance publique du conseil d'administration, le samedi 27 décembre, à 8 heures précises du soir, au siége de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

Ce tirage comprendra onze cent quatre-vingt-une obligations, qui seront remboursées, à raison de 500 francs par obligation, à partir du 1er février 1863, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

Les numéros des obligations à rembourser, désignées par le sort, seront immédiatement publiés dans les journaux d'annonces légales.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,

C. JUBÉ DE LA PERRELLE

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations de la Compagnie que le vendredi 12 décembre courant, à midi, il sera procédé, dans la salle des séances du conseil, station d'Atocha à Madrid, en présence du délégué du gouvernement, au tirage au sort des obligations qui doivent être amorties, à partir du 1er janvier 1863,

Savoir :

247	obligations de la	1re série ;
247	—	2e série ;
247	—	3e série ;
247	—	4e série ;
247	—	5e série ;
247	—	6e série.

Les numéros des obligations favorisées par le sort seront publiés dans les journaux où aura été inséré le présent avis.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le paiement du semestre d'intérêt dû au 1er janvier 1863, soit 7 fr. 50 par obligation, s'effectuera, à partir dudit jour :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Toulouse, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Londres, chez MM. N.-M. Rothschild et fils ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

SOCIÉTÉ ANONYME DE LA

NOUVELLE-MONTAGNE

Le second dividende pour l'exercice 1861 sera payé, à partir du 1er janvier prochain, par :

25 fr. contre remise du coupon n° 10, pour les actions entières ;

5 fr. en échange du coupon portant cette échéance, pour les cinquièmes d'action.

A Verviers, au siége de la Société;

A Londres, chez MM. C. Devaux et Ce ;

A Paris, chez M. Rougemont de Lowenberg ;

A Bruxelles, chez MM. J.-P. Matthieu et fils ;

A Liége, chez MM. Nagelmackers et fils.

Pour le conseil d'administration.

Le directeur général de la Société,

Victor SIMON.

Verviers, le 15 novembre 1862.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, que le paiement du semestre d'intérêt à 6 0/0 l'an, dû au 1er janvier 1863 et s'élevant à fr. 15 par action, s'effectuera, savoir :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Toulouse, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

NOTA. — Le dividende afférent à l'exercice 1861 sera fixé par la prochaine assemblée générale.

CHEMIN DE FER DE

L'ITALIE MÉRIDIONALE

Le conseil d'administration, dans sa séance du 18 courant, a délibéré ce qui suit :

« Le conseil délibère que les récépissés provisoires du premier versement souscrits par le concessionnaire, comte Bastogi, seront remplacés par les certificats provisoires mentionnés dans les articles 10 et 14 du statut social, aussitôt que lesdits certificats seront prêts, et qu'en attendant lesdits récépissés en tiendront lieu à tous les effets.

Pour le président,

Le secrétaire,

Signé : PIETRO BIAMBILLA.

Turin, le 18 novembre 1862.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES

DE COMMENTRY

ET DES FORGES ET FONDERIES

DE FOURCHAMBAULT,

Montluçon, Imphy, Torteron et la Picque.

Les porteurs d'obligations sont prévenus que le tirage d'obligations à rembourser le 15 janvier prochain, aura lieu le 18 courant, à 3 heures, au siége social, place Venôme, 16.

Il sera extrait :

72 obligations de première série, et 66 obligations de deuxième série.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres.	Valeur nominale.	Reste à verser	Dernier revenu annuel.	Époques de jouissance.	Dénomination.	Samedi 29 Comptant.	Samedi 29 Terme.	Lundi 1 Comptant	Lundi 1 Terme.	Mardi 2 Comptant	Mardi 2 Terme.	Mercredi 3 Comptant	Mercredi 3 Terme.	Jeudi 4 Comptant	Jeudi 4 Terme	Vendredi 5 Comptant	Vendredi 5 Terme
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3195	—	[illegible]	—	[illegible]	—	[illegible]	—	3100	—	3120	—
80.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	652 50	—	[illegible]	—	[illegible]	—	[illegible]	—	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]
20.000	500	250	20 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France (cinq.)	1301	1310	1315	1310	1320	1320	1333	1360	1310	1345	1310	1310
					Id. nouvelles	—	1250	1215	1243 75	1230	1230	1235	1200	1200	1265	1217 50	1250
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	488 75	—	488 75	—	486 25	—	487 50	—	488 75	—	488 75	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	460	—	460	—	—	—	460	—	460	—	470	—
60.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	—	—	98 75	—	98 25	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—
	100	Id.	3 »	Id.	— Id. 3 0/0	90	—	91 25	—	91 25	—	92 50	—	92 50	—	92 50	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1030	—	1030	—	1030	—	1030	—	1030	—	1030	—
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 130 fr. payées	418 75	—	—	—	418 75	—	418 75	—	420	—	420	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	85	—	85	—	—	—	86 25	—	86 25	—	85	—
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	653 50	670	655	—	645	655	657 50	660	—	645	660	645
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	1078 75	1075	1078 75	1082 50	1115	1117 50	1115	1117 50	1110	1110	1098 75	1116
[illegible]	500	150	7 »	»	Crédit agricole	—	—	643	—	650	—	656	—	640	—	640	—
[illegible]	500				Crédit en Espagne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120.000	500	100	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	758 75	751 25	760	763 75	770	780	772 50	777 50	774 50	768 25	780	782 50
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
[illegible]	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	87 50	—	83 75	—	78 75	—	78 75	—	75	—	78 75	—
50.000	100	Id.	4 50	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	176 25	—	158 75	—	162 50	—	163 75	—	165	—	165	—
50.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	520	—	527 50	—	527 50	—	526 25	527 50	—	526 25	530	525
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Au comptant Commandite	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	—	600	500	»	mars septembre	»
A	— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septembre	»
A	— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	—	600	500	»	....	»
C	Comptoir Bonnard	58 »	200.000	[illegible]	»	octobre	1 80
C	Caisse Lécuyer	[illegible]	24.000	500	»	....	»
C	Caisse Béchet	495 »	20.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Caisse de l'Industrie	61 25	20.000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaire	875 »	6.000	1/6.000	»	juin décembre	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	915 50	34.000	500	»	janvier juillet	47 »
A	— act. de jouissance	286 »	»	»	»	juillet	22 »
A	Omnibus de Lyon	77 50	60.000	100	100	....	néant.
A	Omnibus de Londres	45 »	250.000	100	»	....	néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	85 »	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	781 25	80.000	500	»	janvier juillet	50 »
	— (actions nouvelles)	—	32.000	500	[illegible]	....	5 0/0
A	Compagnie générale transatlantique	[illegible]	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Cie	[illegible]	10.000	500	»	janvier juillet	12.50
C	Marc-Fraissinet et Cie	[illegible]	»	»	»	....	»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar	[illegible]	30.000	1/30000	»	....	»
A	Touage Basse Seine et Oise	750 »	»	500	»	....	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	495 »	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1130 »	62.120	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— actions de jouissance	91 25	62.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	790 »	27.200	1.000	»	avril octobre	50 »
A	— act. de jouissance	110 »	27.200	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	[illegible]	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Trois canaux	—	10.000	1.000	»	avril octobre	50 »
A	Aire à la Bassée	7000 »	600	5.000	»	février août	241 25
A	Sambre à l'Oise	—	11.000	1.000	»	juin décembre	50 »
A	Sambre française canalisée	1250 »	6.000	1/6000	»	janvier juillet	16 »
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	221 »	240.000	100	»	janvier juillet	10 »
A	Ports de Marseille	[illegible]	50.000	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	537 50	21.500	1/21500	»	....	15 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	[illegible]	25.000	1/25000	150	....	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	[illegible]	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	[illegible]	»	»	»	....	»
	GAZ.						
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	[illegible]	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »
A	— actions nouvelles	[illegible]	»	»	»	....	»
A	Union des Gaz	[illegible]	30.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	[illegible]	30.000	1/30000	»	avril octobre	18 30
C	Nord (Batignolles)	—	6.000	500	»	juin décembre	25 »
C	Versailles	—	1.500	500	»	mars septembre	25 »
C	Bourgogne, Sèvres, etc	—	500	1.000	»	1er juin	60 »
A	Lyon	2712 50	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	[illegible]	2.400	1/2400	»	....	77 50
»	Gaz général de Paris	—	»	»	»	....	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Cie	480 »	6.000	500	»	janvier juillet	33 33
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Cie	760 »	14.000	500	»	octobre avril	75 »
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	740 »	30.000	1/30000	»	....	30 »
A	Decazeville (Aveyron)	2000 »	2.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »
C	Creusot (Saône-et-Loire)	730 »	28.000	500	»	juin décembre	40 »
C	Basse-Indre	—	5.000	500	»	avril octobre	20 »
C	Châtillon et Commentry	127 50	50.000	500	»	mars septembre	15 »
A	Horme	[illegible]	10.000	1/10000	»	....	»
A	Maubeuge (Nord)	—	6.000	1/6000	»	....	30 »
C	Fourchambault	335 »	50.000	1/50000	»	avril octobre	21 »
C	Marine et chemins de fer	805 ex	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »
C	Côte-d'Or	—	»	500	»	....	néant.
C	Franche-Comté	—	44.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	1130 »	16.000	1/16000	»	....	60 »
C	Firminy	335 »	»	250	»	....	25 »
C	Pont-l'Évêque	336 25	»	500	»	....	»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	525 »	10.000	500	»	avril octobre	15 »
A	Providence (Belgique)	1160 »	5.200	1.000	»	septembre	90 »
A	Phénix-métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

Au comptant Commandite	Dénomination.	Dernier cours compt.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Épinac	[illegible]	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »
A	Blanzy	[illegible]	35.000	500	»	....	32 »
A	Grand'Combe	[illegible]	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 »
A	Loire	[illegible]	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »
A	Montrambert	[illegible]	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 »
A	Saint-Étienne	[illegible]	80.000	1/80000	»	avril octobre	11 »
A	Rive-de-Gier	[illegible]	80.000	1/80000	»	avril octobre	17 »
A	Carmaux	[illegible]	23.200	1/23200	»	mai novembre	20 »
A	Azincourt	[illegible]	1.500	1/1500	»	septembre	néant
A	Chazotte	[illegible]	3.500	1/3500	»	....	20 »
A	Layon-et-Loire	[illegible]	1.650	1/1650	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	»	500	»	....	20 »
A	Quaregnon	[illegible]	6.750	500	»	....	10 »
A	Charbonnages belges	415 »	30.000	500	»	juin	15 »
A	Long-Pendu	[illegible]	3.000	500	»	....	»
Cir.	Centre-du-Flénu	180 »	5.000	1/5000	»	mai	30 »
C	Mouzaïa ... (cuivre)	45 »	60.000	500	»	août	néant
A	Kef-Oum-Théboul ... id.	[illegible]	9.000	1/9000	»	....	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»	....	néant
C	Santander ... zinc	—	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	[illegible]	90.000	[illegible]	»	mai novembre	20 »
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 »	3.000	1/3000	»	janvier juillet	60 »
A	Stolberg privilégiée id.	—	45.000	375	»	octobre	15 »
A	— non privilégiée, id.	—	45.000	375	»	octobre	néant
A	Corphalie ... id.	500 »	5.500	1/5500	»	janvier juillet	10 »
A	Silésie ... id.	120 »	50.000	375	»	mai novembre	15 »
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	305 »	8.000	500	»	septembre	45 »
C	Cohen ... id.	480 »	18.000	500	»	janvier juillet	25 »
C	Société Lainière ... id.	—	4.480	500	»	....	»
A	Pont-Remy ... id.	390 »	5.000	1/5000	»	30 avril	33 »
C	Siècle ... journal	—	2.500	1/2500	»	....	125 »
C	Journaux réunis ... id.	—	6.000	500	»	janvier juillet	45 »
C	Droit ... id.	5400 »	100	2.500	»	....	»
A	Saint-Gobain ... glaces	12500 »	2.400	1/2400	»	....	750 »
C	Montluçon ... id.	110 »	24.000	500	»	....	néant
A	Oignies (Belgique) ... id.	440 »	22.000	500	»	septembre	31 »
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	120 »	2.000	375	»	1er octobre	néant
C	Richer et Cie, Vidanges	—	24.401	500	»	....	20 »
C	Caoutchouc souple	—	30.000	100	»	31 mars	20 »
A	Cholet et Cie	21 75	40.000	100	»	....	néant
C	Compagnie générale des Eaux	350 »	80.000	250	»	....	14 7[illegible]
»	Deux cirques (L. Dejean et Cie)	210 »	6.750	100	»	févr. juillet	25 »
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	....	»
	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	....	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours compt.	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Intérêt annuel
	Compagnie immobilière de Paris	[illegible]	»	»	»	....	»
50	Cie impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	50	....	5 »
500	Ports de Marseille	416 »	50.000	500	45	janvier juillet	30 »
500	Messageries impériales (services marit.)	[illegible]	12.000	500	1870	avril octobre	30 »
»	Loire, anciennes	1105 »	4.528	1.250	»	février août	50 »
»	— nouvelles	662 50	11.065	1.250	15	février août	50 »
»	Grand'Combe. — anciennes	1050 »	8.000	1.250	22	1er avril oct.	50 »
»	— nouvelles	1010 »	10.000	1.250	50	1er avril oct.	50 »
270	Carmaux (charbonnages)	298 25	6.360	500	50	janvier juillet	15 »
»	Vieille-Montagne	475 »	13.600	500	16	janvier juillet	25 »
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	8.000	600	50	janvier juillet	30 »
270	Compagnie générale des Eaux	297 50	20.000	500	90	avril octobre	15 »
250	Châtillon et Commentry	252 50	30.000	500	25	mai novembre	15 »
175	Horme, anciennes	178 75	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 »
265	— nouvelles	276 25	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Cie	440 »	8.000	450	11	janvier juillet	20 »
»	Rue impériale de Lyon	538 75	»	625	»	15 janv. juillet	25 »
[illegible]	Gaz de Paris	485 »	23.500	500	45	janvier juillet	25 »
[illegible]	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 »
»	Docks de Marseille	[illegible]	40.000	500	»	janvier juillet	25 »
»	Docks du Havre	251 25	»	»	»	....	»
»	Omnibus de Paris	493 50	47.000	500	»	janvier juillet	25 »
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	210 »	16.000	250	50	janvier juillet	15 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. Cours du 29 novembre au 5 décembre

Longueur concédée	Longueur exploitée	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 29 compt.	Samedi 29 terme	Lundi 1 compt.	Lundi 1 terme	Mardi 2 compt.	Mardi 2 terme	Mercredi 3 compt.	Mercredi 3 terme	Jeudi 4 compt.	Jeudi 4 terme	Vendredi 5 compt.	Vendredi 5 terme
1370	1157	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	**Orléans**	[illegible]	—	1320 —	—	—	—	[illegible]	—	1315 —	—	1314 50	—
»	»	»	500	»	100 » »	»	Id. actions estampillées	1042 50	1045 —	1034 75	1040 25	1060 —	1047 —	[illegible]	1055 —	1050 —	1055 —	1049 —	1053 —
»	»	300.000	500	»	5 0/0		Id. actions nouvelles	[illegible]	[illegible]	785 —	785 —	785 25	—	792 50	795 —	791 25	792 50	790 —	791 —
»	»	15.000	»	»	56 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	905 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1361	1176	443.313	400	»	61 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Nord ancien**	1013 —	1020 —	1032 50	—	1031 50	1035 —	[illegible]	1040 —	1041 50	1040 —	1037 50	1040 —
»	»	41.667	400	»	41 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	—	—	985 —	—	—	—	—	—	—	—	996 —	—
2013	1739	580.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	**Est**	530 —	—	532 50	531 75	533 50	532 50	530 —	[illegible]	539 —	533 75	531 25	532 50
»	»	»	»	»	1. fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6033	2236	803.000	500	»	75 fr. » pour 1861	mai, novembre	**Paris-Lyon-Méditerranée**	1110 —	1112 —	1112 50	1116 25	1142 —	1115 —	1134 —	1135 —	1145 25	1152 50	1146 25	1150 —
1044	1040	250.000	500	»	21 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Midi**	817 —	812 —	—	—	810 —	815 —	817 50	817 —	802 50	805 —	803 75	806 —
2466	1318	300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	**Ouest**	538 —	541 —	533 75	—	536 25	—	533 50	537 —	535 —	533 75	536 25	—
231	231	80.000	500	»	»	janvier, juillet	**Lyon-Genève**	345 —	—	340 25	347 50	—	—	347 50	350 —	350 —	—	350 —	355 —
182	182	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Dauphiné**	410 —	—	410 —	—	405 —	—	405 —	—	405 —	—	402 50	405 —
430	331	44.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	**Ardennes**	425 —	—	410 —	—	410 —	—	412 —	—	—	—	410 —	—
»	»	42.000	500	500	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	410 —	—	412 50	—	412 50	—	415 —	—	415 —	—
32	31	12.000	500	»	17 fr. 50	janvier, juillet	**Bessèges à Alais**	625 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	100.000	500	375	5 0/0	août, février	**Algériens**	450 —	—	450 —	—	—	—	—	—	450 —	—	450 —	—
»	»	100.000	500	»	32 50	janvier, juillet	**Victor-Emmanuel**	368 75	370 —	368 75	—	370 —	—	370 —	370 —	367 50	367 50	367 50	367 —
1	1	4.000	500	»	17 50	janvier, juillet	**Lyon-Croix-Rousse**	—	—	485 —	—	485 —	—	—	—	482 50	—	—	—
»	»	»	»	»	»		**Lyon-Sathonay**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1321	1321	400.000	500	»	31 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	**Chemins autrichiens**	500 —	—	505 —	—	502 50	505 —	507 50	505 —	507 50	507 50	505 —	507 —
2000	2104	750.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	**Sud-Autrichien-Lombard**	587 50	580 25	582 50	586 25	580 —	584 —	583 75	587 —	583 75	586 25	580 —	585 —
150	150	80.000	500	»	»	mai, novembre	**Ouest-Suisse**	135 25	—	137 50	—	135 —	—	135 —	—	137 50	—	135 25	—
68	293	75.135	500	»	31 fr. » pour 1861	avril, octobre	**Central-Suisse**	467 50	—	—	—	—	—	—	—	470 —	—	—	—
178	178	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Saragosse-Pampelune**	391 —	—	—	—	390 —	—	391 —	—	390 —	395 —	390 —	—
»	403	240.000	500	»	30 fr. » pour 1861	janvier, juillet	**Madrid-Saragosse libérées**	632 50	633 —	633 75	635 —	631 75	637 50	637 50	[illegible]	625 —	630 —	600 —	602 —
491	391	90.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Barcelone-Saragosse**	335 —	337 —	335 —	—	330 —	335 —	335 —	330 —	330 75	325 —	325 —	330 —
»	522	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Nord-Espagne**	526 —	525 —	513 75	517 50	514 75	516 25	522 50	524 50	522 50	524 —	530 —	522 —
131	131	35.000	500	»	15 »	janvier, juillet	**Séville-Cordoue**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
160	160	70.000	500	»	30 »	janvier, juillet	**Séville-Xérès-Cadix**	170 —	—	177 50	—	172 50	172 50	170 —	165 —	171 25	—	172 50	—
»	»	14.000	500	»	30 »		**Montblanch à Reus**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	1370	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	**Russes**	422 50	423 75	422 50	—	422 50	—	422 50	—	425 —	—	425 —	426 —
885	128	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	**Romains**	331 25	333 —	333 75	333 75	334 75	330 —	331 25	335 —	333 —	335 —	334 75	337 —
»	»	22.000	500	»		avril, octobre	Id. trentenaires	140 —	—	140 —	—	140 —	—	140 —	—	140 —	—	140 —	—
120	120	50.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	**Guillaume-Luxembourg**	273 50	—	277 50	—	273 —	—	275 —	—	275 —	—	274 50	—
»	»	22.000	500	»		avril, octobre	**Hainaut et Flandres**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	73	70.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	**Portugais**	455 —	—	452 50	—	455 —	—	455 —	455 —	457 50	462 50	460 —	462 —
»	»	70.000	500	300			**Ligne d'Italie**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	29	1	2	3	4	5
1839	»	»	»	»	»	»	»	**Versailles**, rive droite, 5 0/0	—	1020 —	—	—	—	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1838—1860	»	»	»	»	»	»	»	**Saint-Germain** 5 0/0	—	1025 —	—	—	—	—
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1842	8.898	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	**Paris à Orléans** 5 0/0	—	—	1060 —	—	—	—
1844	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	— 5 0/0	—	—	1025 —	1025 —	1025 —	—
1842—1849	26.730	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	**Paris à Rouen**, 4 0/0	1005 —	—	—	—	—	—
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	**Rouen au Havre**, 5 0/0	—	1010 —	—	—	—	—
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 5 0/0	1050 —	1060 —	1050 —	1060 —	1065 —	—
1851—1854	31.536	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	**Ouest**, 5 0/0	—	1020 —	1000 —	1025 —	1025 —	—
1852—1858	360.000	»	»	juin	1.250	25 »	juin, décembre	**Est**, 5 0/0	508 75	505 —	505 —	505 —	504 75	505 —
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	21.600	»	»	juin	625	25 »	janvier, juillet	**Strasbourg à Bâle**, 5 0/0	—	—	510 —	—	—	—
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	**Méditerranée**, 5 0/0	510 25	516 25	517 50	517 50	—	517 —
1854	102.644	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	40 »	janvier, juillet	**Rouen au Havre**, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	**Paris à Rouen**, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	253.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Grand-Central**, 3 0/0	307 50	310 —	310 —	310 —	308 75	310 —
1853	113.013	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Rhône à la Loire**, 3 0/0 gar.	310 —	—	—	—	—	—
1855	265.929	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Méditerranée**, 3 0/0 gar.	316 25	315 —	315 —	315 —	316 25	316 —
1852—1861	1.400.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Paris à Orléans**, 3 0/0	313 25	313 75	313 —	313 75	312 50	313 —
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	**Nord**, 3 0/0	311 25	312 50	311 25	312 50	312 50	311 —
1857	87.249	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Lyon à Genève** (anciennes) gar.	—	308 75	308 75	308 75	309 75	—
1857—1860	137.098	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	— (nouvelles)	306 25	307 50	—	306 25	307 50	—
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	**Paris à Lyon**, 3 0/0	311 25	312 25	312 50	312 50	—	312 —
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	**Ouest**, 3 0/0 gar.	306 25	308 25	307 50	307 50	307 50	307 —
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Bourbonnais**, 3 0/0	—	313 75	312 50	312 50	310 —	310 —
1850—1861	540.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Midi**, 3 0/0 gar.	306 25	308 75	306 25	309 75	307 50	307 —
1856	22.640	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	**Bessèges à Alais**, 3 0/0	304 25	—	304 25	301 25	—	—
1857—1861	500.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	**Est**, 3 0/0	306 25	310 —	300 —	300 —	300 —	301 —
1859	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Ardennes**, 3 0/0 gar.	306 25	305 —	305 —	307 50	307 50	307 —
1851	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	**Dauphiné**, 3 0/0 gar.	308 75	308 75	308 75	310 —	310 —	308 —
1858—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	**Paris-Lyon-Méditerranée**, 3 0/0	311 25	311 25	311 25	311 25	311 25	310 —
»	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Lyon-Croix-Rousse** 3 0/0	—	—	—	—	—	—
1858—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	**Autrichiens**, 3 0/0 gar. par le gouv. autrich.	275 —	273 75	275 —	273 75	276 —	275 —
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Lombards-Vénitiens**, 3 0/0 id.	269 75	268 75	268 75	268 75	268 75	267 —
1858	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Romains**, 3 0/0 id. italien	240 25	245 25	246 25	245 —	247 50	247 —
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Saragosse-Pampelune**, 3 0/0	242 50	242 50	242 50	242 50	—	242 —
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	**Madrid à Saragosse**, 3 0/0	273 75	273 75	273 75	273 75	273 50	273 —
1859	24.576	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Cordoue à Séville**, 3 0/0	261 25	262 50	261 25	262 50	263 50	262 —
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Séville à Xérès**, 3 0/0	230 —	—	236 —	231 25	231 25	—
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	**Séville-Xérès** (nouvelles)	258 75	258 75	258 75	260 —	260 —	257 —
1859—1861	300.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	**Nord de l'Espagne**, 3 0/0	—	257 50	257 50	254 75	258 75	254 —
1860	82.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Ligne d'Italie** (Rhône au Simplon)	230 —	231 50	233 50	233 75	233 75	236 —
»	»	»	»	»	»	»	avril, octobre	**Montblanch à Reus**	235 —	236 25	235 —	235 —	235 —	235 —
1859—1861	32.050	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	**Guillaume-Luxembourg**	—	—	—	—	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	**Chemins portugais**	255 —	256 25	256 25	256 25	254 25	256 —

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

FONDS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.	Samedi 29 comptant	Samedi 29 terme	Lundi 1 comptant	Lundi 1 terme	Mardi 2 comptant	Mardi 2 terme	Mercredi 3 comptant	Mercredi 3 terme	Jeudi 4 comptant	Jeudi 4 terme	Vendredi 5 comptant	Vendredi 5 terme
Rentes 3 0/0, jouissance juin 1862	70 15	70 10	70 20	70 20	70 50	70 75	70 40	70 60	70 45	70 55	70 35	70 35
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 30	—	97 85	—	97 90	—	97 90	—	97 85	—	97 80	—
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rentes 4 0/0 id. id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	—	—	467 50	—	468 75	—	—	—	468 75	—	—	—
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	—	—	1110 —	—	1110 —	—	—	—	1115 —	—	—	—
Id. id. id. 1855-1860, jouissance septembre 1862	447 50	—	447 50	—	448 75	—	448 75	—	447 50	—	448 75	—
Département de la Seine, id. 1857, jouissance janvier 1862	228 75	—	228 75	—	228 75	—	228 75	—	228 75	—	228 75	—
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Lille	97 50	—	97 50	—	97 50	—	96 25	—	96 25	—	—	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	41 25	—	—	—	41 25	—	—	—	—	—	41 25	—
Ville de Bruxelles 1862	—	—	—	—	—	—	—	—	96 25	—	—	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	92 1/8	—	92 3/8	—	92 3/8	—	92 3/8	—	92 3/8	—	92 3/8	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	88 0/0	—	—	—	—	—	—	—	88 1/4	—	—	—
Id. 3 0/0 1859	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 —	—	71 —	—	71 —	—	71 20	—	71 —	—	71 —	—
Id. 3 0/0 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 20	71 —	71 10	71 20	71 10	71 15	71 15	71 20	71 15	71 10	71 15	71 —
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	74 3/4	—	74 3/4	—	75 —	—	75 —	—	75 —	—	72 —	—
Emprunt russe	93 1/4	—	93 1/4	—	93 1/4	—	93 1/2	—	93 3/4	—	93 1/2	—
Espagne, dette convertie, jouissance fin juin 1862	46 1/4	—	46 1/4	—	46 1/4	—	46 1/2	—	46 1/2	—	—	—
Id. 3 0/0 intérieur	50 3/8	—	50 1/8	—	—	—	50 1/2	—	50 1/2	—	50 3/8	—
Id. 3 0/0 extérieur 1841	54 —	—	54 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. 3 0/0 id. 1856-1858	—	—	53 1/2	—	53 1/2	—	—	—	53 1/2	—	53 1/4	—
Id. passive extérieure (sans intérêt)	23 3/4	21 1/2	24 —	24 —	23 3/4	—	23 1/2	—	23 3/4	—	23 3/4	—
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	—	—	100 —	—	100 —	—	—	—	—	—	—	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. **Obligations ottomanes**, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	350 —	—	352 50	—	352 50	—	355 —	—	351 75	—	352 50	—
Haïti, annuités	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1169. — 21e ANNEE. — N° 50. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 13 DÉCEMBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

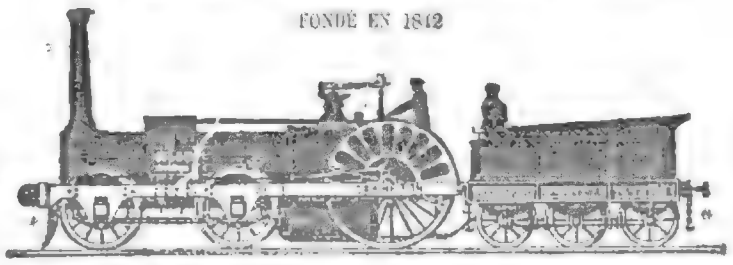
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	9 fr.
DÉPARTEMENTS	25 »	7 »
ÉTRANGER	36 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de renseignements, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

84, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité Dexley, Davies et Cº, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

L'administration prie instamment ceux de ses abonnés dont l'abonnement expire le 31 décembre 1862, d'envoyer leur renouvellement dans le plus bref délai, AFIN DE NE PAS ÉPROUVER DE RETARD DANS L'ENVOI DES PRIMES, *qui seront mises à la disposition des abonnés* LE JOUR MÊME *où l'avis de renouvellement parviendra au gérant.*

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 937. — Les dividendes pour 1862, 938. — Le bilan de la Banque, 939. — Chemin Victor-Emmanuel, 940. — Chemins de l'Est, 940. — Chemin de Lyon à Genève, 940. — Chemins Guillaume-Luxembourg, 941. — Chemin de fer et docks de Saint-Ouen, 941. — Usines de la Guadeloupe, 942. — Magasins généraux de Bordeaux, 942. — Chronique, 942. — Banque de France, 942. — Comptoir d'escompte, 942. — Marché industriel, 943. — Revue étrangère, 943. — Bourse de Londres, 943. — Bulletin commercial, 945. — Bourses étrangères, Changes, Matières, 944. — Bulletin des recettes de la semaine, 944. — Avis aux actionnaires, 945. — Avis divers, émissions, 945. Préfecture du département de la Seine, 946. Recettes des chemins de fer, 947. — Annonces, 948. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 951 Cours des actions et obligations industrielles, 951. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 952.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Le marché se maintient dans une stagnation complète. C'est ce que nous avions prévu dans notre précédent bulletin.

Nous croyons cette disposition de la spéculation préférable à un mouvement de hausse immédiat.

L'ascension des fonds publics pourrait entraîner un vif mouvement de réaction par suite des besoins d'argent et des préoccupations de fin d'année.

Si, au contraire, le mouvement se dessine en liquidation ou dans la première quinzaine de janvier, les paiements des coupons détermineront les achats du comptant et créeront un soutien aux cours.

La hausse prochaine nous semble, du reste, évidente, s'il ne surgit pas quelque incident politique inattendu. Il faut toujours compter avec eux. Combien de fois n'ont-ils pas surpris le marché et détruit les espérances les mieux fondées !

Quant à présent, la politique extérieure ne semble pas devoir créer d'inquiétudes sérieuses.

En Grèce, on se donne le plaisir d'acclamer le prince Alfred comme roi des Hellènes. On prépare ainsi à l'Angleterre un argument pour l'avenir, dont elle ne se fera pas faute et tirera parti un jour ou l'autre. Pour le moment, il faut que ce peuple en prenne son parti : il n'aura pas le roi de son choix ; vainement il aura cru qu'en allant de l'avant, comme les Italiens, il forcerait la main aux puissances protectrices, il faudra qu'il se résigne à nommer par le suffrage universel celui qui lui sera désigné.

En Italie, le nouveau ministère n'est pas décidément un pur ministère administratif, c'est un ministère très-sérieux, pris dans les diverses fractions gouvernementales du Parlement, et qui pourra provisoirement conjurer les difficultés de la situation.

La question du Mexique n'est pas résolue, elle pourrait peut-être nécessiter de nouveaux envois de renforts ; cependant elle ne saurait présenter d'inquiétudes définitives.

Nous croyons toujours que les mauvaises têtes de l'Amérique se calmeront bientôt, et laisseront les gens avisés chercher quelque moyen de conciliation. Dans tous les cas, la question du coton fait son chemin, les cultures se développent, et on peut espérer que bientôt, si on le paie plus cher, du moins on en aura.

La spéculation à la hausse peut donc ne pas trop se préoccuper actuellement des incidents politiques extérieurs, tout en conservant l'œil à l'éveil.

Il reste la question économique des encaisses des banques.

Nous avouons ne pas être très-rassurés du côté de l'Angleterre. Il y a dans ce pays une audace qui entraîne les capitaux sur toutes les routes de l'ancien et du nouveau monde : c'est la fortune du pays; mais, pour le moment, il en pourrait résulter un embarras momentané et, par suite, une augmentation de l'escompte à Londres.

La question est de savoir si cette augmentation entraînerait la Banque de France à suivre cet exemple. Jusqu'à présent, nous pouvons espérer qu'il n'en serait rien.

Le bilan qui a été publié hier montre que l'encaisse a augmenté de 23 millions depuis le mois dernier. Or, nous approchons d'une époque à laquelle le numéraire revient à la Banque, sauf des circonstances exceptionnelles. Nous ne croyons donc pas à l'augmentation de l'escompte en France, et par conséquent à un renchérissement de l'argent. L'escompte est à Paris de 1 0/0 plus cher qu'à Londres, nous avons donc une marge suffisante pour laisser nos voisins faire un pas pour nous atteindre.

La hausse ne paraît pas également devoir rencontrer d'obstacles de ce côté, et nous pourrions peut-être la fêter pour la nouvelle année.

Cette semaine les variations ont été insignifiantes.

Le 3 0/0 a oscillé entre 70 50 et 70 95, tout en conservant une grande fermeté. Le temps qui passe est pour lui, en effet, de jour en jour, le stock de rentes flottantes diminue, et par conséquent, les achats ordinaires du comptant rendront l'élévation de ce fonds plus facile. Il ferme aujourd'hui à 70 60.

Nous avons souvent recommandé à nos lecteurs le 4 1/2 0/0 et les obligations trentenaires ; ils font aujourd'hui, le 4 1/2 0/0 à 98 »», et les obligations trentenaires 465 ».

A ces cours ce sont des placements avantageux, surtout pour les obligations sur lesquelles on détache le mois prochain un coupon de 10 francs.

L'emprunt italien a été très-ferme pendant toute la semaine. Comme de juste, on a accueilli la nomination du nouveau ministère par un peu de hausse. Il faisait aujourd'hui 71 60.

Les fonds espagnols restent sans variations.

Le 5 0/0 russe est coté à 93 1/2.

Les établissements de crédit ont peu varié.

La Banque de France est à 3,395 ».

Les actions du Crédit foncier font 1,335 actions estampillées, et 1,250 actions nouvelles.

Le Crédit agricole, sans affaires, à 655 ».

Le Crédit industriel se tient à 660 ».

Le Sous-Comptoir du commerce, comme nous l'avions prévu, a repris à 537 50, il ne s'arrêtera pas là.

Le Comptoir d'escompte se maintient très-ferme à 660 ».

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs continue à monter, il fait 185 ».

Les actions du Crédit mobilier français et du Crédit mobilier espagnol sont les seules valeurs qui aient encore des mouvements un peu importants; aussi, à la première reprise, il n'y a pas à douter qu'ils retrouveront toute leur élasticité. On détache le mois prochain un coupon de 25 fr. sur le Mobilier français, et de 22 fr. sur le Mobilier espagnol. La premier a fermé à 1,106 25, et le Mobilier espagnol à 761 25.

Les chemins français continuent à être fort maltraités dans leur trafic. Pour quelques-uns, les pluies torrentielles, les débordements de rivières et les ruptures de la voie sont venus ajouter à l'insuffisance des recettes. Nous ne saurions trop recommander aux porteurs de ne pas se laisser émouvoir par ces accidents temporaires; pourvu que leurs valeurs soient bonnes, elles reprendront toujours leur niveau. Il ne faut se défier que quand on possède des valeurs douteuses ou mauvaises.

Le chemin d'Orléans est un des moins malheureux. Il a une augmentation de recettes de 17,525 fr.; c'est très-satisfaisant, si on considère les défaillances des autres lignes. Aussi les actions estampillées ont-elles été constamment fermes; elles étaient demandées à 1,067 50 en clôture.

Les actions nouvelles font 803 75; elles n'ont pas monté proportionnellement aux actions estampillées, et devront un jour ou l'autre regagner sur l'écart qui les sépare. Il y a, suivant nous, et par comparaison, au moins 80 francs à gagner pour ceux qui achètent des actions nouvelles.

Le Lyon a une diminution de recettes qui n'est pas moindre de 161,717 fr. Elle s'explique en partie par les pluies diluviennes dans le Midi qui ont dû ralentir son trafic et gêner les arrivages. Aussi les porteurs de ces titres ne se sont pas, à juste titre, laissé impressionner. Les actions font 1,153 75.

Le Nord a également subi une diminution de 10,000 fr. Il était aujourd'hui à 1,038 75.

La diminution de l'Ouest s'élève à 170,000 fr.; les actions étaient cotées à 540. Nous renvoyons à notre article spécial sur cette valeur dans le numéro de ce jour.

Les recettes de l'Est sont inférieures de 93,000 fr. à celles de l'année dernière; ces actions faisaient aujourd'hui 528 75.

Le trafic du Midi a également souffert des ravages des eaux; aussi la diminution de ses recettes n'est pas moindre de 223,687; ses actions ont été constamment offertes et ont descendu un instant à 780 fr.; depuis elles ont repris à 788 75. Nous croyons qu'il s'est formé un important découvert sur cette valeur, et il résulterait qu'en se rachetant, il devrait contribuer à la relever.

Le Genève a repris à 365 .., sous l'influence de l'espérance que la pétition à l'Empereur devra déterminer quelque mesure favorable à ce chemin.

Le Dauphiné est à 410 ... Voici également ne ligne qui a souffert des retards dans les études et les travaux, et qui en subit aujourd'hui les conséquences.

Les Ardennes font 425 ...

Les Messageries maritimes, si vivement recommandées par nous, ont justifié nos prévisions; après le détachement du coupon de 20 francs, elles ont repris à 760 .., dépassant ainsi le cours qu'elles avaient avant le détachement du coupon.

Les Paquebots transatlantiques sont très-fermes à 552 50, avec tendance ascensionnelle. Il ne faut pas oublier qu'on détache le mois prochain un coupon de 12 fr. 50 c.

Les chemins étrangers ont eu quelques velléités de hausse. Ainsi les chemins autrichiens font 511 25, après avoir touché au cours de 520 francs. On espère que la diminution du change compensera les pertes qu'entraînent les diminutions de recettes, et que le dividende de cet exercice sera égal à celui de l'année 1861.

Les chemins lombards tendent à reconquérir le cours de 600 francs; ils étaient aujourd'hui cotés à 590 ».

Le chemin de Saragosse a fait un instant 675 francs; aujourd'hui il était demandé à 660 ».

Les chemins romains ne tarderont pas à s'élever à un niveau plus en rapport avec leur importance; ils étaient demandés à 333 75.

Les actions du Guillaume-Luxembourg ont baissé rapidement à 245 ». Ce mouvement s'explique par la résolution prise par la Compagnie de ne pas payer le prochain coupon du 1er janvier, et probablement celui du 1er juillet 1863. Nous renvoyons à notre article spécial.

Peu de mouvements sur les autres chemins.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	27.67 0/0
Cordoue a Séville	17.» 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	9.22 0/0
Barcelone-Saragosse	7.43 0/0
Graissessac a Béziers	0.33 0/0
Bernères a Alais	5.51 0/0
Victor-Emmanuel	4.43 0/0
Guillaume-Luxembourg	».63 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Ouest suisse	2.79 0/0
Dauphiné	5.15 0/0
Lyon-Genève	7.03 0/0
Orléans	7.91 0/0
Est	8.50 0/0
Nord	8 91 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	9.19 0/0
Nord de l'Espagne	11.43 0/0
Central Suisse	15.37 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	20.19 0/0
Ardennes	21.02 0/0
Ouest	22 35 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	26.26 0/0
Autrichiens	26.41 0/0
Midi	30 10 0/0

A. de Biraque d'Aremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	5 décembre.	12 décembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 50	70 60	» 10	» »
Rente à 1/2 0/0	97 80	98 »	» 20	» »
Banque de France	3400 »	»»» »	» »	» »
Consolidés	92 3/8	92 3/8	» »	» »
Crédit foncier	1340 »	1335 »	» »	5 »
Crédit agricole	640 »	655 »	15 »	» »
Crédit industr. et com.	665 »	662 50	» »	2 50
Crédit mobilier	1106 25	1106 25	» »	» »
Crédit mob. espagn.	762 50	761 25	» »	1 25
Comptoir d'Escomp^te	660 »	660 »	» »	» »
Orléans	1052 50	1067 50	15 »	» »
Nord	1040 »	1038 75	» »	1 25
Nord (act. sorties)	995 »	1010 »	15 »	» »
Est	532 50	523 75	» »	8 75
Paris-Méditerranée	1150 »	1153 75	3 75	» »
Midi	806 25	788 75	» »	17 50
Ouest	536 25	540 »	3 75	» »
Genève	355 »	365 »	10 »	» »
Dauphiné	405 »	410 »	5 »	» »
Ardennes ancien	410 »	425 »	15 »	» »
Ardennes nouveau	415 »	420 »	5 »	» »
Ch. Autrichiens	507 50	511 25	3 75	» »
Victor-Emmanuel	367 50	370 »	2 50	» »
Russes	420 25	420 75	2 50	» »
Romains	337 50	333 75	» »	3 75
Sud-Autr.-Lombard.	585 »	590 »	5 »	» »
Saragosse Pampelune	390 »	»»» »	» »	» »
Saragosse-Alicante	662 50	660 »	» »	2 50
Saragosse-Barcelone	330 »	322 50	» »	7 50
Nord-Espagne	522 50	523 75	1 25	» »
Séville-Xérès-Cadix	472 50	475 »	2 50	» »
Portugais	462 50	460 »	» »	2 50

LES DIVIDENDES POUR 1862.

Chemins de fer de l'Ouest.

Les recettes brutes de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest avaient présenté en 1861 une augmentation notable sur celles de 1860. Le Conseil d'administration, dans son rapport du 29 mars dernier, attribuait ces augmentations, qui n'étaient pas moindres de 8.48 0/0 pour l'ancien réseau, à diverses causes, dont les principales ne se sont pas reproduites en 1862, savoir : l'importation exceptionnelle de céréales résultant de la mauvaise récolte de 1861, et qui, à elle seule, avait produit pour la ligne du Havre un excédant de recette brute d'environ 2 millions de francs, et l'abondance de la récolte des pommes à cidre, qui avait donné sur les lignes de Bretagne et de Normandie une recette brute d'environ 650,000 francs.

La disparition plus ou moins complète de cette cause de recettes extraordinaires, jointe à la prolongation de la crise américaine qui affecte sensiblement nos ports de l'Océan, a fait subir au trafic de la Compagnie de l'Ouest, dans le cours de 1862, une assez forte diminution comparativement à 1861; cette diminution atteignait 2,798,000 francs à la fin de la quarante-huitième semaine de l'exercice, et sera vraisemblablement d'au moins 3 millions pour

l'année entière ; les recettes totales de la Compagnie ne dépasseraient pas alors 52,200,000 fr. La part de l'ancien réseau sur le trafic total étant à peu près des 91 centièmes, les prévisions de dividendes devront se calculer sur 47,320,000 francs environ; tandis qu'ils s'établissaient, pour l'exercice 1861, sur une recette de 49,785,000 fr. afférente à l'ancien réseau.

Voici comment ces prévisions peuvent s'établir :

Recette brute de l'ancien réseau approximativement..... Fr.	47,320,000
Recettes diverses, comme en 1861	961,000
Total .....Fr.	48,281,000
Déduisant l'exploitation à 44 0/0.....Fr.	20,820,800
Reste.....Fr.	27,460,200
Le service des intérêts, amortissement et timbre des emprunts figurait dans les comptes du dernier exercice pour 15,179,035 fr. 32 c., nous le porterons pour.Fr.	15,200,000
Les dépenses des exercices clos varient bon an mal an de 3 à 400,000 francs.....	400,000
Ensemble à déduire...Fr.	15,600,000

Il resterait ainsi disponible une somme d'environ 11,860,200 francs, d'où il faudra encore déduire 826,137 francs, montant de la seconde annuité des dépenses faites pour le renouvellement de la voie de Paris au Havre et à Dieppe; ce qui ne laisserait libre, en définitive, qu'une somme de 11,034,063 francs, représentant un dividende de 36 à 37 francs par action.

Le dividende de 42 fr. 50 c., distribué l'année dernière, représentait une somme totale de 12,750,000; la différence d'environ 1,700,000 fr. entre les deux dividendes correspond exactement à la diminution de recettes nettes qui ressort d'une diminution de 3 millions de recettes brutes, plus à l'augmentation proportionnelle de charges qui en est la conséquence.

Si le plus ou moins d'abondance des récoltes générales et locales, l'affluence plus ou moins grande des baigneurs sur nos plages maritimes, etc., suffisent à expliquer les variations annuelles du trafic des lignes de l'Ouest, ce n'est évidemment pas là qu'il faut chercher la cause du peu de prospérité de cette partie cependant si intéressante du réseau de nos chemins de fer. Cette cause, nous l'avons indiquée souvent, c'est, avant tout, l'excessive brièveté du parcours moyen et le quantum très-bas de la recette moyenne par voyageur et par tonne sur des lignes dont la plus active et la plus riche, celle de Paris au Havre, ne présente qu'un développement total de 228 kilomètres. Il suffit, pour faire ressortir cette infériorité, de relever les chiffres suivants, qui sont ceux des principaux parcours des diverses compagnies.

1° Nord : Paris à Dunkerque, 356 kilomètres; à Bruxelles, 370 kilomètres; à Cologne, 507.

2° Orléans : Paris à Bordeaux, 578 kilomètres; à Périgueux, 606 kilomètres.

3° Midi : de Bordeaux à Cette, 476 kilomètres;

4° Paris-Lyon-Méditerranée : de Paris à Marseille, 862 kilomètres;

5° Est : de Paris à Strasbourg, 502 kilomètres.

Cette disproportion dans les longueurs kilométriques de la principale ligne exploitée par l'Ouest avec celles des autres compagnies se traduit par des différences significatives que nous empruntons aux statistiques officielles : tandis que le parcours moyen d'un voyageur est de 64 kilomètres sur les lignes de Paris-Lyon-Méditerranée, il n'est, sur le réseau de l'Ouest, banlieue comprise, que de 26 kilomètres et demi. La recette moyenne par tête de voyageur, qui est sur le Paris-Lyon-Méditerranée, trains de plaisir compris, de 3 fr. 43 c., n'est, sur les lignes de l'Ouest, que de 1 fr. 48 c., et cependant, le tarif moyen perçu par kilomètre n'est que de 5 centimes 342 sur le Paris-Lyon-Méditerranée, tandis qu'il est de 5 centimes 550 sur les lignes de l'Ouest.

Le tonnage accuse des résultats analogues : tandis que sur le Paris-Lyon-Méditerranée le parcours moyen d'une tonne de marchandises est de 219 kilomètres, il n'est que de 144 kilomètres 8/10es sur les lignes de l'Ouest; et le produit moyen d'une tonne, qui s'élève à 13 fr. 55 c. sur les lignes du Paris-Lyon-Méditerranée, n'est que de 9 fr. 77 c. sur les lignes de l'Ouest, bien que la recette brute par tonne-kilomètre s'élève à 8 centimes 75 sur l'Ouest, tandis qu'elle n'est que de 6 centimes 18 sur le Paris-Lyon-Méditerranée.

Ces exemples font toucher du doigt l'infériorité naturelle d'une exploitation de chemins de fer à parcours trop réduits.

Ces circonstances particulières et pour ainsi dire locales du réseau de l'Ouest sont loin de compenser l'inconvénient originel que nous venons de signaler ; car le tracé de Paris au Havre présente un profil tellement accidenté qu'une locomotive n'y porte qu'un poids inférieur de 25 à 30 0/0 à celui qu'elle pourrait entraîner sur un parcours à peu près rectiligne, comme celui de Paris à Amiens, par exemple; enfin la condition indispensable à une exploitation économique, c'est-à-dire l'égalité respective des allers et des retours, manque absolument sur la ligne-mère de Paris au Havre; en effet, le Havre reçoit, par la grande navigation et par le cabotage, des masses de marchandises encombrantes : cotons en laine, laines en masse, cafés et sucres; il n'expédie au contraire à l'étranger que des marchandises de grande valeur sous faible volume : tissus de soie, de laine et de fil, modes, articles de Paris, etc., etc., de telle sorte que la gare du Havre n'a reçu en 1861, de toutes les autres parties du réseau, qu'un total de 102,733 tonnes par la petite vitesse, tandis qu'elle a expédié sur toutes les parties du réseau 420,952 tonnes. Les arrivages à la gare du Havre ne représentant que 22.7 0/0 du montant des expéditions, il en résulte que 348,219 tonnes ont dû être expédiées du Havre sans retour correspondant, et ont occasionné, par conséquent, le retour à vide de la quantité de matériel roulant nécessaire pour transporter les 3/5es du trafic total entre le Havre et les autres gares.

On peut dire que ces difficultés sont dans la nature des choses, qu'elles ont été prévues, et que, par conséquent, on serait mal venu à s'en plaindre; mais toujours est-il permis de les constater. Elles ont d'ailleurs été aggravées par les combinaisons législatives qui ont surchargé la Compagnie de l'Ouest d'un fardeau excessif de lignes nouvelles et peu productives, non moins que par un classement peu satisfaisant des lignes de l'ancien et du nouveau réseau; ainsi, le réseau mixte, comprenant les lignes de Caen à Cherbourg et du Mans à Mézidon avec les embranchements de Falaise et de Saint-Lô, ne donne encore, après quatre années d'exploitation pleine et entière, que 14,623 francs de recette brute par kilomètre; et comme il est, par conséquent, exploité à un taux très-élevé, 70 0/0, il ne laisse qu'un excédant de recette de 4,387 francs par kilomètre, complétement insuffisant pour couvrir l'intérêt des 213,550 francs que la Compagnie a dépensés pour la construction de chaque kilomètre de ces lignes, qui cependant doivent être incorporées le 1er janvier 1865 dans les lignes de l'ancien réseau, et en diminuer encore le produit net.

Ce n'est pas la première fois que nous appelons l'attention sur la situation qui a été faite à la Compagnie de l'Ouest par les conventions de 1859, qui, littéralement appliquées, trahiraient certainement les intentions bienveillantes qui ont inspiré les pouvoirs publics lors de leur adoption. Il y a là quelque chose à faire, et nous ne saurions trop recommander aux esprits attentifs l'étude d'une question si intéressante pour l'avenir d'une entreprise dans laquelle sont engagés les porteurs de trois cent mille actions et huit cent millions de francs.

Auguste Vitu.

LE BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Nos prévisions sont entièrement confirmées; l'encaisse métallique de la Banque n'a fait que s'accroître depuis le mois dernier, et s'élève aujourd'hui à 349 millions, en augmentation de 23 millions sur le bilan du 13 novembre; le portefeuille est redescendu à 570 millions, en diminution de 38 millions, et, symptôme non moins favorable pour les affaires en général que pour le crédit public, les avances sur effets publics français sont réduites au chiffre de 87 millions, en diminution de 21 millions sur le mois dernier, tandis que le compte courant du Trésor créditeur a été porté à 106 millions, en augmentation de 26 millions sur novembre. Les comptes courants des particuliers ont naturellement diminué, puisqu'ils suivent invariablement le mouvement du portefeuille. Le chapitre des avances sur actions et obligations de chemins de fer s'est maintenu à un chiffre élevé qui provient à la fois du bon marché des prêts de la Banque, comparativement au taux moyen des reports à la Bourse, et de l'extension continue de la clientèle de la Banque; il reste aujourd'hui à 93 millions. La circulation des billets a diminué de 51 millions de francs.

Ces divers mouvements se résument ainsi ;

Rentrées :	
Par portefeuille	38 millions.
Par remboursements d'avances .	23 »
Par compte courant du Trésor .	26 »
	87 millions.

Si l'on en déduit 15 millions montant de la diminution des comptes courants particuliers, il reste une rentrée de 72 millions représentés, sauf fractions, par 23 millions d'augmentation du numéraire et 51 millions de diminution des billets.

Il suit de là que l'ensemble du bilan présente une notable diminution; en effet, le bilan arrêté au 13 novembre dernier se chiffrait, tant à l'actif qu'au passif, par une somme de..... 1,344,305,365 84

Le bilan du 11 décembre ne comporte qu'un total de. 1,303,536,749 81

Diminution. 40,768,616 03

Actif.

On remarque, en effet, 1° une augmentation de 23 millions et demi sur le numéraire; de 2 millions et demi sur les effets à recevoir,

RÉSULTATS COMPARÉS DU BILAN DE LA BANQUE DE FRANCE.

Situation	Espèces. — Millions.	Portefeuille. — Millions.	Avances sur effets publics. — Millions.	Avances sur chemins de fer. — Millions.	Avances au Trésor et bons. — Millions.	Billets en circulation. — Millions.	Comptes courants du Trésor. — Millions.	Comptes courants particuliers. — Millions.
Au 9 Janvier 1862.....	397	675	24	46	30	762	76	176
Au 13 Février.....	354	662	47	56	30	797	86	217
Au 13 Mars.....	415	638	150	63	30	838	170	235
Au 10 Avril.....	416	564	143	59	30	839	124	188
Au 8 Mai.....	419	489	167	63	30	819	104	182
Au 12 Juin.....	417	486	130	70	30	760	126	190
Au 10 Juillet.....	392	548	134	74	60	794	135	218
Au 14 Août.....	385	503	118	76	60	782	109	200
Au 12 Septembre.....	371	460	100	81	60	761	99	166
Au 9 Octobre.....	342	526	99	87	60	792	87	176
Au 13 Novembre.....	296	608	108	93	60	833	80	187
Au 11 **Décembre**.....	**319**	**570**	**87**	**93**	**60**	**782**	**106**	**172**
Augmentation.....	23	»	»	»	»	»	26	»
Diminution.....	»	38	21	2	»	51	»	15

ensemble 26 millions; 2° une diminution de 38 millions sur le portefeuille; de 21 millions sur les avances effets publics; d'un million et demi sur les avances actions et obligations de chemins de fer; de 6 millions sur les créances, ensemble, 66 millions et demi. Il y a donc à l'actif un excédant de diminution de 40 millions et demi, égal à la diminution déjà constatée par la comparaison des deux bilans.

Passif.

1° Augmentation de 25,800,000 fr. du compte courant du Trésor créditeur; de 2 millions et demi sur le chapitre escompte et intérêts divers; d'un million et demi sur les créances passives, ensemble, 29,800,000 fr.; 2° diminution sur les billets au porteur, 51,200,000 fr.; sur les divers engagements payables à vue, 2 millions; sur les comptes courants particuliers, 15,900,000 fr.; sur les arrérages de valeurs déposées, 1,370,000 fr., ensemble, 70,470,000 fr.; ce qui laisse un excédant de diminution de 40,670,000 fr. égal, sauf fractions, à la diminution également constatée à l'actif.

Auguste Vitu.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Nous avons constaté dans notre dernier numéro le succès rapide de la souscription ouverte aux obligations de la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel; l'emprunt de 25 millions de cette Compagnie, divisé en 98,412 obligations émises au cours de 265 fr., a été couvert en quelques heures dans les bureaux du Comptoir d'escompte. Le taux d'émission de 265 fr. était en soi assez avantageux pour tenter les capitaux de placement; mais l'entreprise en elle-même nous paraît mériter la sympathie que le public lui a témoignée.

La Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel, constituée en 1853 pour construire le réseau de la Savoie depuis les abords de Genève jusqu'à l'entrée du mont Cenis, a pris ultérieurement l'exploitation de la ligne de Suze, dont les actions lui appartiennent en grande partie, et s'est fusionnée avec la compagnie de Victor, de telle sorte que son réseau parcourt les anciens États sardes dans toute leur étendue, depuis l'ancienne frontière de France sur le Rhône jusqu'à la frontière lombarde sur le Tessin.

L'annexion de la Savoie à la France a forcément amené la division du chemin de fer Victor-Emmanuel en deux réseaux distincts, séparés par le mont Cenis : réseau savoisien et réseau italien.

Le gouvernement italien avait garanti un intérêt de 4 1/2 0/0 sur les dépenses de construction du réseau savoisien, aujourd'hui réseau français, cette garantie ne devant, toutefois, s'exercer qu'au cas où l'ensemble de toutes les sections, tant savoisiennes qu'italiennes, ne produirait pas un revenu de 4 1/2 0/0. La convention du 9 juin 1862, par laquelle le gouvernement français et le gouvernement italien ont réglé la question des chemins de fer au point de vue international, a maintenu l'état de choses antérieur, en ce sens que chaque gouvernement demeure respectivement chargé de la garantie des lignes construites sur son territoire, tout en laissant subsister la solidarité des deux réseaux quant au calcul du revenu moyen de toutes les sections réunies.

En définitive, la Compagnie Victor-Emmanuel, devenue compagnie française pour son réseau savoisien, jouira, aux termes d'un projet de loi dont le Corps législatif sera saisi dans sa prochaine session, d'une garantie d'intérêt de 4 1/2 0/0 sur le montant des sommes dépensées pour la construction des lignes de Savoie, montant qui sera déterminé par le gouvernement aux termes d'un règlement ultérieur; et les obligations seront naturellement appelées à profiter de cette garantie.

Nous apprenons d'ailleurs que les obligations Victor-Emmanuel vont être immédiatement cotées à la Bourse de Paris, et que la Banque de France les admettra, comme les obligations des autres Compagnies françaises, au bénéfice des avances sur dépôt de titres.

Auguste Vitu.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST.

Nous nous sommes fait un plaisir de tenir nos lecteurs au courant des réductions de tarif introduites dans ces derniers temps par la Compagnie des chemins de fer de l'Est, sur certaines matières et certains produits intéressant l'agriculture ou l'industrie de nos contrées.

Nous voyons avec une satisfaction qui sera partagée par le commerce, cette Compagnie persister dans une voie favorable à l'activité des transports, et, par conséquent, au développement des transactions, et nous nous empressons de faire connaître au public de nouveaux tarifs à prix réduits qu'elle vient de soumettre à l'approbation de l'administration supérieure:

Un tarif spécial pour le transport de certains produits chimiques sur tout le réseau, tarif qui fait ressortir le prix par tonne et par kilomètre à 5 et 4 centimes, suivant que le parcours reste au-dessous de 500 kilomètres ou qu'il les dépasse.

Une addition au tarif spécial pour le transport sur tout le réseau des foudres vides, fûts vides, pipes (fûts) vides et tonneaux vides :

15 centimes au-dessous de 200 kilomètres, 10 centimes au-dessus.

Un tarif spécial pour le transport du tan et des écorces moulues à tan de Bar-sur-Seine sur tout le réseau (4 centimes pour un parcours de 450 kilomètres au moins), et du tan de Bar-sur-Seine à Paris (7 fr. 90 c. pour le parcours entier de 198 kilomètres).

Des additions au tarif spécial pour le transport de certaines marchandises (brai, colophane, galipot, résine, mélasse, etc.).

Un tarif spécial pour le transport des cuirs verts salés ou non, de l'orseille et des machines et mécaniques.

On voit que les tarifs, pour un grand nombre de marchandises transportées sur les lignes qui sillonnent nos départements de l'Est, ont subi successivement des réductions notables qui profitent, non-seulement au commerce local, mais au commerce général, et dont l'influence s'étend de proche en proche sur tout le réseau français.

F. Grimaud.

CHEMIN DE FER DE LYON A GENÈVE.

On nous communique à l'instant la pétition adressée à l'Empereur par les actionnaires de la ligne de Lyon à Genève.

L'intérêt légitime qui s'attache à ces actionnaires nous engage à publier cette pétition, et même à recevoir dans nos bureaux les signatures des porteurs d'actions qui voudraient y adhérer.

Il nous semble que la demande des actionnaires s'appuie sur des considérations sérieuses, et qu'elle mérite de rencontrer auprès du souverain la faveur que son gouvernement accorde aux grandes entreprises nationales.

A. de Billaque d'Arremont.

Sire,

Les soussignés, habitant Paris, porteurs d'actions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, viennent humblement, à l'exemple des actionnaires lyonnais de la même entreprise, vous exposer la pénible situation dans laquelle ils se trouvent et implorer votre auguste intervention.

Depuis un an déjà, la Compagnie du chemin de fer de Paris à la Méditerranée est entrée en possession, en vertu des traités de 1855 et 1857, des lignes construites par la société dans laquelle

les soussignés sont intéressés; mais l'échange des titres qui doit compléter cette fusion n'a pas encore été opéré. Il en résulte que les soussignés qui n'ont plus d'une part, comme les actionnaires d'autres entreprises industrielles, la perspective ou seulement la chance d'un avenir meilleur, pouvant résulter d'une progression dans les recettes ou d'une amélioration dans les conditions d'exploitation, sont privés, d'autre part, du produit et de la disponibilité de leur capital. Depuis 1859, ils n'ont touché pour tout revenu qu'un à-compte de 5 francs. Convaincus que leurs actions leur seront remboursées au pair, ils sont forcés de les garder pour ne pas subir une perte définitive; leurs titres, comme toutes les valeurs improductives et dont le sort n'est pas fixé, ne pourraient se négocier qu'avec une dépréciation que leur confiance dans l'esprit de haute équité qui anime le gouvernement de Votre Majesté leur interdit d'accepter.

Le règlement de leurs intérêts est suspendu jusqu'à la fixation de l'indemnité que l'Etat doit à la Compagnie en bonne justice : indemnité admise en principe, mais dont les bases ne paraissent pas encore être arrêtées. La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève a exécuté, avec une subvention qui n'était en rapport ni avec les difficultés de son entreprise, ni avec les services que ses lignes étaient appelées à rendre, un grand service d'utilité publique : elle n'a pas été comprise dans les mesures de bienveillante équité successivement appliquées à toutes les autres entreprises françaises de chemin de fer : aucune cependant plus qu'elle n'y avait droit. La première cause de ses mécomptes provient d'une erreur commise par les ingénieurs de l'Etat dans l'établissement des devis; ils avaient estimé la dépense nécessaire au chiffre définitif de 62 millions 250,000 francs; or, les comptes s'élèvent à 125 millions, c'est-à-dire au double de l'évaluation primitive. Dans la prévision d'une dépense de 62 millions, l'Etat avait accordé 15 millions de subvention et une garantie d'intérêt de 3 0/0 sur un capital de 50 millions. Si la dépense avait été, dès le principe, évaluée à son véritable chiffre, la subvention eût été double, et la garantie se serait étendue au capital de 100 millions, jugé indispensable pour l'exécution des travaux. Ce surcroît de dépenses a profité à l'Etat, à tout le monde. Le chemin de Genève a été construit avec une double voie au lieu d'une voie unique, il a été assimilé, par l'inclinaison de ses rampes et l'importance du rayon de ses courbes, aux lignes les plus considérables du réseau français, il a été construit de manière à pouvoir recevoir sur ses voies le matériel de toutes les autres compagnies, en un mot, au lieu de rester un simple embranchement de frontière, il est devenu une grande voie internationale; c'est lui qui a transporté en 1859 en Italie la première armée française, et n'aurait pu être utilisé dans ce but sans les modifications qui ont coûté si cher aux actionnaires. La Compagnie a rempli scrupuleusement non-seulement tous les engagements qui résultaient de son cahier de charges, mais encore tous ceux qu'elle a consenti à contracter postérieurement dans l'intérêt général.

Les soussignés ont l'espoir que Votre Majesté, dans sa sollicitude pour toutes les questions qui se rattachent au développement du magnifique réseau de chemins de fer dont elle a doté la France, voudra bien ordonner qu'il soit procédé, aussi promptement que les circonstances le permettront, à la liquidation de cette légitime indemnité. Ils n'ont pas oublié que ce n'est pas seulement par des subventions en travaux ou en argent, par des garanties d'un minimum d'intérêt au moment des concessions et de la formation des compagnies que le gouvernement de Votre Majesté a voulu encourager l'industrie des chemins de fer; que des combinaisons de fusion, des remaniements de cahiers des charges, des concessions nouvelles sont toujours venus, au moment opportun, sauvegarder les intérêts des capitalistes engagés dans les entreprises les moins favorisées lorsqu'elles avaient été loyalement et sagement administrées. Ils ont toujours sous les yeux ces lignes de l'exposé des motifs de la loi du 11 juin 1859, à laquelle l'industrie des chemins de fer doit sa prospérité actuelle : « Sans doute les compagnies n'avaient rien à réclamer. Elles avaient librement accepté les nouvelles concessions aussi bien que les anciennes, et, s'il en résultait pour elles de lourdes charges, elles trouvaient en compensation dans plusieurs des lignes concédées des garanties contre des concurrences qu'elles avaient à redouter; mais des considérations plus puissantes devaient peser sur les déterminations du gouvernement : les titres des chemins de fer, répartis entre une foule de mains diverses et émis le plus souvent avec la garantie du Trésor, constituent une partie notable de la richesse mobilière du pays, qui s'est associé avec l'Etat pour l'accomplissement d'une œuvre d'utilité publique, et méritent, à ce point de vue, une sollicitude spéciale. L'intervention de l'Etat, dans les circonstances actuelles, a donc paru légitime. »

Sire,

Les soussignés savent qu'il leur sera fait application de ces généreux et équitables principes. Ils savent qu'ils peuvent compter sur toute la bienveillance du gouvernement de Votre Majesté. Ils savent que le gouvernement qui réalise tant et de si utiles réformes économiques se préoccupe de leur position; ils savent, enfin, que leur Conseil d'administration et son honorable président n'ont jamais négligé leurs intérêts; qu'ils n'ont oublié de faire valoir aucune des considérations qui doivent assurer le succès de leur juste cause, et qu'ils poursuivent avec persévérance les démarches dans ce but. Ils se bornent à solliciter la faveur d'une prompte solution, parce que beaucoup d'entre eux ont mis dans l'entreprise du chemin de fer de Lyon à Genève l'avoir de leur famille, la dot de leurs enfants, le fruit de leurs épargnes, et qu'ils sont condamnés à n'avoir jusqu'au règlement de leurs intérêts qu'un capital improductif et déprécié. Après s'être adressés à Votre Majesté, les soussignés n'ont plus qu'une chose à faire; attendre les effets de votre justice protectrice et de votre souveraine bienveillance.

Ils ont l'honneur d'être, avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, les très-humbles et fidèles sujets.

CHEMINS DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG

Une assez forte baisse vient de frapper les actions de ce réseau.

En voici la véritable cause :

Les lignes formant le premier réseau Guillaume-Luxembourg sont achevées et livrées à l'exploitation, en conséquence le Conseil d'administration a dû faire cesser le service des intérêts fixes, qui date de 1857, et qui a été pris sur le capital. A l'avenir le dividende pouvant revenir aux actions sera arrêté chaque année par l'assemblée des actionnaires.

Toutefois le capital à engager sur les nouvelles lignes ne sera pas une charge pour l'exploitation des lignes anciennes aussi longtemps que les nouvelles lignes ne seront pas achevées et livrées à l'exploitation, le service de leurs intérêts devant s'ajouter au compte capital de ces lignes pendant leur construction.

Il résulte de cette mesure qu'il ne sera pas payé d'intérêts en janvier et juillet prochains.

C'est évidemment ce qui a déterminé quelques ventes. Il ne faut pas néanmoins que les actionnaires se laissent entraîner par la panique.

Les recettes du premier semestre avaient donné, ainsi que le constatait le rapport lu à la dernière assemblée générale, une moyenne annuelle de 16,753 fr. par kilomètre; mais, depuis, le trafic s'est ralenti pour ce réseau comme pour les autres chemins de fer, et la moyenne semble devoir descendre pour cette année à 15,500 francs.

Il faut espérer que le trafic reprendra et qu'il pourra atteindre bientôt 20,100 francs par kilomètre.

Avec ce produit, en calculant l'ancien réseau à 167 kilomètres, et sans se préoccuper des nouvelles concessions, on aurait un produit pour l'année de..... Fr. 3,396,900 »

Déduisant 50 0/0 pour l'exploitation faite par la Compagnie de l'Est..... ..... 1,698,450 »

Il restera... Fr. 1,698,450 »

1° Il faut déduire le service des obligations.

Le montant des obligations émises était, en 1861 de..... Fr. 8,303,754

Il est augmenté de..... 2,500,000

Ce qui fait qu'il faut déduire chaque année pour ce service. 650,000 »

2° Les frais généraux et le matériel roulant coûteront annuellement environ..... 233,500 »

Total..... Fr. 883,500 »

Il restera..... 814,950 »

lesquels, répartis entre les actions, donneraient..... 16 39

par action.

Seulement il ne faut pas oublier que le capital réalisé jusqu'à ce jour devra être complété pour l'exécution de la totalité du prolongement de la ligne du Nord, et qu'ainsi les résultats indiqués sont susceptibles de varier dans l'avenir sans toutefois qu'ils nous semblent devoir s'écarter sensiblement de nos prévisions.

BILLARDON.

CHEMINS DE FER ROMAINS.

L'ouverture de la ligne de Rome à Ceprano, que la Société générale des chemins de fer Romains a livré à l'exploitation le 1er décembre courant, va permettre à cette Compagnie de procéder à l'échange des actions de l'ancienne Société de Frascati. — Nous publions aujourd'hui l'avis relatif à cet échange, qui commencera le 15 décembre courant.

F. GRIMALD.

LE CHEMIN DE FER ET LES DOCKS DE SAINT-OUEN-PARIS.

Depuis quelques jours on s'occupe, en Bourse, des actions des chemin de fer et docks de Saint-Ouen qui ont monté à 540 fr.

Cette affaire nous a toujours paru bien conçue; en effet, il s'agit de docks qui correspondent par un chemin de fer avec tous les chemins de fer aboutissant à Paris et avec les canaux.

Nous examinerons dans notre prochain numéro cette entreprise au double point de vue de l'intérêt industriel et de la constitution financière.

Elle nous paraît, au premier abord, de nature à fixer vivement l'attention.

A. DE BIRAGUE D'APREMONT

SOCIÉTÉ DES USINES CENTRALES DE LA GUADELOUPE.

Assemblée générale annuelle du 6 décembre 1862.

Les actionnaires de cette Société ont tenu leur assemblée générale annuelle samedi 6 décembre, sous la présidence de M. Ch. Baudouin, membre du Conseil du surveillance, désigné par ses collègues pour présider l'assemblée.

M. Miot, gérant de la Société, a donné lecture du rapport sur l'exercice 1861-1862.

Il résulte de cet exposé que les affaires de la Société suivent une marche constamment progressive, ainsi que le démontrent les chiffres suivants :

		cannes.
En 1860 les usines ont reçu..		31,854,000 kil.
1861	id.	36,477,000 »
1862	id.	39,255,000 »

Ce qui donne en faveur de 1862 une augmentation de 2,778,000 kil. sur 1861 et de 7,401,000 sur 1860.

Le compte d'exploitation, arrêté au 31 octobre, se solde par un bénéfice de 146,780 fr. 56 c., sur laquelle 144.000 francs ont été prélevés pour le dividende de 1862, représentant 60 francs par action. La somme de 2,780 fr. 56 c. formant le complément des bénéfices a été portée au compte de profits et pertes sur l'exercice suivant.

Après la lecture du rapport l'assemblée a voté à l'unanimité les comptes de l'exercice écoulé au 31 octobre, ainsi que le dividende de 60 francs par action proposé par le gérant et le Conseil de surveillance.

Une assemblée extraordinaire sera ultérieurement convoquée pour statuer sur des propositions d'augmentation d'outillage et de développements à donner aux usines pour les tenir au niveau des besoins d'une production toujours croissante.

F. Grimaud.

SOUSCRIPTION PUBLIQUE

Clôture le jeudi 18 décembre.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MAGASINS GÉNÉRAUX DE BORDEAUX

Capital social : 7,000,000 de francs,

Divisé en 14,000 actions de 500 fr. chacune.

Siége social provisoire :

Rue de Milan, n° 10, à Paris.

BANQUIERS DE LA SOCIÉTÉ :

MM. EDWARD BLOUNT et Ce, à Paris, 3, rue de la Paix.

Avant l'ouverture de la souscription publique, il a été placé 5,311 actions. La Société met à la disposition du public le complément, jusqu'à concurrence de 8,089 actions, dont la répartition aura lieu au prorata des demandes.

On verse 50 fr. en souscrivant et 50 fr. après la répartition; le surplus, au fur et à mesure des besoins de la Société, et sur appel fait par le conseil d'administration.

Les souscriptions sont reçues :

A Paris, chez MM. Edw. Blount et Ce, banquiers, rue de la Paix, 3;

A Bordeaux, chez M. Mégillon, place du Palais, 4;

En province et à l'étranger, chez les correspondants de MM. Edw. Blount et Ce.

On peut aussi verser à leur crédit dans les succursales de la Banque de France.

Pour compléter l'avis d'émission qui précède, nous rappelons à nos lecteurs que le *Journal des chemins de fer* se charge GRATUITEMENT de recevoir les souscriptions et de remplir toutes les formalités qui s'y rattachent. Pour cela, il suffit de nous adresser le montant du premier versement, soit 50 francs par action, en un mandat sur la poste, ou en espèces, ou enfin en les déposant dans une succursale de la Banque de France, au crédit de M. de Birague d'Apremont.

Nous adresserons, du reste, le prospectus contenant l'exposé complet de l'entreprise, aux personnes qui nous en feront la demande, ainsi que les statuts de la Société.

CHRONIQUE

CHEMIN DU NORD. — On vient de faire sur le chemin du Nord l'essai d'une machine des plus ingénieuses, à l'aide de laquelle tous les trains en marche, quelle que soit leur vitesse, pourront recevoir et donner les dépêches aux stations intermédiaires où il n'y a pas arrêt. Un poteau qui tient les dépêches à donner est placé sur la voie, et la machine du train est armée d'une tige disposée de manière à atteindre un anneau auquel les dépêches sont suspendues. Cette tige enlève ainsi le paquet, et, en même temps, laisse à la station celui qui doit y être déposé.

CHEMINS ITALIENS. — Il résulte des documents publiés par la presse périodique du royaume d'Italie que pendant les neuf premiers mois de cette année les produits des chemins de fer de l'Etat se sont élevés à 15,540,953 fr. 50 c.

Comparé à la période correspondante de l'année dernière qui avait produit 15,522,041 fr. 98 c., et abstraction faite des revenus du chemin de fer de Torreberetti et des droits de navigation du lac Majeur, qui n'ont pas été perçus en 1861, ce résultat accuse une diminution de 431,825 fr. 40 c.

CHEMIN PRUSSIEN. — La nouvelle ligne du chemin de fer de Varsovie à la frontière prussienne vient d'être livrée à la circulation. Elle se relie à Bromberg au chemin de fer de Berlin à Kœnigsberg, et abrége de plus de 200 kilomètres la distance entre Varsovie et Berlin.

FINANCES ITALIENNES. — L'unification des différentes dettes italiennes touche à sa fin.

La rente à unifier s'élevait à 94,105,334 liv. 08.

Au 15 novembre, l'unification réalisée représentait 78,963,062 liv. 65, et il ne restait plus qu'une somme de 15,142,271 liv. 43, se décomposant ainsi :

Dette des anciennes provinces et de l'Emilie	8,940,987 l.	02
Dette de la Lombardie	1,273,075	16
Dette de Naples	2,369,303	75
Dette de Sicile	149,515	»
Dette de Toscane	1,368,490	50

Il est à présumer qu'au commencement de 1863, l'opération sera terminée.

PONT DU RHIN. — On lit dans la *Gazette des Postes* du 6 décembre :

« Aujourd'hui le premier train de marchandises a été expédié de Francfort par le pont du chemin de fer sur le Rhin. Il se composait de trente-six voitures et de trois locomotives. C'est le 20 qu'aura lieu l'inauguration du chemin. La Compagnie donnera un grand banquet de quatre cents couverts. »

— Toutes les usines à rails, écrit-on du pays de Galles, sont suffisamment pourvues d'ordres et refusent de s'engager pour l'avenir aux prix actuels. Sans parler des ordres de France, de Russie et d'Italie, on prévoit des besoins considérables pour l'Inde, où l'on vient de voter de nouvelles lignes, ainsi que pour l'Amérique où, malgré la guerre, on a décidé de commencer l'année prochaine la grande ligne du Pacifique, qui consommera 360,000 tonnes de fer.

A Sheffield, plusieurs usines ont commencé sur une grande échelle la fabrication des rails en acier fondu et en acier puddlé, qui sont employés avec grande économie dans les stations, là où la voie a de grandes fatigues à supporter. Ces rails en acier vont devenir l'objet d'un commerce important dont la Grande-Bretagne a eu le bon esprit de prendre l'initiative.

Une correspondance du Straffordshire nous apprend que les commandes ont été abondantes depuis une semaine en plaques de blindage, en tôles et en fers spéciaux pour constructions civiles et constructions navales. Les bonnes qualités ont été recherchées principalement, et des producteurs ont majoré leurs prix. Cette amélioration a décidé les propriétaires de hauts-fourneaux à rallumer plusieurs de leurs usines.

(*Crédit minier*).

— La *Presse scientifique des deux mondes* signale la fabrication d'une très-belle pièce de forge dans la fonderie de Soho, appartenant à MM. Peel, Williams et Peel, de Manchester. C'est un arbre dont la longueur est de 9 mètres et dont le diamètre varie de 0m,54 à 0m,66. Le poids de cette pièce est de 12,000 kilogrammes. On comprend que des résultats de cette nature ne pourraient être atteints sans le concours du marteau-pilon à vapeur.

F. Grimaud.

SITUATION DE LA BANQUE DE FRANCE ET DE SES SUCCURSALES

Au jeudi 11 décembre 1862.

ACTIF.

Argent monnayé et lingots	119,700,070	38
Numéraire dans les succursales	208,475,170	»
Effets échus hier à recevoir ce jour	3,346,197	49
Portefeuille de Paris, dont 80,023,058 fr. 66 c. provenant des succursales	309,000,571	33
Portefeuille des succursales, effets sur place	260,123,518	»
Avances sur lingots et monnaies	4,496,854	76
Avances sur lingots et monnaies dans les succursales	1,672,100	»
Avances sur effets publics français	69,807,300	»
Avances sur effets publics français dans les succursales	17,162,100	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer	57,333,800	»
Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales	35,843,650	»
Avances sur obligations du Crédit foncier	530,500	»
Avances sur obligations du Crédit foncier dans les succursales	483,300	»
Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1846	60,000,000	»
Rentes de la réserve	12,080,750	14
Rentes, fonds disponibles	29,571,300	26
Rentes immobilisées (loi du 9 juin 1857)	100,000,000	»
Hôtel et mobilier de la Banque	4,000,000	»
Immeubles des succursales	5,651,228	»
Dépenses d'administration de la Banque et des succursales	2,246,676	70
Divers	8,953,659	71
	1,383,536,749	81

PASSIF.

Capital de la Banque	182,500,000	»
Bénéfices en addition au capital (art. 8, loi du 9 juin 1857)	2,316,503	37
Réserve de la Banque et des succursales (ex-banques)	12,080,750	14

Réserve nouvelle	9,125,000	»
Réserve immobilière de la Banque	4,000,000	»
Billets au porteur en circulation (Banque et succursales)	781,615,575	»
Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales	4,641,385	42
Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales	5,566,972	»
Compte courant du Trésor, créditeur	165,055,849	46
Comptes courants de Paris	139,751,629	29
Comptes courants dans les succursales	31,766,290	»
Dividendes à payer	953,642	75
Arrérage des valeurs transférées ou déposées	2,629,281	79
Escompte et intérêts divers à Paris et dans les succursales	13,047,884	12
Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales	1,105,519	53
Divers	5 650,666	74
	1,303,536,749	81

Certifié conforme aux écritures.

Le gouverneur de la Banque de France,
Comte Ch. DE GERMINY.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

44, rue Neuve-des-Mathurins.

Tirage au sort du 5 décembre 1862.

Dans sa séance publique du 5 décembre 1862, le Conseil d'administration a procédé au Tirage au sort des obligations remboursables au 1er janvier 1863.

Le sort a désigné les Titres suivants :

Obligations du Bourbonnais et du Grand-Central.

EMPRUNT DE 1853-1854, REMBOURSABLES A 500 FR.

1re Série	96.214	à	96.313	100
—	35.221	à	35.234	14 } 100
—	35.335	à	35.420	86 }
—	1.118	à	1.132	15
2me Série	117.708	à	117.807	100
—	108.076	à	108.175	100
—	145.495	à	145.509	15
3me Série	261.566	à	261.665	100
—	287.583	à	287.682	100
—	200.652	à	200.666	15
4me Série	304.029	à	304.128	100
—	331.811	à	331.910	100
—	356.918	à	356.932	15
		Total....		800

Obligations de Rhône-et-Loire.

1re SÉRIE. — REMBOURSABLES A 625 FR.

33.754	à	33.853	100
17.884	à	17.906	23
	Total....		123

2me SÉRIE. — REMBOURSABLES A 500 FR.

17.960	à	18.059	100
18.420	à	18.460	41
	Total....		141

Obligations de Saint-Étienne à Lyon.

EMPRUNTS RÉUNIS REMBOURSABLES A 1,250 FR.

2.760	à	2.859	100
3.114	à	3.158	45
	Total....		145

EMPRUNT DE 1850, REMBOURSABLES A 1,250 FR.

354	à	361	8
3.649	à	3.656	8
5.032	à	5.039	8
8.264	à	8.271	8
	Total....		32

Obligations de Saint-Étienne à la Loire.

EMBRUNT DE 1843, REMBOURSABLES A 1,000 FR.

10 obligations nos 145 — 148 — 156 — 15
227 — 45 — 70 — 117 — 260 — 180 10

EMPRUNT DE 1847, REMBOURSABLES A 1,000 FR.

18 obligations nos 64 — 80 — 310 — 616
405 — 569 — 186 — 54 — 110
246 — 534 — 90 — 646 — 91
127 — 197 — 58 — 493 Total : 18

Lesdits obligations seront remboursées tous les jours de 10 heures à 2 heures, à partir du 2 janvier 1863, dans les bureaux de la Compagnie, 44, rue Neuve-des-Mathurins, à Lyon, 33, rue Impériale, et à Marseille, à la gare.

Le secrétaire général,
G. RÉAL.

MARCHÉ INDUSTRIEL

Le marché industriel n'a pas été mieux partagé que le marché de la rente et des chemins, au point de vue de l'activité des transactions.

Les affaires ont été à peu près nulles sur toutes les valeurs, qui, par cela même, ont eu une tendance à la baisse.

On n'a remarqué d'animation que sur les actions des docks de Saint-Ouen, qui ont facilement trouvé preneurs à 540.

En banque on a activement négocié les obligations du Victor-Emmanuel, qui se sont traitées à 276 et 277 50, soit avec 12 fr. 50 c. de prime.

Le Sous-Comptoir des Entrepreneurs a fait 185 et 186.

Les Ports de Marseille ont été offerts à 607 et 608 75.

Les actions du Rivoli ont été offertes à 221.

Les Docks et Entrepôts de Marseille sont fermes à 680.

Les Magasins généraux de Paris ont été cotés 637 50.

Les demandes ont été très-suivies sur les actions des Gaz et Hauts-Fourneaux de Marseille, à 410 et 415.

La Compagnie des Eaux est tenue à 335.

L'Union des gaz est sans affaires à 105.

Les Petites Voitures ont repris vigoureusement et se négocient de 66 25 à 67 50.

La Caisse générale des chemins de fer a été cotée à 77 50.

E. BONNAUD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Le bilan de la Banque a été publié hier soir. Il constate une nouvelle diminution de l'encaisse et une augmentation dans la réserve des billets. L'encaisse métallique a diminué de 181,751 L. st. La réserve des billets a augmenté de 248,755. La somme des billets en circulation a diminué de 403,405 L. st.

Les envois d'argent aux Indes vont éprouver un léger temps d'arrêt. Cela tient à une cause purement accidentelle : le steamer *Columbo*, de la Compagnie péninsulaire, qui portait la malle des Indes, a fait naufrage dans la mer Rouge. Les dépêches ne sont pas arrivées et les demandes d'argent n'ont pu parvenir à leur destination. Cependant le paquebot qui part aujourd'hui pour Bombay et Calcutta, emporte 429,205 L. st.

Les nouvelles commerciales d'Amérique ont peu d'importance. Cependant elles paraissent signaler une certaine amélioration. Le fret de Londres et de Liverpool à New-York a haussé. Depuis un mois l'Amérique a fait des importations qui dépassent sensiblement celles de la période correspondante pendant la dernière année. Enfin il est remarquable que la prime de l'or a diminué. Elle était à 35 0/0 il y a trois mois ; elle n'est plus qu'à 29 1/2.

Les fonds ont été lourds cette semaine. Les consolidés ont varié de 92 1/8 à 92 1/2. Il y a eu assez peu d'affaires. Voici les derniers cours :

Consolidés, au comptant : 92 1/8, au 8 janvier, 92 1/4 ; actions de la Banque, 231, 236 ; 3 0/0 nouveau et réduit, 91 7/8, 92 ; actions de la Compagnie des Indes, 229, 231 ; 5 0/0 indien, 107 3/8, 5/8 ; rouge papier, 103 1/2, 113 1/2 ; Bons indiens, de 23 à 26 shillings ; Bons de l'Echiquier, de 8 à 11 shillings de prime.

Brésilien, à 1/2 0/0, 93 ; Buenos-Ayres, 92 ; Egyptien, 92 ; Grec, 16 1/8, 15 3/4 ; Mexicain, 31 3/8, 31 ; Portugais, 48 ; (id. 1862), 47 5/8 ; Russe (1862), 93 5/8, 3/4 ; E. Espagn.l, 35 ; id. différé, 46 3/4, 5/8 ; passif, 23 1/8, 3/8 ; emprunt turc (nouveau, 70, 70 1/2 ; à 0/0. 103 3/4 ; Venezuela 2 1/2 d'escompte ; Autrichien, 39 1/2 ; à 1/2 0/0 belge, 99 ; à 1/2 italien, 71 1/8, 70 7/8, 71.

Les cours du coton ont haussé de 1/2 d. à 3/4 d. Il y a eu hier de nombreuses demandes d'escompte sur la place ; on trouvait de l'argent à 2 0/0, c'est-à-dire à 1/4 ou 1/2 0/0 plus cher que la semaine dernière. On attribue cette augmentation de la demande à la crainte de voir hausser le taux de l'escompte.

C. DEALTH.

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

Les agitations politiques ont peu d'action sur notre marché financier, et nous ne nous préoccupons guère des candidatures monarchiques, et des questions qui dans toute l'Europe sont à l'ordre du jour. Notre semaine a été fort calme, quoique ferme et sans changement en baisse de nos cours. Les valeurs à Anvers comme à Bruxelles sont bien cotées. La marche de notre 3 0/0 est même remarquable, et il est à souhaiter que le vôtre atteigne le chiffre de 80 et 82 auquel notre rente semble s'immobiliser.

Les valeurs autrichiennes pourront bien se ressentir de la fâcheuse impression qu'a laissée la loi sur les coupons. Nous commençons à nous repentir de les avoir introduites à notre Bourse.

A la Chambre on discute l'impôt sur le sel ; on a proposé une diminution sur l'accise, et une augmentation sur l'impôt foncier. Beaucoup d'entre nous désapprouvent hautement ce projet, et espèrent qu'on le combattra et qu'on ne le réalisera pas.

Nos actions et obligations industrielles et des chemins de fer ont de la tenue. Chemin de fer : Pléau, 497 50 ; Anvers à Gand, 370 50 ; Tournai-Jurbise, 545 ; Dendre et Waes, 520.

VAN STOLEN.

REVUE ÉTRANGÈRE.

Le nouvel impôt sur les coupons qu'a adopté la Chambre de Vienne suscite de justes réclamations de la part des porteurs de créances sur l'État ; la Hollande, surtout, proteste contre cette mesure, qui atteint un grand nombre de ses capitalistes. S'il est vrai, comme on l'a dit, que le gouvernement autrichien ait l'intention de créer un emprunt de 500 millions de florins, pour retirer ses billets de la circulation et dégager sa position vis-à-vis de la Banque, il faudra renoncer à la marche suivie jusqu'à présent, et émettre l'emprunt non plus à 5 0/0, mais à 7 0/0 au moins.

Mardi a dû avoir lieu à la Chambre une discussion sur la Banque.

La rente italienne, comme on pourra le voir par le tableau des Bourses étrangères, est loin de souffrir ; sa marche est ferme, et les actions industrielles se soutiennent bien. La Banque nationale, d'après les dernières cotes, accuse une hausse assez forte sur la semaine passée. Le relevé statistique des recettes des neuf premiers mois des chemins de fer italiens donne pour 1862 une recette totale de 15,540,933 fr. 50. En 1861, dans le même laps de temps, ils avaient produit 15,522,011 fr. 38.

A Saint-Pétersbourg, l'agio sur les matières d'or et d'argent monayées doit subir très-prochainement une réduction assez forte.

Presque toutes les valeurs sont en hausse à Hambourg, à Amsterdam, à Vienne et à Gênes. Cette marche ascendante n'est pas vivement accentuée, mais elle emprunte son caractère à la situation politique actuelle, et par cela seul qu'il y a hausse en présence d'événements tout au moins douteux par leurs résultats, on peut, sans trop risquer de se faire taxer d'optimisme, en tirer bon augure pour l'avenir.

La tenue de la Bourse de Vienne est excellente, mais malgré la fréquence des offres, les affaires ont subi peu de changement. Les actions du Crédit ont fait 223, le chemin de fer du Nord 1,829, 1,830 et 1,832.

A Berlin, la liquidation a été bonne et s'est effectuée facilement. Il y a beaucoup de numéraire sur le marché.

Les transactions sur les fonds publics sont sans variation en Espagne, mais les valeurs industrielles présentent plus d'animation. Le commerce et l'industrie, dans un temps qui n'est pas très-éloigné, devront prendre un essor puissant dans ce riche pays, où la vie paraît sommeiller, mais où des éléments de toute nature convient l'homme à l'activité et à la production.

Le Crédit mobilier espagnol a demandé au gouvernement de la reine une prorogation de privilége de trente-huit ans. Cette Compagnie s'engage, si on adhère à sa demande, à faire profiter le public d'une diminution de prix sur le gaz pendant les douze ans d'exploitation qui lui restent.

Au 30 novembre, le bilan de la Banque d'Espagne présentait un actif de 501,006,830 07 r. v., sur lequel l'encaisse métallique comptait pour 90,558,371 31 r. v. en numéraire, et 15,497,713 33 r. v. en lingots. L'encaisse a subi une diminution, et le portefeuille a augmenté.

EMILE ANDREOLI.

BOURSES ÉTRANGÈRES.

Anvers, 10 décembre.

Emprunt belge 4 1/2 0/0	99 90
— 4 0/0	96 50
— 3 0/0	81 »»
— 2 1/2 0/0	60 25
Ville d'Anvers 5 0/0	103 75
Anvers à Gand	146 »»

Amsterdam, 10 décembre.

Dette active 2 1/2 0/0	63 13/16
— 3 0/0	71 10
— 4 0/0	90 3/4
Russie 5 0/0	102 »»
Russie 1860 4 1/2 0/0	90 1/4
— 4 0/0 Hope	75 7/16
Grèce 5 0/0	13 1/2

Bruxelles, 11 décembre.

Emprunt 4 1/2 0/0	10 95
— 4 0/0 1858	»» »»
— 3 0/0 1851	»» »»
— 2 1/2 0/0 1844	60 51
Crédit communal 4 1/2 0/0	»» »»
— 3 0/0	95 75
Banque nationale	1292 50
Banque de Belgique 1835	1060 »»

Vienne, 15 décembre.

Métallique 5 0/0	71 80
— 4 1/2 0/0	»» »»
— 4 0/0	»» »»
— 3 0/0	»» »»
— 2 1/2 0/0	»» »»
— 1 0/0	»» »»
Emprunt national	92 »»
Lombardo-Vénitien	»» »»
Actions de la Banque	800 »»
Crédit mobilier autrichien	221 50
Chemin autrichien	235 50
Chemin du Nord	»» »»
— du Sud	»» »»
— de l'Est	»» »»

Berlin, 9 décembre.

Emprunt volontaire 4 1/2 0/0	101 1/4
Obligations 3 1/2 0/0	90 1/4
Lombard-Vénitien	»» »»
Actions de la Banque	123 1/2
Crédit mobilier autrichien	94 1/2

Chemin de fer autrichien	135 1/2
Chemin de fer rhénan	98 3/4
Mines de la Silésie	»» »»
— de [illegible]	»» »»
— de Stolberg	»» »»

Hambourg, 9 décembre.

Banque du Nord	»» »»
Banques réunies	»» »»
Russe 5 0/0 anglais	90 1/2
— nouveau	91 1/2
Prusse emprunt 1859	101 1/4
Crédit mobilier autrichien	93 5/8

Madrid, 6 décembre.

3 0/0 consolidé	52 »»
3 0/0 différé	46 45
Dette amortissable 1re classe	»» »»
Dette amortissable 2e classe	17 50
Obligat. de Municipalité 6 0/0	91 »»
Canal Isabelle 8 0/0	110 00
Banque d'Espagne	220 »»
Soc. espagnole comm. [illegible]	2410 »»
Chem. Madrid-Saragosse-Alicante	2100 »»
Obligations	1010 »»
Obl. du ch. de Cordoue à Séville	142 »»
Actions Saragosse-Pampelune	1665 »»
Obligation	941 »»
Actions Lérida-Reus-Tarragone	1960 »»
Obligations	931 »»
Actions de Ciudad-Real à Badajoz	1913 50
Obligations	950 »»

Francfort, 8 décembre.

Emprunt national (Autriche)	67 9/16
Banque de Francfort	»» »»
Banque de Darmstadt	232 »»
Actions de la Banque	865 »»
Crédit mobilier autrichien	219 »»
Crédit mobilier espagnol	»» »»
Chemin de fer de Bavière	»» »»
Espagne 3 0/0	49 1/2
Belgique 4 1/2 0/0	100 »»

Londres, 11 décembre.

Consolidés	92 1/8
Emprunts indiens	»» »»
Actions de la Banque d'Angleterre	98 1/4
Compagnie des Indes	»» »»
Bons de l'Échiquier	»» »»

Milan, 6 décembre.

Rente italienne 5 0/0	»» »»
Petites coupures	72 25
Banque nationale	»» »»
Emprunt autrichien 1854	»» »»
Petite coupure	»» »»

Lisbonne, 8 décembre.

4 0/0	47 1/2
Dette différée	46 »»
Banque de Portugal (5 actions)	617 »»
Banque commerciale portugaise	[illegible]
Chemin de fer portugais	92 »»
Obligations 3 0/0	49 200

Gênes.

Rente italienne	71 25
Banque nationale	1135 »»
Caisse commerciale et industrielle	400 »»

Turin.

Consolidés 5 0/0	72 27
Petites coupures	72 62
Dette consolidée napolitaine	»» »»
Emprunt italien Rothschild	»» »»
Banque nationale	»» »»
Caisse d'escompte	»» »»
Chemin Victor-Emmanuel	»» »»
— Romains	»» »»
— — actions trentenaires	»» »»
— Méridionaux	»» »»
Canal Cavour	»» »»

CHANGES du 12 décembre 1862.

PARIS sur	COURS Papier.	COURS Argent.	90 JOURS Papier.	90 JOURS Argent.
Amsterdam, pour 100 florins	214 5/8	214 1/4	212 3/4	212 3/8
Anvers, pour 100 francs d'Anvers	100 1/4	»» »»	»» »»	»» »»
Hambourg, pour 100 marcs banco	189 1/4	189 »»	187 3/4	187 3/8
Berlin, pour 100 thalers	»» »»	»» »»	370 »»	368 »»
Londres, pour 1 livre sterling	25 27	25 15	25 02 1/2	24 97 1/2
Madrid, pour 1 piastre de 1814	5 21 1/2	5 23	5 15	5 13
Livourne, pour 100 livres	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»
Naples, pour 100 ducats	423 »»	423 1/2	419 »»	418 »»
Vienne, pour 100 fl. de c. (guldens)	»» »»	»» »»	»» »»	209 »»
Trieste, pour 100 fl. de c. (guldens)	»» »»	»» »»	»» »»	209 »»
Augsbourg, pour 100 flor. de conv.	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»
Francfort-s.-M., p. 100 fl. pied de 24	»» »»	»» »»	212 »»	211 3/4
Pétersbourg, pour 100 roubles	»» »»	»» »»	365 »»	362 »»
Venise, pour 100 fl. autrichiens	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»
Rome, pour un écu romain	»» »»	»» »»	»» »»	5 22 1/2
Leipzig, pour 1 thaler au pied de 14	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»
Constantinople, p. 100 p. turques	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»

Sur PARIS

Amsterdam, c. 53 13/16 à 2 m. 53 7/16. — Madrid, à 8 j., une p. de 1814 p. 5 23. — Anvers, c. 10 87 1/2 à ; p. 100. — Bruxelles, 100 pour 100. — Milan, vue 2 3/4 à 2 1/2 et 90 à 90 1/2 p. 100. — Lisbonne, 250 reis à p. 3 à 100 jours. — Londres, une livre sterling p. — Gênes, lire pour 100. — Berlin, th. courants de Prusse p. 300.

Brême, grotes pour 1. — Cologne, th. courants de Prusse p. 300. — Constantinople, paras p. 1. — Francfort-S.-M., florins pour 200. — Leipzig, thalers pour 300. — Rotterdam. — Vienne, 47 25 fl. de convent. p. 300. — Varsovie, florins polonais pour 300. — Pétersbourg, roubles pour 100.

MATIÈRES D'OR ET D'ARGENT.

	Louis d'or.	Quadruples espagnoles.	Quadruples colombiens.	Piastres à colonnes.	Souverains anglais.	Ducats de Hollande et autrichiens.	Aigles.
PARIS	» »	83.50 84.75	84.75 84 25	5.45 » »	25.12 1/2 25.20	11.70 » »	25.85 » »
BRUXELLES	» »	84 25 84.50	83.25 83.90	5.85 5.90	25 20 » »	11 75 » »	»
BERLIN	5 10 9 »	»	»	1.11 5,8	6.20 5 8	3 4.9	»
FRANCFORT	9 »» 21 1/2	»	»	»	11.44 » »	5.33 1/2	»
NEW YORK	5.90 » »	»	»	1.20 » »	6.»» » »	»	»
HAMBOURG	10.»» 3 1/4	»	»	2.44 1/2	13.»» 3 1/2	6.»» 4 3/4	48.9 » »
CRACOVIE	16.76 » »	»	»	»	»	5.63 » »	»
COLOGNE	5.10 9 »	»	»	»	6.21 » »	»	»
VIENNE	9.72 » »	»	»	»	11.65 » »	»	»

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 RECETTES BRUTES.	1862 RECETTES PAR KIL.	1861 Kilomètres exploités	1861 RECETTES BRUTES.	1861 RECETTES PAR KIL.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861. en plus.	en moins	RECETTES kilométriques depuis le 1er janvier. RECETTES	COURS correspondant des actions
EST*	Du 26 nov. au 2 décembre	1739	1.274.332 14	732 79	1706	1.367.642 39	801 67	».»»	8.59	35.185 46	532 50
ORLÉANS*	26 — 2 — ...	1654	1.275.311 29	765 29	1675	1.257.785 95	832 74	».»»	7.91	40.626 12	1047 50
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE*	26 — 2 ...	1459	2.490.865 57	1.707 24	1411	2.652.383 22	1.879 93	».»»	9.19	82 056 24	1155 »»
OUEST*	26 — 2 — ...	1310	886.059 30	676 40	1210	1.057.021 80	871 40	».»»	22.35	30.217 29	536 25
NORD*	26 — 2 — ...	1053	1.324.100 22	1.257 51	967	1.335.037 68	1.380 59	».»»	8.91	60.227 48	1035 »»
MIDI*	26 — 2 — ...	798	519.639 47	651 18	798	743.328 65	931 49	».»»	30.10	36.435 61	815 »»
LYON A GENÈVE*	26 — 2 — ...	231	117.308 52	508 09	231	128.377 68	557 17	».»»	7.03	27.357 75	350 »»
ARDENNES*	26 — 2 — ...	355	141.332 14	398 11	187	95.350 53	500 89	».»»	21.92	18.496 17	410 »»
DAUPHINÉ*	26 — 2 — ...	182	70 474 44	387 22	160	65.335 98	408 34	».»»	5.15	20.983 31	415 »»
GRAISSESSAC A BÉZIERS	26 — 2 — ...	52	12.428 95	239 01	52	11.688 50	224 77	6.33	».»»	»	»
BESSÉGES A ALAIS*	26 — 2 — ...	33	26.926 20	815 94	33	25.517 85	773 26	5.51	».»»	46.755 33	»»» »»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNIT*.	26 — 2 — ...	1964	1.117.420 64	568 95	1936	1.380.256 23	712 94	».»»	20.19	30.029 12	583 75
AUTRICHIENS	26 — 2 — ...	1324	889.160 »»	672 08	1324	1.208.289 »»	913 26	».»»	26.41	33.063 51	495 »»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — ALICANTE ET TOLÈDE	26 — 2 — ..	482	289.152 84	599 90	482	261.742 76	549 25	9.22	».»»	37.311 56	637 50
— MADRID A MÉDINACELLI	26 — 2 — ...	166	35.886 62	216 18	104	29.683 27	285 41	».»»	24.26	»	»
— ALCAZAR A CIUDAD	26 — 2 — ...	155	29.446 01	189 97	114	16.963 05	148 79	27.67	».»»	»	»
BARCELONE A SARAGOSSE	26 — 2 — ...	366	111.639 95	305 »»	360	103.871 22	289 90	7.43	».»»	15.739 80	335 »»
NORD DE L'ESPAGNE	26 — 2 — ...	522	175.482 36	336 18	375	152.850 06	370 60	».»»	11.43	18.024 27	516 25
UNION SUISSE	30 — 5 — ...	275	56.150 »	204 »»	275	56.150 »	204 »»	».»	».»»	» »»	»
CENTRAL SUISSE	26 — 2 — ...	262	109.352 55	417 38	262	129.222 75	493 20	».»»	15.37	23.176 87	»»» »»
VICTOR-EMMANUEL	26 — 2 — ...	214	131.238 4?	613 27	214	123 642 »»	587 13	4.45	».»»	31.303 46	370 »»
ROMAINS — BOLOGNE A ANCONE	26 — 2 — ...	206	49.407 60	240 »»	»	»	»	»	»	12.163 14	330 »»
ROMAINS — ROME A CIVITA-VECCHIA	26 — 2 — ...	73	17.723 35	253 »»	»	»	»	»	»	11.489 45	»
SARAGOSSE A PAMPELUNE	26 — 2 — ...	179	36.925 63	206 30	»	»	»	»	»	11.973 80	390 »»
SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX	12 — 18 novembr.	160	67.563 71	428 76	160	63.013 64	393 83	7.03	».»»	23.398 92	470 »»
OUEST SUISSE	26 — 2 décembre	150	51.114 55	340 75	150	52.567 74	350 45	».»»	2.79	19.333 49	138 75
CORDOUE A SÉVILLE	12 — 18 novembr.	131	47.805 83	364 93	131	40.858 50	301 89	17.»»	».»»	17.514 15	»»» »»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	19 — 25 — ...	124	32.816 67	264 81	69	23.418 74	263 13	».63	».»»	14.409 71	280 »»
PORTUGAIS	19 — 25 — ...	135	22.557 70	167 09	»	»	»	»	»	»	450 »»
	»	»	»	» »»	»	»	»	»	»	»	»

Prélèvement fait de l'impôt sur [illegible] tesse.

F. GRIMAUD.

BULLETIN COMMERCIAL.

Les paroles de l'Empereur à l'inauguration du boulevard du prince Eugène, ont fait connaître d'une façon bien nette la solution réservée à la question de la boulangerie.

Les farines s'écoulent avec plus de vigueur que les blés. Blanches, livrables à trente jours, elles font 38 fr. 53; 39 fr. 49; 37 fr. 26; 36 fr. 62; 36 fr. 30.

Les premières qualités de blés se cotent 26 fr. 66 à 27 fr. 08; deuxième, 26 fr. 24 à 26 fr. 66; troisième, 25 à 25 fr. 83 les 100 kilogrammes.

Les orges font de 15 à 17 fr., suivant provenance.

Les avoines sont sans variation.

Les 3/6 sont mieux tenus à Marseille. Les bon goût Languedoc sont à 85 fr.

Les prix suivants sont à peu près invariables depuis le commencement du mois : Barbezieux, 1864. Bon bois, 470 fr. Fin bois borderies, 480. Petite champagne, 190. Fine champagne, 200.— 1862. Bon bois, 450. Fin bois, 460. Petite champagne, 170. Fine champagne, 180.— Les prix de Cognac sont les mêmes. Les négociants font un nombre assez considérable d'achats. Ainsi que nous venons de le dire, ces prix sont fermes et tendent même à monter. Les 3/6 varient entre 90 et 95 à la Rochelle. Malgré ce qu'on a dit de l'Angleterre qui, a-t-on prétendu, n'achèterait rien cette année, on croit à une bonne campagne. A Beziers et à Cette les cours ont un peu fléchi. On rend 81 à Lunel. On demande à 80 pour avril. Pezenas, premiers mois, 79. Narbonne, 80.

Dans le Bordelais quelques bonnes ventes. Les prix contentent le producteur. Dans le Nord, il y a une sorte de crise sur les 3/6. Elle n'est pas si fortement accusée cependant, que celle des huiles. Les villes qui sont regardées comme les centres et les marchés principaux n'opèrent aucune transaction. La marchandise est toujours très-rare. Tel marché ordinairement important n'a que 21 barriques de colza. Les négociants prudents ne vendent que pour les 4 premiers mois de 1863, *liés*. On s'abstient de vendre janvier et février. Les baissiers, et surtout ceux qui sont à découvert, sont dans la consternation. Les lins ont monté.

Les achats de cuirs n'ont aucune importance. Ceux de savons en ont un peu plus. Quant aux sucres, ils ont subi une baisse à Marseille. Les cafés et les indigos sont calmes.

Les laines trouvent moins d'écoulement cette semaine. Depuis un mois, les cours sont faibles comparativement à octobre. C'est principalement sur les laines de la Plata que cette baisse s'est fait sentir. Au 1er décembre le stock du Havre était 7,750 balles. Hier on a fait 20 balles Buenos-Ayres, suint 2 fr. 45 et 2 fr. 50 le kilog.

Lyon présente beaucoup de calme. Les ventes de soies sont insuffisantes. A Marseille, on cite quelques achats assez considérables de soies étrangères. Le négoce de Lyon s'est ému à la nouvelle de la création de docks pour les soies à Avignon. Si cette dernière ville, en effet, sent le besoin d'entrepôts pour les soies que produisent les magnaneries du département et des départements voisins, à plus forte raison, Lyon, la ville des canuts, la voisine de Saint-Etienne, devra posséder des docks, où les négociants et les fabricants tiendront le stock de la consommation séricicole. Avant peu, nous l'espérons, une société se formera pour donner suite à ce projet qui doit, pour l'industrie spéciale du pays, avoir des conséquences très-fécondes. Depuis quelque temps, les soies étrangères ont contribué puissamment à alimenter les filatures, parce que nos cocons étaient ou malades, ou de qualité inférieure. La faculté d'importation exercera donc une influence très-réelle sur la fabrication française. Or, le Japon produit plus de 3,000 balles, ce qui forme un effectif plus considérable que celui de l'Italie et de la France réunies. Les Indes en produisent 30 à 40,000, et l'Orient environ 300,000. Ces soies passent en grande partie par Londres, et prochainement quitteront le long trajet du Cap de Bonne-Espérance pour venir directement dans nos ports par le canal de l'isthme de Suez. Cette immense entreprise aura donc pour notre industrie dès le principe des résultats immenses, et nous favorisera singulièrement, et, sous ce rapport, il est probable que plus d'une fois l'Angleterre, qui règne déjà à Gibraltar, regrettera de n'avoir pas en Grèce une succursale de Londres.

Les arrivages de graisses ont encombré nos ports, et les demandes commencent à se ralentir à présent. Quant aux huiles de pétrole, rien n'est encore complétement décidé, et l'expérience n'a pas encore dit s'il fallait remplacer l'usage des huiles animales et végétales par celui des huiles minérales.

A Paris, le cuivre anglais est à 247 fr. 50 sans variation. Le cuivre États-Unis à 270, celui du Chili à 227 50. — L'étain Banca fait 307, 50 acq. avec 5 fr. de hausse. L'étain des Détroits brillant, 302 50 avec 2 fr. 50 de hausse; le plomb de France, 55 50, celui d'Espagne, 56. Zinc de Silésie, 46 50, 47. — On recherche à Charleroi la fonte grise à 9 fr. 75, et la fonte truitée à 9 fr. 25. La fonte au bois est de plus en plus rare, et est en hausse. Les hauts-fourneaux marchent, mais il ne faut l'attribuer qu'à la mise à exécution d'anciennes commandes. L'industrie métallurgique n'en est pas pour cela en souffrance, mais les fers français supportent péniblement la concurrence anglaise. Les affaires en machines sont de beaucoup plus considérables. Fers luminés, fonte au bois, 240 et 235; martelés, 270 et 280; essieux, 290, 300; machines, 265.

EMILE ANDREOLI.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

JANVIER 1863.

	Coupon. fr. c.	Impôt à déduire pour les coupons au porteur.
Crédit mobilier	25 »	50 c.
Midi	30 »	60
Dauphiné	30 »	60
Rivoli	5 »	10
Chemins autrichiens	12 50	»
Omnibus de Paris	25 »	63
Cordoue à Séville	10 »	»
Crédit mobilier espagnol	27 »	»
Pampelune	15 »	»
Nord (Espagne)	15 »	»
Comp' transatlantique	12 50	35
Chemins Portugais	20 »	»
Magasins généraux	15 »	53
Docks de Marseille	12 50	35

Service des Obligations.

JANVIER 1863.

	Montant du coupon. fr. c.	Déduction de l'impôt. cent.
Midi	7 50	20
Cie immobilière de Paris	7 50	20
Omnibus	12 50	33
Cordoue à Séville	7 50	»
Cie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz	12 50	32
Vieille-Montagne	12 50	»
Docks de Marseille	7 50	20
Portugais	7 50	»
Dauphiné	7 50	20

TIRAGES.

15 décembre. — **Chemins du sud de l'Autriche, Lombard-vénitiens et de l'Italie centrale.** — Tirage d'obligations, à Vienne.

15 décembre. — **Chemins Portugais.** — Tirage au sort, à Lisbonne, des obligations à rembourser au 1er janvier 1863.

22 décembre. — **Crédit foncier de France.** — Tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0.

Clôture le Dimanche 28 Décembre

DE L'ÉMISSION DU SOLDE DES ACTIONS

de la

SOCIÉTÉ CIVILE IMMOBILIÈRE

DES BOULEVARDS DU TEMPLE

CAPITAL SOCIAL

8 millions de francs divisé en 80,000 actions

11,053m de terrains à 270 fr. le mètre

CONSTRUCTION

DE TROIS THÉATRES ET DE SEPT MAISONS

Situés aux affluents des boulevards des Amandiers, du Temple, du Prince-Eugène, de Richard-Lenoir.

Intérêts à 5 0/0 à partir du versement.

La Société est constituée depuis le 1er décembre.

Les terrains sont acquis, le premier paiement est effectué.

La construction des Théâtres est autorisée.

Les constructions avantageuses sont soumises à la Société par des entrepreneurs de premier ordre.

Dans la Société des Boulevards du Temple les terrains étant tout d'abord achetés et payés, la construction des immeubles devant s'exécuter en proportion du capital réalisé, le fonds social est à l'abri de toute éventualité, et ne peut profiter de la plus-value assurée aux immeubles de ce magnifique quartier.

La souscription publique est ouverte pour le solde des actions disponibles.

Les demandes seront reçues sans réduction jusqu'à concurrence de **23,701 actions**, 13,000 actions étant réservées à la souscription anglaise.

Versements: 40 fr. en souscrivant; 20 fr. fin janvier; 20 fr. fin mars; 20 fr. fin mai.

On souscrit:

A Paris, au siége social, boulevard du Temple n° 70,

Et chez MM. J. PATON et Cie, banquiers, 19, boulevard des Italiens.

Dans les départements, verser à leur crédit dans les succursales de la Banque de France, ou envoyer les fonds par lettres chargées.

A Londres, chez MASTERMAN, PETERS and Cie, bankers, 35, Nicolas-Lane.

Un placement des plus sérieux et des plus solides, un placement de père de famille, offrant la sécurité de l'hypothèque et pouvant donner des bénéfices considérables, est celui des actions de la COMPAGNIE GÉNÉRALE IMMOBILIÈRE, fondée en 1854.

La Compagnie possède pour environ neuf

Digitized by Google

millions d'immeubles, et elle ne doit à ses obligataires ou par hypothèques que sept millions.

Elle émet 37,600 actions de 500 fr. payables par vingtièmes, dont le produit est spécialement destiné à libérer ses propriétés et à faire construire sur 18,498 mètres de terrains qui lui appartiennent des immeubles devant donner des avantages exceptionnels.

D'après ses calculs, mis à la disposition de chacun, la vente d'une partie de ces constructions permettrait de partager plus de sept millions après la première série d'opérations, en même temps que le fonds social serait augmenté de cinq millions.

La plus-value de ses actions pourrait atteindre de très-grandes proportions. Celles de la *Compagnie immobilière* de Paris, sont à plus de 120 0/0 de prime.

La COMPAGNIE GÉNÉRALE IMMOBILIÈRE étant *commerciale*, ses actionnaires ne sont pas, comme dans les sociétés *civiles*, responsables au-delà de leur mise de fonds.

On souscrit à Paris, chez MM. ARCHAMBAULT, CHANTROT ET Cᵉ, banquiers, rue de la Vrillière, 4. — Versements : 25 fr. en souscrivant, et 25 fr. de mois en mois jusqu'à parfait payement. — Pour les souscriptions des départements, envoyer des billets de banque, ou des valeurs à vue sur Paris, ou des coupons semestriels d'actions, d'obligations ou de rentes. (*Opinion nationale.*)

SOCIÉTÉ FONCIÈRE ET INDUSTRIELLE

D'ENGHIEN-LES-BAINS.

Société en commandite suivant acte déposé chez Mᵉ Cabaret, notaire.

CAPITAL SOCIAL.

2,500,000 francs garanti par des immeubles et des terrains d'une plus-value certaine.

Émission de 5,000 actions de 500 fr. remboursables à 1,000 francs.

Les divers immeubles de la Société, en y comprenant le *grand lac d'Enghien*, représentent un ensemble de 539,670 mètres. L'exploitation des magnifiques sources récemment découvertes et la reconstruction d'un établissement modèle, quintupleront la valeur industrielle actuelle de l'entreprise. Les bénéfices *minimum* de la Société, en prenant pour base les produits précédemment réalisés, assurent, dans ces conditions nouvelles, un dividende annuel de plus de 9 0/0 et le remboursement des actions *avec une prime de* 500 *francs*, tout en laissant aux actionnaires remboursés leurs droits intacts dans l'actif social et dans les dividendes.

Versements : 25 francs en souscrivant, — 100 francs après la répartition, — 75 francs contre la remise des titres, — les 300 francs restant, de trois mois en trois mois à dater de cette remise.

On souscrit à Paris, chez MM. LAUZE et Cᵉ, banquiers, 21, rue de la Victoire.

Et au siége de la Société, rue Neuve-des-Petits-Champs, 62.

Envoi, franco, sur demande, de prospectus et de renseignements.

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Amortissement de l'emprunt départemental de 50 millions, contracté en vertu de la loi du 17 juillet 1856.

11ᵉ tirage.

Le onzième tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions contracté par le département de la Seine, en 1856, s'est fait à l'Hôtel de ville, le lundi 3 novembre 1862, à 10 heures du matin.

A ce tirage il a été extrait de la roue 2,616 numéros indiquant les obligations à rembourser, savoir :

ORDRE NUMÉRIQUE.

(SUITE. — Voir notre numéro du 6 décembre.)

86058	94015	102204	110637	118518
86135	94128	102229	110787	118677
86225	94276	102405	110816	118835
86276	94301	102483	110850	119045
86291	94437	102535	110877	119101
86603	94531	102547	110984	119107
86650	94565	102718	111035	119131
86694	94577	103127	111213	119164
86741	94646	103200	111216	119580
86814	94808	103269	111285	119680
86891	94846	103556	111414	119752
87000	94852	103729	111537	119790
87103	94955	103811	111651	120030
87265	95000	104069	111734	120192
87313	95376	104271	111844	120258
87531	95384	104312	112001	120317
87566	95510	104350	112100	120413
87831	95515	104410	112154	120516
87890	95584	104494	112538	120518
88000	95608	104536	112550	120711
88018	95707	104840	112807	120748
88080	95751	105031	112897	120844
88277	96016	105102	112928	120972
88580	96140	105140	112972	121039
88603	96157	105152	113019	121254
88606	96161	105209	113107	121336
88654	96331	105316	113125	121475
88752	96396	105626	113362	121478
88922	96420	105638	113412	121519
88955	96424	105704	113426	121536
88981	96430	105724	113577	121841
89088	96640	105805	113675	121865
89130	96687	105828	113679	121908
89218	96878	105861	113680	121929
89401	97038	105983	113716	122113
89406	97097	106110	113788	122314
89610	97437	106132	113921	122453
89665	97529	106178	114027	122487
89712	97741	106306	114055	122730
89726	97916	106379	114068	122862
89768	98122	106611	114198	122874
89788	98181	106815	114381	122912
89826	98630	106949	114405	122966
90138	98770	106988	114438	122967
90215	98854	106997	114501	123208
90359	98874	107107	114545	123304
90387	99256	107119	114643	123406
90534	99299	107140	114647	123450
90795	99483	107267	114783	123522
90883	99500	107281	114898	123548
90943	99551	107412	114903	123610
90945	99553	107441	115088	123858
91020	99596	107492	115160	124000
91101	99754	107536	115229	124020
91265	99761	107623	115255	124105
91368	99785	107632	115687	124238
91420	99787	108234	115708	124246
91591	99953	108244	115865	124338
91807	100009	108261	115917	124344
91823	100168	108270	115945	124461
91910	100211	108300	116305	124504
91986	100279	108415	116334	124718
92000	100284	108559	116429	124750
92287	100375	108647	116430	124845
92302	100388	108696	116459	124940
92433	100485	108708	116468	124949
92443	100590	108732	116607	124956
92493	100596	108799	116932	124984
92579	100637	108849	116960	125175
92787	100662	109262	117273	125256
92823	100676	109321	117413	125407
92890	100824	109325	117477	125450
92908	100941	109671	117753	125452
93014	101029	109785	117785	125462
93029	101258	109893	118012	125526
93074	101264	110127	118026	125534
93170	101290	110190	118340	125626
93250	101516	110227	118383	126002
93380	101556	110254	118394	126031
93513	101605	110311	118412	126177
93517	101646	110370	118424	126278
93680	101997	110394	118492	126292

126323	136814	144367	153301	16361
126389	136909	144380	153309	16361
126468	136999	144389	153383	1636
126469	137004	144403	153453	1637
126496	137031	144473	153527	1637
126514	137058	144486	153565	1637
126563	137129	144637	153908	1638
126721	137271	144722	153909	1638
126738	137332	144739	154054	1639
127143	137468	144758	154068	1640
127161	137606	144761	154251	1642
127308	137621	144817	154453	1643
127311	137661	144909	154661	1644
127397	137663	145049	154775	1645
127412	137711	145174	154870	1647
127455	137723	145181	154941	1649
127802	137761	145186	154979	1650
127832	137788	145199	155151	1651
127977	137915	145324	155202	1651
128338	137923	145366	155282	1653
128461	138036	145370	155298	1653
128829	138080	145550	155374	1654
128892	138199	145765	155396	1657
128903	138309	145905	155487	1660
129008	138508	146035	155770	1662
129129	138676	146062	156031	1664
129136	138680	146148	156075	1665
129212	138688	146174	156119	1666
129243	138753	146365	156138	1666
129277	138802	146371	156147	1666
129309	138923	146412	156191	1667
129372	138980	146575	156287	1668
129799	139057	146598	156432	1668
129812	139226	146623	156464	1669
129964	139479	146709	156542	1669
130049	139575	146798	156913	1673
130080	139578	146841	156969	1675
130121	139593	147015	157074	1675
130221	139681	147127	157095	1676
130508	139696	147160	157099	1680
130545	139731	147177	157292	1681
130586	139732	147189	157306	1681
130608	139772	147410	157408	1681
130708	139814	147462	157469	1682
130715	140074	147536	157519	1682
130722	140110	147581	157560	1682
130745	140182	147610	157830	1684
130769	140329	147793	157961	1688
130808	140499	147896	157962	1689
130834	140567	148105	157978	1689
130959	140724	148138	158151	1689
131189	140739	148210	158626	1693
131203	140906	148236	158663	1697
131225	141177	148462	158696	1697
131415	141187	148487	158851	1703
131441	141215	148490	159110	1705
131503	141257	148544	159145	1705
131726	141314	148563	159188	1705
131921	141342	148657	159215	1706
132117	141382	148706	159236	1706
132534	141419	148916	159429	1706
132615	141553	148937	159504	1707
132656	141623	148949	159537	1708
132809	141688	148957	159556	1709
132920	141800	149062	159733	1710
132988	141883	149109	159739	1711
133075	141898	149361	159842	1711
133196	142041	149365	159928	1711
133250	142170	149374	160125	1715
133297	142183	149450	160186	1716
133518	142255	150257	160281	1717
133810	142337	150258	160316	1718
133898	142389	150483	160419	1721
134052	142435	150760	160634	1722
134072	142447	151359	160704	1721
134427	142491	151513	160762	1724
134648	142717	151646	160803	1725
134650	142733	151695	160860	1725
134652	142903	151766	160912	1726
134653	142927	151801	161346	1729
134696	142934	151857	161454	1729
135056	142987	151933	161522	1730
135122	143180	152040	161598	1733
135273	143252	152084	161648	1734
135582	143338	152164	161783	1734
135633	143399	152213	162009	1735
135727	143416	152245	162093	1735
135737	143458	152487	162096	1738
135738	143468	152549	162219	1737
136190	143473	152661	162341	1739
136205	143476	152766	162510	1739
136209	143527	152777	162601	1740
136310	143615	152816	162647	1740
136339	143655	152835	162753	1748
136508	143783	152898	162770	1749
136571	143809	152994	163101	1749
136618	144067	153160	163307	1744
136684	144074	153236	163310	1745
136800	144193	153294	163615	1745

(La suite au prochain numéro.)

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1730 kilomètres.
1861. — 1706 —

14e année — 48e semaine.

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

144.293 Voyageurs	356 877 95
Bagages, Marchandises, etc.	917.454 13
Total	1 274.332 14
Recettes antérieures	60.800 848 05
Total général	62 075 180 19
48e semaine de 1862	1 274 332 14
Semaine correspondante de 1861.	1.367 642 39
Différence	93 310 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	62 075 180 19
— — 1861.	64.224.928 83
Différence	2 149.748 64

RESULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 30 septembre 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 sept. 1862.	35.049.720 17
Du 1er janvier au 30 sept. 1861.	36.488.260 73
Différence en faveur de 1861.	1.438.540 56

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 sept. 1862.	15.015.170 07
Du 1er janvier au 30 sept. 1861.	14.894.091 42
Différence en faveur de 1862.	121.078 65
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862... 1524 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862... 1506 kil.

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

82.962 Voyageurs	360 015 16
Bagages, Marchandises, etc.	915.296 13
Total	1.275 311 29
Semaine correspondante de 1861.	1.257.765 95
Différence	17.545 34
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	61 297.972 40
— — 1861.	64.581.739 29
Différence	3.283.766 89

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 542 kil. — 1862... 719 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 480 kil. — 1862... 690 kil.

30.355 Voyageurs	59 868 10
Bagages, Marchandises, etc.	149.747 33
Total	209 615 43
Semaine correspondante de 1861	133 454 63
Différence	76 160 80
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	8.586.985 34
— — 1861.	5.616.521 99
Différence	2 970.464 24

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1450 kilomètres.
1861 — 1441 —

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

144 722 Voyageurs	617.747 03
Bagages et marchandises	1.873.118 54
Total	2.490.865 57
Semaine correspondante de 1861.	2.652.583 22
Différence	161 717 65
Recettes tot. dep. 1er janv. 1862	116 175 574 40
— — 1861	110 801.164 97
Différence	5.374.409 43

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

12.162 Voyageurs	40 902 50
Bagages, Marchandises, etc.	76.606 02
Total	117 508 52
Période correspondante de 1861.	126 397 64
Différence	8.889 11
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.473.168 38
— — 1861.	6.568.476 96
Différence	95 308 58

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Marseille par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 695 kilomètres.
1861. — 571 —

50.969 Voyageurs	149.796 90
Bagages et Marchandises	386 437 07
Total	536 233 97
Semaine correspondante de 1861.	532 051 54
Différence	4 182 43
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	26 869 656 81
— — 1861.	20.489.860 89
Différence	6.379.797 92

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1310 kilomètres.
1861. — 1213

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

128.960 Voyageurs	314.096 50
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	34 852 10
— — Pet. vitesse	447.080 70
Total	896 059 30
Semaine correspondante de 1861.	1.057.021 80
Différence	170.962 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	48 634.429 95
— — 1861.	51.432.926 20
Différence	2 798 496 25

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 octobre 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

10 mois 1862, 900 kilomètres	40.261.343 58
— 1861, 900 —	42.563.103 76
Différence	2.301.759 18

RÉSEAU MIXTE.

10 mois 1862, 235 kilomètres	3.782.173 92
— 1861, 235 —	3.621.849 73
Différence. » —	160.324 19

NOUVEAU RÉSEAU.

10 mois 1862 38 kilomètres	338 202 22
— 1861 18 —	149.349 81
Différence	188 852 41
Différence totale : 20 kilom.	1.952.582 58

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

198.931 Voyageurs	334.598 21
Bagages, Marchandises, etc.	989.562 01
Total	1.324 160 22
Semaine correspondante de 1861.	1.335.037 68
Différence	10.877 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	61 714 660 05
— — 1861.	59.466.529 62
Différence	1.248.160 43

Ligne de Paris Soissons et de Chantilly Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 113 kilomètres

7.642 Voyageurs	25 817 15
Bagages, Marchandises, etc.	39 757 60
Total de la semaine	65.574 75
Semaine correspondante de 1861.	21 662 40
Différence	43.912 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.283 061 79
— — 1861.	428 347 61
Différence	1.854.714 18

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 240 kilomètres.

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

39.042 Voyageurs	138 050 87
Bagages, Marchandises, etc.	381.579 60
Total	519.630 47
Canaux	34.417 47
Totaux réunis	554 046 94
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	743 329 65
{ Canaux	50.449 62
Total	793.778 27
Différence	239.721 33

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	31.140.967 22
— — 1861.	28.803.149 48
Différence	2.337.817 74

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 206 kilomètres
Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

11.417 Voyageurs	20 482 05
Bagages, Marchandises, etc.	19.836 01
Total	40 318 06
mois correspondant de 1861	15.653 63
Différence	24 665 43
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.867.302 73
— — 1861.	754.323 96
Différence	1.112.978 77

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 236 kilomètres.
1861. — 187 —

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

17.904 Voyageurs	32.623 80
Bagages, Marchandises, etc.	108.708 36
Total	141 332 16
Semaine correspondante de 1861.	95.350 53
Différence	45 981 61
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.362 632 18
— — 1861.	3.746.382 13
Différence	1.616.250 05

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.
Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

Voyageurs	1.552 15
Bagages, Marchandises, etc.	25.374 65
Total	26.926 80
Semaine correspondante de 1861.	25.517 85
Différence	1 408 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 542 944 75
— — 1861.	1.362.674 80
Différence	180 269 95

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 182 kilomètres.
1861. — 182 —

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

12.080 Voyageurs	27.644 67
Bagages, Marchandises, etc.	42.829 77
Total	70.474 44
Semaine correspondante de 1861.	65.335 98
Différence	5.138 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.414.016 77
— — 1861.	2.997 080 56
Différence	416.936 21

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 510 mètres.
Du 2 au 8 décembre 1862.

20.183 voyageurs	3.129 45
Produit total depuis le 3 juin	129.146 95

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 26 novembre au 2 décembre 1862

91.837 Voyageurs	205.626 23
Bagages, Marchandises, etc.	747.892 60
Transports militaires	25.551 54
Total	979.070 47
Semaine correspondante de 1861.	1.251.345 04
Différence	272.274 57

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 346 kilomètres.
1861. — 320 —

34.422 Voyageurs	74.213 64
Bagages, Marchandises, etc.	59.764 30
Transports militaires	4 372 23
Total	138.350 17
Semaine correspondante de 1861.	128.911 19
Différence	9 438 98

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1936 —

En 1862	1 117.420 64
En 1861	1.380.256 23
Différence	262.835 59

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862	60.466.274 02
En 1861	57 530 412 86
Différence	2.935 861 60

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

13.145 Voyageurs	41 243 67
Bagages, Marchandises, etc.	35.668 09
Transports militaires	7.849 08
Total	84.760 44
Semaine correspondante de 1861.	72.383 80
Différence	12 376 64
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.203 540 20
— — 1861.	3 309.172 92
Différence	894.367 28

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 482 kilomètres.
1861. — 482 —

9.104 Voyageurs	63 435 64
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	8 830 56
— (Petite vit.)	216.896 64
Total de la semaine	289.162 84

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée ; 406 kilomètres.
1861. — 404 —

6.806 Voyageurs.	10 340 98	25 886 42
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	873 99	
Marchandises. (Petite vitesse)	14.671 75	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862 Longueur exploitée : 135 kilomètres.

3.332 Voyageurs	12.197 73	29 446 01
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.320 71	
Marchandises. (Petite vitesse)	15.927 57	

Total des trois lignes réunies.	333 495 67
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	18.194 910 40
Total général des recet. en 1862.	18.549.395 87
— — 1861.	16.935 135 39
Différence	1.614.260 48

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
186[illegible] — 1324 —

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.
Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

[illegible] Voyageurs	210.032 50
[illegible] quintaux Marchandises	660.127 50
Total	849 160 —
Semaine correspondante de 1861	1.2[illegible].290 —
Différence	319.130 —
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	43.119.405 —
— — 1861	49.777.787 50
Différence	6.658 383 50

NORD DE L'ESPAGNE

1862 Longueur exploitée : 522 kilomètres.
1861. — 375 —

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

Lignes de Burgos et d'Alar.

12.049 Voyageurs	68.533 24
Marchandises	83 778 56
Total	152.311 80
Produit annuel par kilomètre	16 [illegible] —

Ligne de l'Escorial

3.091 Voyageurs	18 219 31
Marchandises	4.931 25
Total	23 150 56
Produit annuel par kilomètre	24.113 —
Total de la semaine	175 462 30
Semaine correspondante de 1861	142.330 06
Différence	33 132 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	7.735.383 36
— — 1861	5.814.315 44
Différence	1.921.067 92

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

1862. Longueur exploitée : 1334 kilomètres.
1861. — 806 —

Du 10 au 16 septembre 1862
Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	216.579 [illegible]
Marchandises	424.477 88
Total	641.057 40
Semaine correspondante de 1861	284.174 84
Différence	356.882 56
Recettes depuis le 1er janvier 1862	14.576.890 38
Recettes depuis le 1er janvier 1861	6.862.480 58
Différence	7.705.409 80

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 306 kilomètres.

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

10.739 Voyageurs	46 529 06
Marchand., cargaison, équipages	65.110 90
Total	111 639 96
Semaine corresp. 1861 (306 k.)	103.871 23
Différence	7.768 73
Recettes depuis le 1er janv. 1862	5.764.852 19

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 211 kilomètres.
1861. — 211 —

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

85.225 Voyageurs	56.065 95
Bagages, marchandises, etc.	41.181 41
Recettes diverses	2 183 07
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	20.808 03
Total	131 238 46
Semaine correspondante de 1861	125 632 96
Différence	5.605 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6 700.857 57
— — 1861	6.435.352 05
Différence	265.505 52

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 30 novembre au 6 décembre 1862

25.150 Voyageurs	27 030 —
Bagages, Marchandises, etc.	29.510 —
Total	56.150 —
Semaine correspondante de 1861	56.190 —
Différence	40 —
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861	3 483 050 —
— — 1860	3.390.360 —
Différence	92.690 —

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 74 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 26 novembre au 2 décembre 1862

voyageurs	7.212 05
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.957 20
— — (pet. vit.)	7.554 10
Total	17.723 35

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 201 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	28.393 42
Bagages, marchandises (gr. vit.)	9 406 15
— — (pet. vit.)	11.608 03
Total	49.407 60
Total pour les deux sections	67.130 95

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	963 273 20
Section de Bologne	2.480.252 53
Total	3.449 535 73

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 173 kilomètres.

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

Voyageurs	14.263 91
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	2 806 16
Marchandises (petite vitesse)	19.855 96
Total	36.925 03

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 262 —

Du 26 novembre au 2 décembre 1862

27.087 Voyageurs	43.930 50
Bagages, Marchandises, etc.	65.423 05
Total	109 354 55
Semaine correspondante de 1861	129.222 75
Différence	19 870 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6.390.264 05
— — 1861	6.336.947 32
Différence	53.314 73

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 12 au 18 novembre 1862.

46e semaine	35.990 05
Subvention annuelle, 630.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	47.805 85
Semaine correspondante de 1861	40.858 50
Différence	6.947 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.298.720 05
— — 1861	1.087.934 35
Différence	310.785 70

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

22 268 Voyageurs	26 104 55
4.304 tonnes de 20 quintaux. Marchandises et bagages	25.006 98
Total	51.111 53
Semaine correspondante de 1861	52.567 74
Différence	1.456 21
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2 884 442 72
— — 1861	2.700.973 69
Différence	183.469 03

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.

Du 12 au 18 novembre 1862.

18.972 Voyag., Bagag. et March.	67 803 71
Semaine correspondante de 1861	63.013 64
Différence	4.790 07
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	3.796 170 21
— — 1861	3.363.881 60
Différence	432 288 61
Différence kilométrique	7.63 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 135 kilomètres

Du 19 au 25 novembre 1862.

Voyageurs	16.931 50
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	1.180 06
— (Petite vit.)	4.426 14
Total	22.557 70

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 124 kilomètres.
1861. — 90 —

Du 19 au 25 novembre 1862.

5.093 Voyageurs	6.716 75
Bagages, articles de messagerie	785 51
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	25.331 51
Total de la semaine	32 835 17
Recettes antérieures	1.397 073 23
Total	1.429 910 —
Recettes de la semaine en 1862	32 836 67
Période correspondante de 1861	23 418 74
Différence	9 417 93
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.429 910 —
— — 1861	684.815 16
Différence	745.094 84

LAUSANNE A FRIBOURG ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE.

Longueur exploitée : [illegible] kilomètres.

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

6 513 Voyageurs	8.847 85
Bagages et Chiens	614 35
Marchandises, etc. (Wagons en transit)	9.116 76
Total	18 578 96
Recettes antérieures	235 903 78
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	253.482 04

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 13 kilomètres.

Mois d'octobre 1862	16.841 32
— — 1861	16.636 62
Différence	204 70

ANVERS A GAND

Novemb. 1862	56.517 12	11 mois 1862	742.017 15
Id. 1861	58.960 73	Id. 1861	735.458 04
Différence	2.443 71		6.569 11

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'octobre 1862	[illegible].241.333
Id. id. 1861	2.017.662
Différence, 11.13 0/0, soit	224.671 16
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	16.648.516 [illegible]
— — 1861	14.731.168 90
Différence, 13.01 0/0, soit	1.917.347 49

OMNIBUS DE PARIS

Du 3 au 9 décembre 1862

		Par journée d'omnibus ou Paris.	Bateaux.
Recettes	306.094 40	79 71	39 47
Semaine correspondante de 1861	277.658 50	73 49	40 37
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	15.407.560 85	81 34	46 00
Période correspondante de 1861	14.498.061 35	80 09	48 16
Différence	909.199 50	1 25	2 07

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'OUEST

124, rue Saint-Lazare.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie que l'intérêt semestriel des titres ci-après désignés, échéant les 1er et 6 janvier 1863, sera payé, à dater desdites échéances, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, (bureau des titres), de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi.

Par suite de l'impôt établi par la loi du 23 juin 1857, le montant des coupons des obligations *au porteur* se trouve fixé ainsi qu'il suit :

Obligations 3 0/0, 7 fr. 28 ;

Obligations 4 0/0, délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie de Dieppe, 9 fr. 74 ;

Obligations de l'ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunts 1842 et 1849), 24 fr. 26 ;

Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (rive droite) (emprunts 1843), 24 fr. 28 ;

Obligations de l'ancienne Compagnie de Rouen (emprunt 1845), 19 f. 45 ;

Obligations de l'ancienne Compagnie du Havre (emprunt 1848), 29 f. 24 ;

Obligations de l'ancienne Compagnie de l'Ouest (emprunts 1852-1853-1854), 24 fr. 29 ;

Les *titres nominatifs* n'étant pas soumis à l'impôt, les intérêts dus sur ces titres sont payés intégralement.

Les dépôts de titres nominatifs et de coupons seront reçus, à partir du 20 décembre courant, de 10 heures à 2 heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Tirage d'obligations.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie, qu'il sera procédé en séance publique, le mardi 23 décembre 1862, à 2 heures de l'après-midi, dans une des salles de l'administration, rue de Provence, 68, au tirage au sort de 902 obligations.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont informés que le paiement du 19e coupon d'intérêts semestriels à 4 1/2 0/0 l'an (soit 11 fr. 25 par action libérée de 500 fr.) garantis par le gouvernement italien, et échéant le 1er janvier 1863, aura lieu à partir du 2 janvier, sur la présentation des titres, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés, savoir :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 bis, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Turin, dans les bureaux de l'exploitation, caisse centrale (gare Victor-Emmanuel).

Paris, le 12 décembre 1862.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire.
L. LE PROVOST.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

D'ORLÉANS.

Amortissement.

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires et porteurs des obligations d'Orléans et des obligations de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central que les tirages au sort, du 9 décembre courant, ont désigné comme remboursables au compte de l'exercice 1862 les titres ci-après :

1° Pour les actions (capital 500 fr.), les 685 numéros :

17.201	à	17.300	100
92.401	à	92.585	85
149.601	à	149.700	100
168.501	à	168.600	100
189.701	à	189.800	100
226.601	à	226.700	100
228.401	à	228.500	100

2° Pour le premier emprunt 4 0/0 d'Orléans (1842, capital 1,250 fr.), les 136 obligations, numéros :

6.901	à	6.936	36
7.801	à	7.900	100

3° Pour le deuxième emprunt 4 0/0 d'Orléans (1848, capital 1,250 fr.), les 28 obligations, numéros :

221	à	228	8
5.181	à	5.190	10
6.371	à	6.380	10

4° Pour les huit parties de l'emprunt 3 0/0 d'Orléans (capital 500 fr.), les 4,380 obligations, numéros :

67.901	à	68.000	100
76.801	à	76.900	100
84.901	à	85.000	100
120.701	à	120.784	84
231.901	à	232.000	100
232.601	à	232.698	98
237.301	à	237.400	100
293.901	à	294.000	100
314.401	à	314.500	100
323.001	à	323.100	100
408.401	à	408.484	84
479.101	à	479.200	100
500.001	à	500.100	100
521.201	à	521.291	91
575.601	à	575.700	100
917.501	à	918.000	500
923.501	à	923.834	334
1.171.001	à	1.171.500	500
1.199.001	à	1.199.200	200
1.375.001	à	1.375.117	117
1.468.401	à	1.468.600	200
1.479.601	à	1.479.800	200
1.518.401	à	1.518.900	100
1.533.801	à	1.533.900	100
1.566.001	à	1.566.055	55
1.647.801	à	1.648.000	200
1.763.801	à	1.763.897	97
1.837.601	à	1.837.800	200
1.860.401	à	1.860.600	200

5° Et pour l'emprunt 3 0/0 de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central (capital 500 fr.), les 555 obligations, numéros :

71.101	à	71.185	85
89.101	à	89.200	100
114.501	à	114.585	85
143.101	à	143.200	100
225.701	à	225.800	100
237.801	à	237.885	85

Les porteurs des actions et des obligations ci-dessus désignées sont invités à se présenter avec ces titres, de 10 à 2 heures, au service central de la Compagnie, rue de Clichy, 19, pour y dresser un bordereau de remboursement dont le montant leur sera payé à la caisse centrale à partir du 2 janvier 1863.

Paris, le 9 décembre 1862.

Le directeur de la Compagnie,
E. SOLACROUP.

CHEMIN DE FER

DE BESSÈGES A ALAIS

Le conseil d'administration de la Compagnie a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires et porteurs d'obligations que les numéros sortis au tirage du 5 décembre 1862 sont les suivants :

ACTIONS :

De	4841	à	4850	10
De	4791	à	4794	4
			Total...	14 actions.

OBLIGATIONS.

Emprunt de 1855 :

De	4441	à	4420	10 obligat.
De	5951	à	5953	4
			Total...	14 obligat.

Emprunt de 1856 :

De	861	à	870	10 obligat.
De	2461	à	2463	3
			Total...	13 obligat.

Emprunt de 1857 :

De	3531	à	3540	10 obligat.
De	311	à	318	8
			Total...	18 obligat.

Les actions et les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à Paris, rue Basse-du-Rempart, 50, à partir du 2 janvier 1863.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE ET DE L'ITALIE CENTRALE

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que le paiement du semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1863, aura lieu, à partir du 2 du même mois, à raison de 7 fr. 50 c. par obligation.

Les paiements s'effectueront :

A Paris, chez MM. de Rothschild, frères ;

A Marseille, au syndicat des agents de change ;

A Genève, chez MM. Lombard-Odier et C°.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE LA LIGNE D'ITALIE

Par la vallée du Rhône et le Simplon.

MM. les porteurs d'actions libérées et d'obligations sont prévenus que le coupon semestriel d'intérêts échéant le 1er janvier 1863, sera payé, à partir du 2, à raison de :

12 50 par action nouvelle de 500 fr.;
6 25 — ancienne de 250 fr.;
7 50 par obligation,

Savoir :

A Paris, à l'administration centrale, 26, rue Laffitte ;

A Orléans, chez M. C. Lefebvre, banquier, 54, rue Royale ;

A Nancy, chez MM. Lenglet et C°, banquiers.

A Châlons-sur-Marne, chez M. de Ponsort fils, banquier ;

A Genève, chez MM. Philippe Roget et fils, banquiers.

Le directeur de la Compagnie,
PIARRON DE MONDÉSIR.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1863 sera payé comme il suit :

Sur les titres nominatifs :
Actions, 10 francs par coupon ;
Obligations, 7 fr. 50 c. par coupon.

Sur les titres au porteur (déduction faite de l'impôt) :
Actions, 9 fr. 60 c. par coupon ;
Obligations, 7 fr. 30 c. par coupon.

Ce paiement aura lieu :

A Paris, à la Caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ; — A Grenoble, au bureau de l'exploitation ; — à Lyon, chez MM. veuve Guérin et fils, banquiers, et dans toutes les succursales de la Banque de France.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le Conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains, a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de l'ancienne Compagnie de Frascati, que l'échange de leur titre contre des actions de la Société générale des chemins de fer romains, aura lieu à partir du 15 décembre courant, conformément aux stipulations du traité de fusion en date du 18 septembre 1859, à raison de huit actions de Frascati libérées de 250 francs contre trois actions de la Société générale des chemins de fer romains, libérées de 500 francs, jouissance d'octobre 1862.

Chaque action de Frascati donnera droit, par conséquent, à 3/8 d'action romaine.

Lorsque les actionnaires n'auront pas un nombre d'actions suffisant pour représenter une action de la Compagnie des chemins de fer romains, il leurs sera délivré des certificats de 1/8 d'action, non négociables, et ne portant pas intérêts. La réunion de huit huitièmes d'action donnera droit à la délivrance d'une action des chemins de fer romains, jouissance d'octobre 1862.

L'échange des actions de Frascati se fera, de dix à deux heures, à la caisse et par les soins de la Société générale de crédit industriel et commercial, 72, rue de la Victoire, à Paris.

Paris, le 12 décembre 1862.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions que le coupon n° 6 échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à dater dudit jour, à raison de 15 francs par coupon :

A Madrid, chez M. J. de Salamanca;
A Paris, chez M. L. de Cuadra, banquier, rue Taitbout, 59 ;
A Bordeaux, chez M. J. Vasquez, cours de Tourny, 34 ;

A Lyon,
A Marseille,
A Toulouse,
} au syndicat des agents de change.

COMPAGNIE ROYALE

DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie qu'il sera payé, à partir du 1er janvier prochain, une somme de 20 francs par action entièrement libérée, pour intérêt et dividende du deuxième semestre 1862 :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, où l'on pourra déposer les coupons à partir du 15 décembre ;

A Bordeaux, Lyon, Marseille et Toulouse, au syndicat des agents de change ;

A Lisbonne, au siége de la Société;

A Madrid, chez M. José de Salamanca ;

A Londres, chez MM. G. E. Balleras et C°, 13, Austin Friars.

COMPAGNIE ROYALE DES

CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie qu'il sera payé, à partir du 1er janvier prochain, 7 fr. 50 cent. par obligation entièrement libérée pour intérêts du deuxième semestre 1862 :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, où l'on pourra déposer les coupons à partir du 15 décembre ;

A Bordeaux, Lyon, Marseille et Toulouse, au syndicat des agents de change ;

A Lisbonne, au siége de la Société ;

A Madrid, chez M. José de Salamanca ;

A Londres, chez MM. G. E. Balleras et C°, 13, Austin Friars.

COMPAGNIE DES

DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE

Le semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1863, sera payé, à partir du 2 janvier, à *Paris, rue Neuve-des-Mathurins*, 44 ; — à Lyon, rue Impériale, 33, — et à Marseille, à la gare du chemin de fer, bureau des titres, à raison de, savoir :

ACTIONS : 12 fr. 50 c. par action nominative ; 12 fr. 15 c. par action au porteur, impôt déduit (coupon n° 7);

OBLIGATIONS : 7 fr. 50 c. par obligation nominative ; 7 fr. 30 c. par obligation au porteur, impôt déduit.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

MEDINA DEL CAMPO A ZAMORA (ESPAGNE).

MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement du semestre d'intérêt à 5 0/0 l'an échéant le 1er janvier 1863, aura lieu, à partir du 2 janvier, à Madrid, à la caisse de la Compagnie, calle del Florin, 2.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE

CRÉDIT MOBILIER

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de prévenir le public que les coupons de dividende et d'intérêts des Compagnies ci-après désignées, échéant le 1er janvier prochain, seront payés dans ses bureaux, à partir du 2 janvier, de 10 heures du matin à 2 heures du soir.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER.

Actions

nominatives	au porteur
25.00	24.50.

CHEMINS DE FER DU MIDI.

Actions

nominatives	au porteur
20.00	19.60.

Obligations

nominatives	au porteur
7.50	7.30.

Cie IMMOBILIÈRE DE PARIS.

Actions

nominatives	au porteur
5.00	4.90.

Obligations

nominatives	au porteur
7.50	7.30.

CHEMINS DU DAUPHINÉ.

Actions

nominatives	au porteur
10.00	9.60.

Obligations

nominatives	au porteur
7.50	7.30.

Cie I. R. P. DES CHEMINS AUTRICHIENS.

Actions

titres nominatifs et au porteur 12 50

Cie GÉNÉRALE DES OMNIBUS.

Actions

nominatives	au porteur
25.00	24.37.

Obligations

nominatives	au porteur
12.50	12 17.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT MOBILIER ESPAGNOL.

Actions

titres nominatifs et au porteur 22.0.

CHEMIN DE FER DE CORDOUE A SÉVILLE.

Actions

titres nominatifs et au porteur 10.0.

Obligations

titres nominatifs et au porteur 7.50.

Cie D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ.

Obligations

nominatives	au porteur.
12.50	12.18.

Cie DES MINES ET FONDERIES DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

Obligations

titres nominatifs et au porteur 12.50.

CHEMINS DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE.

Actions

titres nominatifs et au porteur 15 fr.

COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE.

Actions

nominatives	au porteur
12.50	12.15.

Cie DES ENTREPOTS ET MAGASINS GÉNÉRAUX.

Actions

nominatives	au porteur
45 fr.	44.47.

SOCIÉTÉ ANONYME DU CHEMIN DE FER

DU CENTRE

Troisième tirage

Pour le remboursement à 500 fr. de 90 obligations qui a eu lieu le 8 décembre 1862, à 10 heures du matin, au siége de la Compagnie :

Première série :

154	653	1290	1363	1895	2404
2538	2951	3439	3466	3485	
3987	4342	5036	5067	5180	5194
5756	6267	6657	6683	7342	
7658	7779	7862	8077	8640	
8705	8802	8914	9629	9761	
10069	10494	10495	10821	11004	
11152	11272	11407	11960	11977	
12428	12470	12008	12987	13348	
13388	13583	13735	13742	13927	
14112	14379	14665	15183	15539	
15636	15792	16213	16315	16549	
16560	16650.				

Deuxième série :

17508	17532	17543	17711	18107
18311	18365	18382	18752	19063

Troisième série :

19436	19467	19666	19807	20851
21899	21822	21942	21953	22071
22146	22249	22260	22782	23074
23351.				

Premier tirage. — Quatrième série :

23477	24183	24745	24748	24880
25744	25847	25926	27004	28207
28536	28945	30119	31078	31238
31833	31963	31998	32111	32281
32628	32650	33123	33208	33437
33492	33725	33735	33907	33981
34053	34140	34284	34311	34319
34356	34421	34625	34785	35166
35218	35230	35250	35537.	

Ces obligations seront remboursées, à partir du 1er janvier prochain, chez MM. Dilloye, Tiberghien et Ce, banquiers, rue des Longs-Chariots, à Bruxelles.

Les obligations dont les numéros suivent n'ont pas encore été présentés au remboursement.

Les intérêts de ces obligations ne sont plus dus.

Premier tirage 1860 :

286	2245	2828	2342	3149	4701
6020	7727	9704	13025	14681	
16305.					

Deuxième tirage 1861 :

155	1005	1105	1202	1593	1954
2103	2312	3118	3681	4005	
5911	8136	8311	8960	9885	
10062	12116	12214	12583	15518	
19020	20663.				

SOCIÉTÉ DES

USINES CENTRALES DE LA GUADELOUPE

Le gérant a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le dividende de l'année 1861-62 a été fixé à *soixante francs* par action, et qu'il est payé depuis le 10 décembre courant, au siége de la Société, rue Bleue, 15.

MIOT et Ce.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er janvier prochain, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 17 fr. 50 c :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, 11 décembre 1861.

SOCIÉTÉ

J.-F. CAIL ET Ce

AVIS.

Dans l'assemblée générale des actionnaires de la Société du 25 septembre dernier, il a été décidé que le dividende pour l'exercice 1861-1862, clos le 30 juin dernier, revenant à chaque action de 500 francs de la Société, était fixé à 75 francs :

Dont à titre d'intérêts (coupon n° 12).....	25 fr.
Et comme dividende de bénéfice (coupon n° 12).....	50
Total...	75 fr.

Ce dernier dividende est payable 25 francs en espèces, et 25 francs en un bon de réserve, payable en fin de liquidation, mais produisant annuellement des intérêts à 5 0/0.

Les paiements pour les intérêts ont lieu, depuis le 1er octobre, à la caisse de la Société, quai de Billy, 48, de 10 heures du matin à 3 heures de l'après-midi, tous les jours ouvrables ;

Et pour les dividendes, ils auront lieu à partir du 31 mars prochain.

800 obligations de 1re série, et 1,750 obligations de 2e série, sorties au tirage du 25 septembre dernier, sont remboursables à 450 francs, à partir du 25 octobre, avec les intérêts jusqu'audit jour 25 octobre.

Ces paiements ont lieu sous déduction des droits dus à l'Etat.

Les intérêts des bons de réserve sont également payés en même temps que ceux revenant aux actions.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CRÉDIT EN ESPAGNE

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration, il leur sera payé 7 fr. 50 c. à titre d'à-compte sur le dividende de l'exercice 1862, contre la remise des coupons nos 7 et 8.

Cette somme sera payable, à partir du 1er janvier prochain, de 10 heures à 2 heures :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, 11 décembre 1862.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES DE LA LOIRE

Service de la dette de l'ancienne Société civile des Mines de la Loire, dont sont tenues solidairement les quatre Sociétés anonymes des Mines de la Loire, des houillères de Montrambert et de la Béraudière, des houillères de Saint-Etienne et des houillères de Rive-de-Gier.

Tableau par ordre numérique des obligations des emprunts ci-après, dont le tirage a eu lieu en séance publique, le 28 novembre 1862.

1er Emprunt de 1852, dit de conversion, de l'ancienne Société civile des Mines de la Loire, créé pour la conversion des anciens emprunts de ladite Société.

60 obligations remboursables le 1er février 1863.

Première série.

45	564	3144	4124	5043
103	2159	3337	4619	5627
248	2816	3806	4641	5873
292	3040	3904	4853	5942

Deuxième série.

6650	8009	9035	10442	10525
7020	8051	9077	10464	11029
7374	8904	9838	10489	11229
7931	9015	10007	10508	11587

Troisième série.

12272	13087	15063	16446	17374
12311	13259	15265	16923	17381
12696	13305	15656	17264	17964
12803	14700	15672	17297	17978

Emprunt du 24 mai 1855 de l'ancienne Compagnie des mines réunies de Saint-Etienne, de 1,334 obligations.

117 obligations remboursables le 1er avril 1863. 8e annuité (sur dix).

3	221	504	771	1093
13	231	508	783	1096
21	238	513	799	1133
23	240	528	809	1164
37	268	545	815	1182
54	274	566	817	1184
62	275	591	839	1194
65	277	600	841	1206
73	278	608	855	1220
74	281	615	869	1222
91	298	618	870	1228
98	300	621	900	1242
108	303	633	920	1246
118	304	640	922	1264
123	307	652	933	1271
129	328	657	956	1272
138	335	670	976	1276
152	343	675	985	1282
153	344	676	1001	1284
157	353	691	1002	1292
161	360	694	1019	1296
167	362	707	1025	1301
174	364	717	1038	1308
178	380	729	1044	1320
180	406	739	1056	1321
183	410	743	1058	1327
198	425	757	1063	1330
202	430	760	1081	
208	435	761	1085	
219	488	769	1091	

Emprunt du 7 mai 1846 de l'ancienne Société civile des mines de la Loire, de 448 obligations.

49 obligations remboursables le 1er mai 1863. 8e annuité (sur dix).

12	104	129	175	212	286	385
24	106	133	18	241	310	395
32	111	146	184	243	314	405
36	116	160	195	260	318	410
41	119	162	196	269	330	437
82	125	170	197	271	331	440
84	128	171	209	276	381	447

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination.	Samedi 6 Comptant	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Comptant	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Comptant	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Comptant	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Comptant	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Comptant	Vendredi 12 Terme
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	[illegible] 75	—	3000 —	—	3180 —	—	3180 75	—	3185 —	—	—	—
60.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	650 —	—	660 —	—	658 75	—	660 —	—	660 —	—	660 —	—
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	—	1335 —	1310 —	1317 50	1310 —	1310 —	1335 —	1335 —	1335 —	1335 —	1335 —	1335 —
					id. nouvelles	1250 —	1245 —	—	1250 —	1250 —	1255 —	—	1255 —	1250 —	1250 —	1250 —	1250 —
	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	498 75	—	498 75	—	498 75	—	498 75	—	498 75	—	497 50	—
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	460 —	—	460 —	—	460 —	—	460 —	—	460 —	—	460 —	—
600.000	100	Id.	4 »	Id.	— 10es d'obligations, 4 0/0	99 75	—	99 75	—	99 75	—	98 75	—	99 75	—	98 75	—
	100	Id.	3 »	Id.	— id. 3 0/0	92 50	—	92 50	—	92 50	—	93 50	—	92 50	—	93 50	—
»	»	»	» »	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	1030 —	—	—	—	—	—	—	—	1030 —	—	1030 —	—
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 430 fr. payés	—	—	420 —	—	420 —	—	420 —	—	418 75	—	—	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5es d'obligations communales	83 75	—	83 75	—	85 —	—	85 —	—	—	—	85 —	—
84.000	500	375	41 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	662 50	—	662 —	—	662 50	—	662 50	660 —	—	660 —	662 50	660 —
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	1120 —	1125 —	1127 50	1133 75	1100 —	1111 25	1110 —	1107 50	1100 —	1113 75	1107 50	1106 25
75.000	500	150	7 »	»	Crédit agricole	640 —	—	640 —	—	—	—	—	—	645 —	—	646 —	—
75.000	500				Crédit en Espagne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
120.000	500	100	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	772 50	775 —	778 25	780 —	780 —	782 50	781 —	785 —	782 50	785 —	783 75	784 25
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	82 50	—	81 25	—	80 50	—	81 25	—	77 50	—	76 25	—
50.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	156 25	—	175 —	—	177 50	—	182 50	—	183 75	—	185 —	—
42.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	545 —	540 —	538 75	542 50	538 75	538 75	540 —	537 50	535 —	—	533 75	527 50
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	475 —	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Mode de négociation	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 —	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	—	600	500	»	...	»
C	Comptoir Bonnard	40 —	200.000	100	»	octobre	1 80
C	Caisse Lécuyer	110 —	24.000	500	»	...	— »
C	Caisse Béchet	430 —	20.000	500	»	janvier juillet	20 05
C	Caisse de l'Industrie	41 25	50.000	100	»	juillet	5 »
A	La Propriétaire	675 —	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	915 —	34.000	500	»	janvier juillet	47 —
A	— act. de jouissance	295 —	»	»	»	juillet	22 —
A	Omnibus de Lyon	77 50	60.000	100	40	...	néant.
A	Omnibus de Londres	45 —	250.000	100	»	...	néant.
A	Ce impériale des Voitures de Paris	67 50	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	700 —	60.000	500	»	janvier juillet	30 —
	— (actions nouvelles)	—	32.000	500	400	...	5 0/0
A	Compagnie générale transatlantique	532 50	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	252 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	6.. —	»	»	»	...	»
C	Armand Touache et Cie, navigation mar.	470 —	30.000	1/30000	»	...	»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 —	»	500	»	...	»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	495 75	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1214 —	60.120	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— actions de jouissance	92 50	68.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	940 —	27.200	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— act. de jouissance	133 75	27.200	»	»	juin	11 50
A	Arles à Bouc	810 —	6.500	1.000	»	avril octobre	50 —
A	Trois canaux	820 —	19.600	1.000	»	avril octobre	50 —
A	Aire à la Bassée	7530 —	600	5.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	—	11.550	1.000	»	juin décembre	50 —
A	Sambre française canalisée	1350 —	6.000	1/6000	»	janvier juillet	95 —
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	230 —	240.000	100	»	janvier juillet	10 —
A	Ports de Marseille	602 —	30.000	500	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	437 50	21.500	1/21500	»	...	18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	632 50	25.000	1/25000	150	...	»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	640 —	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	410 —	»	»	»	...	»
	GAZ.						
A	Ce par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1280 —	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 —
A	— actions nouvelles	1100 —	»	»	»	...	»
A	Union des Gaz	185 —	30.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	405 —	36.500	1/36500	»	avril octobre	18 30
C	Nord (Batignolles)	—	6.000	500	»	juin décembre	25 —
C	Versailles	—	1.500	500	»	mars septemb.	25 —
C	Boulogne, Sèvres, etc.	—	500	1.000	»	1er juin	60 —
A	Lyon	2713 50	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 —
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1400 —	2.400	1/2400	»	...	77 50
»	Gaz général de Paris	—	»	»	»	...	»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	490 —	6.000	500	»	janvier juillet	33 33
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	752 50	14.000	500	»	octobre avril.	75 —
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	710 —	30.000	1/30000	»	...	30 —
A	Decazeville (Aveyron)	1800 —	2.400	2.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 —	16.000	1/16000	»	juin décembre	15 —
C	Creusot (Saône-et-Loire)	730 —	25.000	500	»	juin décembre	40 —
C	Basse-Indre	—	5.000	500	»	avril octobre	20 —
C	Chatillon et Commentry	430 —	30.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	100 —	10.000	1/10000	»	...	»
A	Maubeuge (Nord)	—	6.000	1/6000	»	...	30 —
C	Fourchambault	400 —	30.000	1/30000	»	avril octobre	24 —
C	Marine et chemins de fer	512 50	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 —
C	Côte-d'Or	—	»	500	»	...	néant.
C	Franche-Comté	—	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	1135 —	16.000	1/16000	»	...	60 —
C	Firminy	330 —	»	250	»	...	23 —
C	Pont-l'Évêque	335 25	»	500	»	...	»
A	Marcinelle-sur-Sambre (Belgique)	575 —	10.000	500	»	avril octobre	45 —
A	Providence (Belgique)	1150 —	5.500	1.000	»	septembre	90 —
A	Phénix-métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant.

Mode de négociation	Dénomination.	Dernier cours connu.	Nombre de parts ou actions.	Valeur nominale des actions.	Reste à verser	Époque de paiement des revenus.	Derniers intérêts ou dividendes payés.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1900 —	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	725 —	30.000	500	»		32 50
A	Grand'Combe	910 —	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 —
A	Loire	191 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	13 —
A	Montrambert	156 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 —
A	Saint-Étienne	166 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	11 —
A	Rive-de-Gier	275 —	80.000	1/80000	»	avril octobre	17 50
A	Carmaux	250 —	23.200	1/23200	»	mai novembre	20 —
A	Azincourt	785 —	1.200	1/1200	»	septembre	néant.
A	Chazotte	300 —	3.550	1/3550	»	...	20 —
A	Layon-et-Loire	400 —	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	457 50	»	500	»	...	20 —
A	Quarégnon	150 —	6.720	250	»	...	10 —
A	Charbonnages belges	415 —	30.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Pendu	250 —	3.000	500	»	...	»
Civ.	Centre-du-Flénu	280 —	3.000	1.000	»	mai	30 —
C	Mouzaïa ... (cuivre)	15 —	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul ... id.	360 —	9.000	1/9000	»	...	»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»	...	néant.
C	Santander ... zinc	—	15.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	383 75	90.000	80	»	mai novembre	[illegible]
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 —	3.000	1.000	»	janvier juillet	[illegible]
A	Stolberg privilégiée id.	—	65.000	375	»	octobre	15 —
A	— non privilégiée id.	—	65.000	375	»	octobre	néant.
A	Cerphalie id.	500 —	5.500	1.000	»	janvier juillet	16 —
A	Silésie id.	120 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	505 —	8.000	500	»	septembre	45 —
C	Cobin id.	150 —	10.000	500	»	janvier juillet	25 —
C	Société Lainière id.	—	1.400	500	»	...	»
A	Pont-Rémy id.	380 —	5.000	1/5000	»	30 avril	33 —
C	Siècle journal	—	2.500	1/2500	»	...	125 —
C	Journaux réunis id.	—	8.000	500	»	janvier juillet	15 —
C	Droit id.	5400 —	100	2.500	»	...	»
A	Saint-Gobain glaces	12500 —	2.600	1/2600	»	...	750 —
C	Montluçon id.	110 —	24.000	500	»	...	néant
A	Ougrée (Belgique) id.	410 —	22.900	500	»	septembre	31 —
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	120 —	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	—	24.102	500	»	...	20 —
C	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	20 —
C	Chaillet et Ce	23 75	40.000	100	»	...	néant
A	Compagnie générale des Eaux	350 —	80.000	250	»	...	11 75
C	Deux cirques (E. Dejean et Ce)	210 —	8.750	200	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»	...	»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»	...	»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Prix d'émission	Dénomination	Dernier cours connu.	Nombre	Taux de remboursement	[illegible]	Époque de paiement des revenus.	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	275 —	»	»	»	...	»
80	Ce impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	56	...	5 —
500	Ports de Marseille	495 —	20.000	500	15	janvier juillet	30 —
500	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	[illegible]	avril octobre	25 —
»	Loire, anciennes	1165 —	4.535	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	1012 50	11.725	1.250	73	février août	50 —
»	Grand'Combe, — anciennes	1050 —	6.000	1.250	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1010 —	14.000	1.250	53	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages)	295 25	6.500	500	40	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	475 —	13.000	500	16	janvier juillet	25 —
300	Aveyron (Decazeville) 1853-57	—	8.000	600	51	janvier juillet	30 —
270	Compagnie générale des Eaux	287 50	20.000	500	91	avril octobre	15 —
250	Chatillon et Commentry	292 50	20.000	500	25	mai novembre	15 —
475	Horme, anciennes	478 75	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 —
315	— nouvelles	275 25	7.000	350	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	410 —	8.800	450	11	janvier juillet	26 —
»	Rue impériale de Lyon	535 75	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
410	Gaz de Paris	490 —	22.500	500	45	janvier juillet	25 —
230	Union des gaz	171 50	23.727	250	25	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	360 —	40.000	500	»	janvier juillet	15 —
»	Docks du Hâvre	324 25	»	»	»	[illegible]	»
»	Omnibus de Paris	493 50	17.000	500	»	[illegible]	25 —
	H. de Commentry, F. de Fourchambault	240 —	16.000	300	20	[illegible]	15 —

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS.

ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Cours du 6 au 12 décembre

Longueur concédée	Longueur exploitée	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 6 Compt.	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Compt.	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Compt.	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Compt.	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Compt.	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Compt.	Vendredi 12 Terme
39.0	1337	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	—	—	—	—	—	—	—	—	1316 —	—	—	—
»	»	»	500	»	100 »» »	»	Id. actions estampillées	1163 —	1162 —	1170 —	1171 50	1160 —	1162 50	1160 —	1162 50	1160 —	1165 —	1160 50	1167
»	»	300.000	525		5 0/0		Id. actions nouvelles	800 —	805 —	805 —	805 —	850 —	800 —	800 —	800 —	797 50	802 50	801 25	803
»	»	15.000	»	»	95 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	665 —	660 —	665 —	—	665 —	—	—	—	660 —	—	—	—
1561	1163	413.333	400	»	64 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1140 —	1145 —	1013 75	1015 —	1010 —	— 75	1008 25	1015 —	1017 50	1018 75	1010 —	1013
»	»	41.667	400	»	11 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Id. id. sorties au tirage	995 —	—	1000 —	—	—	—	1001 —	—	—	—	1010 —	—
2319	1730	300.100	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	532 50	533 50	531 25	532 50	527 50	530 75	523 75	525 —	527 —	530 75	531 50	528
»	»	»	»	»	15 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4033	7214	403.000	500	»	75 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1160 75	1175 —	1157 50	1176 75	1156 25	1157 50	1153 —	1158 75	1153 75	1155 —	1153 75	1151
1312	1095	250.000	500	»	40 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	787 50	786 25	790 75	812 50	795 —	795 —	795 —	795 —	790 75	787 50	790 75	790
2300	1310	300.000	500	»	42 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	536 25	—	537 50	—	537 50	—	534 50	535 —	531 25	533 75	540 —	—
231	231	80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	370 —	—	350 —	370 —	375 75	372 50	371 25	372 50	365 —	365 —	360 —	365
142	142	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	400 —	402 50	—	—	400 —	405 —	405 —	—	—	410 —	—	—
130	85	12.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	—	—	—	—	—	—	425 —	—	—	—	436 25	425
»	»	42.000	500	50	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	—	—	415 —	—	417 50	—	417 50	415 75	430 —	436
33	32	12.000	500	»	27 fr. 50	janvier, juillet	Bessèges à Alais	—	625 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	110.000	500	375	5 0/0	août, février	Algériens	450 —	—	450 —	—	450 —	—	—	—	450 —	—	—	—
»	»	100.000	500	»	21 50	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	370 75	370 75	375 —	375 —	375 —	375 —	375 —	372 50	372 —	372 50	375 —	370
1	1	4.000	500	»	17 50	janvier, juillet	Lyon-Croix-Rousse	491 25	—	—	—	498 50	—	—	—	490 —	—	490 —	—
»	»	»					Lyon-Sathonay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1321	1321	400.000	500	»	33 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	511 25	510 —	516 25	518 75	513 75	518 —	509 —	513 50	512 50	512 50	509 75	511
2000	2100	750.000	500	»	40 fr. »» pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	505 —	508 25	500 —	508 75	501 25	503 50	500 —	503 50	500 75	500 —	508 75	510
150	150	90.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	137 50	—	135 —	—	137 50	—	135 —	—	132 50	—	134 75	—
253	253	75.235	500	»	30 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	—	—	—	—	—	—	470 —	—	470 —	—	470 —	—
179	179	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	350 —	—	340 —	—	370 —	—	340 —	—	300 —	—	—	—
»	403	240.000	500	»	30 fr. »» pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	657 50	670 —	658 —	672 50	652 50	655 —	657 50	660 —	656 25	657 50	655 —	660
185	325	90.000	525	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	324 —	324 75	325 —	330 —	325 —	327 50	330 —	330 —	325 —	—	325 —	327
»	322	201.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	532 50	535 —	525 —	527 50	523 75	525 —	521 25	522 50	525 —	523 75	523 75	523
131	131	26.000	500	»	15 80	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
160	160	70.000	500	»	25 »»	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	472 50	475 —	477 50	475 —	470 —	—	475 —	475 —	472 50	475 —	470 25	475
»	»	18.000	500	»	30 »»		Montblanch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	1270	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	—	428 75	432 —	430 —	430 —	426 75	430 —	—	427 50	430 —	427 50	428
985	225	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	335 —	336 25	335 —	337 50	333 75	337 25	332 50	335 —	335 —	335 —	331 25	333
»	»	22.000	500	»		avril, octobre	Id. trentenaires	410 —	—	410 —	—	410 —	—	410 —	—	—	—	410 —	—
130	130	50.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Guillaume-Luxembourg	271 25	—	265 —	270 —	255 —	262 50	263 75	250 —	247 50	—	245 —	—
»	»	52.000	500	»		avril, octobre	Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	75	70.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Portugais	461 25	462 50	461 25	460 —	461 50	—	460 —	457 50	461 25	462 50	—	464
»	»	30.000	500	200			Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Intérêt annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	6	8	9	10	11	12
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet		—	—	—	—	—	—
1839—1849	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet		—	—	—	—	—	—
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	—	—	—	—	1000 —	—
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »»	janvier, juillet	5 0/0	—	—	1030 —	—	—	—
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »»	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »»	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	—	—	1085 —	—	—	—
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1035 —	1035 —	1035 —	—	—	—
1852—1854	31.598	»	»	juin	1.250	50 »»	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	—	1030 —	—	—	—	—
1852—1856	384.000	»	»	mai	650	25 »»	juin, décembre	Est, 5 0/0	500 —	500 —	500 —	500 —	497 50	498 25
1853	2.775	»	»	mars	1.250	50 »»	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1853	24.000	»	»	mai	625	25 »»	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	510 —	—	510 —	—	510 —	—
1853	120.000	»	»	mars	625	25 »»	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	517 50	517 50	517 50	517 50	517 50	517 —
1854	102.616	»	»	décembre	625	25 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1848	5.000	»	»	décembre	1.250	60 »»	janvier, juillet	Rouen au Havre, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »»	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	225.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	311 25	310 —	310 —	310 —	310 —	307 50
1853	61.613	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	—	310 —	310 —	—	311 25	311 25
1855	265.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	—	320 —	—	320 —	317 50	317 50
1852—1861	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	313 75	315 —	313 75	312 50	312 50	312 50
1854—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »»	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	312 50	313 —	315 —	315 —	315 —	315 —
1855	82.710	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	308 75	308 75	308 75	308 75	—	310 —
1857—1860	137.103	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	(nouvelles)	—	307 50	307 50	—	—	307 50
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »»	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	313 25	—	313 75	—	310 —	311 25
1856—1861	1.324.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	311 25	311 25	311 25	311 25	311 25	—
1854—1861	640.780	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50
1855	22.640	»	»	décembre	500	15 »»	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	302 50	—	—	—	305 —	305 —
1857—1861	960.000	»	»	mai	500	15 »»	juin, décembre	Est, 3 0/0	301 25	301 25	301 25	300 —	301 —	301 25
1859	150.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	308 25	307 50	307 50
1859	118.000	»	»	juin	500	15 »»	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	308 75	308 75	308 75	308 75	307 50	307 50
1855—1861	1.900.000	»	»	décembre	500	15 »»	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	310 —	311 25	311 25	310 —	311 25	311 25
»	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Lyon-Croix-Rousse 3 0/0	—	291 25	—	291 25	291 25	—
1856—1861	618.375	»	»	»	500	15 »»	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 … gar. par le gouv. autrich.	275 —	274 25	276 25	276 25	276 25	275 —
1857—1864	300.000	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 Id. Id.	268 75	268 75	267 50	268 75	268 75	268 75
1858	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien	247 50	247 50	247 50	247 50	248 75	248 75
1860	»	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	242 50	242 50	242 50	243 75	243 75	243 75
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »»	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	273 75	273 50	273 75	273 75	273 75	273 75
1859	34.570	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	262 50	—	262 50	262 50	262 50	262 50
1860	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	250 —	—	—	251 25	—	252 —
1861	»	»	»	»	500	15 »»	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	257 50	258 75	258 75	258 75	258 75	258 75
1859—1861	300.000	»	»	»	500	15 »»	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	257 50	258 75	254 75	256 75	256 75	257 50
1860	62.300	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	—	237 50	237 50	237 50	237 50	237 50
»	»	»	»		»	—	avril, octobre	Montblanch à Reus	247 50	237 50	237 50	240 —	238 75	240 —
1859—1861	33.000	»	»	octobre	500	15 »»	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 »»	janvier, juillet	Chemins portugais	256 25	256 25	256 25	256 25	256 25	256 25

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 6 Comptant	Samedi 6 Terme	Lundi 8 Comptant	Lundi 8 Terme	Mardi 9 Comptant	Mardi 9 Terme	Mercredi 10 Comptant	Mercredi 10 Terme	Jeudi 11 Comptant	Jeudi 11 Terme	Vendredi 12 Comptant	Vendredi 12 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	70 65	70 70	70 65	70 65	70 55	70 65	70 60	70 55	70 50	70 65	70 65	70 60
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 65	97 85	97 60	—	98 —	—	97 50	97 65	97 55	98 —	97 75	—
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	93 —	—	92 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rentes 4 0/0 id. id.	92 —	—	92 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	465 25	—	465 25	—	465 —	—	465 —	—	465 —	—	465 —	—
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1115 —	—	1115 —	—	1115 —	—	—	—	1115 —	—	1115 —	—
Id. id. id. 1855 1860, jouissance septembre 1862	448 75	—	448 75	—	448 75	—	448 75	—	447 50	—	444 75	—
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862	230 75	—	230 —	—	230 —	—	228 75	—	230 —	—	231 25	—
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Lille	97 50	—	97 50	—	97 50	—	97 50	—	—	—	97 50	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	96 25	—	—	—	—	—	98 75	—	—	—	98 —	—
Ville de Bruxelles 1862	—	—	98 25	—	98 25	—	98 25	—	—	—	97 50	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	93 3/8	—	92 3/8	—	92 3/8	—	92 3/8	—	92 3/8	—	93 3/8	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	—	—	—	—	—	—	61 1/4	—	—	—	61 1/4	—
Id. 5 0/0 1850 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 50	—	71 50	—	71 80	—	71 50	—	71 25	—	71 45	—
Id. 3 0/0, id.	—	—	45 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	71 50	71 65	71 40	71 65	71 40	71 65	71 40	71 75	71 90	71 65	71 70	71 —
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	71 1/2	—	71 1/2	—	72 1/2	—	72 1/2	—	72 3/4	—	72 3/4	—
Emprunt russe	93 3/4	—	93 1/2	—	93 1/2	—	93 1/2	—	93 1/2	—	93 —	—
Espagne, différée convertie, jouissance du juin 1862	46 1/2	—	—	—	46 1/4	—	—	—	—	—	—	—
Id. 3 0/0 intérieur	50 5/8	—	50 3/4	—	50 3/4	—	50 1/2	—	—	—	50 3/4	—
Id. 3 0/0 extérieure 1841	53 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51 1/4	—
Id. 3 0/0 id. 1855-56	53 1/4	—	—	—	51 —	—	51 —	—	54 —	—	51 —	—
Id. passive extérieure (sans intérêt)	23 3/4	—	23 7/8	—	23 1/2	—	23 7/8	—	23 1/8	—	23 3/8	—
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	355 —	—	356 25	—	353 75	—	355 —	—	357 50	—	—	—
Haïti, annuités	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

N° 1163. — 31e ANNÉE. — N° 51. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 20 DÉCEMBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

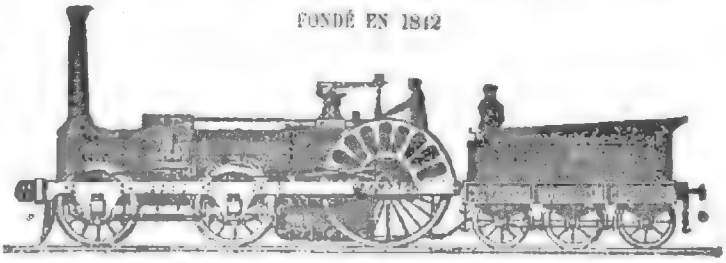
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	10 fr.	6 fr.
DÉPARTEMENTS	12 »	7 »
ÉTRANGER	18 »	10 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	3 fr. »
Aux Annonces	fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que ceux relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cie, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

AVIS IMPORTANT

A nos Abonnés.

Le *Journal des chemins de fer* a été largement récompensé par la faveur publique de ses constants efforts pour se rendre de plus en plus utile à ses lecteurs. Aussi sa publicité n'a-t-elle cessé de s'accroître, et le *Journal des chemins de fer*, après vingt et un ans d'existence, reste le plus répandu des journaux financiers comme il en est le plus ancien.

Voulant compléter d'une manière permanente le vaste cadre de renseignements indispensables à tous ceux qui possèdent, sous forme de valeurs mobilières, une portion quelconque de la fortune publique, le *Journal des chemins de fer* prépare, à titre de prime exceptionnelle en faveur de ses abonnés d'un an, un ouvrage du plus haut intérêt, et qu'un publiciste dont le nom fait autorité, M. AUGUSTE VITU, s'est chargé de rédiger spécialement pour notre feuille, sous le titre de *Guide financier*.

Pour donner une idée de la masse énorme de renseignements authentiques groupés par M. Auguste Vitu dans cette œuvre, qui comprendra près de 500 pages format anglais, il suffit d'en énumérer ici les principales divisions:

Dettes publiques, budgets ; emprunts départementaux et communaux ; banques privilégiées, sociétés de crédit ;

Chemins de fer : Europe, Amérique, Indes anglaises;

Compagnies d'assurances;

Sociétés industrielles : anonymes, civiles, en commandite, etc., etc.

Cet ouvrage, dont l'impression et la fabrication sont très-coûteuses, sera néanmoins donné *gratuitement* aux abonnés d'un an du *Journal des chemins de fer*.

Nous continuerons à donner conjointement comme seconde prime, l'ouvrage de M. Courtois.

Il en résultera que nos abonnés recevront plus que le montant de leur abonnement, représenté par le prix de ces deux ouvrages si éminemment utiles pour eux.

A. DE BERAGUE D'ARAMONT.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui, à partir de ce jour, s'abonnera ou renouvellera son abonnement pour une année, Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° Au GUIDE FINANCIER, répertoire des valeurs financières et industrielles de la France et des principaux Etats;

Un fort et beau volume, format anglais, par **Auguste VITU.**

Cet ouvrage comprend :

Dettes publiques ; Budgets ; Emprunts départementaux et communaux ; Banques privilégiées ; Sociétés de crédit ; Chemins de fer en Europe, Amérique, Indes anglaises ; Compagnies d'assurances. Sociétés industrielles, anonymes, civiles, en commandite.

2° A l'ouvrage publié tout récemment par A. COURTOIS fils, comprenant les tableaux des cours des principales valeurs aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille, du 17 janvier 1797 (28 nivôse an V) **à nos jours, relevés sur les documents officiels et authentiques.**

(Le prix de cet ouvrage est de 5 francs en librairie.)

Ces primes devront être retirées au bureau du Journal, sur la représentation de la quittance.

Elles y seront délivrées sans frais.

Elles seront expédiées aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. *par prime*, pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 fr. *par prime*.

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. [illegible] c. pour le *Guide financier* et de 1 fr. 25 c. pour l'ouvrage de M. Courtois.— Elle se charge de l'envoi de chacun de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger par exemplaire.

L'ouvrage de M. Auguste Vitu est actuellement sous presse ; nous en activerons l'impression, afin de le délivrer dans le plus bref délai.

Un avis ultérieur indiquera à nos abonnés l'époque précise de la livraison, qui, dans tous les cas, ne sera pas différée au-delà du mois de février prochain.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 954. — Les dividendes pour 1862, 955. — Chemin de fer et docks de Saint-Ouen, 955. — Chemins portugais, 955. — Sous-comptoir des entrepreneurs, 956. — Caisse générale des prêts sur titres, 956. — Chronique, 956.— Comptoir d'escompte, 957.— Société de crédit industriel et commercial, 957. Marché industriel, 958. — Bourse de Londres, 958. — Correspondance de Bruxelles, 958. — Revue étrangère, 958. — Bourses étrangères, Changes, Matières, 959. — Bulletin des recettes de la semaine, 959. — Bulletin commercial, 958. — Avis aux actionnaires, 960.— Crédit foncier de France, 960. Avis divers, émissions, 961. Préfecture du département de la Seine, 961. — Chemin de Séville-Xérès-Cadix, tirage, 962. — Emprunt ottoman, tirage, 962. — Crédit foncier, 962 Recettes des chemins de fer, 963. — Annonce Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères Cours des actions et obligations [illegible] Cours des actions et obligations [illegible] des fonds publics français et étran[illegible]

BULLETIN DE LA SEMAINE

Le marché est encore resté inanimé pendant la semaine qui vient de s'écouler. Nous avions par avance expliqué à nos lecteurs dans notre dernier bulletin cette disposition de la place.

Nous croyons qu'il en sera encore ainsi pour la semaine qui va commencer.

Mais nous y trouvons la preuve que la Bourse se dispose peu à peu à un mouvement de hausse, lequel sera d'autant mieux accueilli qu'il s'appuiera sur un marché bien consolidé.

Les difficultés extérieures ne semblent pas devoir y faire obstacle. Ainsi la question de Grèce est décidément en pleine voie diplomatique. Le nouveau ministère en Italie voit s'aplanir pour le présent toutes les aspérités. L'affaire du Mexique sera simplifiée autant que possible ; et quant à la guerre américaine, on reconnaît qu'il faut pourvoir aux lacunes que la situation de ce pays apporte dans nos approvisionnements de coton et dans nos exportations. Nous persistons à penser qu'une conciliation surgira du reste prochainement et surprendra les pessimistes.

Dans tous les cas, il n'y a pas dans ces incidents de causes radicales qui fassent obstacle à l'expansion de l'industrie et de la richesse financière du pays.

Nous croyons donc à la hausse prochaine. L'encaisse de la Banque se rétablit, toutes les craintes semblent devoir disparaître à cet égard. La Banque d'Angleterre elle-même voit ses bilans s'améliorer.

Aussi, et c'est là le meilleur symptôme, prête-t-on aux puissances financières des projets qui ne peuvent se réaliser qu'avec la hausse.

On parle du futur emprunt italien dont se chargerait une maison puissante entre toutes ; d'une Banque de Turquie qui s'établirait avec de gros patronages ; d'une Banque internationale ; enfin du percement de la rue Lafayette, abandonné par MM. Ardoin, et qui serait repris par de nouveaux soumissionnaires, etc., etc.

Nous applaudirons à la réalisation de ces espérances. Il faut de nouvelles affaires pour rajeunir le sang qui circule dans les veines des capitalistes, et ramener l'entrain des beaux jours.

Mais nous n'applaudirions pas également à la réalisation du projet, mis en avant, de reconstituer les deux liquidations mensuelles.

Si l'on voulait éloigner le public de la Bourse, on ne devrait pas procéder autrement.

Il ne faut pas perdre de vue que les courtages pèsent lourdement sur les négociations ; nous comprenons qu'ils soient la juste compensation des risques que subissent les agents de change, mais au moins faut-il ne pas doubler cette charge déjà si onéreuse.

Du reste, nous ne croyons pas au sérieux d'un pareil projet, et les intéressés seront les premiers à le repousser.

Les variations des valeurs ont été peu importantes.

Le 3 0/0 n'a pas varié de 25 c. depuis la dernière liquidation. Le détachement de son coupon a pu le rendre plus ferme, mais il ne l'a pas impressionné autrement. Il faut attendre les paiements des intérêts de la première quinzaine de janvier qui ramèneront les achats au comptant et viendront ainsi en aide aux [illegible] ; il faut aussi que l'ouverture du [illegible]slatif renouvelle les bruits fondés de [illegible]. Aujourd'hui le futur fonds unique [illegible] 0 85 au comptant et à terme, [illegible]né.

Le 4 1/2 et les obligations trentenaires restent également très-fermes, mais sans mouvement, le premier à 97 90 et les obligations à 468 65.

Le 5 0/0 italien est beaucoup mieux tenu depuis que le futur emprunt semble ajourné. Nous croyons que cet emprunt attend que le marché français lui soit ouvert ou qu'il soit soumissionné par un gros banquier. Le 5 0/0 a été coté aujourd'hui 72 20.

Les fonds espagnols sont toujours fermes.

Les établissements de crédit ont peu varié.

Ainsi nous retrouvons la Banque de France à 3,400, les actions estampillées du Crédit foncier à 1,340, et les actions nouvelles à 1,250.

Il y a eu quelques demandes sur le Crédit agricole, qui l'ont porté à 698 75.

Le Crédit industriel à 670 »», le Sous-Comptoir du Commerce à 540 »», et le Comptoir d'escompte à 665 »», sont bien tenus.

Le Crédit mobilier français et le Crédit mobilier espagnol attendent patiemment la hausse, le premier à 1113 75 et le second à 765 »». On dit que tous deux seront fortement intéressés dans la nouvelle Banque de Turquie.

Les recettes des chemins de fer continuent à être mauvaises ; il y a deux motifs sérieux à ces diminutions de trafic : en premier lieu ; et c'est là une cause toute temporaire, les pluies abondantes de ces derniers temps ont rendu impraticables les routes qui conduisent aux lignes ferrées, et arrêté les marchandises, surtout dans le Midi. Mais les transports ainsi entravés n'en sont pas moins acquis aux chemins de fer, et leur arriveront un jour ou l'autre. En outre, beaucoup d'usines, beaucoup d'ateliers chôment par suite de la guerre américaine. Il faut donc ne pas trop s'étonner de ces diminutions de recettes, l'activité commerciale et industrielle trouvera bientôt d'autres issues et réparera rapidement les brèches actuelles. La valeur des titres d'actions n'en peut être altérée, il en résultera seulement une diminution presque insensible dans les dividendes.

Le chemin d'Orléans reste favorisé, il a encore cette semaine une augmentation de 53,000 fr. sur la semaine correspondante de 1861. C'est un beau résultat quand toutes les autres lignes sont si maltraitées. Aussi les actions de cette Compagnie ont été constamment demandées, les actions anciennes à 1068 75, et les actions nouvelles à 805 »». Ces dernières sont toujours recommandées par nous.

Le chemin de Lyon a une diminution qui n'est pas moindre de 109,000 fr. ; c'est beaucoup, mais peu effrayant pour les actionnaires, si on remarque que c'est ce chemin qui a dû être le plus frappé par les débordements de rivières. Aussi les actions n'en sont-elles pas moins très-fermes à 1152 50.

La diminution du chemin du Nord est de 155,000 fr. On n'est pas habitué sur cette ligne à de pareilles défaillances du trafic ; mais les actionnaires n'en peuvent pas moins conserver leurs titres avec sécurité. Ils étaient cotés aujourd'hui à 1040 »».

La diminution de l'Ouest s'élève à 110,000 francs. Il est temps que le gouvernement s'occupe de mesures réparatrices pour ce chemin ; c'est du reste d'un intérêt général pour la grande industrie des chemins de fer. Les actions sont à 533 76.

La diminution de l'Est n'est que de 42,000 fr. ; les actions sont à 522 50.

Le Midi subit une diminution de 184,000 fr., mais on annonce que le trafic reprend, et que la publication de vendredi prochain sera meilleure. Les actions restent à 797 50. Les vendeurs à découvert nous semblent devoir songer à commencer leurs rachats.

Le Genève se tient bien à 370 »».

Le Dauphiné est sans mouvement à 400 »».

Les Messageries impériales se maintiennent à 750 »», avec une excellente tendance à la hausse.

Les Paquebots transatlantiques restent à 555 »». Cette tenue de cette valeur nous semble annoncer qu'elle profitera largement du premier mouvement de hausse.

Les chemins étrangers ont éprouvé cette semaine des mouvements plus accentués que les chemins français.

Ainsi les Autrichiens ont été bien tenus à 508 75.

Il semble évident que les Lombards tendent à reprendre le cours de 600 francs ; cependant ils éprouvent encore pour cette semaine une diminution de recettes de 289,662 francs.

Le Victor-Emmanuel se maintient ; ses obligations ont monté successivement à 275, 277 50, 280 et 282 50.

Les chemins romains dorment au cours de 330 francs ; ils se réveilleront un beau jour par un mouvement de hausse.

Le Guillaume-Luxembourg, sous l'impression du non-paiement du coupon, a réagi à 180 fr. pour reprendre à 216 25. Nous ne saurions trop engager nos lecteurs à ne point se laisser entraîner par la panique. Nous étudierons, à des intervalles assez rapprochés, la situation de ce réseau, afin de les tenir au courant sur leurs intérêts.

Le Saragosse-Alicante se tient toujours avec fermeté à 662 50.

Le Barcelone a baissé, parce que l'approche du coupon rappelle aux porteurs qu'il n'y aura aucun paiement d'intérêt pour les actions. Par contre, il y a des vendeurs à découvert qui contribuent à maintenir les cours. Ces actions faisaient aujourd'hui 315 »» offert.

Les Portugais, sous l'influence du rapport lu à la dernière assemblée générale, ont monté à 492 50. On peut se rappeler combien nous recommandions cette valeur à notre clientèle, dès le cours de 350 francs. On voit que nous étions bien avisés. Le coût kilométrique de ce chemin constituera par son bon marché un avantage exceptionnel pour les actionnaires.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE	
Cordoue à Séville	20.65 0/0
Séville-Xérès-Cadix	7.47 0/0
Saragosse (Alicante et Tolède)	7.30 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	3.68 0/0
Nord de l'Espagne	2.60 0/0
Victor-Emmanuel	2 54 0/0
DIMINUTION KILOMÉTRIQUE	
Union-Suisse	»,03 0/0
Barcelone-Saragosse	1.84 0/0
Est	4 92 0/0
Orléans	5.13 0/0
Ouest suisse	5 19 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	7 48 0/0
Dauphiné	7.81 0/0
Central Suisse	10.09 0/0
Lyon-Genève	10 18 0/0
Graissessac à Béziers	12.07 0/0
Ouest	17 85 0/0

Ardennes	16.02 0/0
Nord	18 61 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	19.35 0/0
Guillaume-Luxembourg	20.44 0/0
Réseau du Sud de l'Autriche	22.69 0/0
Autrichiens	23.33 0/0
Rhin	25 66 0/0

A. de Biragde d'Arremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	12 décembre.	19 décembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	70 60	69 85	» 65	» 75
Rente 4 1/2 0/0	98 »	97 90	» »	» 10
Banque de France	» »	3400 »	» »	» »
Consolidés	92 3/8	92 4/8	» 1/8	» »
Crédit foncier	1335 »	1340 »	5 »	» »
Crédit agricole	653 »	698 75	43 75	» »
Crédit industr. et com.	662 50	670 »	7 50	» »
Crédit mobilier	1106 25	1113 75	7 50	» »
Crédit mob. espagn.	761 25	765 »	3 75	» »
Comptoir d'Escompte	660 »	665 »	5 »	» »
Orléans	1067 50	1068 75	1 25	» »
Nord	1038 75	1038 75	» »	» »
Nord (act. sorties)	1010 »	1005 »	» »	5 »
Est	523 75	522 50	» »	1 25
Paris-Méditerranée	1153 75	1152 50	» »	1 25
Midi	788 75	797 50	8 75	» »
Ouest	540 »	533 75	» »	6 25
Genève	365 »	370 »	5 »	» »
Dauphiné	410 »	400 »	» »	10 »
Ardennes ancien	425 »	420 »	» »	5 »
Ardennes nouveau	420 »	425 »	5 »	» »
Ch. Autrichiens	511 25	508 75	» »	2 50
Victor-Emmanuel	370 »	375 »	5 »	» »
Russes	428 75	430 »	1 25	» »
Romains	333 75	332 50	» »	1 25
Sud-Autr.-Lombard	590 »	590 »	» »	» »
Saragosse Pampelune	» »	385 »	» »	» »
Saragosse-Alicante	660 »	661 25	1 25	» »
Saragosse-Barcelone	322 50	315 »	» »	7 50
Nord-Espagne	523 75	523 75	» »	» »
Séville-Xérès-Cadix	475 »	470 »	» »	5 »
Portugais	460 »	490 »	30 »	» »

LES DIVIDENDES POUR 1862.

Chemins de fer du Nord.

Dans notre article du 9 août dernier, nous établissions le revenu probable des actions de la Compagnie du Nord pour l'exercice 1862 à 63 fr. 50 par action ancienne, et à 41 fr. 15 par action nouvelle, en vue d'une augmentation de recettes brutes d'environ 1,670,000 fr., équivalente à 1 million net. A cette époque, en effet, l'augmentation brute réalisée en sept mois par l'ancien réseau dépassait déjà 1,100,000 francs. Mais la progression des recettes ne s'est pas maintenue pendant les quatre mois suivants, et, malgré l'extension de l'ancien réseau par l'adjonction des 86 kilomètres des lignes des houillères, l'augmentation brute n'est plus, au 9 décembre courant, que de 1,092,844 fr. 41 c.; tout au plus peut-on compter maintenant sur une augmentation finale de 7 à 800 mille francs brut, soit par approximation 450,000 francs net.

De plus, le service des emprunts à la charge de l'ancien réseau s'accroît nécessairement de l'annuité correspondante au prix d'établissement des houillères du Pas-de-Calais, estimé 22 millions, soit 1,265,000 francs par an pour l'intérêt et l'amortissement à 5.75 0/0.

En faisant usage de ces données rectificatives, on arrive à établir de la manière suivante le compte de l'exercice 1862 :

Recettes brutes	Fr.	64,900,000
Dépenses		24,315,000
Reste	Fr.	40.585.000
L'intérêt payé ou à payer sur les actions est de : 16 francs par action sur 483,333 actions, soit	Fr.	7,733,328
9 fr. 40 c. pour le premier semestre d'intérêts de 41,667 actions nouvelles		391,670
Et 8 francs pour le deuxième semestre de ces mêmes actions		333,336
Total en intérêts		8,458,334
Service des emprunts, environ		10,000,000
Total	Fr.	18,458,334
Il y faut ajouter amortissement du capital		273,000
Caisses des retraites		269,000
Total		19,000,334
La recette nette totale étant de		40,585,000
Les dépenses et charges de		19,000,334
Il reste net	Fr.	21,584,666
Auxquels il faut ajouter pour le produit en placement de fonds, le solde de l'exercice précédent, etc., environ		500,000
Total du produit disponible.		22,434,666

La répartition de ce produit doit être calculée de manière à donner un dividende entier à 483,333 actions, et un demi-dividende à 41,667 actions.

On arrive ainsi approximativement à un dividende de 45 fr. par action ancienne et à un demi-dividende de 22 fr. 50 c. par action nouvelle, ce qui donnerait :

Action ancienne, 45 fr. + 16 pour intérêts = 61 fr.

Action nouvelle, 22 fr. 50 c. + 17 40 pour intérêts = 39 90,

Au lieu de 66 fr. et de 42 fr. 40 c. obtenus pour 1861. Cette diminution s'explique par le double fait d'une augmentation dans le nombre des parties prenantes et d'un supplément de charges de près de 1,200,000 francs, par suite de l'annexion à l'ancien réseau de 86 kilomètres d'un rendement médiocre.

Les résultats approximatifs que nous venons d'exposer d'après les éléments des comptes de l'exercice 1862 peuvent être modifiés, dans la pratique, par le Conseil d'administration et l'assemblée générale, car une somme de 1 million 155,000 francs a été mise en réserve pour faciliter le passage d'une année à l'autre jusqu'à l'assimilation complète de toutes les actions, assimilation qui va se trouver accomplie au 1er janvier 1863; si cette somme est distribuée, le dividende des actions anciennes et nouvelles se trouverait replacé au niveau de celui de 1861.

Il est peu probable que la Compagnie du Nord songe à conserver cette réserve en vue des éventualités de 1865, car les lignes de son nouveau réseau ne doivent lui causer aucune inquiétude, puisqu'elles donnent, dès aujourd'hui, une recette qui équivaut à un revenu kilométrique de 30,000 francs par an, bien que leur exploitation intégrale ne remonte pas à plus d'un an.

Auguste Vitu.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Assemblée générale du 4 décembre 1862.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer portugais a eu lieu à Lisbonne, le 4 décembre. Un rapport très-complet et très-intéressant a été lu. Nous le reproduirons dans notre prochain numéro. Dès à présent nous croyons utile de le résumer.

Le capital se compose de 70,000 actions de 500 fr. Il a été émis 100,000 obligations.

Le réseau comprend 506 kilomètres ainsi répartis :

Ligne de Lisbonne à la frontière d'Espagne, 275 k. 5;

Ligne de Lisbonne à Porto, 230 k. 5.

Sur la première de ces lignes 135 kilomètres sont aujourd'hui en exploitation.

Le rapport constate que le surplus de cette ligne sera achevé pour la fin de mai ou le commencement de juin 1863.

Quant à la ligne de Lisbonne à Porto, elle sera entièrement terminée à la fin de l'année 1863.

En ce qui concerne l'évaluation des produits, tout confirme les prévisions des rapports précédents, 25 à 30,000 francs bruts par kilomètre; avec ce produit, le dividende de chaque action serait de 60 francs.

F. Grimaud.

COMPAGNIE ANONYME DU CHEMIN DE FER ET DES DOCKS DE SAINT-OUEN.

Le marché industriel s'est occupé depuis quelques jours des actions de la Compagnie anonyme du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen d'une manière assez sérieuse pour que nous jugions utile de donner à nos lecteurs un aperçu sommaire des conditions d'existence de cette Compagnie.

La Compagnie anonyme du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen a été autorisée par décret impérial du 11 juillet 1856; elle a pour objet : 1° la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de raccordement de la gare d'eau de Saint-Ouen avec le chemin de Ceinture; 2° l'exploitation de la gare d'eau de Saint-Ouen et de ses dépendances; 3° la construction et l'exploitation des quais, halles et magasins nécessaires au transbordement et au logement des marchandises en provenance et en destination des voies de fer et d'eau; 4° l'exploitation des services de transports aboutissant aux établissements de Saint-Ouen; 5° toutes opérations de magasinage et de commission relatives à l'exploitation des docks et du chemin de fer.

Le fonds social est de 10 millions, divisés en 20,000 actions de 500 francs chacune, représentant : 1° les droits concédés par ordon-

royales des 28 juin 1826 et 15 avril 1830, relatives à l'établissement des gares d'eau et port de Saint-Ouen ; 2° les droits résultant des décrets impériaux du 24 mars 1855 et du 12 mars 1856, portant concession d'un chemin de fer de raccordement entre le chemin de fer de Ceinture et la gare d'eau de Saint-Ouen ; 3° l'établissement de la gare d'eau de Saint-Ouen et de ses dépendances ; 4° une somme de 7,200,000 francs.

La durée de la Société est la même que celle de la concession du chemin de fer, laquelle a été faite pour quatre-vingt-dix-neuf ans.

Le chemin de fer est construit, et un arrêté ministériel du 18 mars 1862 en a autorisé la mise en exploitation ; les docks ont été ouverts au commerce au commencement de juin; les actions, entièrement libérées, ont été admises à la cote officielle le 20 novembre 1862; elles se négocient couramment aux environs de 550 francs.

Il n'est pas douteux que les docks de Saint-Ouen ne soient appelés à rendre d'importants services au commerce général en mettant tous les chemins de fer en communication directe avec les voies d'eau, communication qui n'avait eu lieu jusqu'à présent qu'à la suite d'un camionnage long et dispendieux à travers la ville de Paris.

La marchandise chargée sur bateau, venant de quelque point que ce soit, peut arriver en Seine à la gare de Saint-Ouen, être immédiatement enlevée et rechargée sur wagon, et de là dirigée, sur quelque ligne que ce soit, par le chemin de fer de Saint-Ouen et le chemin de fer de Ceinture; car, en vertu d'une convention faite avec le syndicat du chemin de fer de Ceinture, les wagons de toutes les lignes du réseau français circulent sur le chemin de fer des Docks aux conditions établies pour la circulation réciproque de leurs matériels respectifs entre les grandes Compagnies syndiquées ; la traction de ces wagons est opérée par les machines et le personnel du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

D'après une brochure qui nous est communiquée et qui est consacrée spécialement à la Compagnie du chemin de fer et des docks de Saint-Ouen, il a circulé sur ce chemin de fer, pendant les cinq premiers mois d'exploitation, environ 3,800 wagons, et sur le bassin, environ 400 bateaux, le tout représentant un mouvement d'environ 8,000 tonnes, ce qui correspondrait déjà à un mouvement annuel de plus de 19,000 tonnes. On jugera de l'extension possible du trafic particulier des docks de Saint Ouen, en considérant que le mouvement des marchandises partant de Paris ou y arrivant représente environ 6 millions de tonnes, réparties pour égale portion entre la voie de fer et la voie d'eau; et que sur les 3 millions de tonnes afférentes à la voie de fer, 1,275,000 tonnes transitent par le chemin de Ceinture au-delà de Paris.

Il paraît que dès aujourd'hui les magasins couverts construits par la Compagnie, et qui ont coûté 4 millions environ, sont déjà jugés insuffisants ; la Compagnie peut consacrer encore à leur développement une somme d'environ 6 millions.

Outre la facilité des transports, les Docks de Saint-Ouen présentent au commerce, particulièrement à celui des matières encombrantes que la ville de Paris consomme en si grande quantité, bois à brûler, briques, moellons, meulières, bois de charpente, pierres, tuiles, etc., etc., tous les avantages que lui offrent les Magasins généraux si précieux, et qui ont fait ou feront la fortune des docks du Havre, de Marseille, de Bordeaux, etc., c'est-à-dire manutention économique, suppression de tous intermédiaires onéreux, des magasinages particuliers, agence sûre et rapide pour tous les négociants; enfin, la Compagnie fait toutes avances de fourniture et de main-d'œuvre, et elle s'emploie pour procurer des capitaux par emprunts sur les marchandises déposées dans ses docks; elle ouvre des comptes courants, encaisse et paie. Elle devient donc, à l'égard de ses clients, une véritable société de crédit, dans des conditions de sécurité tout à fait particulières, qui doivent assurer à la fois son développement et sa prospérité.

Nous nous réservons d'examiner dans un second article la marche de l'exploitation de tous ces services dans leur ensemble, et les perspectives de bénéfices qu'ils peuvent présenter.

AUGUSTE VITU.

SOUS-COMPTOIR DES ENTREPRENEURS.

Assemblée générale annuelle du 18 décembre.

Les actionnaires du Sous-Comptoir des entrepreneurs se sont réunis en assemblée générale annuelle, jeudi, 18 décembre, pour entendre la lecture du rapport sur les opérations de l'exercice clos le 31 octobre dernier.

Nous attendrons la communication de ce rapport pour examiner la situation de cette entreprise. Nous nous bornons aujourd'hui à faire connaître que les comptes soumis à l'assemblée pour les deux exercices, se résument par un bénéfice de 632,632 fr. 30 c., qui donnent, après prélèvement des frais généraux et du fonds de réserve statutaire, un produit de 5 fr. par action. Cette somme, ajoutée à celle de 4 fr. payée en à-compte dans le courant de l'exercice, présente un revenu de 9 fr. par action, soit 9 0/0 du capital engagé.

Après la lecture du rapport, on a procédé par voie de scrutin à la nomination de trois administrateurs sortants par suite de démission.

Les comptes ont été ensuite approuvés, ainsi que le dividende résultant des comptes présentés dans le rapport.

F. GRIMARD.

PROJET D'UNE CAISSE GÉNÉRALE DE PRÊTS SUR TITRES.

Le promoteur de cette idée, M. Hippolyte Destrem, vient de faire paraître chez M. Guillaumin, éditeur, rue de Richelieu, n° 14, une nouvelle brochure sur cette question d'un haut intérêt économique. Ce nouveau document, dans lequel la matière est traitée au point de vue des questions gouvernementales qu'elle soulève, est intitulé : *Lettres à diverses notabilités sur la constitution et l'administration d'une caisse générale de prêts sur titres.* Cette brochure, jointe à celle qui l'a précédée et dont nous avons rendu compte, forme une étude suivie et complète du sujet intéressant qui y est traité. Nous y renvoyons nos lecteurs.

F. GRIMARD.

CHRONIQUE

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS. — Les conditions des dépôts volontaires effectués à la Caisse des dépôts et consignations à Paris sont réglées comme il suit à partir du 15 décembre courant.

Les fonds déposés, soit par les particuliers, soit par les compagnies ou sociétés commerciales portent intérêt à 3 0/0, à partir du onzième jour qui suit le versement, pourvu qu'ils soient restés à la caisse pendant plus de trente jours.

Le règlement des intérêts continuera à avoir lieu, sur la demande des parties, aux 30 juin et 31 décembre de chaque année, ou lors du remboursement pour solde de tous les dépôts existants au même compte.

Le remboursement partiel ou total des sommes déposées s'effectuera cinq jours après la date de l'enregistrement au secrétariat de l'administration de la demande adressée au directeur général pour les sommes n'excédant pas 10,000 francs, et lorsque le retrait ne nécessitera pas de liquidation d'intérêts.

Dans tous les autres cas, le remboursement n'aura lieu que dix jours après l'enregistrement de la demande.

Paris, le 15 décembre 1862.

Le directeur général, GUILLEMOT.

LE NOUVEL EMPRUNT ITALIEN. — La nécessité de recourir à un nouvel emprunt est aujourd'hui admise par tout le monde, et les opinions varient seulement quant à l'époque où doit avoir lieu cet appel au crédit.

Nous ne croyons pas nous éloigner beaucoup de la vérité en fixant pour cette date le mois de janvier ou le mois de février de l'année prochaine. Nous allons maintenant essayer de déterminer les conditions probables auxquelles l'émission de cet emprunt pourra être faite.

Autant que nous sachions, les 500 millions provenant du dernier emprunt ont servi à couvrir l'arriéré existant à la fin de l'année 1861, et l'exercice 1862 a débuté sans excédant, comme sans arriéré. Or, le budget de cet exercice constate un *déficit* de 400 millions, et comme il est reconnu aujourd'hui que les prévisions ont été dépassées, tant à cause des frais occasionnés par l'expédition de Garibaldi, que par une insuffisance des recettes inscrites au budget, il ne faut pas évaluer ce déficit, si l'on veut raisonner sur des données pratiques, à moins de 440 à 450 millions.

Adoptons le premier chiffre, et ajoutons-y les 360 millions environ du déficit prévu pour l'exercice 1863, nous arriverons à un total de 800 millions, qui, nous aimons à l'espérer, ne sera pas dépassé, si le gouvernement tient la main à l'exécution rigoureuse des fixations du budget de l'exercice 1863, et si aucun événement imprévu ne vient aggraver la situation.

Ce déficit de 800 millions une fois constaté, il reste à examiner quels sont les moyens d'y faire face.

Le premier qui se présente à l'esprit est celui d'un emprunt consolidé, auquel viennent s'ajouter diverses ressources accessoires, telles que l'entretien permanent d'une émission de bons du Trésor; la vente des biens domaniaux ; l'obtention d'une avance fournie par le Crédit foncier, qui recevrait en gage une fraction desdits biens ; enfin la vente des chemins de fer de l'Etat.

Si nous évaluons l'ensemble de ces diverses ressources accessoires, nous verrons qu'il peut atteindre au chiffre d'environ 300 millions, réalisables dans le courant de l'exercice dont il s'agit précisément de combler le déficit final.

Nous trouvons en effet qu'une émission permanente de 200 millions des bons du Trésor n'a rien d'excessif pour l'Italie, mais qu'elle est à peu près aussi le maximum auquel il est sage de la fixer, du moins jusqu'à ce que le crédit public du nouveau royaume soit plus développé.

Quant aux biens domaniaux, la vente s'en fera forcément peu à peu, avec lenteur et avec des facilités de paiement qui ne permettent pas d'en espérer de grandes ressources immédiates. Les ressources provenant d'avances faites par le Crédit foncier, lorsque fonctionnera cet établissement, nous paraissent constituer un appoint beaucoup plus efficace et plus certain; c'est donc surtout en tenant compte du concours qu'on est en droit d'attendre de ce dernier, que nous évaluons ici à 100 millions la somme que le gou-

vernement peut espérer tirer des biens domaniaux d'ici à la fin de l'année prochaine, tant sous forme de prêts qu'autrement.

L'aliénation des chemins de fer de l'Etat ne saurait guère figurer dans nos évaluations que comme mémoire, vu que la seule ligne qui ait une importance réelle comme valeur, est la ligne de Turin à Gênes, sur laquelle est déjà hypothéqué l'emprunt Rambro. Il faudrait donc commencer par celui-ci avant de pouvoir aliéner cette ligne, dont la cession constituerait par suite une ressource assez médiocre. On voit, d'après ce qui précède, que les ressources accessoires ne peuvent guère s'élever à plus de 300 millions; il est donc indispensable de se procurer le surplus, soit 500 millions, au moyen d'un emprunt consolidé : encore croyons-nous qu'il serait plus sage de tenir en réserve une partie des ressources énumérées ci-dessus, et d'emprunter de suite 400 à 200 millions de plus.

Toutefois, comme nous ne pensons pas que ce soit là le système qui doive prévaloir, nous nous en tiendrons au chiffre de 500 millions, lequel paraît, du reste, à peu près définitivement arrêté. A quelles conditions le gouvernement réussira-t-il à se procurer ces 500 millions? La question est ardue, et nous n'avons la prétention d'y répondre que par des hypothèses que nous livrons de bonne foi à l'appréciation de nos lecteurs, comme nous n'entendons aucunement en garantir la stricte réalisation. Il appartient à chacun de s'en éloigner ou de s'en rapprocher, selon sa manière de voir.

Le prix de la rente, au moment où nous écrivons ces lignes, est de 71, fin décembre, ce qui, déduction faite du coupon de 2 fr. 50 c. qui va échoir, représente 68 fr. 50 nets. Mais quelques personnes mettent encore en doute la proximité de l'emprunt, d'autres attendent pour vendre leurs titres, que la souscription soit annoncée d'une façon officielle et définitive; nous ne surprendrons donc personne, en disant que le jour, où l'emprunt fera son apparition officielle, les cours de la rente subiront une nouvelle dépréciation, tandis que l'attente du même événement arrêtera forcément tout leur essor vers une hausse ultérieure.

En outre, le gouvernement est obligé, pour attirer le public, de lui offrir l'attrait du bon marché; il doit donc émettre son emprunt au-dessous du cours de la Bourse, et même suffisamment au-dessous, pour n'être pas exposé à un échec qui porterait le coup le plus funeste à son crédit, si quelque événement fortuit, imprévu, survenait dans l'intervalle de la souscription, et jetait, comme cela s'est vu si souvent, la perturbation dans le marché financier.

Dans ces circonstances, en tenant compte de la situation générale, et en nous basant sur le prix d'émission du dernier emprunt, nous ne croyons pas nous éloigner beaucoup de la vérité, en présumant que le nouvel emprunt pourra être émis dans les environs du cours de 65 au minimum et de 67 au maximum.

Le premier de ces prix représente un magnifique placement pour les capitaux, et il renferme un attrait suffisant pour la spéculation, autant à cause de la marge qu'il laisse à la hausse, qu'à cause de la sécurité et de la résistance qu'il offre dans l'autre alternative. Le dernier emprunt, en effet, est tombé au plus bas à 63 fr. 50 c. environ, et c'est le prix auquel ressortirait, par suite des avantages y attachés sous forme de provision et de termes de paiements, un emprunt émis au prix de 66 francs, moyenne de notre évaluation.

Une dernière question reste à examiner au sujet des éventualités relatives au nouvel emprunt. Comment cet emprunt sera-t-il négocié? Traitera-t-on directement avec les banquiers, ou bien ouvrira-t-on une souscription publique? Nous sommes d'avis qu'on empruntera à chacun de ces deux systèmes ce qu'il a de bon, et qu'on les utilisera l'un et l'autre.

Aucune maison, en effet, si haut placée qu'elle soit, aucun groupe de banquiers même, si puissant qu'on le veuille faire, n'assumera sur lui le poids d'un emprunt de 500 millions dans les circonstances actuelles; et, d'un autre côté, le public, réduit à ses propres forces, n'offre ni la cohésion, ni la solidité nécessaires pour que le gouvernement puisse songer à s'adresser à lui exclusivement.

Il est donc plus que probable que le gouvernement, se conformant en cela à l'expérience du passé, commencera par s'assurer le concours de la haute banque en lui garantissant une part déterminée dans l'emprunt, et qu'il fera appel pour le surplus à l'épargne individuelle, en ouvrant une souscription publique. Cette combinaison offre une réunion d'avantages, de sécurité et de convenances, trop complète, pour n'être point adoptée; nous la considérons donc comme à peu près certaine dès à présent.

(*Gazetta finanziera.*)

FINANCES ROMAINES. — On écrit de Rome :

« C'est le 8 décembre, jour de l'Immaculée-Conception, qu'a été tirée la loterie du denier de Saint-Pierre, dont les précieux objets sont réunis dans les salles du palais du Capitole.

» L'emprunt n'est pas encore tout à fait conclu. On ne manque pas précisément d'argent, d'après mes derniers renseignements. Il y a encore dans les caisses environ 5 millions de francs. On a dû émettre une quantité considérable de bons du Trésor, dont on a fait des consolidés je ne sais comment. Il est impossible de s'expliquer autrement la marche des affaires.

» Depuis 1859, le déficit annuel est, même après l'application des produits du denier de Saint-Pierre, de 16 à 17 millions. Sans le denier de Saint-Pierre, le déficit serait de 25 millions passés. Le denier de Saint-Pierre qui, en moyenne, a produit par an 8 à 9 millions (en tout, depuis novembre 1859, 3,150,000 écus, soit près de 26 millions), a fait descendre le déficit à 16 ou 17 millions. Comment cette somme a-t-elle été couverte, si ce n'est par les émissions du Trésor?

» J'appelle votre attention sur les chiffres que je vous indique. Ils sont importants. Le denier de Saint-Pierre, en réalité, a rapporté infiniment plus que nous l'avions su jusqu'ici. Les évêques, en juin, ont dû donner des sommes bien considérables, pour que le chiffre total du produit du denier de Saint-Pierre, arrêté en octobre 1862, s'élève à 25,750,000 francs.

» Voici donc la situation très-exacte :

» Avant 1859, la dépense était d'environ 70 millions de francs. Les événements l'ont restreinte, mais dans une faible mesure, puisque, dans l'état actuel, il y a un déficit annuel de 26 à 27 millions. Le denier de Saint-Pierre couvre un tiers environ de ce déficit; il le fait descendre de 26 ou 27 à 16, 17 ou 18. »

F. GRIMAUD.

COMPTOIR D'ESCOMPTE DE PARIS.

Bilan au 30 novembre 1862.

ACTIF.

Espèces en caisse.....	2,611,226 30	
Espèces à la Banque....	310,500 05	2,921,726 35
Matières or et argent		109,623 32
Portefeuille : Paris.....	43,236,562 55	
— Province .	15,611,709 66	
— Etranger .	8,167,819 85	67,016,072 06
Agences dans les colonies.		5,037,022 86
Agences à l'étranger		21,443,397 69
Avances sur fonds publics et actions div.		3,617,180 38
Crédits sur connaissement et nantissem.		20,299,189 17
Correspond. : Province 6,570,533 70		
— Etranger 27,865,856 80		34,436,390 50
Comptes débiteurs des Sous-Comptoirs. .		2,377,660 91
Effets en souffrance. Exercice courant. .		42,828 05
Immeubles..		1,415,574 32
Frais généraux.		376,081 71
Divers..		15,087 59
		159,787,795 59

PASSIF.

Capital.		60,000,000 »
Réserve.		8,351,343 33
Comptes courants d'espèces.		36,402,766 77
Comptes courants d'escompte.		3,516,668 70
Comptes créditeurs des Sous-Comptoirs :		
Capital. 3,388,207 70		
Divers 1,223,242 66		4,611,450 36
Effets remis à l'encaissement :		
Par divers 10,449,350 41		
Par faillite du tribunal de commerce . . . 65,309 43		10,514,659 84
Corresp. : Province.... 6,678,537 08		
— Etranger.... 24,413,850 86		31,092,387 94
Acceptations à payer.		25,518,832 47
Rentrées, effets en souffrance. Exerc. clos.		82,843 98
Dividendes à payer.		36,864 82
Profits et pertes		1,197,206 22
Divers..		1,165,374 07
		159,787,795 59

Risques en cours au 30 novembre 1862.

Effets à échoir restant en portefeuille. . .	67,016,072 06
Effets en circulation avec l'endossement du Comptoir	23,420,297 03
	90,436,369 09

Certifié conforme aux écritures :

Le Directeur,

Hipp. BIESTA.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE CRÉDIT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Situation au 30 novembre 1862.

ACTIF.

Caisse : espèces à la Banque ... 2,252,013 81		
Espèces en caisse.... 806,908 38		3,061,822 19
Effets remis à la caisse		162,209 61
Portefeuille : Paris et diverses places :		
Effets de 1 à 30 jours. 15,145,756 71		
— de 31 à 60 — . 13,350,116 65		
— de 61 à 105 — . 13,238,015 04		
Etrangers 438,840 10		
Warrants 1,693,098 35		43,865,826 85
Avances sur garanties statutaires (art. 5, paragraphes 2 et 3)....		2,600,000 »
Frais de premier établissement.		124,984 71
Frais généraux.		156,935 90
Comptes courants.		3,867,522 35
Agents de change (ventes et achats pour compte de tiers)		57,412 70
Immeuble social		2,179,259 14
Versement à faire non appelé :		
1re émission . . . . . 30,000,000 »		
Actions à émettre.... 20,000,000 »		50,000,000 »
		105,475,972 88

PASSIF.

Capital : émis. . . . . 40,000,000 »		
— à émettre.... 20,000,000 »		60,000,000 »
Comptes de dépôts :		
3 0/0 à 3 jours de vue. 24,007,563 40		
Comptes courants (escompte et espèces). 16,037,035 14		40,044,598 54
Acceptations et effets divers à payer....		2,093,726 43
Profits et pertes		1,129,634 79
Réescompte du dernier semestre.		167,524 55
Intérêts et dividendes à payer, solde de 1859, 1860 et 1861.		23,750 07
Premier semestre 1862 (5 fr. par action).		71,175 »
Bénéfices réservés du 1er semestre 1862)..		19,869 02
Fonds de réserve		1,326,703 84
		105,475,972 88
Effets à échoir en portefeuille.		43,865,826 85
Effets à échoir en circulation avec l'endossement de la Société		24,489,251 93
		68,355,078 78

Certifié conforme aux écritures :

Le sénateur président,

LE MARQUIS G. D'AUDIFFRET.

SOUS-COMPTOIR DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

Bilan au 30 novembre 1862.

ACTIF.

Caisse :		
Espèces en caisse....	74,556 89	
Espèces à la Banque de France.....	40,048 76	383,621 23
Espèces à la Société générale de Crédit industriel et commercial	169,015 58	
Actions : 375 francs par action non appelés.....		15,000,000 »
Portefeuille.....		2,911,318 70
Nantissements :		
Marchandises.....	34,994,673 75	
Valeurs et titres divers	16,659,096 85	51,723,536 72
Frais de constitution, émission, 1er établissement.....		188,000 »
Agences.....		2,395,267 58
Frais généraux.....		48,: 37 37
Comptes courants. Débiteurs.....		1,159,707 44
Divers.....		50,671 10
		75,691,114 02

PASSIF.

Capital.....		20,000,000 »
Créditeurs :		
Marchandises.....	34,994,673 75	
Valeurs et titres divers	16,659,096 85	51,723,536 72
Réserve statutaire. 1er semestre 1861.		116,860 11
Dividende restant à payer.....		16,325 »
Récompte du portefeuille, 1er sem.		30,388 85
Comptes courants. Créditeurs.....		1,575,375 82
Profits et pertes :		
Report du 30 juin 1861.....	59,528 73	252,143 99
Solde nouveau.....	229,864 91	
Divers.....		»
		75,691,114 02

Opérations en cours au 30 novembre 1862.

Avances :		
Sur nantissement de marchandises..		21,280,371 05
Sur nantissement de valeurs et titres divers.....		8,631,710 70
Total.....		29,937,081 75
Effets à échoir restant en portefeuille,		2,911,318 70
Effets en circulation avec l'endossement du Sous-Comptoir.....		27,025,763 05
Total égal.....		29,937,081 75

Certifié conforme aux écritures,

Le Directeur, A. IGUARD.

MARCHÉ INDUSTRIEL

A l'opposé du marché de la rente et de nos principales lignes de chemins de fer, le marché industriel a présenté quelque animation, non pas précisément au point de vue de la quantité des affaires, mais bien au point de vue des variations de cours.

Les obligations du Victor-Emmanuel, admises à la cote depuis le commencement de cette semaine, ont facilement trouvé preneurs tout d'abord à 370, et se sont élevées à 382 50.

Des demandes nombreuses ont porté le Sous-Comptoir des entrepreneurs à 197; il a réactionné à 187 50.

Les Ports de Marseille sont restés stationnaires à 602 50; les Rivoli à 220 ».

Les Gaz de Marseille sont montés à 450; des bruits de fusion ont circulé; jusqu'à présent, rien n'est décidé, mais nous croyons que cette valeur montera.

Les Docks de Marseille ont fait 675 », très-demandés; les Magasins généraux restent cotés à 650 ».

Il y a eu des demandes actives sur les Docks de Saint-Ouen à 557 50 et à 550 ».

Les Eaux ont été à peine cotées; les Petites voitures sont calmes à 68 75.

La Caisse est à 77 50 sans offres.

L'Union des gaz se consolide de 100 » à 105 ».

Le Crédit colonial a eu preneurs à 505 et 505.

Les Bonnard sont immobiles à 40; les Call sont introuvables à 782 50.

E. BONNARD.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

Les fonds anglais ont été assez fermes cette semaine. Ils se sont surtout maintenus depuis trois jours. Hier les Consolidés étaient à 92 3/8, en hausse de 1/8.

L'*Etna* et le *City of Washington* ont apporté de fortes sommes en espèces. On évalue leurs cargaisons à 200,000 liv. Le mouvement d'exportation du numéraire en Chine, aux Indes et au Brésil a un peu diminué et tend à diminuer encore. L'encaisse métallique de la Banque n'aurait donc plus à subir de nouvelles diminutions et pourrait reprendre son ancien niveau.

Les lettres de New-York signalent des fluctuations incroyables dans l'agio de l'or. La prime, qui était tombée le 1er décembre à 28 1/4, est remontée le soir du même jour à 31 1/4; le 3 au matin elle était à 33; à midi, elle tombait à 30 1/2, et remontait le soir à 31 3/4.

Ces variations inattendues déroutent le commerce, et entravent les affaires.

A Londres, le marché aux grains a été très-calme pendant toute la semaine; il se fait peu d'affaires, et les détenteurs qui veulent vendre sont obligés de consentir à une diminution.

L'argent afflue à la Bourse de Londres. A courte échéance, il est offert à 2 0/0. A la Banque, les demandes d'escompte ont diminué. Les effets de commerce n'ont pas besoin de recourir au crédit de la Banque, puisqu'ils s'escomptent facilement à 2 1/2, 2 3/4 et au plus à 2 7/8 0/0.

Voici le cours des fonds publics d'après les dernières cotes :

Consolidés : 92 1/4, 3/8; actions de la Banque, 231, 233; 3 0/0 réduit et 3 0/0 nouveau, 92 1/8, 1/4, 5 0/0 indien, 107 1/2, 3/4. Roupie papier, 105 1/2, 112 1/2. Bons indiens, de 25 shillings à 27 shillings. Bons de l'Echiquier, de 8 à 12 shillings de prime.

Peu de variation sur les fonds étrangers; les Bons grecs ont diminué de 1/4 0/0; ils sont encore à 16 et 16 1/4. Mais les coupons, qui représentent nominativement 100 livres, sont fermes à 6 1/2, 6 3/4. Le 5 0/0 italien a éprouvé une baisse de 1/4 0/0; il est resté à 71 1/2, 71 3/4. Le Mexicain fait 31 3/4.

Les certificats espagnols et le passif ont gagné 1/8. Le Turc est stationnaire à 3, 3 1/4 de prime. Le Péruvien est de 1 1/4 à 3/4 au-dessous du prix. Venezuela, 2 à 2 1/2 0/0.

Buenos-Ayres, 99; Egyptien, 92; id., deuxième émission, 91; chemin de fer italien, 73 1/2; Nouvelle-Grenade, coupon détaché, 12 1/2; Portugais, 48 1/8, 1/4; Russe, 1850, 93 3/4, 78; id., 1862, 93 3/4 7/8.

C. DEALTRY.

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

Nos préoccupations financières n'affectent, pour ainsi dire, aucun caractère; haussiers et baissiers, tous sont calmes et vivent en parfait accord. Quelques transactions sur valeurs étrangères, car nous ne restons pas à la queue du mouvement financier; quelques opérations sur actions et valeurs industrielles ou de chemins de fer, joignez à cela une certaine roideur sur tout ce qui peut être influencé par une modification dans la politique, vous aurez presque la physionomie actuelle de la Bourse belge.

Les actions Namur-Liége, Flandre occidentale, Anvers-Rotterdam, sont recherchées.

Notre change de Paris sur Londres était hier à 25.22 1/2. A Bruxelles, sur Londres, il n'est aujourd'hui que de 25.20.

Presque toutes les recettes de nos chemins de fer accusent une augmentation sensible sur 1861.

Nos charbonnages ont subi une reprise fort bien décidée. Les demandes sont fréquentes et importantes. Quant à nos fers et à nos fontes, sans être bien animés, il y a généralement une fermeté qui se soutiendra une partie de la saison.

VAN STOLEN.

REVUE ÉTRANGÈRE.

Jeudi, a eu lieu la clôture du Reichsrath autrichien qui dans ses dernières sessions, a voté le budget 1863 et la loi sur la Banque.

On a réduit de 15 millions les dépenses; on a doublé certaines taxes qui ont produit 152 millions.

Nous ne pouvons mieux faire, pour nous renseigner sur les finances de l'Amérique du Nord, que de prendre le message du président Lincoln. Tout en constatant la promptitude avec laquelle les immenses dépenses causées par la guerre ont été couvertes, et en reconnaissant que le crédit public n'a pas été ébranlé, il ne peut s'empêcher d'avouer la nécessité de la reprise des paiements en espèces, dans un temps prochain. Les fluctuations, dit le président, dans la valeur des signes de circulation font toujours tort, et ce sera toujours le grand but d'une législation sage de réduire ces fluctuations au plus bas degré possible. La convertibilité, une convertibilité prompte et certaine en espèces, voilà ce qu'on reconnait généralement pour la garantie la meilleure et la plus sûre contre elles, *et il est extrêmement douteux qu'une circulation en bons des Etats-Unis, payables en espèces, et assez considérable pour les besoins du peuple, puisse être maintenue d'une manière permanente, utile et sûre.*

Pour assurer les ressources nécessaires aux besoins publics, et les grands avantages d'une circulation sûre et uniforme, le président propose au gouvernement d'organiser des associations de banques auxquelles il fournirait des billets de circulation garantis par des titres des Etats-Unis déposés au Trésor. Ces billets, toujours convertibles en espèces, protégeraient une fois pour toutes le travail contre les maux d'une circulation vicieuse.

Les recettes ont été pour l'année fiscale finissant au 30 juin 1862, de 583,885,247 doll. 06. Les dépenses s'élèvent à 570,841,700 doll. 75, et laissent dans le Trésor une balance de 13,043,546 doll. 81 c.

Les journaux italiens ont publié hier les documents qui établissent la situation financière de l'Italie. La chambre a autorisé le gouvernement de Turin à percevoir 3 douzièmes du budget 1863.

On parle à Saint-Pétersbourg d'un emprunt négocié entre les maisons Langenstrom et Rothschild (de Londres), au profit de la Finlande. La Banque russe a pris une mesure qui satisfait tout le monde. Elle a remboursé en espèces plus de 2 millions de papier-monnaie.

En Allemagne, la question du traité de commerce est toujours pendante; l'obstination de quelques Etats semble devoir lutter jusqu'au dernier moment contre l'évidence. N'oublions pas de mettre en ligne de compte l'animosité dont tels d'entre eux sont animés contre la Prusse, qui, sous le rapport économique et politique, pourrait en tirer beaucoup d'avantages.

EMILE ANDREOLI.

BULLETIN COMMERCIAL.

Les ventes de farines et blés sur le marché de Paris sont un peu lentes, parce que le mouvement de baisse a été presque général et uniforme sur tous les points de la France, et que la meunerie attend les résultats de l'enquête sur les mesures à prendre relativement à la boulangerie. Les questions de taxe et de compensation, celle de la Caisse, sont plus importantes qu'on ne le supposerait, et il n'a pu échapper à l'attention de ceux qui ont provoqué la solution de cette difficulté, que l'équilibre n'existait pas entre ce qu'on appelle les prix du commerce et les prix officiels : ces derniers sont ceux des boulangers qui ne pouvant augmenter leurs bénéfices, que le blé soit cher ou non, s'inquiétent peu de le payer plus ou moins, puisque le prix du pain ne se compose jamais pour eux que d'une somme de 11 francs pour main-d'œuvre et cuisson, augmentée de la somme représentant le prix de la farine.

Les blés première qualité font 32 et 32 50 l'hectolitre et demi, soit 26 50 et 27 08 les 100 kilogr.

La deuxième qualité est à 31 50 et 32 l'hectol., 26 24 et 26 66 les 100 kilogr.

Hier, 18, les farines blanches de la Caisse de la boulangerie, livrables à 30 jours, se sont vendues 34 74 au plus bas, et 38 85 au plus haut.

L'esprit 3/6 Montpellier 86°, se cote 95 ; à Cognac on vend les qualités suivantes:

	1861	1862	
Bons bois.....	160	145 à 150	
Fins bois borderies..	165	155	
Petite champagne....	175	160	165
Fine champagne.....	195 à 200	180	185

Les fines champagnes sont recherchées.

A Bordeaux l'armagnac fait 88 et le 3/6 languedoc 89. Béziers cotait 78.50, Cette, 75. Sur ce dernier marché l'amélioration est peu sensible; on annonçait cependant ces derniers jours quelques ventes de villevegrac, gigean et poussan, à 100 et 105 fr. l'hectolitre. Le mirval trouvait acheteurs à 95, 115 et 125 fr. Le frontignan, deuxième couleur, 140 fr. Les vins d'Espagne ne franchissent 32 fr. Les nouvelles eaux-de-vies de 1862 s'estiment 90 et 95 fr. à la Rochelle.

Les sucres et savons sont au même taux que ces jours passés. Bordeaux et Marseille font peu. Le disponible ne se traite qu'exceptionnellement.

Les huiles sont fermes et toujours en hausse. Suifs 105 et 106 fr. à Paris, oléine 96 fr., stéarine 200 fr.

EMILE ANDREOLI.

BOURSES ÉTRANGÈRES.

Anvers, 17 décembre.	
Emprunt belge 4 1/2 0/0	99 90
— 4 0/0	[illegible] 50
— 3 0/0	81 »»
— 2 1/2 0/0	60 95
Ville d'Anvers 5 0/0	102 75
Anvers à Gand	»»» »»
Amsterdam, 17 décembre.	
Dette active 2 1/2 0/0	64 5/16
— 3 0/0	78 5/16
— 4 0/0	98 5/8
Russie 5 0/0	102 »»
Russie (99) 4 1/2 0/0	90 7/16
— 4 0/0 Hope	75 3/4
Grèce 3 0/0	13 9/16
Bruxelles, 16 décembre.	
Emprunt 4 1/2 0/0	99 95
— 4 0/0 1836	90 »»
— 3 0/0 1838	»» »»
— 2 1/2 0/0 1841	61 65
Crédit communal 4 1/2 0/0	95 »»
— 3 0/0	92 25
Banque nationale	1092 50
Banque de Belgique 1835	1080 »»
Vienne, 16 décembre.	
Métallique 5 0/0	72 60
— 4 1/2 0/0	»» »»
— 4 0/0	»» »»
— 3 0/0	»» »»
— 2 1/2 0/0	»» »»
— 1 0/0	»» »»
Emprunt national	82 »»
Lombardo-Vénitien	»» »»
Actions de la Banque	806 »»
Crédit mobilier autrichien	223 »»
Chemins autrichiens	23[illegible] »»
Chemin du Nord	»» »»
— du Sud	»» »»
— de l'Est	»» »»
Berlin, 16 décembre.	
Emprunt volontaire 4 1/2 0/0	101 3/4
Obligations 3 1/2 0/0	90 3/4
Lombardo-Vénitien	»» »»
Actions de la Banque	123 3/4
Crédit mobilier autrichien	93 3/4
Chemins de fer autrichiens	133 1/2
Chemins de fer rhénans	[illegible]
Mines de la Silésie	»» »»
— de Niederschlesisch	»» »»
— de Stolberg	»» »»
Hambourg, 9 décembre.	
Banque du Nord	»» »»
Banques réunies	»» »»
Russe 5 0/0 anglais	90 1/2
— nouveau	91 1/2
Prusse, emprunt 1859	101 1/4
Crédit mobilier autrichien	82 7/8
Madrid, 6 décembre.	
3 0/0 consolidés	52 10
3 0/0 différés	46 05
Dette amortissable, 1re classe	35 »»
Dette amortissable, 2e classe	17 50
Obligations municipales 6 0/0	91 »»
Canal Isabelle 8 0/0	110 »»
Banque d'Espagne	220 »»
Soc. espagnole comm. et indust.	2140 »»
Chem. Madrid-Saragosse-Alicante.	2290 »»
— obligations	1010 »»
Obl. du ch. de Cordoue à Séville.	1125 »»
Actions Saragosse-Pampelune	1025 »»
— obligations	[illegible]
Actions Lerida Reus-Tarragone	1900 »»
— obligations	[illegible]
Actions de Ciudad-Real à Badajoz.	1045 »»
— obligations	950 »»
Francfort, 17 décembre.	
Emprunt national Autrichien	66 »»
Banque de Francfort	»» »»
Banque de Darmstadt	221 »»
Actions de la Banque	»» »»
Crédit mobilier autrichien	200 3/4
Crédit mobilier espagnol	»» »»
Chemins de fer de Bavière	»» »»
Espagne 3 0/0	»» »»
Belgique 4 1/2 0/0	»» »»
Londres, 16 décembre.	
Consolidés	92 3/4
Emprunts indiens	»» »»
Actions de la Banque d'Angleterre	»» »»
Compagnie des Indes	»» »»
Bons de l'Échiquier	»» »»
Milan, 15 décembre.	
Rente italienne 5 0/0	72 25
Petites coupures	»» »»
Banque nationale	1650 »»
Emprunt autrichien 1854	74 »»
Petites coupures	»» »»
Lisbonne, 3 décembre.	
3 0/0	47 1/2
Dette différée	46 »»
Banque de Portugal (5 actions)	517 »»
Banque commerciale portugaise	[illegible] »»
Chemins de fer portugais	62 »»
Obligations 3 0/0	[illegible]
Gênes, 16 décembre.	
Rente italienne	72 60
Banque nationale	1178 »»
Caisse commerciale et industrielle	»» »»
Turin, 15 décembre.	
Consolidés 5 0/0	72 30
Petites coupures	72 50
Dette consolidée napolitaine	»» »»
Emprunt italien Rothschild	»» »»
Banque nationale	1425 »»
Caisse d'escompte	»» »»
Chemin Victor Emmanuel	»» »»
— Romains	»» »»
— — actions trentenaires	»» »»
— Méridionaux	»» »»
Canal Cavour	»» »»

CHANGES du 17 décembre 1862.

Paris sur	Cours Papier	Cours Argent	90 jours Papier	90 jours Argent
Amsterdam, pour 100 florins	214 5/8	214 1/2	212 3/4	212 1/2
Anvers, pour 100 francs d'Anvers	100 1/8	pair	»» »»	»» »»
Hambourg, pour 100 marcs banco	189 7/8	189 1/2	187 3/4	187 1/2
Berlin, pour 100 thalers	»» »»	»» »»	370 »»	369 1/2
Londres, pour 1 livre sterling	25 22 1/2	25 20	25 02 1/2	24 97 1/2
Madrid, pour 1 piastre de 1845	5 21 1/2	5 21	5 18	5 17
Livourne, pour 100 lire	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»
Naples, pour 100 ducats	423 »»	421 1/2	419 »»	418 »»
Vienne, pour 100 fl. de c. (gulden)	»» »»	»» »»	»» »»	208 »»
Trieste, pour 100 fl. de c. (gulden)	»» »»	»» »»	»» »»	208 »»
Augsbourg, pour 100 flor. de conv.	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»
Francfort s/M., p. 100 fl. pied 24 1/2	»» »»	»» »»	212 »»	211 3/4
Pétersbourg, pour 100 roubles	»» »»	»» »»	364 »»	363 1/2
Venise, pour 100 liv. autrichiennes	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»
Rome, pour un écu romain	»» »»	»» »»	»» »»	5 21 1/2
Leipzig, pour 1 thaler au pied de 14	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»
Constantinople, p. 100 p. turques	»» »»	»» »»	»» »»	»» »»

Sur PARIS

Amsterdam, c. 55 1/16 fl. à 2 m. 55 7/16
Madrid, à 8 j., une p. de 1848 p. 5 25
Anvers, c. 99 3/4 1/2 a.; p. 100.
Bruxelles, 99 pour 100.
Milan [illegible] p. 100
Lisbonne, [illegible] reis à [illegible] p. 1 à 100 jours.
Londres, une livre sterling p.
Gênes, 99 5/8 lire pour 100 fr.
Berlin, th. courants de Prusse p. 300.
Brême, écus pour 1.
Cologne, th. courants de Prusse p. 300.
Constantinople, paras p. 1.
Francfort s/M., florins pour 200.
Leipzig, thalers pour 300.
Rotterdam,
Vienne, fl. [illegible] fl. de convent. p. 300.
Varsovie, florins polonais pour 300.
Pétersbourg, roubles pour 100.

MATIÈRES D'OR ET D'ARGENT.

	Louis d'or.	Quadruples espagnols.	Quadruples colombiens.	Piastres à colonnes.	Souverains anglais.	Ducats de Hollande et autres lieux.	Aigles.
PARIS	» »	85 10 86 75	84 75 84 25	5 45 » »	25 12 1/2 25 30	11 70 » »	»» »» » »
BRUXELLES	» »	86 25 84 50	83.75 83 90	5.45 5 80	23 [illegible] à 30	11 75 » »	»
BERLIN	5 10 9 »	»	»	4.11 5 8	6.21 5 8	3 4.9	»
FRANCFORT	9 »» 11 1/2	»	»	»	11 44 » »	5.31 1/2	»
NEW YORK	[illegible] » »	»	»	1 30 » »	6.»» » »	»	»
HAMBOURG	10.»» 8 1/4	»	»	2.14 1/2	13.»» 3 1/2	6 »» 4 3/4	»,»» » »
CRACOVIE	4.56 » »	»	»	»	»	3.63 » »	»
COLOGNE	5.40 9 »	»	»	»	6.21 » »	»	»
VIENNE	9 [illegible] » »	»	»	»	11 55 » »	»	»

EMILE ANDREOLI.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	Dates des semaines.	1862 Kilomètres exploités	1862 Recettes brutes	1862 Recettes par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 Recettes brutes	1861 Recettes par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861 en plus	en moins	Recettes kilométriques depuis le 1er janvier Recettes	Cours correspondant des actions
Est*	Du 3 au 9 décembre.	1739	1.323.179 89	760 89	1706	1.365.357 14	800 32	».»»	4.92	35.946 35	528 75
Orléans*	3 — 9 — ...	1624	1.265.500 45	778 64	1475	1.210.630 06	820 77	».»»	5.13	41.404 76	1062 [illegible]
Paris-Lyon-Méditerranée*	3 — 9 ...	1459	2.427.615 50	1.663 [illegible]	1411	2.537.557 65	1.798 41	».»»	7.48	83.720 13	1157 [illegible]
Ouest*	3 — 9 — ...	1310	870.731 40	664 65	1213	981.726 65	809 35	».»»	17.85	39.881 94	537 50
Nord*	3 — 9 — ...	1053	1.209.293 08	1.148 42	967	1.364.609 10	1.411 17	».»»	18.61	61.375 90	1038 75
Midi*	3 — 9 — ...	798	534.248 63	669 49	798	718.626 09	900 55	».»»	25.66	37.105 10	805 »»
Lyon à Genève*	3 — 9 — ...	231	107.719 07	466 33	231	119.924 85	519 16	».»»	10.18	27.824 07	372 50
Ardennes*	3 — 9 — ...	355	145.930 11	411 13	187	93.786 70	501 53	».»»	18.02	18.907 20	»»» »»
Dauphiné*	3 — 9 — ...	182	64 371 11	353 68	160	61.013 40	381 33	».»»	7.81	21.336 89	615 »»
Graissessac à Béziers	3 — 9 — ...	52	9.113 05	175 25	52	10.295 15	197 98	».»»	12.97	»	»
Bességes à Alais*	3 — 9 — ...	33	27.335 20	828 33	33	24.630 00	746 08	».»»	».»»	47.583 68	»»» »»
Sud de l'Autriche, Lombard-Vénit'.	3 — 9 — ...	1964	1.053.071 04	536 18	1936	1.342.733 88	693 56	».»»	22.69	31.463 50	592 50
Autrichiens	3 — 9 — ...	1324	803.860 »»	607 22	1324	1.058.872 50	794 06	».»»	22.53	33.690 73	515 »»
Madrid à Saragosse et à Alicante — Alicante et Tolède	3 — 9 — ...	482	278.770 09	578 40	482	259.809 60	539 02	7.30	».»»	37.889 90	633 »»
— Madrid à Médinacelli	3 — 9 — ...	166	37.022 38	289 05	104	28.753 06	276 52	».»»	19.35	»	»
— Alcazar à Ciudad	3 — 9 — ...	155	27.037 87	174 43	114	19.366 01	169 87	2.68	».»»	»	»
Barcelone à Saragosse	3 — 9 — ...	366	112.893 70	308 40	366	114.997 85	314 20	».»»	1.84	16.048 20	327 50
Nord de l'Espagne	3 — 9 — ...	522	180.933 73	346 [illegible]	373	126.092 71	337 84	2.60	».»»	18.370 88	525 »»
Union suisse	6 — 11 — ...	275	58.740 »	213 »»	275	59.310 »	215 »»	».»	».93	» »»	»
Central suisse	3 — 9 — ...	262	97.305 53	371 40	262	107.946 30	412 01	».»»	10.00	23.548 27	»»» »»
Victor-Emmanuel	3 — 9 — ...	214	127.772 05	597 06	214	124 597 22	582 23	2.54	».»»	31.900 52	375 »»
Romains — Bologne à Ancone	3 — 9 — ...	206	43.852 »»	212 90	»	»	»	»	»	12.376 [illegible]	332 50
Romains — Rome à Civita-Vecchia	3 — 9 — ...	73	14.676 25	201 04	»	»	»	»	»	11.820 49	»
Saragosse à Pampelune	3 — 9 — ...	179	35.206 29	196 69	»	»	»	»	»	12.172 49	390 »»
Séville-Xérès-Cadix	19 — 25 novembr.	160	59.858 70	374 30	160	55.758 »»	348 67	7.37	».»»	23.773 22	470 »»
Ouest suisse	3 — 9 décembre	150	46.039 35	307 06	150	48.582 56	323 88	».»»	5.19	19.040 35	137 [illegible]
Cordoue à Séville	19 — 25 novembr.	131	44.079 60	336 48	131	36.535 40	278 89	20.65	».»»	17.850 [illegible]	»»» »»
Guillaume-Luxembourg	26 — 2 décembre.	124	29.684 11	239 39	69	20.782 03	300 92	».»»	20.44	14.649 10	275 »»
Portugais	25 — 1 — ...	135	21.942 15	162 53	»	»	»	»	»	»	[illegible] »»
		»	»	» »»	»	»	»	»	»		

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GAIM[illegible]

AVIS AUX ACTIONNAIRES

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

JANVIER 1863.

	Montant du coupon. fr. c.	Impôt à déduire pour les actions au porteur.
Crédit mobilier	25 »	50 c.
Midi	20 »	40
Dauphiné	10 »	40
Rivoli	5 »	10
Chemins autrichiens	12 50	»
Omnibus de Paris	25 »	63
Cordoue à Séville	10 »	»
Crédit mobilier espagnol	22 »	»
Pampelune	15 »	»
Nord (Espagne)	15 »	»
Comp' transatlantique	12 50	35
Chemins Portugais	20 »	»
Magasins généraux	15 »	53
Docks de Marseille	12 50	35
Saragosse à Alicante	15 »	»
Medina à Zamora	15 »	»
Victor-Emmanuel	11 25	»
Ligne d'Italie (action nouv.)	12 50	»
— (actions anc.)	6 25	»
Usines de la Guadeloupe	60 »	»
Crédit en Espagne	7 50	»
Séville-Xérès	17 50	»
Nord (ancien)	25 »	70
— (actions sorties)	16 50	65
Canal de Suez	12 50	»
Portugais	20 »	»
Banque de Darmstadt	10 60	»
Lichtervelde Furnes	» »	»
Omnibus de Paris	25 »	63
Canal Cavour	3 »	»
Nouvelle Montagne	25 »	»
Nous-Comptoir des entrepreneurs	5 »	»
Société mercantile industrielle espagnole	» »	»

Service des Obligations.

2 JANVIER 1863.

	Montant du coupon. fr. c.	Déduction de l'impôt, cent.
Paris-Lyon-Médit. — Obligations 3 0/0 de la fusion	7 50	22
— Ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée. 3 0/0	7 50	22
— Ancienne Compagnie de Marseille à Avignon. 5 0/0	25 »	73
— Compagnie de Lyon à Genève 3 0/0	7 50	22
— Bourbonnais. 3 0/0	7 50	22
— Grand-Central. 3 0/0	7 50	22
— Rhône-et-Loire. 3 0/0 (2e série)	7 50	22
— Id. 4 0/0 (1re série)	12 50	36
— Saint-Etienne-Lyon (emprunts réunis)	25 »	70
— Saint-Etienne-Lyon (emprunt 1850)	25 »	70
— Saint-Etienne-Lyon (reconnaissance de capitalisation)	27 »	70
— Saint-Etienne-Lyon (emprunts 1843 et 1847)	26 »	66
Orléans. 4 0/0. 1er emprunt	25 »	75
— 2e emprunt	25 »	72
— 3 0/0	7 50	22
— Grand-Central 3 0/0	7 50	22
— Ancienne Compagnie d'Orsay (2e série). 4 0/0	25 »	75
Nord. 3 0/0	7 50	20
Ouest. Obligations 3 0/0	7 50	22
— Id. 4 0/0 (Dieppe)	10 »	26
— Ancienne Compagnie de Saint-Germain (emprunts 1852-59)	25 »	74
— Ancienne Compagnie de Versailles (r. d.)	25 »	72
— Anc. Compagnie de Rouen	20 »	55
— Anc. Compagnie du Havre	30 »	76
— Id. de l'Ouest	25 »	71
Midi	7 50	20
Dauphiné	7 50	20
Ardennes	7 50	22
Madrid-Alicante	7 50	»
Lombards	7 50	»
Romains	7 50	»
Ligne d'Italie	7 50	»
Portugais	7 50	»
Cordoue à Séville	7 50	»
Cie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz	12 50	32
Cie immobilière de Paris	7 50	20
Omnibus	12 50	33
Vieille-Montagne	12 50	»
Docks de Marseille	7 50	20
Ports de Marseille	15 »	»
Union des gaz	7 50	20

APPELS DE FONDS.

5 au 15 janvier. — **Chemins des Ardennes.** — Appel de 50 fr. par action.

Jusqu'au 15 janvier. — **Chemin de Medina del Campo à Zamora.** — Versement complémentaire de 350 francs par action. (Voir l'avis publié à ce sujet à notre numéro du 15 novembre, page 862.)

ÉCHANGE DE TITRES.

Depuis le 15 décembre. — **Chemins romains.** — Echange des actions de l'ancienne Compagnie de Frascati. (Voir aux annonces.)

TIRAGES.

22 décembre. — **Crédit foncier de France.** — Tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0.

23 décembre. — **Chemins des Ardennes.** — Tirage d'obligations.

23 décembre. — **Compagnie impériale des voitures de Paris.** — Tirage de 110 obligations à rembourser à partir du 2 janvier.

24 décembre. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Tirage au sort d'obligations provenant de divers emprunts et d'anciennes Compagnies fusionnées. (Voir, pour les détails, l'avis que nous avons publié à nos annonces du 6 décembre, page 933).

27 décembre. — **Société des chemins de fer romains.** — Tirage de 1,181 obligations venant au remboursement au 1er février 1863.

30 décembre. — **Compagnie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.** — Tirage d'obligations.

REMBOURSEMENTS.

31 décembre. — **Chemin Hainaut et Flandres.** — Remboursement des 125 obligations sorties au tirage du 24 mai. (Voir cette liste, numéro du 31 mai, page 446.)

31 décembre. — **Charbonnages du nord de Charleroi.** — Remboursement des obligations sorties du tirage du 26 mai. (Voir cette liste, numéro du 7 juin, page 478.)

2 janvier. — **Chemins de l'Est.** — Remboursement des actions sorties au tirage du 20 novembre. (Voir cette liste, numéro du 22 novembre, page 902.)

2 janvier. — **Chemin d'Orléans.** — Remboursement des actions et obligations sorties au tirage du 9 décembre. (Voir cette liste, numéro du 13 décembre, page 940.)

2 janvier. — **Chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 5 décembre. (Voir cette liste, numéro du 13 décembre, page 943.)

2 janvier. — **Chemin de Besèges à Alais.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 6 décembre. (Voir cette liste, numéro du 13 décembre, page 949.)

2 janvier. — **Chemin du Centre (belge).** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 8 décembre. (Voir cette liste, numéro du 13 décembre, page 950.)

2 janvier. — **Chemins Guillaume-Luxembourg** — Remboursement des actions sorties au tirage du 25 septembre. (Voir cette liste, numéro du 11 octobre, page 806.)

2 janvier. — **Union des gaz.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 25 novembre. (Voir cette liste, numéro du 29 novembre, page 918.)

2 janvier 1863. — **Emprunt anglo-autrichien.** — Remboursement des obligations sorties au tirage du 1er juillet 1862. (Voir cette liste, numéro du 12 juillet, page 558.)

F. G.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Paiement du 2e terme sur les actions nouvelles.

MM. les titulaires d'actions nouvelles sont prévenus que le paiement du 2e terme sur lesdites actions, soit 50 francs par titre, est exigible le 1er janvier prochain. Tout versement non effectué dans la quinzaine sera passible d'un intérêt de retard de 5 0/0 a partir du 1er janvier.

MM. les titulaires d'actions nouvelles sont prévenus, en outre, qu'ils ont la faculté de verser par anticipation les termes non encore exigibles, à condition que l'anticipation portera sur la somme totale des versements à échoir.

Il est alloué, sous forme d'escompte, aux versements anticipés, un intérêt calculé sur le pied de 3 0/0 l'an.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Montant des prêts au 10 décembre 1862.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES.

Au 31 décembre 1861 :		
A long terme.. 275,918,064		
A court terme. 12,088,000	288,006,064	»
Du 1er janvier au 30 novembre 1862, à long terme	77,557,700	»
Du 1er au 10 décembre, à long terme	1,211,000	»

PRÊTS COMMUNAUX.

Au 31 décembre 1861	44,071,130	12
Du 1er janvier au 30 novembre 1862	27,022,986	02
Du 1er au 10 décembre	452,160	»
Total	438,320,980	14
A déduire :		
Remboursements anticipés à long terme 20,073,239 03		
Remboursem. à court terme 10,512,000 »	30,585,239	03
Reste....fr.	407,735,741	11

Clôture le Dimanche 21 décembre

DE LA SOUSCRIPTION AUX 23,704 ACTIONS, SOLDE DE L'ÉMISSION

de la

SOCIÉTÉ CIVILE IMMOBILIÈRE

DES BOULEVARDS DU TEMPLE

CAPITAL SOCIAL

8 millions de francs divisé en 80,000 actions

11,053m de terrains à 270 fr. le mètre

CONSTRUCTION

DE TROIS THÉATRES ET DE SEPT MAISONS

Situés aux affluents des boulevards des Amandiers, du Temple, du Prince-Eugène, de Richard-Lenoir.

Les actionnaires ne sont responsables que du montant de leurs actions et **RIEN AU DELA** (art. 1862 du Code civil, art. 22 et

50 des statuts). La Société étant civile, les associés s'administrent eux-mêmes, sans devenir solidairement responsables **comme dans une Société commerciale.**

La Société est constituée depuis le 1er décembre.

Les terrains sont acquis, le premier paiement est effectué.

La construction des Théâtres est autorisée.

Des propositions avantageuses sont soumises à la Société par des entrepreneurs de premier ordre.

La souscription publique est ouverte pour le solde des actions disponibles.

Les demandes seront reçues sans réduction jusqu'à concurrence de **28,701 actions,** 13,000 actions étant réservées à la souscription anglaise.

Versements: 40 fr. en souscrivant; 20 fr. fin janvier; 20 fr. fin mars; 20 fr. fin mai.

INTÉRÊTS A 5 0/0 SUR LES SOMMES VERSÉES.

On souscrit.

A Paris, au siége social, boulevard du Temple n° 70,

Et chez MM. J. PATON et Ce, banquiers, 19, boulevard des Italiens.

Dans les départements, verser à leur crédit dans les succursales de la Banque de France, ou envoyer les fonds par lettres chargées.

A Londres, chez MASTERMANN, PETERS and C°, bankers, 35, Nicholas-Lane.

SOCIÉTÉ FONCIÈRE ET INDUSTRIELLE

D'ENGHIEN-LES-BAINS.

Société en commandite (LOI DU 17 JUILLET 1856), *suivant acte déposé chez Me Cabaret, notaire,* le 29 octobre 1862.

Siége social : rue Neuve-des-Petits-Champs, 62

CAPITAL SOCIAL.

2,500,000 francs garanti par des immeubles d'une plus-value certaine.

Émission de 5,000 actions de 500 fr.

REMBOURSABLES A 1,000 FRANCS

Les immeubles dont l'acquisition et l'exploitation font l'objet de la nouvelle Société, et au nombre desquels figurent : LES SOURCES ET L'ÉTABLISSEMENT DES EAUX MINÉRALES SULFUREUSES, — LE GRAND LAC D'ENGHIEN, — TROIS HOTELS MEUBLÉS, — DES MAISONS D'HABITATION, — TROIS PARCS, pouvant être divisés, ET DE VASTES TERRAINS, représentent un ensemble de **539,070 mètres.**

La plus-value de ces terrains est certaine, surtout si Enghien est, comme il doit l'être prochainement, relié à la capitale par un splendide boulevard.

L'exploitation des *magnifiques sources* récemment découvertes et *la construction d'un Etablissement modèle,* quintupleront la valeur industrielle de l'entreprise, consacrée, du reste, déjà par cinquante années de succès.

Les bénéfices *minimum* de la Société, en prenant pour base les produits réalisés par les précédents propriétaires, assurent, dans ces conditions nouvelles, *un dividende annuel de plus de* 9 0/0, *et le remboursement des actions avec une prime de* 500 *francs.*

Les statuts assurent aux actions les garanties hypothécaires dont sont entourées les obligations, et conservent aux actionnaires remboursés leurs droits intacts dans l'actif social et dans les dividendes.

ON SOUSCRIT A PARIS

Chez MM. LAUZE et Ce, banquiers,

rue de la Victoire, n° 21.

VERSEMENTS : 25 FRANCS EN SOUSCRIVANT,— 100 francs après la répartition, — 75 francs contre la remise des titres,— les 300 francs restant, de trois mois en trois mois à dater de cette remise.

Envoi, franco, de prospectus, sur demande.

EMPRUNT DE LA VILLE DE MILAN

OBLIGATIONS MUNICIPALES

à 45 francs.

GARANTIES PAR LES BIENS COMMUNAUX ET LES RENTRÉES DIRECTES ET INDIRECTES DE LA VILLE,

REMBOURSABLES AVEC **PRIMES**, *par 60 tirages trimestriels et* 80 *tirages semestriels en* 55 *années.*

Les tirages se font publiquement à l'hôtel de ville de Milan.

Les obligations sorties sont payables le 1er janvier et le 1er juillet qui suivent les tirages :

A Milan, à la Caisse communale ;

A Paris, chez MM. Simon Emden et Ce, 19, rue Drouot.

35,000 de ces obligations, au prix de **38** francs, sont mises à la disposition du public *jusqu'au* 31 *décembre, à moins que les demandes n'aient atteint ce chiffre avant cette époque.* Cette somme de 38 francs peut être acquittée, soit en une fois contre la remise de l'obligation définitive, soit par sommes de

10 francs comptant

10 francs du 15 au 28 février 1863,

et 18 francs du 15 au 30 mai 1863 — (sans aucune charge d'intérêts).

Le récépissé a droit au tirage du 1er janvier 1863, et également au tirage du 1er avril 1863, après avoir effectué le versement du 1er février 1863.

S'adresser, à Milan, au bureau du syndicat de l'emprunt.

A Paris, *MM. Simon Emden et Ce,* 19, *rue Drouot, sont chargés de faire parvenir sans frais les demandes d'obligations et de fournir les renseignements.*

PRÉFECTURE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE.

VILLE DE PARIS.

Amortissement de l'emprunt départemental de 50 *millions, contracté en vertu de la loi du 17 juillet* 1856.

11e *tirage.*

Le onzième tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions contracté par le département de la Seine, en 1856, s'est fait à l'Hôtel de ville, le lundi 3 novembre 1862, à 11 heures du matin.

A ce tirage il a été extrait de la roue 2,616 numéros indiquant les obligations à rembourser, savoir :

CASES NUMÉRIQUES.

(SUITE. — Voir notre numéro du 13 décembre.)

175053	181570	189400	199077	207972
175091	181687	189440	199125	207989
175130	181721	189544	199157	208109
175161	181839	189566	199172	208165
175190	182110	189742	199198	208188
175244	182184	189772	199284	208321
175255	182242	189974	199326	208376
175264	182244	190182	199343	208450
175279	182375	190428	199471	208486
175403	182435	190434	199493	208524
175446	182795	190551	199534	208603
175570	183002	190714	199592	208679
175615	183295	190764	200073	208944
175670	183320	190802	200076	208950
175799	183441	190965	200275	209068
175951	183485	191065	200296	209107
175987	183543	191245	200353	209200
176064	183609	191368	200475	209453
176110	183721	191549	200566	209472
176152	183825	192108	200611	209585
176246	183850	192128	200700	209612
176315	183852	192167	200822	209820
176347	183922	192432	200867	210022
146434	183951	192640	201376	210042
176558	183978	192730	201509	210052
176695	184121	192840	201555	210173
176790	184468	192873	201558	210326
176874	184618	193147	201655	210329
176935	184807	193375	202038	210349
177082	184945	193486	202100	210389
177234	185121	193513	202166	210467
177272	185322	193518	202184	210627
177415	185333	193528	202200	210683
177455	185384	193591	202388	210720
177485	185409	193689	202417	210853
177498	185448	193721	202671	210865
177656	185574	194029	202997	210956
177715	185685	194225	203060	210984
177717	185761	194497	203287	211122
177731	185794	194694	203550	211169
177743	186048	194724	203595	211279
177821	186084	194945	203610	211384
177868	186181	195166	203741	211466
177987	186294	195300	203883	211477
178018	186331	195483	204131	211566
178055	186349	195493	204196	211574
178207	186387	195510	204414	211598
178329	186404	195540	204493	211618
178384	186436	195582	204522	211706
178479	186544	195792	204552	211801
178765	186660	195795	204840	211808
178820	186946	195940	204973	211864
178859	186999	196050	204992	211876
178862	187052	196085	205021	212025
178866	187111	196158	205029	212085
178881	187326	196174	205068	212271
178886	187343	196313	205195	212636
178956	187355	196366	205218	212646
179032	187501	196585	205306	212949
179047	187513	196589	205335	213137
179157	187634	196677	205457	213231
179288	187740	196714	205542	213232
179446	189028	196813	205635	213244
179610	189007	196909	205680	213268
179841	189040	197037	205725	213565
180069	189081	197096	205747	213693
180118	189090	197145	205840	213723
180163	189094	197244	206131	213728
180261	189219	197301	206236	213935
180343	188539	197345	206525	214220
180386	188559	197440	206574	214338
180573	188638	197538	206804	214376
180589	188678	197593	206845	214473
180682	189688	198187	207195	214588
180719	188790	198401	207234	214669
180757	188815	198431	207311	214756
180800	188887	198564	207391	214944
180834	188921	198580	207439	215096
180942	188944	198613	207597	215126
181168	189212	198625	207788	215164
181196	189323	198777	207876	215196
181398	189344	198866	207947	215300

215240	223321	232911	238792	247493
215313	223404	233004	238917	247755
215396	223423	233085	239085	247921
215398	223591	233089	239036	248098
215597	223759	233195	239045	248139
215682	224058	233196	239244	248375
215688	224427	233296	239496	248525
215733	224563	233303	239530	248632
216539	224684	233321	239640	248684
216546	224872	233500	239695	248704
216572	225005	233524	239957	248965
216673	225052	233529	240108	249144
216853	225161	233558	240150	249386
217172	225179	233573	240156	249526
217281	225197	233603	240236	249676
217309	225334	233630	240563	249900
217409	225354	233797	240809	249983
217714	225398	233861	240830	250032
217890	225427	233927	241095	250088
217973	225519	233968	241241	250146
217978	225630	233985	241301	250192
218054	225709	233998	241389	250323
218109	225758	234008	241526	250335
218137	225783	234029	241624	250365
218238	226206	234040	241768	250436
218274	226229	234167	241960	250512
218362	226274	234190	241988	250564
218442	226354	234223	242020	250668
218650	226358	234332	242118	250682
218712	226419	234337	242169	250736
218871	226756	234633	242309	250781
218903	227003	234666	242422	251002
218919	227030	234748	242670	251020
219209	227188	234799	242995	251022
219304	227190	234951	243091	251047
219441	227254	235165	243110	251086
219463	227334	235335	243124	251404
219472	227554	235338	243271	251473
219485	227591	235354	243358	251677
219602	227661	235369	243370	252031
219673	227887	235465	243387	252044
219761	228087	235491	243494	252190
219804	228122	235507	243499	252256
219880	228167	235563	243532	252277
220024	228224	235567	243568	252379
220070	228473	235586	243651	252390
220158	228526	235930	243681	252414
220215	228624	235997	243802	252442
220256	228764	236168	243909	252523
220393	228783	236214	243926	252547
220573	228043	236239	244170	252782
220578	228051	236320	244204	252794
220590	228474	236585	244271	252916
220687	228551	236634	244274	253183
220824	228843	236716	244289	253207
220854	229031	236779	244307	253412
220891	230237	236809	244310	253474
220954	230260	236811	244356	253522
221024	230283	236843	244503	253617
221064	230298	236914	244527	253683
221139	230552	236931	244577	253727
221383	230631	237078	244687	253818
221455	230831	237238	244860	253827
221564	230906	237242	244929	253828
221576	231018	237298	245085	253831
221746	231181	237299	245146	253887
221932	231319	237523	245198	254054
221935	231408	237635	245351	254142
221990	231460	237673	245411	254178
222003	231740	238061	245546	254188
222173	232064	238127	245706	254221
222261	232299	238212	245926	254415
222285	232312	238213	245929	254526
222365	232477	238234	246041	254591
222506	232499	238374	246313	
222538	232501	238628	246361	
222935	232559	238638	246423	
223000	232589	238665	246670	
223083	232663	238685	247111	
223174	232727	238713	247289	
223249	232828	238745	247426	

Le paiement des 2,616 obligations désignées ci-dessus aura lieu à présentation, à la caisse centrale du Trésor public, rue de Rivoli, à partir du 2 janvier 1863, en même temps que s'opérera le paiement des intérêts.

Pour extrait du procès-verbal de tirage.

Le Secrétaire général de la préfecture de la Seine,

Pour le secrétaire général :

Le conseiller de préfecture délégué,

SERRIS.

CHEMIN DE FER DE SÉVILLE - XÉRÈS - CADIX.

Numéros des obligations anciennes sorties au tirage qui a eu lieu à Madrid le 12 décembre courant.

Première série.

301 à 304	14503 à 14506	23877 à 23880
1717 à 1720	15281 à 15284	24877 à 24880
1841 à 1844	15565 à 15568	25661 à 25664
1877 à 1880	15601 à 15605	25737 à 25740
2013 à 2016	16017 à 16020	26061 à 26064
2705 à 2708	16345 à 16348	26133 à 26136
4101 à 4104	16405 à 16408	26165 à 26168
5029 à 5032	17005 à 17008	26265 à 26268
5101 à 5104	17041 à 17044	26529 à 26532
5293 à 5296	18117 à 18120	26697 à 26700
6269 à 6272	18261 à 18264	26989 à 26992
6385 à 6388	18465 à 18468	27457 à 27460
6785 à 6788	18937 à 18940	27465 à 27468
7113 à 7116	19185 à 19188	27885 à 27888
7313 à 7316	19053 à 19056	28289 à 28292
8185 à 8188	19745 à 19748	28505 à 28508
9033 à 9036	20257 à 20260	28721 à 28724
9133 à 9136	20921 à 20924	28733 à 28736
9989 à 9992	21301 à 21304	29205 à 29208
10603 à 10606	21497 à 21500	29569 à 29572
10901 à 10904	21701 à 21704	29645 à 29648
11389 à 11392	21885 à 21888	30009 à 30012
12337 à 12340	22221 à 22224	30517 à 30520
13297 à 13300	22793 à 22796	30705 à 30708
13589 à 13592	22977 à 22980	30713 à 30716
13701 à 13704	23209 à 23212	30813 à 30816
14129 à 14132	23401 à 23404	31509 à 31512
14329 à 14332	23769 à 23772	31837 à 31840

Total : 336

Deuxième série.

32189 à 32192	36589 à 36592	42909 à 42912
32313 à 32316	36777 à 36780	44233 à 44236
32505 à 32508	37217 à 37220	44333 à 44336
32993 à 32996	37253 à 37256	44637 à 44640
33317 à 33320	38197 à 38200	44673 à 44676
33405 à 33408	38213 à 38216	44677 à 44680
35045 à 35048	39141 à 39144	45269 à 45272
35253 à 35256	40409 à 40412	45445 à 45448
36021 à 36024	40517 à 40520	46517 à 46520
36045 à 36048	40773 à 40776	46521 à 46524
36073 à 36076	41213 à 41216	46817 à 46820
36205 à 36208	41505 à 41508	47649 à 47652
36357 à 36360	41529 à 41532	47689 à 47692
36381 à 36384	42853 à 42856	47877 à 47880

Total : 168

Troisième série.

48122	48866	48954	49576	49751
48203	48895	48965	49615	
48392	48900	49198	49651	
48395	48928	49528	49723	
46718	46934	49498	49739	

Total : 21

Total général : 525

Ces obligations seront remboursées, à raison de 500 fr. l'une, à partir du 1er janvier prochain, de 10 heures à 2 heures,

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, le 15 décembre 1862.

BANQUE D'ANGLETERRE

Situation au 10 décembre 1862.

Département de l'émission.

PASSIF.

	liv. sterl.
Billets émis	28,589,455

ACTIF.

Dette du gouvernement	11,015,100
Autres valeurs	3,631,900
Espèces et lingots d'or	13,939,455
Argent en barres	»
	28,589,455

Département de la Banque.

PASSIF.

Capital des propriétaires	14,553,000
Reliquat	3,093,524
Dépôts publics (y compris échiquier, caisses d'épargne, commissaires de la dette nationale, comptes de dividende)	8,490,519
Autres dépôts	13,570,180
Billets à sept jours et autres	765,133
	40,581,635

ACTIF.

Valeurs du gouvernement (y compris l'annuité amortie)	11,084,517
Autres valeurs	19,360,935
Billets	9,238,305
Espèces d'or et d'argent	838,406
	40,581,45

Le 4 décembre 1862.

M. MARSHALL, 1er caissier.

NOMINATIONS.

Par décrets de Sa Majesté Impériale, en date du 23 novembre dernier, MM. Mayrargues (Louis-Isaac) et Lehoux (Léon-Edouard) ont été nommés agents de change près la Bourse de Paris, en remplacement de MM. Demonferrand et Barbaut, démissionnaires.

Par décret de Sa Majesté Impériale, en date du 10 décembre 1862, M. Hébert (Philippe), a été nommé agent de change près la Bourse de Paris, en remplacement de M. Hébert (Charles), démissionnaire.

La Compagnie des Agents de change de Paris, dans son assemblée générale du 15 décembre courant, a élu pour composer la chambre syndicale durant l'exercice 1863 :

M. Moreau, *syndic;*

Et MM. Laurent, Ganneron, Glde, Mahou, Crépon, Roland-Gosselin, *adjoints au syndic.*

La Compagnie des Agents de Change près la Bourse de Bordeaux, réunie en assemblée générale le 15 de ce mois, à l'effet de procéder au renouvellement de sa chambre syndicale pour l'exercice 1863, a nommé :

M. Eug. Brousse, *syndic*, réélu;

MM. Fourcade, O. Rodrigues, P. Maître, J. Dubois, A. Vrignault, A. Seigneurel, *adjoints*, réélus.

MINISTÈRE DES FINANCES.

Avis aux rentiers.

Les porteurs d'inscriptions nominatives ou de coupons de rente 3 0/0 qui veulent avoir l'assurance d'être payés à jour fixe et dès l'ouverture du trimestre à échoir le 1er janvier prochain, sont invités à déposer leurs titres, quel qu'en soit le nombre, à partir du 1er jusqu'au 20 décembre, de 9 heures à 2 heures, au Trésor public, dans les bureaux de la galerie des rentes (rue de Luxembourg, 2).

Les arrérages des rentes nominatives se payant au porteur, plusieurs inscriptions à des noms différents peuvent être présentées au dépôt par une même personne.

ÉTRENNE INSTRUCTIVE ET AMUSANTE.

M. Charles Rosenfeld a eu l'ingénieuse idée d'apprendre aux enfants l'*histoire de France* en les amusant.

Son jeu de loto (breveté s. g. d. g.) reproduisant les rois et les grands faits historiques de France, est le plus attrayant cadeau qu'on puisse faire à la jeunesse. C'est un cours d'histoire en famille pendant les longues soirées d'hiver.

Par une heureuse combinaison, l'auteur a disposé son loto de manière à ce qu'il puisse servir au jeu ordinaire sur le revers du carton historique.

En vente chez l'auteur, rue des Rosiers, 4 *bis*, au Marais, et chez tous les marchands de jouets, à Paris et en province.

Dépôt principal à la papeterie Jeanne, passage Choiseul, 68.

Pour éviter les contrefaçons, chaque loto doit être revêtu de l'estampille de M. Charles Rosenfeld.

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1730 kilomètres.
1861. — 1706 —

11e année — 49me semaine.

Du 3 au 9 décembre 1862.

135.916 Voyageurs	374 999 [illegible]
Bagages, Marchandises, etc....	948.180 97
Total.......	1.323.179 89
Recettes antérieures.....	62.075 180 19
Total général.....	63.398.360 08
49e semaine de 1862	1 323 179 89
Semaine correspondante de 1861.	1.365.357 11
Différence.....	42 177 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	63 398 360 08
— — 1861.	65.500.285 97
Différence.....	2 131.925 89

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 30 septembre 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 sept 1862.	35.049.729 17
Du 1er janvier au 30 sept 1861.	36.482.269 75
Différence en faveur de 1861.	1.432.540 58

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 sept 1862.	15.015.170 07
Du 1er janvier au 30 sept 1861.	14.893.091 [illegible]
Différence en faveur de 1862.	121.078 65
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux.....	»

ORLEANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine 1861... 1475 kil. — 1862... 1626 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 1475 kil. — 1862 ... 1530 kil.

Du 3 au 9 décembre 1862.

81.514 Voyageurs..............	351 330 83
Bagages, Marchandises, etc....	910 158 62
Total.......	1.261.509 45
Semaine correspondante de 1861.	1.210.630 90
Différence.....	50.878 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	62 262 481 85
— — 1861.	65.792.370 [illegible]
Différence.....	3.529 [illegible] 34

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine : 1861... 560 kil. — 1862... 770 kil.

Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier : 1861... 493 kil. — 1862... 690 kil.

18 633 Voyageurs..............	54 263 09
Bagages, Marchandises, etc....	146 602 71
Total.......	200 865 80
Semaine correspondante de 1861	136.840 34
Différence.....	63.885 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	8.787.851 32
— — 1861.	5.751.401 [illegible]
Différence.....	3 036 449 63

PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1450 kilomètres.
61. — 1411 —

Du 3 au 9 décembre 1862.

154.621 Voyageurs............	590.072 00
Bagages et marchandises......	1.837.543 50
Total.......	2.427 615 50
Semaine correspondante de 1861.	2.537.557 65
Différence.....	109 942 15
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	118.603 189 20
— — 1861.	113 338.722 62
Différence.....	5.264.467 58

LYON A GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée ; 211 kilomètres
1861. — 211 —

Voyageurs............	38 094 02
Bagages, Marchandises, etc....	69 625 05
Total.......	107 719 07
Période correspondante de 1861.	119.924 23
Différence.....	12 205 16
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.530 888 05
— — 1861.	6.688.401 81
Différence.....	157 513 76

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 595 kilomètres.
1861. — 574 —

51.609 Voyageurs..............	149.810 20
Bagages et Marchandises......	371 928 94
Total.......	521 739 14
Semaine correspondante de 1861.	519 216 30
Différence.....	2 522 84
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	27 391 393 93
— — 1861.	21.009.077 19
Différence.....	6.382.316 74

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1316 kilomètres.
1861. — 1314

Du 3 au 9 décembre 1862.

252.340 Voyageurs..............	344.908 35
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	93.031 00
— — Pet. vitesse	432.794 05
Total.......	870.734 40
Semaine correspondante de 1861.	981.726 65
Différence.....	110 992 25
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	49 505 161 36
— — 1861.	52.414.652 86
Différence.....	2 909 491 50

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 11 octobre 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

10 mois 1862, 900 kilomètres..	40.261.343 58
— 1861, 900 — ..	42.563.103 76
Différence.....	2.301.759 18

RÉSEAU MIXTE.

10 mois 1862, 295 kilomètres..	3.782.173 94
— 1861, 295 — ..	3.621.849 75
Différence. » — ..	160.324 19

NOUVEAU RÉSEAU.

10 mois 1862 34 kilomètres..	338 202 22
— 1861 15 — ..	149.349 81
Différence.....	188 852 41
Différence totale : 20 kilom.	1.952.582 58

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 967 —

Du 3 au 9 décembre 1862.

135.030 Voyageurs............	318.744 10
Bagages, Marchandises, etc....	890.548 98
Total.......	1 209 293 08
Semaine correspondante de 1861.	1.364.609 10
Différence.....	155 316 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	61 923.083 13
— — 1861.	60.831.138 72
Différence.....	1.092.944 41

Ligne de Paris à Soissons et de Chantilly à Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.
Longueur exploitée : 112 kilomètres

7.615 Voyageurs..............	26.352 73
Bagages, Marchandises, etc....	41 785 84
Total de la semaine...	68 138 37
Semaine correspondante de 1861,	18 078 15
Différence.....	50.060 22
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.461 180 16
— — 1861.	456.405 76
Différence.....	2.004.774 40

MIDI

Chemin de fer.
De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.
De Castets à Montauban et à Toulouse.
Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.
Longueur exploitée : 261 kilomètres.

Du 3 au 9 décembre 1862.

33.602 Voyageurs..............	136.438 30
Bagages, Marchandises, etc....	397.810 33
Total.......	534.249 63
Canaux..........................	26.541 38
Totaux réunis....	560 790 61
Semaine correspondante de 1861. Ch. de fer.	718.025 09
Canaux...	46.217 95
Total.......	764.243 04
Différence.....	203.074 03

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	31.701.757 [illegible]
— — 1861.	29.569.013 53
Différence.....	2.131.743 71

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 298 kilomètres
Du 3 au 9 décembre 1862.

9.630 Voyageurs..............	20.794 23
Bagages, Marchandises, etc....	21.203 74
Total.......	41.997 97
Mois correspondant de 1861....	13.817 11
Différence.....	28.180 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.909.300 70
— — 1861.	768.141 07
Différence.....	1.141.159 63

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 315 kilomètres.
1861. — 197 —

Du 3 au 9 décembre 1862.

17.106 Voyageurs..............	33.110 27
Bagages, Marchandises, etc....	112.809 84
Total.......	145 920 11
Semaine correspondante de 1861.	93.756 74
Différence.....	52.163 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.508 601 29
— — 1861.	3.840.179 89
Différence.....	1.668 422 40

BESSEGES A ALAIS

1862. Longueur exploitée : 33 kilomètres.
Du 3 au 9 décembre 1862.

Voyageurs......................	5.665 50
Bagages, Marchandises, etc....	21.663 70
Total.......	27.335 20
Semaine correspondante de 1861.	24.650 60
Différence.....	2.684 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 570.279 95
— — 1861.	1.387.325 40
Différence.....	182 954 55

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 182 kilomètres.
1861. — 140 —

Du 3 au 9 décembre 1862.

13.531 Voyageurs..............	26.641 40
Bagages, Marchandises, etc....	37.729 71
Total.......	64.371 11
Semaine correspondante de 1861.	61.013 40
Différence.....	3.357 71
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.500.397 88
— — 1861.	3.056 103 96
Différence......	430.293 92

LYON A LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 530 mètres.
Du 9 au 15 décembre 1862.

29.096 voyageurs..............	3.016 40
Produit total depuis le 3 juin..	122.163 24

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1616 kilomètres.
1861. — 1616 —

Du 3 au 9 décembre 1862

95.244 Voyageurs...........	202.779 37
Bagages, Marchandises, etc....	675.266 57
Transports militaires..........	25.325 66
Total.......	903 371 60
Semaine correspondante de 1861.	1.204 297 97
Différence.....	300 926 37

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée ; 348 kilomètres.
1861. — 310 —

Voyageurs........	77.227 18
Bagages, Marchandises, etc....	64.923 26
Transports militaires..........	7 479 00
Total..... ..	149.629 44
Semaine correspondante de 1861.	138 435 91
Différence.....	11 263 53

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1964 kilomètres.
1861. — 1926 —

En 1862........................	1 053.071 04
En 1861........................	1.342.733 88
Différence.....	289 662 84

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862........................	61.519 315 08
En 1861........................	58 973 146 30
Différence.....	2.546 168 78

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.
(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 234 kilomètres.
1861. — 147 —

14.537 Voyageurs..............	41 190 91
Bagages, Marchandises, etc....	41.750 12
Transports militaires..........	4 815 68
Total.......	87.756 71
Semaine correspondante de 1861.	79.226 69
Différence.....	8 530 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.381.304 91
— — 1861.	3.478.399 61
Différence.....	902.905 30

MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Du 3 au 9 décembre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 462 —

10.345 Voyageurs..............	64 065 38
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	10 096 86
— (Petite vit.).	204.607 85
Total de la semaine...	278.779 09

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID A MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 166 kilomètres.
1861. — 144 —

7.862 Voyageurs.	21.906 27	37.022 38
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	917 40	
Marchandises. (Petite vitesse)....	14.196 71	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR A CIUDAD-REAL ET VAL DE PENAS.

1862. Longueur exploitée : 155 kilomètres.

3.743 Voyageurs..	11.932 41	27 037 87
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.128 09	
Marchandises. (Petite vitesse)....	13.977 37	

Total des trois lignes réunies.	342 839 34
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	18.551.395 87
Total général des recet. en 1862.	18.894.235 21
— — 1861.	17.243 069 06
Différence.....	1.649.166 15

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1324 kilomètres.
1861 — 1324 —

Du 3 au 9 décembre 1862.
Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

Voyageurs	206.885 »»
quintaux Marchandises	596.475 »»
Total	803 360 »»
Semaine correspondante de 1861.	1.050.572 50
Différence	247.212 50
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	43.922.765 »»
— — 1861.	50.828.360 »»
Différence	6.905 595 »»

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 521 kilomètres.
1861. — 375 —

Du 3 au 9 décembre 1862.

Lignes de Burgos et d'Alar.	
Voyageurs	68.153 25
Marchandises	87 465 30
Total	155.618 55
Produit annuel par kilomètre	17.188 »»
Ligne de l'Escorial	
Voyageurs	10.979 14
Marchandises	14.336 04
Total	25.315 18
Produit annuel par kilomètre	26.400 »»
Total de la semaine	180.933 73
Semaine correspondante de 1861	126.692 71
Différence	54.241 02
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	7.916.317 08
— — 1861.	5.941.008 12
Différence	1.975.301 96

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novogorod.

1862. Longueur exploitée : 1234 kilomètres.
1861. — 916 —

Du 29 octobre au 4 novembre 1862
Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	278.878 36
Marchandises	309.578 68
Total	588.457 04
Semaine correspondante de 1861	370.987 98
Différence	217.469 06
Recettes depuis le 1er janvier 1862	17.893.852 58
Recettes depuis le 1er janvier 1861	8.663.077 32
Différence	9.230.775 26

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 306 kilomètres.

Du 3 au 9 décembre 1862.

14.921 Voyageurs	48 844 20
Marchand., cargaison, équipages	64.049 50
Total	112 893 70
Semaine corresp. 1861 (306 k.)	114.997 85
Différence	2.104 15
Recettes depuis le 1er janv. 1862.	5.877.745 94

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 314 kilomètres.
1861. — 314 —

Du 3 au 9 décembre 1862.

35.812 Voyageurs	57.965 99
Bagages, marchandises, etc.	37.601 81
Recettes diverses	2.308 97
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	29.896 37
Total	127.772 04
Semaine correspondante de 1861.	124.597 22
Différence	3.174 82
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.520.629 61
— — 1861.	6.559.949 27
Différence	39.680 34

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 7 au 13 décembre 1862

29.950 Voyageurs	29.740 »»
Bagages, Marchandises, etc.	29.000 »»
Total	58.740 »»
Semaine correspondante de 1861.	59.310 »»
Différence	570 »»
Recettes tot. dep. le 20 déc. 1861.	3.541.700 »»
— — 1860.	3.440.670 »»
Différence	98.130 »»

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée : 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 3 au 9 décembre 1862.

Voyageurs	6.614 20
Bagages, marchandises (gr. vit.)	2.199 »»
— — (pet. vit.)	5.863 05
Total	14.676 25

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée : 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	26.481 89
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.719 46
— — (pet. vit.)	12.650 65
Total	43.852 »»
Total pour les deux sections.	58.528 25

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	977 949 45
Section de Bologne	2.530.114 53
Total	3.508 063 98

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 179 kilomètres.

Du 3 au 9 décembre 1862.

Voyageurs	15.126 21
Bagages, Marchand. (gr. vit.).	1 547 87
Marchandises (petite vitesse)	18.532 21
Total	35.206 29

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 262 —

Du 3 au 9 décembre 1862.

27.084 Voyageurs	38.994 05
Bagages, Marchandises, etc.	58.311 48
Total	97.305 53
Semaine correspondante de 1861.	107.946 30
Différence	10.640 77
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6 487 567 56
— — 1861.	6.444.893 62
Différence	42.673 94

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.

Du 19 au 25 novembre 1862.

47e semaine	32.263 80
Subvention annuelle, 630.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	44.079 60
Semaine correspondante de 1861.	36.534 40
Différence	7.545 20
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.342 790 65
— — 1861.	2.024.468 75
Différence	318.330 90

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.

Du 3 au 9 décembre 1862.

18.905 Voyageurs	23 393 55
3.458 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	23.465 80
Total	46 859 35
Semaine correspondante de 1861.	48.584 56
Différence	1.725 21
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.930.502 07
— — 1861.	2.749.556 45
Différence	180.945 62

SÉVILLE-XÉRES-CADIX. XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 180 kilomètres.

Du 19 au 25 novembre 1862.

16.248 Voyag., Bagag. et March.	59.888 70
Semaine correspondante de 1861.	55 728 »»
Différence	4.160 70
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3 850 058 91
— — 1861.	3.419.669 60
Différence	430 389 31
Différence kilométrique	7.47 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 137 kilomètres

Du 25 novembre au 1 décembre 1862.

Voyageurs	10.206 30
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	510 30
— (Petite vit.).	11.225 30
Total	21.942 15

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 134 kilomètres.
1861. — 90 —

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

4.754 Voyageurs	5.510 85
Bagages, articles de messagerie.	743 39
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	23.419 88
Total de la semaine	29 664 11
Période correspondante de 1861.	26 762 08
Différence	2 902 03
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.459.584 11
— — 1861.	711.587 10
Différence	747.996 92

LAUSANNE A FRIBOURG ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE.

Longueur exploitée : 86 kilomètres.

Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

6 513 Voyageurs	8.847 85
Bagages et Chiens	614 35
Marchandises, etc. (Wagons en transit)	9.116 76
Total	18.578 96
Recettes antérieures	253.462 69
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	234 903 74

TARRAGONE A REUS

Longueur exploitée : 12 kilomètres.

Mois d'octobre 1862	16.841 32
— — 1861	16.636 62
Différence	204 70

ANVERS A GAND

Novemb. 1862	58.517 02	11 mois 1862	742.017 15
Id. 1861	58.960 73	Id. 1861	735.448 04
Différence	2.443 71		6.569 11

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes d'octobre 1862	2.242.353 47
Id. Id. 1861	2.017.682 37
Différence, 11.13 0/0, soit	224.671 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	16.648.516 39
— — 1861.	14.731.168 90
Différence, 13.01 0/0, soit	1.917.347 49

OMNIBUS DE PARIS

Du 10 au 16 décembre 1862

		Par journée d'omnibus Paris.	Banlieue
Recettes	286.985 55	74 85	37 97
Semaine correspondante de 1861	284.698 15	75 45	40 27
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862.	15.694.846 40	81 20	45 03
Période correspondante de 1861	14.783.350 50	79 90	48 »»
Différence	911.496 90	1 31	2 97

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du semestre échéant le 1er janvier 1863, soit 7 fr. 50 c. par obligation, seront payés, à partir du 2 janvier 1863, au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement aura lieu, pour les titres au porteur, sous déduction de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 22 c. par coupon.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres seront payés intégralement.

Les porteurs de titres pourront déposer à l'avance leurs bordereaux, avec coupons à l'appui, à partir du 20 décembre 1862.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du semestre échéant le 15 janvier 1863, soit :

40 francs pour les actions anciennes,

Seront payés au siége de la Compagnie, rue de Provence, 68, à partir du 15 janvier, de 11 heures à 3 heures, fêtes et dimanches exceptés, ou dans les succursales de la Banque de France.

Ce paiement, pour les titres au porteur, a lieu sous la déduction de 0 fr. 29 c. par coupon, montant de l'impôt à percevoir au profit du Trésor, en vertu de la loi du 23 juin 1857.

Les titres nominatifs n'étant pas soumis aux droits, les coupons afférents à ces titres sont payés intégralement.

Le conseil d'administration rappelle, en outre, à MM. les porteurs d'actions nouvelles que les intérêts du semestre échéant le 15 janvier 1863, soit : 9 francs pour les titres nominatifs, et 8 fr. 71 c. pour le titres au porteur, viendront en déduction du versement de 50 francs, qui doit être effectué à la même époque.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'il est fait appel d'un versement de 50 francs sur les actions nouvelles, dans les conditions suivantes :

L'époque du versement est fixée du 5 au 15 janvier 1863 inclusivement.

Le coupon d'intérêt échéant à la même époque, soit 9 fr. pour les titres nominatifs, et 8 fr. 71 c. pour les titres au porteur, viendra en déduction, de sorte que le versement pour les titres nominatifs sera réduit à 41

francs par action, et à 41 fr. 29 c. pour les titres au porteur.

Les versements faits après le 15 janvier seront passibles d'un intérêt calculé, à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 5 janvier 1863.

Les versements sont reçus, à Paris, au siége de la Société, rue de Provence, 68, tous les jours non fériés, de 11 heures à 3 heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Service des titres dans les gares.

Le conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a décidé, qu'à partir du 1er janvier 1863, les arrérages échus de ses actions et obligations seront payés, sans frais, dans les gares désignées ci-après, quinze jours après le dépôt fait, à l'une de ces gares, des certificats nominatifs ou des coupons au porteur :

Melun,	Roanne,
Fontainebleau,	Feurs,
Montereau,	Montrond,
Sens,	Saint-Etienne,
Joigny,	Saint-Chamond,
Tonnerre,	Rive-de-Gier,
Montbard,	Givors,
Dijon,	Gannat,
Beaune,	Riom,
Chagny,	Clermont-Ferrand
Chalon-sur-Saône,	Issoire,
Tournus,	Brioude,
Mâcon,	Firminy,
Belleville,	Auxerre,
Villefranche,	Auxonne,
Vienne,	Dôle,
Tain,	Besançon,
Valence,	Beaume-les-Dames
Montélimart,	Montbéliard,
La Croisière,	Salins,
Orange,	Pontarlier,
Avignon,	Bourg,
Tarascon,	Pont-d'Ain,
Arles,	Lons-le-Saunier,
Nemours,	Poligny,
Montargis,	Arbois,
Gien,	Privas,
Briare,	Nîmes,
Cosne,	Lunel,
Sancerre,	Montpellier,
La Charité,	Cette,
Nevers,	Alais,
Moulins,	Aix,
La Palisse,	Toulon.

Une instruction spéciale sur la manière dont l'opération doit s'effectuer sera remise aux personnes qui en feront la demande.

Le secrétaire général,
G. RÉAL.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE L'EST

Rue et place de Strasbourg.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Montereau à Troyes, et les porteurs de celles émises en 1852 par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour la construction du chemin de Wissembourg, que le coupon du deuxième semestre 1862 sera payé à partir du 2 janvier 1863, au siége de la Compagnie, tous les jours, de 10 à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés.

La valeur du coupon de Montereau est de 24 fr. 29 c., impôt déduit ;

Celle des obligations de Wissembourg, de 12 fr. 14 c., impôt déduit.

L'intégralité sera payée aux certificats nominatifs.

Les porteurs de ces obligations pourront, dès le 26 courant, déposer leurs titres avec les bordereaux à l'appui.

CHEMIN DE FER

VICTOR-EMMANUEL

MM. les actionnaires sont informés que le paiement du 19e coupon d'intérêts semestriels à 4 1/2 0/0 l'an (soit 11 fr. 25 par action libérée de 500 fr.) et échéant le 1er janvier 1863, aura lieu à partir du 2 janvier, sur la présentation des titres, de 10 heures à 2 heures, les dimanches et fêtes exceptés, savoir :

A Paris, au siége de l'administration centrale, 48 bis, rue Basse-du-Rempart ;

A Chambéry, à la Banque de Savoie ;

A Turin, dans les bureaux de l'exploitation, caisse centrale (gare Victor-Emmanuel).

Paris, le 17 décembre 1862.

Par ordre du conseil d'administration.

Le secrétaire,
L. LE PROVOST.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le Conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains, a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de l'ancienne Compagnie de Frascati, que l'échange de leurs titres contre des actions de la Société générale des chemins de fer romains, aura lieu à partir du 15 décembre courant, conformément aux stipulations du traité de fusion en date du 14 septembre 1859, à raison de huit actions de Frascati libérées de 250 francs contre trois actions de la Société générale des chemins de fer romains, libérées de 500 francs, jouissance d'octobre 1862.

Chaque action de Frascati donnera droit, par conséquent, à 3/8 d'action romaine.

Lorsque les actionnaires n'auront pas un nombre d'actions suffisant pour représenter une action de la Compagnie des chemins de fer romains, il leur sera délivré des certificats de 1/8 d'action, non négociables, et ne portant pas intérêts. La réunion de huit huitièmes d'action donnera droit à la délivrance d'une action des chemins de fer romains, jouissance d'octobre 1862.

L'échange des actions de Frascati se fera, de dix à deux heures, à la caisse et par les soins de la Société générale de crédit industriel et commercial, 72, rue de la Victoire, à Paris.

Paris, le 12 décembre 1862.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Paiement du coupon des obligations échéant le 1er janvier 1863.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que le coupon d'intérêt échéant le 1er janvier 1863, sera payé, à partir du 2 janvier prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

La Société générale de Crédit industriel et commercial recevra, à partir du 15 décembre courant, les coupons dont MM. les porteurs d'obligations voudront faire le dépôt avant l'échéance du 1er janvier 1863.

Il sera délivré de ces coupons un récépissé indiquant le jour du paiement.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Tirage des obligations.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que le troisième tirage annuel des obligations de la Société aura lieu, en séance publique du conseil d'administration, le samedi 27 décembre, à 8 heures précises du soir, au siége de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

Ce tirage comprendra onze cent quatre-vingt-une obligations, qui seront remboursées, à raison de 500 francs par obligation, à partir du 1er février 1863, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

Les numéros des obligations à rembourser, désignées par le sort, seront immédiatement publiés dans les journaux d'annonces légales.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE

COMPAGNIE

L'UNION DES GAZ

Le coupon n° 10 des obligations de la Compagnie sera payé (sous déduction de l'impôt pour les titres au porteur seulement), à partir du 2 janvier 1863, au siége social, rue Olivier-Saint-Georges, 12, de 11 heures à 3 heures.

Paris, le 19 décembre 1862.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le tirage au sort effectué à Madrid, le 17 décembre courant, a désigné, comme devant être amorties au 1er janvier 1863, les obligations ci-après indiquées :

1re Série : 217 obligations.	2e Série : 217 obligations.
4730 à 4730	104793 à 104804
5858 » 5867	117091 » 117100
11720 » 11729	117888 » 117897
12081 » 12090	124088 » 124097
12593 » 12602	124938 » 124947
28470 » 28479	126764 » 126773
52493 » 52502	137019 » 137028
52967 » 52976	142763 » 142772
53576 » 53585	145769 » 145778
56878 » 56884	145950 » 145968
57076 » 57085	151058 » 151067
74144 » 74153	157705 » 157714
74601 » 74610	158603 » 158612
74735 » 74744	161898 » 161907
76040 » 76049	161951 » 161960
78240 » 78249	162480 » 162486
84070 » 84079	163282 » 163291
84980 » 84989	180644 » 180653
88190 » 88199	188192 » 188201
90162 » 90171	188714 » 188723
97170 » 97179	190790 » 190799
99033 » 99042	193029 » 193038

3e Série : 217 obligations.	4e Série : 217 obligations.
300871 à 300880	300204 à 300213
306391 » 306400	308157 » 308166
309450 » 309459	318639 » 318648
218503 » 218512	323743 » 323752
221115 » 221124	324851 » 324859
224122 » 224131	324870 » —
226611 » 226620	333973 » 333982
228487 » 228496	334000 » 334009
233263 » 233272	339310 » 339319
233575 » 233584	339847 » 339856
237277 » 237283	348999 » 349008
250677 » 250686	351636 » 351645
251612 » 251621	352664 » 352673
251754 » 251763	353585 » 353594
253733 » 253742	356872 » 356881
261413 » 261422	360106 » 360115
262205 » 262214	363236 » 363245
267162 » 267171	364541 » 364550
283465 » 283474	371116 » 371125
285889 » 285898	380792 » 380801
294139 » 294148	384038 » 384047
299749 » 299758	384257 à 384266
	398282 » 398291

5e Série : 217 obligations.	6e Série : 217 obligations.
400052 à 400061	506910 à 506919
402683 » 402692	507790 » 507799
402886 » 402895	507800 » 507809
406251 » 406260	508153 » 508162
413302 » 413311	510385 » 510394
420928 » 420937	511574 » 511583
438680 » 438689	517972 » 517981
447370 » 447379	518103 » 518112
447514 » 447523	518353 » 518362
459682 » 459691	518990 » 518999
462060 » 462069	522907 » 522916
462401 » 462410	524011 » 524020
464151 » 464160	546052 » 546061
469241 » 469250	550141 » 550150
472926 » 472935	558696 » 558705
473942 » 473951	562318 » 562327
485070 » 485070	562836 » 562845
486728 » 486737	567680 » 567689
486942 » 486948	569464 » 569473
489291 » 489300	571225 » 571234
497151 » 497160	583573 » 583582
497898 » 497907	593770 » 593779

En conséquence, les porteurs des titres ci-dessus désignés sont invités à les présenter pour en obtenir le remboursement, à raison de 500 fr. par obligation, soit à Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ; soit à Madrid, à la caisse de la Compagnie.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN

Me référant à l'annonce du 14 juin dernier dans le *Journal des chemins de fer*, n° 4136, je viens pour la troi-

sième fois prévenir MM. les actionnaires que l'échange des anciennes actions primitives contre les nouvelles actions, s'effectue au bureau de la Société, *à Sternerhütte, près Linz sur-Rhin.*

D'après l'article 6 des nouveaux statuts, dont un extrait est inséré au n° 1,136 de ce journal, toutes les anciennes actions, qui ne seront pas échangées jusqu'au terme légal, seront déclarées nulles.

Sternerhütte près Linz-sur-Rhin, le 10 décembre 1862.

Le directeur général.

COMPAGNIE DES

CHEMINS DE FER DU

SUD DE L'AUTRICHE, DE LA LOMBARDIE

ET DE

L'ITALIE CENTRALE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que les 374 obligations série A et 104 obligations série C dont les numéros suivent, sont sorties au tirage qui a eu lieu en séance publique, à Vienne, le 15 décembre courant :

Série A.

N°s 38,401 à 38,500	100	oblig.
73,401 à 73,500	100	—
100,701 à 100,800	100	—
120,027 à 120,100	74	—
	374	oblig.

Série C.

N°s 33,111 à 33,114	4	oblig.
37,201 à 37,300	100	—
	104	oblig.

Le remboursement de ces obligations sera effectué, au taux de fr. 500 ou de liv. 20, contre retrait du titre original, à partir du 2 janvier 1863, aux caisses et dans les monnaies ci-après désignées :

A Vienne, à la Banque de Crédit ;

A Trieste, chez MM. Morpurgo et Parente ;

En monnaie autrichienne, d'après le cours authentique sur Paris du jour du remboursement ;

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Francfort-sur-le-Mein, chez MM. M. A. de Rothschild fils ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et C°.

A Milan, chez M. C. F. Brot ;

A Bologne, chez MM. Rizzoli et C° ;

A Venise, chez MM. J. Lévi et fils ;

En francs ;

A Berlin, chez MM. S. Bleichroder,

En francs ou en thalers calculés à 3 fr. 75 c. ;

A Londres, chez MM. N. M. de Rothschild et fils ;

En livres sterling.

Pour toutes les obligations sorties et désignées ci-dessus, il ne sera plus payé d'intérêts à partir du 1er janvier 1863.

CHEMIN DE FER

DE LICHTERVELDE A FURNES

Le dividende du deuxième semestre 1862 sera payé, à raison de 9 francs, contre la remise du neuvième coupon, à partir du 2 janvier prochain, à la caisse de MM. Louis Berthoud et C°, banquiers, rue Richer, 15, de 10 heures à 3 heures.

Le directeur-gérant,
Jules GODDYN.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Tirage d'obligations.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des obligations de la Compagnie, qu'il sera procédé en séance publique, le mardi 23 décembre 1862, à 2 heures de l'après-midi, dans une des salles de l'administration, rue de Provence, 68, au tirage au sort de 902 obligations.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts du deuxième semestre de 1862, soit 12 fr. 50 c. par obligation, leur seront payés, à partir du 2 janvier prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, tous les jours non fériés, de dix heures à deux heures.

Ce paiement sera fait, pour les titres au porteur, sous la déduction de l'impôt établi par l'article 6 de la loi du 23 juin 1857, soit 0 fr. 32 c., ce qui réduit à 12 fr. 18 c. la somme à recevoir sur ces titres.

COMPAGNIE PARISIENNE

D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que le second tirage au sort des obligations de la Compagnie à amortir en 1862, au nombre de 315, aura lieu publiquement le 30 décembre courant, à dix heures du matin, au siége de la Société, rue Saint-Georges, 1.

BANQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

A DARMSTADT.

Le coupon d'intérêt n° 12 échéant le 1er janvier 1863, sera payé, à raison de dix francs soixante centimes, à Paris, chez MM. Leiden, Premsel et C°, 32, rue Taitbout.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES

OMNIBUS DE PARIS

A partir du 2 janvier 1863, il sera payé à la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 heures à 2 heures, 25 francs sur le dividende de 1862 par chaque action non amortie, sauf déduction, sur les coupons au porteur, de 0 fr. 63 c., montant de la taxe établie par la loi du 23 juin 1857.

L'intérêt semestriel des obligations nouvelles (emprunt 1861) échéant le 1er janvier 1863, sera payé dans les mêmes bureaux, à raison de 12 fr. 50 centimes par obligation nominative, et de 12 fr. 47 c. par coupon au porteur.

COMPAGNIE DE

TOUAGE ET TRANSPORTS DE LA SEINE

De Conflans à la mer.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

MM. les membres du conseil de surveillance, sur la proposition du gérant, ont décidé :

1° Que les derniers versements à opérer sur les actions auront lieu comme suit :

100 fr. du 20 au 31 janvier 1863,
100 fr. du 20 au 30 avril 1863,
100 fr. du 20 au 31 juillet.

A défaut de versement aux époques indiquées, l'intérêt court à raison de 5 0/0 par chaque jour de retard (article 10 des statuts) ;

2 Que les actions pourront être libérées par anticipation, sous bonification d'un escompte de 4 0/0, et converties, par suite, en titres au porteur.

Les versements anticipés seront reçus au siége social, rue Saint-Lazare, 7, à partir du 1er janvier prochain, époque de l'échéance du premier coupon d'intérêt à 5 0/0.

Le gérant,
EUG. GODEAUX ET C°.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU

CANAL MARITIME DE SUEZ

Avis aux actionnaires.

MM. les actionnaires sont prévenus que le huitième coupon d'intérêts échéant le 1er janvier 1863, leur sera payé, à partir du 2 janvier, de dix heures à trois heures, au domicile administratif de la Société, 12, place Vendôme, à Paris, et dans les départements et à l'étranger, chez MM. les correspondants de la Compagnie.

MM. les actionnaires trouveront dans les bureaux de la division des titres, les bordereaux qui peuvent leur être nécessaires.

Par ordre du conseil,

Le secrétaire général de la Compagnie,
Paul MERRUAU.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES

DE COMMENTRY

ET DES FORGES ET FONDERIES

DE FOURCHAMBAULT,

Montluçon, Imphy, Torteron et la Picque.

Liste des obligations sorties au tirage du 18 décembre :

72 obligations de 1,250 francs.
N°s 4131 à 4140, 4151 à 4160, 4501 à 4510, 5861 à 5870, 6381 à 6390, 6101 à 6110, 6891 à 6892, 7701 à 7710.

66 obligations de 250 francs.
N°s 2191 à 2200, 2511 à 2420, 4621 à 4630, 6381 à 6390, 7191 à 7200, 10031 à 10040, 14571 à 14576.

Ces obligations sont remboursables, à partir du 15 janvier 1863 :

A Paris, au siége social, place Vendôme, 16 ;

A Fourchambault (Nièvre) ;

A Commentry et à Montluçon (Allier) ;

A Lyon, chez MM. P. Galline et C°, et chez MM. V° Morin, Pons et Morin.

CANAL CAVOUR

La Société des Canaux d'irrigation italiens (**Canal Cavour**) a l'honneur d'informer les porteurs d'actions de la Compagnie que l'échange des certificats nominatifs, actuellement en cours, contre des titres au porteur, libérés de 450 francs, aura lieu par les soins de la **Société générale de Crédit industriel et commercial, 72, rue de la Victoire.**

En conséquence, les porteurs de titres nominatifs devront, du 1er au 31 décembre courant, faire ledit échange, et compléter, dans les caisses de la **Société générale de Crédit industriel et commercial**, les versements, jusqu'à concurrence de 450 francs, sous déduction de 3 fr. pour le coupon de janvier 1863.

La **Société générale de Crédit industriel et commercial** est, en outre, chargée, pour le compte de la Société des Canaux d'irrigation italiens, de recevoir les versements ultérieurs sur les actions, et d'effectuer le paiement des coupons d'intérêts et de dividendes sur tous les titres de la Compagnie.

« NOTA. — Les actionnaires qui » n'auraient pas accompli cette for- » malité avant le 1er janvier pro- » chain, seraient passibles de l'art. » 15 des statuts. »

SOCIÉTÉ ESPAGNOLE

MERCANTILE ET INDUSTRIELLE

Le conseil d'administration de la Société espagnole mercantile et industrielle à Madrid, conformément à l'article 57 des statuts, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'à partir du 1er janvier prochain les intérêts du semestre qui échoit le 31 décembre courant leur seront payés à raison de 6 0/0 l'an. Il les prévient aussi que, faisant en outre usage de la faculté qui lui est accordée par le susdit article 57, il a décidé de répartir également aux actionnaires 2 0/0 à valoir sur le dividende de bénéfices de l'année courante, qui sera fixé par la prochaine assemblée générale.

En conséquence, MM. les actionnaires auront à recevoir :

Rx. 57 pour intérêts de semestre (3 0/0) ;

Rx. 38 à compte du dividende de bénéfice (2 0/0).

Rx. 95 pour chaque action.

Les coupons devront être présentés avec doubles bordereaux, et seront payés :

A Madrid, au siége social de la société,

Et à Paris, chez MM. de Rothschild frères, jusqu'au 28 février 1863, à raison de 24 fr. 75 c., équivalant aux Rx. 95, au change de 5 fr. 21 c.

Madrid, le 10 décembre 1862.

Le directeur,
CAMACHO.

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 13 Comptant	Samedi 13 Terme	Lundi 15 Comptant	Lundi 15 Terme	Mardi 16 Comptant	Mardi 16 Terme	Mercredi 17 Comptant	Mercredi 17 Terme	Jeudi 18 Comptant	Jeudi 18 Terme	Vendredi 19 Comptant	Vendredi 19 Terme
182.500	1000	libérés	100 »	Janv.-juillet	Banque de France	[illegible] —	—	3380 —	—	3385 —	—	3390 —	—	3400 —	—	3410 —	—
80.000	500	Id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	660 —	—	665 —	—	665 —	—	665 —	—	665 —	—	665 —	—
30.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France estamp.	1335 —	1337 50	1315 —	1310 —	1300 —	1335 —	1337 50	1310 —	1315 —	1310 —	1310 —	1300 —
					id. nouvelles	1250 —	—	1265 —	1250 —	1250 —	1260 —	1265 —	1255 —	—	1255 —	1250 —	—
400.000	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	495 75	—	498 75	—	497 50	—	497 50	—	497 50	—	497 50	—
	500	Id.	15 »	Id.	— Id. id. 3 0/0	—	—	460 —	—	460 —	—	460 —	—	460 —	—	460 —	—
	100	Id.	4 »	Id.	— 10e d'obligations, 4 0/0	98 75	—	98 75	—	98 75	—	98 75	—	99 25	—	98 75	—
	100	Id.	3 »	Id.	— Id., 3 0/0	91 50	—	92 50	—	92 50	—	90 —	—	92 50	—	90 —	—
»	»	»	»	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	—	—	1032 50	—	—	—	1032 50	—	1031 25	—	1031 25	—
75.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Obligat. commun., 3 0/0 t. payé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 430 fr. payés	418 75	—	—	—	420 —	—	417 50	—	418 75	—	417 50	—
»	100	Id.	3 »	Novembre.	— 5e d'obligations communales	83 75	—	—	—	83 75	—	85 —	—	85 —	—	85 —	—
60.000	500	375	11 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	660 —	662 50	660 —	662 —	662 50	662 50	663 —	—	663 —	665 —	666 75	670 —
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	1102 50	1113 75	1115 —	1117 50	1110 —	1107 50	1115 —	1117 50	1110 —	1111 25	1110 —	1112 75
20.000	500	130	7 »	»	Crédit agricole	677 50	—	682 50	—	672 50	—	680 —	—	685 —	—	[illegible] 75	—
70.000	500				Crédit en Espagne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100.000	500	100	20 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	700 —	702 50	702 50	700 75	702 50	700 —	707 50	710 —	700 —	712 50	—	705 —
[illegible]	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	75 —	—	76 25	—	76 25	—	78 75	—	76 25	—	77 50	—
50.000	100	Id.	4 30	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	188 75	—	188 50	—	187 50	—	192 50	—	188 25	—	187 50	—
40.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	535 —	533 75	535 —	535 —	540 —	535 —	540 —	—	540 —	—	540 —	537 50
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Au comptant ou à terme	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Derniers intérêts ou dividendes payés
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 —	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	—	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	—	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	—	600	500	»		»
C	Comptoir Bonnard	40 —	200.000	100	»	octobre	1 60
C	Caisse Lécuyer	[illegible]	24.000	500	»		[illegible]
C	Caisse Béchet	430 —	20.000	500	»	janvier juillet	20 05
C	Caisse de l'Industrie	41 25	50.000	100	»	juillet	5 »
A	Nu-Propriétaires	875 —	6.000	1/6.000	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	935 —	34.000	500	»	janvier juillet	47 —
A	— act. de jouissance	370 —	»	»	»	juillet	23 —
A	Omnibus de Lyon	77 50	60.000	100	10		néant.
A	Omnibus de Londres	65 —	250.000	100	»		néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	66 25	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	750 —	60.000	500	»	janvier juillet	30 —
	— (actions nouvelles)	—	32.000	500	400		5 0/0
A	Compagnie générale transatlantique	535 —	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Ce	302 50	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Ce	455 —	»	»	»		»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 —	20.000	1/20000	»		»
A	Touage Basse Seine et Oise	700 —	»	500	»		»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	502 50	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1210 —	60.120	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— actions de jouissance	92 50	60.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	900 —	27.200	1.000	»	avril octobre	50 —
A	— act. de jouissance	131 75	27.200	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	[illegible] —	8.000	1.000	»	avril octobre	30 —
A	Trois canaux	—	19.500	1.000	»	avril octobre	50 —
A	Aire à la Bassée	7500 —	600	1.000	»	février août	611 25
A	Sambre à l'Oise	—	11.550	1.000	»	juin décembre	50 —
A	Sambre française canalisée	1350 —	6.000	1/6000	»	janvier juillet	95 —
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	[illegible] —	200.000	[illegible]	»	janvier juillet	10 —
A	Ports de Marseille	[illegible] 50	30.000	[illegible]	»	avril octobre	»
A	Rue Impériale de Lyon	438 50	21.500	1/21500	»		18 50
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	621 50	25.000	1/25000	150		»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	175 —	40.000	500	175	janvier juillet	5 0/0
»	Docks du Havre	119 —	»	»	»		»
	GAZ.						
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1475 —	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 —
A	— actions nouvelles	1155 —	»	»	»		»
A	Union des Gaz	165 —	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille (et mines de Portes)	435 —	30.000	1/30000	»	avril octobre	28 30
C	Nord (Batignolles)	—	6.000	500	»	juin décembre	25 —
C	Versailles	—	1.500	500	»	mars septemb.	35 —
C	Boulogne, Sèvres, etc.	—	500	1.000	»	1er juin	60 —
A	Lyon	1720 —	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 —
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	[illegible] —	2.400	1/2400	»		77 50
»	Gaz général de Paris	—	»	»	»		»
C	Comp. Centrale, Lebon et Ce	[illegible] —	6.000	500	»	janvier juillet	23 —
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Ce	792 50	14.000	500	»	octobre avril	75 —
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	770 —	30.000	1/30000	»		30 —
A	Decazeville (Aveyron)	2000 —	3.400	3.000	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 —	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 —
C	Creusot (Saône-et-Loire)	710 —	[illegible]	500	»	juin décembre	18 —
C	Basse-Indre	—	5.000	500	»	avril octobre	20 —
C	Châtillon et Commentry	125 —	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	900 —	10.000	1/10000	»		»
A	Maubeuge (Nord)	—	6.000	1/6000	»		30 —
C	Fourchambault	600 —	50.000	1/50000	»	avril octobre	21 —
C	Marine et chemins de fer	795 50	34.000	1/34000	»	mai novembre	70 —
C	Côte-d'Or	—	»	500	»		néant.
C	Franche-Comté	—	10.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	1130 —	10.000	1/10000	»		60 —
C	Firminy	330 —	»	250	»		25 —
C	Pont-l'Évêque	335 25	»	500	»		»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	575 —	10.000	500	»	avril octobre	45 —
A	Providence (Belgique)	1160 —	5.500	1.000	»	septembre	90 —
A	Phénix-métallurgique	—	60.000	375	»	janvier juillet	néant.
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1000 —	9.400	1/2400	»	1er décembre	125 —
A	Blanzy	725 —	20.000	500	»		32 —
A	Grand'Combe	910 —	24.000	1/24000	»	janvier juillet	60 —
A	Loire	191 —	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 —
A	Montrambert	158 75	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 —
A	Saint-Étienne	130 —	80.000	1/80000	»	avril octobre	11 —
A	Rive-de-Gier	267 50	80.000	1/80000	»	avril octobre	17 —
A	Carmaux	250 —	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	20 —
A	Azincourt	765 —	4.500	1/4500	»	septembre	néant.
A	Charette	300 —	3.550	1/3550	»		25 —
A	Layon-et-Loire	600 —	1.850	1/1850	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	457 —	»	500	»		30 —
A	Quaregnon	620 —	6.730	[illegible]	»		10 —
A	Charbonnages belges	415 —	30.000	500	»	juin	15 —
A	Long-Pendu	[illegible] —	3.000	500	»		»
Civ.	Centre-du-Flénu	[illegible] —	5.000	1.000	»	mai	30 —
C	Mouzaïa (cuivre)	15 —	60.000	100	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Theboul id.	200 —	9.000	1/9000	»		»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	—	10.000	1/10000	»		néant.
[illegible]	Santander zinc	—	10.000	500	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	325 —	90.000	80	»	mai novembre	20 —
A	Nouvelle-Montagne, id.	725 —	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 —
A	Stolberg privilégiée id.	—	40.000	375	»	octobre	18 —
A	— non privilégiée, id.	—	40.000	375	»	octobre	néant.
A	Corphalie id.	300 —	5.500	1.000	»	janvier juillet	10 —
A	Silésie id.	130 —	50.000	375	»	mai novembre	15 —
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	565 —	6.000	500	»	septembre	45 —
C	Cohin id.	600 —	10.000	[illegible]	»	janvier juillet	16 —
C	Société Lainière id.	—	1.400	[illegible]	»		»
A	Pont-Rémy id.	300 —	5.000	1/5000	»	30 avril	30 —
C	Siècle journal	—	1.500	1/2500	»		125 —
C	Journaux réunis id.	—	6.000	500	»	janvier juillet	45 —
C	Droit id.	5400 —	100	2.500	»		»
A	Saint-Gobain glaces	[illegible] —	[illegible]	1/[illegible]	»		700 —
C	Montluçon id.	110 —	24.000	500	»		néant.
A	Ougrée (Belgique) id.	410 —	22.000	500	»	septembre	31 —
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	130 —	2.000	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Ce. Vidanges	—	24.400	500	»		20 —
C	Caoutchouc souple	—	50.000	100	»	31 mars	10 —
C	Chollet et Ce	22 75	40.000	100	»		néant
A	Compagnie générale des Eaux	150 —	80.000	250	»		11 75
C	Deux carènes (E. Dejean et Ce)	210 —	8.750	500	»	févr. juillet	25 —
»	Taillerie impériale de diamants	—	»	»	»		»
»	Eaux de Seine purifiées	—	»	»	»		»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Pair à l'émission	Dénomination	Dernier cours connu	Nombre	Taux de remboursement	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
	Compagnie immobilière de Paris	275 —	»	»	»		»
90	Cie impériale des Voitures de Paris	—	27.000	125	50		5 —
500	Ports de Marseille	495 —	30.000	500	15	janvier juillet	20 —
500	Messageries impériales (services marit.)	530 50	19.000	500	1870	avril octobre	30 —
»	Loire, anciennes	1165 —	4.538	1.250	»	février août	50 —
»	— nouvelles	990 50	11.095	1.250	75	février août	50 —
»	Grand'Combe — anciennes	1050 —	6.000	1.210	22	1er avril oct.	50 —
»	— nouvelles	1040 —	10.000	1.250	60	1er avril oct.	50 —
270	Carmaux (charbonnages)	280 25	6.500	500	60	janvier juillet	15 —
»	Vieille-Montagne	475 —	12.600	500	16	janvier juillet	25 —
500	Aveyron (Decazeville) 1855-57	—	6.000	600	50	janvier juillet	30 —
270	Compagnie générale des Eaux	267 50	30.000	500	60	avril octobre	15 —
250	Châtillon et Commentry	252 50	20.000	300	25	mai novembre	15 —
475	Horme, anciennes	478 75	2.410	312 50	30	30 juin déc.	25 —
265	— nouvelles	262 50	7.000	300	50	31 mars sept.	15 »
400	J.-F. Cail et Ce	410 —	8.000	450	11	janvier juillet	20 —
»	Rue Impériale de Lyon	540 25	»	625	»	15 janv. juillet	25 —
410	Gaz de Paris	410 —	23.500	500	45	janvier juillet	25 —
220	Union des gaz	197 50	22.727	250	25	janvier juillet	15 —
»	Docks de Marseille	300 —	40.000	500	»	janvier juillet	15 —
»	Docks du Havre	261 25	»	»	»		»
»	Omnibus de Paris	495 50	17.000	500	»	janvier juillet	20 —
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	140 —	10.000	250	30	janvier juillet	13 —

BOURSE DE PARIS. — ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. — Cours du 13 au 19 décembre

	Longueur exploitée	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 13 Compt.	Samedi 13 Terme	Lundi 15 Compt.	Lundi 15 Terme	Mardi 16 Compt.	Mardi 16 Terme	Mercredi 17 Compt.	Mercredi 17 Terme	Jeudi 18 Compt.	Jeudi 18 Terme	Vendredi 19 Compt.	Vendredi 19 Terme
	2157	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	—	—	—	—	1310 —	—	—	—	1310 —	—	—	—
	»	»	500	»	100 — »	»	Id. actions estampillées	1067 50	1079 —	1071 50	1072 50	1071 25	1067 50	1070 —	1069 75	1066 75	1068 25	1063 —	1068 75
	»	300.000	500	»	5 0/0		Id. actions nouvelles	905 —	908 25	910 —	908 75	907 50	908 75	910 —	910 —	910 —	907 50	905 —	905 —
	»	15.000	»	»	95 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	710 —	—	—	—	—	—	—	—	710 —	—	700 —	—
	1103	483.333	400	»	66 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1012 50	1010 —	1012 50	1010 —	1010 —	1010 —	1010 —	1010 —	1010 —	1010 —	1010 —	1033 75
	»	41.077	400	»	11 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	1010 —	—	—	—	1010 —	—	1010 —	—	1005 —	—	1005 —	—
	1730	500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	520 —	521 25	520 —	522 50	525 —	522 50	525 —	522 50	522 50	523 75	521 75	522 50
2019	»	»	»	»	15 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	2235	800.000	500	»	75 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1152 50	1155 —	1153 75	1155 —	1153 75	1153 50	1153 50	1151 50	1150 —	1151 25	1150 —	1152 25
4033	1094	250.000	500	»	38 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	796 75	796 —	796 25	798 75	796 25	797 50	797 50	798 75	798 75	798 —	795 —	797 50
1819	1310	300.000	500	»	42 fr. 30 pour 1861	avril, octobre	Ouest	537 50	—	532 50	533 75	534 25	533 75	537 50	533 75	535 —	535 —	536 25	533 25
2396	221	80.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	376 25	375 —	375 —	376 25	376 25	375 —	370 —	372 50	370 —	372 50	370 —	—
131	102	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	403 50	405 —	401 25	405 —	402 50	405 —	402 50	—	400 —	400 —	401 50	400 —
175	156	47.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	426 25	425 —	425 —	—	—	—	—	425 —	420 —	420 —	420 —	—
430	»	42.000	500	300	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	—	—	—	—	—	—	418 75	—	—	—
»	312	12.000	500	»	37 fr. 50	janvier, juillet	Bességes à Alais	—	—	615 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	»	110.000	500	375	5 0/0	août, février	Algériens	—	—	—	—	—	—	—	—	160 —	—	—	—
»	»	100.000	500	»	12 50	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	375 —	375 —	380 —	375 —	376 25	375 —	376 25	372 50	375 —	375 —	375 —	375 —
»	»	6.000	500	»	17 50	janvier, juillet	Lyon-Croix-Rousse	465 50	—	—	—	—	—	465 —	—	460 —	—	—	—
	»						Lyon-Sathonay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1324	400.000	500	»	33 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	511 25	512 50	509 75	510 —	505 —	509 75	510 —	511 25	510 —	518 —	507 50	508 75
1321	2126	750.000	500	»	40 fr. 50 pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	507 50	504 25	501 25	502 50	500 —	500 —	505 75	504 25	500 75	500 —	500 75	500 —
1060	150	60.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	131 25	—	134 75	—	140 —	—	135 75	—	140 —	—	141 25	—
150	270	73.255	500	»	30 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	—	—	170 —	—	170 —	—	—	—	—	—	—	—
763	179	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	300 —	—	310 —	—	300 —	—	300 —	—	305 —	315 —	305 —	—
179	103	240.000	500	»	30 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse libérées	660 —	660 —	668 25	661 75	665 —	665 —	663 75	662 50	663 50	663 75	660 —	661 25
»	376	90.000	325	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	317 50	323 75	320 —	310 —	310 —	310 —	312 50	310 75	—	—	315 —	315 —
300	532	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	525 —	523 75	523 75	525 —	522 50	523 50	525 —	525 —	523 75	525 —	522 50	523 75
»	131	30.000	500	»	15 »	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
131	160	70.000	500	»	35 »	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	475 —	—	475 —	475 —	472 50	—	472 50	435 —	475 —	472 50	470 —	—
100	»	18.000	500	»	30 »		Montblanch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	1350	600.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	430 —	470 —	426 75	430 —	425 75	—	430 75	430 —	424 75	428 —	425 75	430 —
»	280	170.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	333 75	332 50	330 —	330 —	330 —	334 —	330 —	330 —	330 —	—	332 50	332 50
600	»	30.000	500	»		avril, octobre	Id. trentenaires	440 —	—	440 —	—	440 —	—	440 —	—	440 —	—	440 —	—
»	190	50.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Guillaume-Luxembourg	240 —	245 —	240 —	245 —	245 —	240 —	245 —	—	245 —	210 —	246 25	249 —
130	»	52.000	500	»		avril, octobre	Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	73	70.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Portugais	465 —	462 50	472 50	472 50	488 50	480 —	485 —	485 —	485 —	488 75	490 —	490 —
»	»	50.000	500	200			Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
»	»					»	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	13	15	16	17	18	19
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1843	6.000	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1838—1840	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1842—1849	12.000	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	—	—	—	—	—	—	—
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1848	13.333	»	»	décembre	1.250	50 —	janvier, juillet	— 5 0/0	—	—	—	1030 —	—	1030 —
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 —	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	100 —	—	—	—	190 —	—
1848	13.000	»	»	février	1.250	50 —	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	—	1005 —	—	—	—	—
1851	60.000	»	»	septembre	1.250	50 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	1020 —	1020 —	1020 —	1050 —	1020 —	1020 —
1852—1854	31.536	»	»	juin	1.250	50 —	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	—	—	—	1030 —	—	—
1852—1856	300.000	»	»	mai	650	25 —	juin, décembre	Est, 5 0/0	497 50	494 —	498 75	497 50	497 50	498 25
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 —	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	24.000	»	»	mai	625	25 —	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	—	—
1852	120.000	»	»	mars	625	25 —	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	521 25	520 —	520 —	517 50	—	510 —
1851	102.614	»	»	décembre	625	25 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	—	—	—	—	—	512 —
1844	5.000	»	»	décembre	1.250	40 —	janvier, juillet	Rouen au Havre, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 —	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	—	—
1855	335.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	308 75	309 75	308 75	309 75	310 —	310 —
1852	63.643	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	—	—	—	310 —	310 —	—
1855	265.300	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	315 75	316 25	316 25	316 25	316 25	—
1852—1861	1.410.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	315 —	315 —	315 —	312 50	313 75	313 —
1851—1861	980.000	»	»	mai	500	15 —	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	316 25	315 —	316 25	316 25	316 25	313 —
1855	97.719	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	313 —	310 —	—	310 —	307 50	310 —
1857—1860	137.093	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	— (nouvelles)	—	—	—	—	—	—
1853—1857	250.000	»	»	mars	500	15 —	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	312 50	312 50	312 50	312 50	310 —	310 —
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	311 25	310 —	311 25	308 75	311 25	310 —
1850—1861	449.700	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50	307 50
1854	22.616	»	»	décembre	500	15 —	avril, octobre	Bességes à Alais, 3 0/0	—	305 —	—	—	305 —	305 —
1857—1861	900.000	»	»	mai	500	15 —	juin, décembre	Est, 3 0/0	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25	301 25
1859	150.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	306 25	307 50	306 25	307 50	306 25	307 50
1859	165.000	»	»	juin	500	15 —	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	306 25	307 50	307 50
1856—1861	1.900.000	»	»	décembre	500	15 —	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	311 25	311 25	311 25	311 25	311 25	311 25
»	»	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Lyon-Croix-Rousse 3 0/0	291 25	—	—	291 25	291 25	—
1858—1861	618.375	»	»	»	500	15 —	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 gar. par le gouv. autrich.	276 25	276 25	276 25	276 25	276 25	276 25
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 id. id.	269 75	267 50	269 75	269 75	269 75	269 75
1858	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 id. italien.	249 75	250 —	250 —	250 —	250 —	250 —
1860	»	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	243 75	242 50	242 50	242 50	243 75	243 75
1858—1861	100.000	»	»	avril	500	15 —	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	273 75	275 —	275 —	275 —	275 —	275 —
1859	34.570	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	262 50	262 50	262 50	—	263 50	264 —
1859	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	250 —	—	250 —	250 —	250 —	250 —
1861	»	»	»	»	500	15 —	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	—	254 75	254 75	—	254 25	257 —
1859—1861	900.000	»	»	»	500	15 —	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	257 50	256 75	254 75	256 75	256 75	257 —
1860	62.500	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	237 50	237 —	237 50	237 50	237 50	235 —
»	»	»	»	»	»	— —	avril, octobre	Montblanch à Reus	238 75	240 —	242 50	241 50	240 —	241 —
1859—1861	33.000	»	»	octobre	500	15 —	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	—	—
1861	»	»	»	»	500	15 —	janvier, juillet	Chemins portugais	256 25	253 —	256 25	254 25	256 25	257 —

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 13 Comptant	Samedi 13 Terme	Lundi 15 Comptant	Lundi 15 Terme	Mardi 16 Comptant	Mardi 16 Terme	Mercredi 17 Comptant	Mercredi 17 Terme	Jeudi 18 Comptant	Jeudi 18 Terme	Vendredi 19 Comptant	Vendredi 19 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	70 55	70 65	70 70	70 75	69 80	69 85	69 65	70 —	69 75	69 90	69 85	69 85
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	97 50	96 —	97 95	—	97 70	96 —	97 95	—	96 —	96 65	97 90	—
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rentes 4 0/0 id. id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	488 25	—	488 25	—	498 25	—	498 75	—	498 75	—	490 75	—
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1115 —	—	1115 —	—	1115 —	—	—	—	1110 —	—	1115 —	—
Id. id. id. 1855 1860, jouissance septembre 1862	447 50	—	447 50	—	447 50	—	447 50	—	447 50	—	446 75	—
Département de la Seine. Id. 1857, jouissance janvier 1862	231 25	—	230 75	—	230 —	—	230 —	—	230 —	—	231 25	—
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Lille	97 50	—	97 50	—	97 50	—	97 50	—	97 50	—	97 50	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	44 —	—	44 25	—	40 —	—	—	—	40 —	—	—	—
Ville de Bruxelles 1862	96 25	—	96 25	—	96 25	—	96 25	—	96 25	—	—	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	92 3/8	—	92 3/8	—	92 3/8	— o/o	92 1/8	—	92 5/8	— o/o	92 1/8	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	62 o/o	— o/o	— o/o	—	62 o/o	—	62 o/o	—	62 1/2	—	— o/o	—
Id. 5 0/0 1859, id.	80 1/2	—	—	—	80 1/4	—	—	—	79 1/2	—	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	71 50	—	71 50	—	71 75	—	72 50	—	72 40	—	72 60	—
Id. 3 0/0, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1862	71 65	71 90	71 70	71 90	71 95	72 60	72 30	72 30	72 40	72 30	72 70	72 30
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	73 o/o	—	73 1/4	—	73 o/o	—	73 o/o	—	73 3/4	—	73 o/o	—
Emprunt russe	93 3/4	— o/o	93 3/4	— o/o	93 3/4	— o/o	93 3/4	— o/o	93 3/4	— o/o	93 3/4	— o/o
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	46 1/2	— o/o	— o/o	— o/o	— o/o	—	46 1/4	— o/o	46 5/8	— o/o	46 1/2	— o/o
Id. 3 0/0 intérieur	50 7/8	— o/o	50 7/8	— o/o	— o/o	— o/o	— o/o	—	50 3/4	50 3/4	50 5/8	— o/o
Id. 3 0/0 extérieur 1841	— o/o	—	— o/o	—	— o/o	—	55 o/o	—	—	—	54 1/2	—
Id. 3 0/0 id. 1853-56	54 o/o	— o/o	54 o/o	— o/o	54 o/o	—	54 o/o	— o/o	54 1/4	— o/o	54 o/o	—
Id. passive extérieure (sans intérêt)	23 1/8	— o/o	23 1/2	— o/o	23 3/4	— o/o	23 3/4	— o/o	— o/o	— o/o	23 3/4	— o/o
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1861	— o/o	—	— o/o	—	100 o/o	—	100 o/o	—	— o/o	—	100 o/o	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	357 50	—	356 25	—	—	—	352 50	—	—	—	355 —	—
Haïti, annuités	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

N° 1164. — 21e ANNÉE. — N° 52. PRIX DU NUMÉRO : 30 CENTIMES. (sans supplément) SAMEDI 27 DÉCEMBRE 1862

JOURNAL DES CHEMINS DE FER

DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

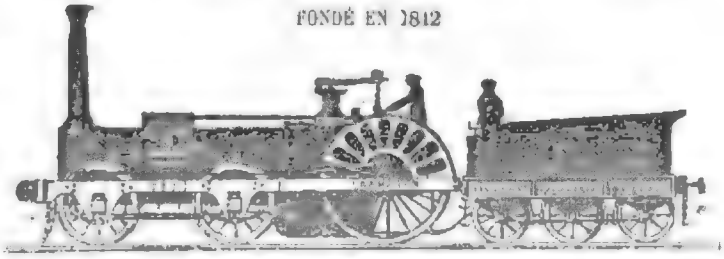
PRIX DE L'ABONNEMENT

	UN AN	SIX MOIS
PARIS	20 fr.	10 fr.
DÉPARTEMENTS	25 »	12 »
ÉTRANGER	32 »	16 »

PRIX DES INSERTIONS

	LA LIGNE
Corps du Journal (calculé sur 8 points).	2 fr. 50
Aux Annonces	1 fr. 50

Les avis d'émission d'actions et d'obligations, ainsi que leur relatifs aux souscriptions d'emprunts sous quelque forme que ce soit, ne sont pas compris dans le tarif ci-dessus. Pour ces sortes de communications, s'adresser directement à l'administration du journal, qui traite de gré à gré.



PARAISSANT LE SAMEDI

BUREAUX ET ADMINISTRATION

64, rue Richelieu

On s'abonne à Londres, à l'Agence de Publicité DELLEY, DAVIES ET Cº, foreign Newspaper et Advertising Agents, and 1, Finch lane, Cornhill.

L'Administration se charge de veiller aux intérêts de ses Abonnés, de les représenter dans les Assemblées des Sociétés dont ils sont Actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés. — L'Administration se charge aussi de l'Achat et de la Vente des Actions et Obligations, des Versements à faire, des Intérêts et Dividendes à recevoir, et de toute Négociation de Titres de Chemins de fer.

PRIMES GRATUITES

DU

Journal des Chemins de fer.

Toute personne qui, à partir de ce jour, s'abonnera ou renouvellera son abonnement pour une année,

Aura droit, à titre de primes gratuites :

1° Au GUIDE FINANCIER, répertoire des valeurs financières et industrielles de la France et des principaux États;

En un fort et beau volume, format anglais,

par **Auguste VITU.**

Cet ouvrage comprend :

Dettes publiques; Budgets; Emprunts départementaux et communaux; Banques privilégiées; Sociétés de crédit; Chemins de fer en Europe, Amérique, Indes anglaises; Compagnies d'assurances; Sociétés industrielles, anonymes, civiles, en commandite.

2° A l'ouvrage publié tout récemment par A. COURTOIS fils, comprenant les tableaux des cours des principales valeurs aux Bourses de Paris, Lyon et Marseille, du 17 janvier 1793 (28 nivôse an V) **à nos jours, relevés sur les documents officiels et authentiques.**

(Le prix de cet ouvrage est de 5 francs en librairie.)

Ces primes devront être retirées au bureau du Journal, sur la représentation de la quittance.

Elles y seront délivrées sans frais.

Elles seront expédiées aux personnes qui le demanderont :

Dans les départements, moyennant un supplément de 1 fr. *par prime*, pour frais d'expédition ;

A l'étranger, moyennant un supplément de 2 fr. *par prime.*

L'administration tiendra à la disposition de ses abonnés des exemplaires élégamment reliés à l'anglaise, avec titre doré, moyennant un supplément de 1 fr. 50 c. pour le *Guide financier* et de 1 fr. 25 c. pour l'ouvrage de M. Courtois.— Elle se charge de l'envoi de chacun de ces exemplaires moyennant 1 fr. 50 c. pour les départements et 2 fr. 50 c. pour l'étranger par exemplaire.

L'ouvrage de M. Auguste Vitu est actuellement sous presse ; nous en activerons l'impression, afin de le délivrer dans le plus bref délai.

Un avis ultérieur indiquera à nos abonnés l'époque précise de la livraison, qui, dans tous les cas, ne sera pas différée au-delà du mois de février prochain.

SOMMAIRE

Bulletin de la semaine, 969. — Les chemins du troisième réseau, 970. — Chemins de fer suisses, 970. — Mines de fer de la Fraternidad, 970. — Les établissements de crédit, 971. — Sous-comptoir des entrepreneurs, 971. — Banque d'Algérie, 972. — Chronique, 972. — Marché industriel, 972. — Bourse de Londres, 972. — Correspondance de Bruxelles, 972. — Revue étrangère, 972. — Bourses étrangères, Changes, Matières, 973. — Bulletin des recettes de la semaine, 973. — Bulletin commercial, 974. — Avis aux actionnaires, 976. — Sous-comptoir des Entrepreneurs, rapport, 975. — Chemins portugais, rapport, 976. — Crédit foncier de France, 978. — Ville de Milan, 978. Recettes des chemins de fer, 979. — Annonces, 980. Cours des sociétés de crédit françaises et étrangères, 983. Cours des actions et obligations industrielles, 983. — Cours des actions et obligations de chemins de fer et des fonds publics français et étrangers, 984.

BULLETIN DE LA SEMAINE

Le marché des fonds publics s'est maintenu dans des conditions analogues à celles de la semaine dernière, mais cependant avec un penchant de plus en plus décidé vers un mouvement de reprise. Aucun incident politique ne paraît devoir troubler les derniers jours de l'année 1862 ; un malentendu avec l'Espagne n'a été connu que par la note du *Moniteur* qui en annonçait l'heureux aplanissement. L'accord des grandes puissances sur la question grecque écarte également toute inquiétude de ce côté. D'autre part, les besoins d'argent ne se sont montrés ni si nombreux ni si pressants qu'on aurait pu le craindre ; l'escompte reste à 4 0/0, et l'encaisse métallique de la Banque se maintient dans les bonnes conditions.

Cet ensemble de considérations fait espérer une liquidation paisible, et plutôt au-dessus qu'au-dessous des cours actuels.

A tout prendre, il semble qu'un mouvement de hausse est à la veille de se produire ; et c'est une conviction assez répandue à la Bourse que le mois de janvier ne se passera pas sans qu'un nouveau pas soit franchi par la rente et par les principales valeurs. On parle, en effet, d'importantes opérations financières qui se préparent, et qui doivent nécessairement compter sur la hausse générale pour leur propre succès.

En résumé, le fait saillant de la semaine, c'est la rapide ascension des actions de nos principaux établissements de crédit ; et, bien que justifiée par des circonstances particulières à ces valeurs, la hausse qu'elles ont obtenue est un incontestable symptôme des dispositions générales du marché.

Le 3 0/0, après avoir faibli à 69 75, est revenu aujourd'hui à 69 90 ; nous n'avons donc pu constater, cette semaine, qu'une insignifiante variation sur ce fonds d'État ; la fermeté du 3 0/0 ainsi que l'activité avec laquelle les primes fin prochain ont été demandées depuis deux jours, indiquent suffisamment que le commencement du mois de janvier sera marqué par de nouveaux progrès.

Le 4 1/2 a été coté entre 97 50 et 97 75, mais sans transactions nombreuses. Les obligations trentenaires ne varient pas du cours de 468 75.

Le 5 0/0 italien a été bien tenu entre 72 20 et 72 30 ; l'approche du coupon donne nécessairement courage aux acheteurs et aux porteurs de ce fonds d'État.

Les fonds espagnols n'ont pas été ébranlés par les bruits qui avaient couru d'un désaccord entre notre gouvernement et celui d'Espagne. Ils ont conservé leurs cours.

Une hausse importante s'est déclarée sur toutes les valeurs de nos principaux établissements de crédit, à l'exception toutefois de la Banque de France, que nous retrouvons à 3,380.

Le Crédit industriel, de 670 s'est élevé à 700 francs ; le Sous-Comptoir du commerce ferme aujourd'hui à 580, soit en hausse de 40 francs sur ses prix de la semaine dernière ; le Comptoir d'escompte a dépassé le cours de 700 francs et clôture à 725.

Nous renvoyons nos lecteurs à l'entre-filet que nous avons consacré au mouvement de hausse de ces différentes valeurs.

Le Mobilier a oscillé entre 1,110 et 1,120; il finit à 1,125.

Les primes dont 10 francs fin prochain étaient demandées à 1,190; celles dont 20 se sont négociées à 1,155 et 1,160.

Le Crédit mobilier espagnol est resté longtemps immobile entre 765 et 767 50; aujourd'hui il s'est avancé à 772 50.

Les recettes des Chemins de fer sont cette semaine encore mauvaises; dans notre dernier bulletin, nous avons dit quels étaient les deux motifs sérieux et momentanés de ces diminutions; nous n'y reviendrons pas.

L'Orléans a varié de 1,167 50 à 1,170.

Le Lyon a été ferme à 1,155.

Le Nord a été négocié à 1,038 75.

L'Ouest, l'Est ont fait 530 et 520.

Le Midi a eu un mouvement de reprise assez important. Cette reprise a été déterminée par le rachat du découvert.

Ce Chemin est monté de 787 à 810.

Le Genève s'est tenu à 365 » ».

Le Dauphiné a été sans affaires à 400 » ».

Les Messageries impériales accusent une tendence de hausse manifeste à 750 » ».

Les Transatlantiques ont trouvé preneurs à 555 » ».

Les Autrichiens ont été fermes à 508 75.

Les Lombards ont été l'objet de bons achats à 588 75 et 590.

Le Victor-Emmanuel a fait 372 50. Les obligations ont été recherchées à 285 » » et 287 50.

Les Romains ont monté à 340 et finissent à 338 75.

Le Saragosse est admirablement tenu de 665 à 657 50. Les Russes ont été négociés à 436 25.

Le Barcelone est offert à 315.

Les Portugais, que nous avons laissés vendredi à 492, ont facilement dépassé le cours de 500, et se sont établis entre 520 et 530.

Voici le mouvement des recettes sur les divers chemins de fer :

AUGMENTATION KILOMÉTRIQUE

Saragosse (Alicante et Tolède)	15.75 0/0
Barcelone-Saragosse	13.41 0/0
Saragosse (Alcazar à Ciudad-Réal)	13.40 0/0
Cordoue a Séville	12.26 0/0
Nord de l'Espagne	8.61 0/0
Victor-Emmanuel	7.06 0/0
Union-Suisse	4.45 0/0
Séville-Xérès-Cadix	1.61 0/0

DIMINUTION KILOMÉTRIQUE

Lyon-Genève	» 64 0/0
Dauphiné	1.31 0/0
Ouest suisse	6.20 0/0
Central Suisse	7.02 0/0
Paris-Lyon-Méditerranée (Paris-Marseille)	9.» 0/0
Est	9 76 0/0
Nord	11 86 0/0
Midi	12.93 0/
Réseau du Sud de l'Autriche	15.39 0/0
Saragosse (Madrid à Médinaceli)	15.92 0/0
Ouest	16 30 0/0
Autrichiens	22.02 0/0
Guillaume-Luxembourg	28.18 0/0
Ardennes	35.02 0/0

A. de Bibaque d'Arremont.

VARIATIONS DU COURS DES DIVERSES VALEURS.

NOMS DES VALEURS.	10 décembre.	26 décembre.	DIFFÉRENCE en plus.	DIFFÉRENCE en moins.
Rente 3 0/0	69 85	69 90	0 05	» »
Rente à 1/2 0/0	97 90	97 55	» »	» 35
Banque de France	3400 »	3380 »	» »	20 »
Consolidés	92 6/8	92 5/8	» 1/8	» »
Crédit foncier	1350 »	1387 50	47 50	» »
Crédit agricole	698 75	732 50	33 75	» »
Crédit industr. et com.	670 »	695 »	25 »	» »
Crédit mobilier	1113 75	1125 »	11 25	» »
Crédit mob. espagn.	765 »	773 75	8 75	» »
Comptoir d'Escompte	665 »	712 50	47 50	» »
Orléans	1068 75	1070 »	1 25	» »
Nord	1038 75	1040 »	1 25	» »
Nord (act. sorties)	1005 »	1005 »	» »	» »
Est	522 50	522 50	» »	» »
Paris-Méditerranée	1152 50	1155 »	2 50	» »
Midi	797 50	810 »	12 50	» »
Ouest	533 75	530 »	» »	3 75
Genève	370 »	365 »	» »	5 »
Dauphiné	400 »	400 »	» »	» »
Ardennes ancien	420 »	420 »	» »	» »
Ardennes nouveau	425 »	425 »	» »	» »
Ch. Autrichiens	508 75	510 »	1 25	» »
Victor-Emmanuel	375 »	372 50	» »	2 50
Russes	430 »	440 »	10 »	» »
Romains	332 50	338 75	6 25	» »
Sud-Autr.-Lombard	590 »	588 75	» »	1 25
Saragosse Pampelune	385 »	382 50	» »	2 50
Saragosse-Alicante	601 25	606 25	» »	5 »
Saragosse-Barcelone	315 »	315 »	» »	» »
Nord-Espagne	523 75	523 75	» »	» »
Séville-Xérès-Cadix	470 »	472 50	2 50	» »
Portugais	490 »	520 »	30 »	» »

CHEMINS DU TROISIÈME RÉSEAU.

Le Sénat et le Corps législatif sont convoqués pour le 12 janvier prochain; nous croyons savoir que le budget de 1864 sera communiqué au Corps législatif dès l'ouverture de la session.

Il est vraisemblable qu'il sera peu question de chemins de fer nouveaux dans la prochaine campagne, le désir de l'administration des travaux publics étant, avant tout, de mettre à exécution ou de concéder les chemins décrétés en 1860 et 1861.

Le chemin de fer de Reims à Metz sera, nous assure-t-on, prochainement mis en adjudication, dans le cas où la Compagnie de l'Est se refuserait formellement et définitivement de s'en charger.

L'administration vient de mettre à l'enquête un chemin transversal depuis longtemps réclamé par les populations, et qui mettrait Orléans en communication avec Epernay, en passant soit par Joigny et Troyes, soit par Nogent-sur-Seine. Cette section compléterait une véritable ligne de grande ceinture, qui mettrait toutes les grandes lignes de chemin de fer en communication réciproque, en décrivant une circonférence complète embrassant toute la région dont Paris est le centre.

Cette ligne de grande ceinture est concédée dans toutes ses autres parties; en effet, partant de Montargis (nouveau réseau d'Orléans) on arrive à Orléans, Tours, le Mans; on passe de là sur le réseau de l'Ouest, par Alençon, Argentan, Mézidon, Serquigny, Rouen, Darnetal, Amiens, Tergnier, Laon, Reims et Epernay; il ne manque donc que la section d'Epernay à Montargis pour revenir au point de départ.

L'utilité d'une semblable jonction entre tous les chemins de fer dans un rayon de vingt-cinq à trente lieues autour de Paris est d'une incontestable utilité, commerciale, stratégique et politique.

Quant à la valeur propre de la section de Montargis à Epernay, elle est également saillante, puisqu'elle réaliserait la ligne la plus courte entre Nantes, la Rochelle, Bordeaux, la Belgique et l'Allemagne du Nord.

Auguste Vitu.

CHEMINS DE FER SUISSES.

M. Staempfli, président de la Confédération helvétique, vient de publier un écrit dans lequel il propose le rachat des chemins de fer suisses par la Confédération. Nous examinerons dans notre prochain numéro ce vaste projet, qui, s'il se réalisait, donnerait des satisfactions inattendues aux actionnaires de la plupart des chemins suisses.

F. Grimaud.

MINES DE FER DE LA FRATERNIDAD.

De nos jours, où les capitaux se sont portés avec tant d'ardeur vers les entreprises industrielles de toute espèce, les mines n'ont pas partagé au même degré la faveur dont jouissaient dans le public les autres formes de la richesse territoriale ou mobilière. C'est qu'il existe, en effet, dans la nature même des gisements minéralogiques, une cause d'incertitude que l'exploitation seule peut faire disparaître; le rendement des minerais, la puissance réelle des couches ne sont appréciés d'une manière exacte que par un travail régulier et permanent; des obstacles imprévus annulent et déjouent les espérances les mieux conçues; et l'on n'a vu que trop souvent le capital entier d'une compagnie s'engloutir dans les travaux préparatoires d'une mine qui possédait, d'ailleurs, les éléments les plus certains de richesse et de prospérité.

Mais tous ces motifs d'hésitation, de défiance même, disparaissent complétement lorsqu'il s'agit de mines exploitées depuis longtemps et d'une manière régulière; alors le passé répond de l'avenir, et les mines apparaissent ce qu'elles sont réellement, une des sources les plus abondantes et les plus sûres de bénéfices pour ceux qui s'y associent.

Telle est la situation des mines de *la Fraternidad*, sur lesquelles de récents rapports, rédigés par des ingénieurs du corps impérial des mines, ont appelé l'attention des hommes spéciaux.

La mine de *la Fraternidad* est située sur la côte d'Espagne, dans la province d'Almeria, à 100 kilomètres de Carthagène et à environ 160 lieues de Marseille : elle consiste en une montagne bordée par la mer, et composée de bancs de minerai formant une masse compacte, qui s'exploitent extérieurement par de simples chantiers d'abatage, sans aucun travail de recherche, puits, galerie, ni aucune espèce d'ouvrage d'art. Le minerai qu'on en retire est du fer peroxydé anhydre manganésifère; il est pur, exempt de soufre et de métaux étrangers; son origine lui

assure une grande perméabilité par les gaz des hauts-fourneaux, et cette propriété, qui contribue à le rendre de réduction facile, lui a valu le nom de *mine douce*. L'analyse faite par M. Brustlein, ingénieur de la mine, a donné, sur 100 parties, 76.57 de de sesquioxyde de fer et 8.32 de manganèse; une autre analyse, pratiquée par MM. Johnson Matthey et C°, de Londres, accuse 78.65 d'oxyde de fer et 10.60 d'oxyde de manganèse; l'ensemble des analyses fait ressortir une richesse moyenne d'au moins 70 0/0 de peroxyde de fer, soit plus de 50 0/0 de fer pur. L'allure générale de la mine, sa composition chimique, la richesse et la texture du minerai démontrent la valeur de cette exploitation, dont les produits sont recherchés, soit pour mélanges améliorants, soit pour la fabrication spéciale de fontes supérieures propres à la fabrication de l'acier.

Le minerai est transporté directement de chaque chantier aux places d'entrepôt, lesquelles ne sont autres que le rivage de la mer devant la mine; de là, on le charge directement sur les navires en rade, par des barques qui portent de quatre à cinq tonnes et font chacune de dix à treize voyages par jour, suivant l'état de la mer. Le transport et l'embarquement s'opèrent à l'entreprise, à des prix très-modérés qui, dans l'état actuel, ne font pas ressortir le prix de la tonne de minerai à plus de 6 fr. 30 c., rendue sous palan le long du bord des navires, tous frais généraux compris.

La rade de la Fraternidad offre ce précieux avantage d'être naturellement abritée contre tous les vents, et d'être, en moyenne, accessible vingt jours par mois aux navires du plus fort tonnage. Grâce à cette situation toute particulière, la clientèle de la mine a pris l'habitude invariable de venir chercher le minerai sur place. Parmi les chargements les plus notables, au point de vue de la capacité des navires, nous citerons le *Solferino*, capitaine Perdleton, et l'*Investigator*, capitaine Caver, qui ont chargé en janvier dernier pour le compte de l'*Ebbw Wale Company*, de Newport, le premier de ces navires du port de 1,100 tonneaux, le second du port de 1,000 tonneaux.

Ainsi, facilité d'exploitation, facilité de transport, tel est le concours de circonstances qui fait des mines de *la Fraternidad* une entreprise à part, et qui les met à l'abri des mécomptes sous le poids desquels ont périclité tant de sociétés minières.

Du reste, il suffirait peut-être, pour faire apprécier la valeur de ces riches gisements, d'indiquer ici les noms de leurs consommateurs et le chiffre des livraisons les plus récentes qui ont été opérées. Nous ne citerons que les principales :

Aux hauts-fourneaux de Marseille	5,500 tonnes.
Aux fonderies et forges d'Alais (Benoit-d'Azy)	20,000 —
A MM. Petin, Gaudet et C°, pour Toga (Corse)	12,000 —
Aux mêmes, pour leurs fourneaux de Givors	15,000 —
A l'Ebbw Vale et C° (de Newport)	48,000 —
A divers, et notamment aux usines de Haumont, à MM. Jacquinot et C°, de Solenzara, à MM. James Brown, Richard Cowel, aux forges de Montataire et à celles de Terre-Noire, la Voulte et Bességes	42,500 —
	143,000 tonnes.

Une pareille clientèle ne laisse aux propriétaires des mines de *la Fraternidad* que le souci de satisfaire aux demandes, réglées d'ailleurs par des traités, dont la condition va toujours s'améliorant.

Dès le mois de janvier et de février 1861, les relevés de l'abatage ont établi la possibilité d'une production normale de 5,000 tonnes par mois, soit 60,000 tonnes par an. Ce travail est garanti par un traité passé avec un entrepreneur de la localité, et laisse ressortir un écart minimum de 3 fr. 50 c. par tonne entre le prix de vente et celui de revient; la Société propriétaire est donc assurée d'un revenu moyen de 200,000 fr. net, indépendamment de l'augmentation considérable que les propriétaires espèrent de quelques travaux indiqués par les ingénieurs.

Il nous a paru très-intéressant d'appeler l'attention de nos lecteurs sur la situation exceptionnellement avantageuse des mines de la *Fraternidad*, au moment où l'honorable maison de banque française qui possède la concession perpétuelle de cette mine, se propose d'émettre des obligations qui joindront à des conditions d'émission extrêmement favorables, la garantie positive d'une affectation hypothécaire spéciale, qui donnera à ces nouveaux titres toute la valeur d'un engagement foncier.

Une opération financière conçue et exécutée sur de pareilles bases, offre une sécurité si complète qu'elle se classe parmi le petit nombre de celles à qui *le Journal des chemins de fer* peut accorder sans réserve son approbation et son concours.

AUGUSTE VITU.

LES ÉTABLISSEMENTS DE CRÉDIT.

Une hausse considérable s'est produite cette semaine sur les actions du Crédit foncier, du Comptoir d'escompte, du Crédit industriel, du Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie, et du Sous-Comptoir des entrepreneurs.

La situation du Sous-Comptoir des entrepreneurs, qu'on trouvera exposée ci-après, explique à la fois la hausse de ses actions et celle du Crédit foncier, sous le patronage duquel il est placé.

Quant au Crédit industriel, la spéculation commence à s'apercevoir aujourd'hui d'un fait que le *Journal des Chemins de fer* avait souvent signalé, particulièrement dans son numéro du 16 août dernier; c'est qu'avec les produits de l'exercice courant, la réserve statutaire de la Société va se trouver à peu près complétée, et que, par conséquent, les produits de 1863 pourront être distribués intégralement aux actionnaires, ce qui élèverait le revenu futur à 18 ou 20 fr. par action libérée de 125 fr., soit environ 15 0/0; le Sous-Comptoir du commerce et de l'industrie, qui se rattache au Crédit industriel comme le Sous-Comptoir des entrepreneurs se rattache au Crédit foncier, a profité de la plus-value de la valeur mère.

Enfin, le Comptoir d'escompte, dont les actions se capitalisaient à un taux beaucoup trop bas, puisqu'elles ont produit en 1861 8.80 0/0 du capital engagé, a suivi la marche ascendante des actions de tous les établissements de crédit. Quant à nous, nous avons toujours exprimé à nos lecteurs notre confiance dans la solide et utile institution du Comptoir d'escompte.

Nous nous bornons à signaler aujourd'hui le mouvement très-vif qui s'est manifesté sur ces valeurs. Nous nous proposons de les étudier prochainement dans leur ensemble.

F. GRIMAUD.

SOUS-COMPTOIR DES ENTREPRENEURS.

Nous publions aujourd'hui le rapport du Conseil d'administration du Sous-Comptoir des entrepreneurs, lu à l'assemblée générale du 18 décembre courant. Nous avons dit samedi dernier que le revenu de l'exercice s'élève à 9 francs par action, soit 9 0/0 du capital.

Ce résultat, déjà considérable, n'est cependant que le produit d'une année que le rapport considère avec raison comme la première période d'un développement réel pour le Sous-Comptoir.

Pour faire toucher du doigt l'importance des services que le Sous-Comptoir a déjà rendus à l'industrie de la construction, et par conséquent à la ville de Paris et aux nombreux intérêts qu'elle embrasse, il suffit d'indiquer ici le nombre et le montant des crédits que cet établissement a accordés pendant l'année. 388 crédits ont été ouverts, montant ensemble à 34,147,672 francs, dont 333 crédits sur hypothèques, s'élevant à 28,152,632 francs.

Ces dernières opérations sont d'autant plus solides qu'elles ne représentent que 60 0/0 de la valeur intrinsèque des gages, ce qui ne correspond qu'à une proportion bien moindre de la valeur vénale.

Il y a un an, la totalité des crédits ouverts n'était que de 20 millions; l'augmentation est de 70 0/0; mais la différence entre les deux exercices, au point de vue des crédits réalisés, est bien plus considérable. Les crédits réalisés au 31 octobre 1861 n'étaient que de 9,622,000 francs; ils s'élevaient au 31 octobre 1862 à 11,705,000 francs; c'est-à-dire que l'exercice 1861-1862 commençait avec des éléments de bénéfice représentés par 9 millions et demi, tandis que l'exercice qui commence débute avec des éléments de bénéfices représentés par 21 millions et demi. On peut juger par là de l'avenir réservé aux actions du Sous-Comptoir.

Les grands travaux qui s'exécutent dans la capitale vont ouvrir à cet établissement de nouvelles sources d'affaires et de bénéfices; le prolongement de la rue Lafayette, le boulevard Beaujon, la rue de Rouen, le boulevard du Louvre, le boulevard du Prince-Eugène, la rue Impériale de Marseille procureront au Sous-Comptoir l'occasion d'opérations considérables et fructueuses.

Un fait essentiel consigné dans le rapport, et sur lequel se fixera naturellement l'attention de nos lecteurs, c'est la question de l'extension du capital du Sous-Comptoir.

Les opérations du Sous-Comptoir sont statutairement limitées au *double* de son capital et de celui du Crédit foncier; lorsque le capital émis du Crédit foncier était de 30 millions, celui du Sous-Comptoir étant de 5 millions, les opérations du Sous-Comptoir ne pouvaient dépasser 70 millions. Aujourd'hui le Crédit foncier a doublé son capital, ce qui établit à 130 millions la limite des opérations du Sous-Comptoir. Suivra-t-il l'exemple du Crédit foncier, et doublera-t-il aussi son capital? On l'a dit cette semaine dans le monde financier; cependant cette combinaison, qui n'augmenterait que de 10 millions le chiffre possible de ses opérations, mais qui doublerait le nombre des actions appelées au partage du dividende, ne paraît pas urgente. Le rapport fait d'ailleurs remarquer qu'entre 34 millions, chiffre actuel des crédits ouverts, et 130 millions, chiffre

maximum des crédits à ouvrir, il reste une marge considérable. Cette réflexion paraît éloigner toute idée d'augmentation prochaine du capital du Sous-Comptoir.

F. Grimaud.

BANQUE DE L'ALGÉRIE.

Assemblée générale annuelle du 20 novembre 1862.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Banque de l'Algérie a eu lieu le 20 novembre dernier, à Alger, à l'hôtel de la Banque.

Nous n'avons pas sous les yeux le rapport présenté à cette assemblée, mais nous espérons être en mesure d'examiner la situation de cet établissement financier à l'occasion de l'assemblée extraordinaire convoquée pour le 17 janvier prochain.

Nous nous bornons à résumer par les chiffres suivants les opérations de l'exercice écoulé, qui font ressortir une amélioration notable dans les affaires de la Banque.

La Banque d'Alger, les succursales d'Oran et de Constantine ont fait pour 68 millions d'escomptes du 1er novembre 1861 au 30 octobre 1862. Ces escomptes ne s'étaient élevés qu'à 61 millions, chiffre rond, pendant l'exercice précédent.

Les bénéfices sur les escomptes se sont élevés à 576,500 fr. en 1862; ils n'avaient été l'année précédente que de 531,200 francs. Il y a eu une augmentation d'environ 500,000 francs dans la circulation. Le revenu net de chaque action s'est élevé pour le dernier exercice à 51.40, soit à 14 0/0 pour les actions de 500 francs.

Le montant de la réserve a atteint 1,200,000 francs, représentant environ 30 0/0 du capital engagé.

Telle est en résumé la situation de cette banque à laquelle l'avenir semble réserver des développements considérables.

F. Grimaud.

BANQUE D'ANGLETERRE

Situation au 13 décembre 1862.

Département de l'émission.

PASSIF.

	liv. sterl.
Billets émis	28,709,830

ACTIF.

Dette du gouvernement	11,015,100
Autres valeurs	3,034,900
Espèces et lingots d'or	14,059,830
Argent en barres	»
	28,709,830

Département de la Banque.

PASSIF.

Capital des propriétaires	14,553,000
Reliquat	3,097,523
Dépôts publics (y compris échiquier, caisses d'épargne, commissaires de la dette nationale, comptes de dividende)	8,507,144
Autres dépôts	14,033,994
Billets à sept jours et autres	756,580
	40,938,241

ACTIF.

Valeurs du gouvernement (y compris l'annuité amortie)	11,015,517
Autres valeurs	19,357,846
Billets	9,524,050
Espèces d'or et d'argent	971,828
	40,938,241

Le 10 décembre 1862.

M. Marshall, 1er caissier.

MARCHÉ INDUSTRIEL

L'animation qui a régné cette semaine sur le marché industriel a été des plus vives. Un mouvement de hausse important a eu lieu sur certaines valeurs, et a naturellement déterminé un courant d'affaires considérables.

Le Sous-Comptoir des entrepreneurs, que nous avons laissé samedi aux environs de 185, s'est élevé à 270; son dernier cours aujourd'hui est de 325 ».

La véritable cause de cette hausse, qui nous paraît être arrivée à son apogée raisonnable, est l'augmentation évidente des affaires de cette Société, et, par cela même, l'augmentation de ses bénéfices.

Le Comptoir d'escompte a été négocié activement cette semaine de 670 à 720, soit en hausse de 50 francs sur la semaine dernière.

Le Crédit industriel a été très-demandé au comptant, à 680 et 690. Le Sous-Comptoir du commerce a été également l'objet de demandes nombreuses, qui l'ont porté au comptant à 570 et 580.

Les obligations du Victor-Emmanuel ont continué à avoir un marché très-actif à 285 ».

Les Ports de Marseille ont été sans affaires à 608 75. Les Rivoli à 220 ».

Les Magasins généraux ont fait 665 ». Les Gaz de Marseille se sont soutenus à 437 50.

Les Docks de Marseille ont été bien tenus à 700 ». Les Docks de Saint-Ouen ont motivé des transactions nombreuses entre 547 50 et 550 ».

Les Eaux ont été cotées à 342 50.

Les Petites-Voitures se soutiennent à 66 50.

La Caisse des chemins de fer a été offerte à 75 ».

Le Crédit colonial est ferme à 503 75.

Les Bonnard font toujours 41 25.

Les Call n'ont pas de marché, en ce sens qu'il n'y a pas d'offres.

E. Bonnaud.

BOURSE DE LONDRES

REVUE DE LA SEMAINE. — CORRESPONDANCE PARTICULIÈRE.

La Bourse est fermée aujourd'hui. Elle sera ouverte demain; mais il n'y aura presque personne. Les fêtes de Noël interrompent les affaires; tout est suspendu jusqu'à lundi prochain.

Le mouvement a été presque nul cette semaine, cependant les fonds se sont bien tenus. Il y a eu hausse constante. Mardi les consolidés haussaient de 1/8; ils ont subi un temps d'arrêt et ont encore monté de 1/8, à 92 5/8 au comptant et 92 3/4 au 8 janvier.

L'escompte a été très-calme. La Banque a reçu très-peu de demandes. A la Bourse on trouvait facilement de l'argent à 2 1/2 et même à 2 0/0.

La grande préoccupation est toujours la rareté du coton. Comment remplacer le travail de 8 millions d'hommes, qui nous fournissaient la matière première et achetaient nos produits? On obtiendra, à force de sacrifices, que l'Inde cultive le coton. Mais où sera le profit? Chaque acre de terrain consacré à la culture du coton est enlevé à celle de la soie, de l'indigo, de l'opium, etc. Ce que nous gagnons d'un côté, nous le perdons de l'autre. C'est absolument comme si on coupait une pièce de toile au milieu pour coudre à l'extrémité de la pièce le morceau que l'on aurait coupé. Ce qu'il nous faut, c'est la paix, la paix le plus tôt possible, et une solution quelconque, union ou séparation.

Les lettres de New-York font un tableau assez triste de la situation. Le gouvernement fédéral s'est engagé à solder en espèces métalliques les intérêts de la dette publique.

Un moment on a pu craindre qu'il ne tînt pas sa promesse pour l'échéance du 1er janvier, qui est d'environ 800,000 liv. M. Chase s'est adressé à toutes les Banques; il a réuni de l'or de tous les côtés et il a réalisé la somme nécessaire. Mais le crédit de l'Etat n'en a pas moins été en suspicion. Aujourd'hui on discute un projet de taxe qui nuirait aux banques et limiterait la circulation de leurs billets. Il est douteux que ce projet soit admis par le congrès au sein duquel l'influence des banques est très-grande. Le jour où cette mesure serait adoptée, la prime de l'or monterait à 40 fr.

L'activité n'a pas été plus grande à Mark Lane qu'au Stock Exchange; le commerce des grains est très-calme. Les cours restent sans variation.

Il en a été de même pour les chemins de fer.

On a reçu de New-York l'avis du départ des paquebots *Saxonia* et *City of Manchester* apportant 798,000 dollars.

Le cours du change de New-York sur Londres, à soixante jours de vue, est de 146 à 146 1/2 0/0. La prime de l'or est de 32 1/2 à 33. A ce taux il y a profit à importer de l'or des Etats-Unis.

Il y a aujourd'hui une légère tendance à la baisse sur les fonds anglais. Les demandes d'argent deviennent un peu plus nombreuses.

Ce mouvement a pour cause le taux élevé de l'escompte sur la place de Paris. Cette élévation coïncidant avec l'approche de la liquidation doit multiplier les demandes d'escompte sur la place de Londres. Les Consolidés en ont légèrement senti l'influence. Ils ont ouvert aujourd'hui au cours d'avant-hier, et ils sont demeurés à 92 1/2 au comptant, et à 93 5/8 à la liquidation du 8 janvier. La liquidation suivante est fixée au 5 février.

Voici le dernier cours des principales valeurs: 3 0/0 consolidé au 5 février, 92 3/4, 92 7/8; Banque, 232, 234; 5 0/0 indien, 108 1/4; roupie papier, 105 1/2; bons indiens, de 26 à 29 sh.; bons de l'Echiquier, de 10 à 14 sh. de prime; Brésilien à 1/2 0/0, 93; Buenos-Ayres, 97 3/4, 98 1/2; Egyptien, 94 1/4, 95 1/2, 94 3/4, 96; id., deuxième émission, 94, 93 3/4, 94 3/4; Emprunt grec, 16 1/8; coupons, 7, 6 3/4; Mexicain, 32 1/4, 3/8; Péruvien (1862), 92 1/2; Portugais, 48 5/8; Russe (1862), 94 1/4; dette ottomane, ancien emprunt, 84 1/2; nouveau, 70 7/8, 3/4, 1/2. Venezuela, 25 1/8, 24 3/4; Certificats hollandais, 102 1/4.

C. Dealtie.

CORRESPONDANCE DE BRUXELLES.

Les débats de nos représentants sur le budget continuent; ils ont été marqués il y a quelques jours par un incident qui nous a rappelé de vives discussions. M. Maurice de Robiano, en effet, s'est plaint de l'abondance de l'or français sur le marché belge, et de l'inutilité complète de l'hôtel des monnaies, où l'on ne monnayait pas un seul lingot d'or. Cela tient à des causes qui ne se mettent plus en question. On les constate et cela suffit. La supériorité du titre, le bon marché de la fabrication, enfin, le terrain neutre qu'offre la Belgique, provoquent ce phénomène qui étonne et irrite M. de Robiano, et qui n'est que la conséquence naturelle des choses. Nous sommes ici très-satisfaits du traité conclu le 11 de ce mois avec la Suisse, et que les exportations et importations augmentent ou diminuent d'un côté ou de l'autre, je ne crois pas que les libres échangistes et protectionnistes prennent là un motif pour accuser l'un des deux pays d'exploiter l'autre.

Notre commerce général a subi une augmentation de plus de 12 millions depuis 1859. Le commerce spécial en 1859 ne dépassait pas 1,890,000 francs. Il a atteint, en 1861, 8,281,000 francs. La progression de notre exportation de tissus de coton et de laine est très-considérable. Quant à nos fers, il s'en était exporté 3,671,546 kilogrammes, dans les six premiers mois de 1860. La même période de 1862 nous offre 8,720,682 kilogrammes.

— Les valeurs autrichiennes ont de la tenue. Le marché, quoique lourd, a offert une certaine fermeté qui présage une hausse. Les demandes sur obligations et actions industrielles sont fréquentes. Charbonnages belges 411 56. — Papeterie belge 580 francs.

Comme affaires nouvelles, je signalerai l'émission de 9,000 obligations de la Compagnie du chemin de fer de Chimay pour la construction du chemin de Marienbourg à Herneton, près Dinant, et celle des chemins de fer liégeois-limbourgeois nouvellement concédés.

Van Stolen.

REVUE ÉTRANGÈRE.

Malgré la crise, les rentes espagnoles se ressentent peu des difficultés du moment. Les cours doivent, à ce que l'on pense, prendre un prochain et rapide essor. En attendant, on fait peu au comptant. Le consolidé, qui avait fait 52, a fait ensuite 51 90. Cette baisse de 10 c. s'est reportée en hausse sur la différée. Les prix des valeurs de chemins de fer sont meilleurs. On demande les émissions d'avril au pair, celles de juin et août à 96 25, et celles de juillet à 98. Les opérations de banque sont nulles. Le papier sur Londres à quatre-vingt-dix jours se négocie à 50 30, et sur Paris, à huit jours, à 5 24. A la Havane, le change est de 2 1/2 à 1 3/4.

Les spéculateurs de Constantinople ont cherché, à plusieurs reprises à exploiter la situation au profit d'une baisse. Ils n'ont pas réussi. Les valeurs de l'Etat sont restées fermes, malgré les bruits alarmants suscités par la cession des îles Ioniennes et l'attitude de la Grèce. Les Consolidés n'ont aucunement été émus et sont restés aux cours moyen de 6d. Le crédit semble devoir revenir. L'organisation de la Banque ottomane est définitivement achevée. Cette institution aura le droit d'émettre des billets au porteur, d'escompter des bons du Trésor, de faire des avances sur obligations, d'ouvrir aux particuliers des comptes courants, de faire des avances à l'Etat,

BOURSES ÉTRANGÈRES.

Anvers, 23 décembre.

Emprunt belge 4 1/2 0/0	10 90
— 4 0/0	96 50
— 3 0/0	81 »
— 2 1/2 0/0	61 »
Ville d'Anvers 5 0/0	102 50
Anvers à Rotterdam	100 »

Amsterdam, 23 décembre.

Dette active 2 1/2 0/0	63 7/16
— 3 0/0	77 » »
— 4 0/0	99 13/16
Russie 5 0/0	101 3/4
Russie 1860 4 1/2 0/0	93 3/4
— 4 0/0 Hope	73 13/16
Grèce 5 0/0	13 1/2

Bruxelles, 24 décembre.

Emprunt 4 1/2 0/0	99 15
— 4 0/0 1836	» »
— 3 0/0 1838	84 »
— 2 1/2 0/0 1844	60 15
Crédit communal 4 1/2 0/0	96 50
— 3 0/0	93 75
Banque nationale	1790 »
Banque de Belgique 1835	1000 »

Vienne, 22 décembre.

Métallique 5 0/0	74 25
— 4 1/2 0/0	» »
— 4 0/0	» »
— 3 0/0	» »
— 2 1/2 0/0	» »
— 1 0/0	» »
Emprunt national	82 50
Lombardo-Vénitien	» »
Actions de la Banque	807 »
Crédit mobilier autrichien	221 50
Chemins autrichiens	235 »
Chemin du Nord	» »
— du Sud	» »
— de l'Est	» »

Berlin, 22 décembre.

Emprunt volontaire 4 1/2 0/0	101 3/4
Obligations 3 1/2 0/0	89 7/8
Lombardo-Vénitien	» »
Actions de la Banque	123 3/4
Crédit mobilier autrichien	93 5/8
Chemins de fer autrichiens	132 3/4
Chemins de fer rhénans	96 1/4
Mines de la Silésie	» »
— de Nederlischbach	» »
— de Stolberg	» »

Hambourg, 22 décembre.

Banque du Nord	» »
Banques réunies	» »
Russe 5 0/0 anglais	90 1/2
— nouveau	» »
Prusse, emprunt 1859	100 1/2
Crédit mobilier autrichien	92 1/2

Madrid, 20 décembre.

3 0/0 consolidé	51 10
3 0/0 différé	45 10
Dette amortissable, 1re classe	35 10
Dette amortissable, 2e classe	17 10
Obligations municipales 6 0/0	» »
Canal Isabelle 8 0/0	160 30
Banque d'Espagne	221 »
Soc. espagnole comm. et indust.	720 »
Chem. Madrid-Saragosse-Alicante.	2120 »
— obligations	1010 »
Obl. du ch. de Cordoue à Séville.	142 »
Actions Saragosse-Pampelune	16 25
— obligations	1031 »
Actions Lerida-Reus-Tarragone	1300 »
— obligations	9.4 »
Actions de Ciudad-Real à Badajoz.	1165 »
— obligations	150 »

Francfort, 21 décembre.

Emprunt national (Autriche)	66 0/0
Banque de Francfort	» »
Banque de Darmstadt	231 »
Actions de la Banque	825 »
Crédit mobilier autrichien	240 1/2
Crédit mobilier espagnol	» »
Chemin de fer de Bavière	» »
Espagne 3 0/0	» »
Belgique 4 1/2 0/0	» »

Londres, 22 décembre.

Consolidés	92 3/4
Emprunts indiens	» »
Actions de la Banque d'Angleterre.	232 »
Compagnie des Indes	227 »
Bons de l'Échiquier	» »

Milan, 22 décembre.

Rente italienne 5 0/0	72 04
Petites coupures	» »
Banque nationale	1150 »
Emprunt autrichien 1854	71 75
Obligations de chemins de fer	200 »

Lisbonne, 11 décembre.

3 0/0	44 1/4
Dette différée	» »
Banque de Portugal (5 actions)	» »
Banque commerciale portugaise	» »
Chemins de fer portugais	» »
Obligations 3 0/0	45 1/4

Gênes, 23 décembre.

Rente italienne	72 65
Banque nationale	1190 »
Caisse commerciale et industrielle.	472 »

Turin, 22 décembre.

Consolidés 5 0/0	72 95
Petites coupures	72 85
Dette consolidée napolitaine	» »
Emprunt italien Rothschild	» »
Banque nationale	1175 »
Caisse commerciale et industrielle	400 »
Chemin Victor-Emmanuel	» »
— Romains	» »
— — actions trentenaires.	» »
— Méridionaux	» »
Canal Cavour	507 »

CHANGES du 24 décembre 1862.

PARIS sur	Cours — Papier.	Cours — Argent.	90 jours — Papier.	90 jours — Argent.
Amsterdam, pour 100 florins	211 5/8	214 1/2	212 3/4	212 1/2
Anvers, pour 100 francs d'Anvers	100 1/8	pair	» »	» »
Hambourg, pour 100 marcs banco	189 7/8	188 1/2	188 0/0	187 3/4
Berlin, pour 100 thalers	» »	» »	370 »	369 1/2
Londres, pour 1 livre sterling	25 22 1/2	25 19	25 02 1/2	24 97 1/2
Madrid, pour 1 piastre de 1848	5 21 1/2	5 23	5 17	5 16
Livourne, pour 100 lire	» »	» »	» »	» »
Naples, pour 100 ducats	423 »	423 1/2	419 »	418 1/4
Vienne, pour 100 fl. de c. (gulden)	» »	» »	212 »	210 »
Trieste, pour 100 fl. de c. (gulden)	» »	» »	212 »	210 »
Augsbourg, pour 100 flor. de conv.	» »	» »	» »	» »
Francfort S.-M., p. 100 fl. pied de 24.	» »	» »	212 »	211 3/4
Pétersbourg, pour 100 roubles	» »	» »	384 »	367 1/2
Venise, pour 100 liv. autrichiennes.	» »	» »	» »	244 »
Berne, pour un écu romain	» »	» »	» »	5 22 1/2
Leipzig, pour 1 thaler au pied de 14.	» »	» »	» »	» »
Constantinople, p. 100 p. turques	» »	» »	» »	» »

Sur PARIS

Amsterdam, c. 55 13/16 à 2 m. 55 7/16
Madrid, à 8 j., une p. de 1848 p. 5 24
Anvers, c. 99 87 1/2 à 2 p. 100.
Bruxelles, 100 pour 100.
Milan, 101 p. 100 (à 3 m 99.3 00) p. 100
Lisbonne, 5?? reis à p. 3 à 100 jours.
Londres, c. 25 17 1/2 à 3 m. 25 ?? 1/2.
Gênes, ?? 5 0 lire pour 100 fr.
Berlin, 79 11/12 à 3 mois.
Brême, grotes pour 1.
Cologne, th. courants de Prusse p. 300.
Constantinople, paras p. 1.
Francfort S.-M., florins pour 200.
Leipzig, et ?? thalers pour 300.
Rotterdam,
Vienne, ?? 90 fl. de convent. p. 300.
Varsovie, florins polonais pour 300.
Pétersbourg, roubles pour 100.

MATIÈRES D'OR ET D'ARGENT.

	Louis d'or.	Quadruples espagnols.	Quadruples colombiens.	Piastres à colonnes.	Souverains anglais.	Ducats de Hollande et autrichiens	Aigles.
PARIS	» »	81 10 à 81.75	80.75 à 81 25	5 35 à 5 40	25 12 1/2 25 20	11 70 » »	25.30 » »
BRUXELLES	» »	81 25 à 81.50	81 75 à 82.90	5 35 à 5 40	25 05 à 20	11 75 » »	»
BERLIN	5 10 9 »	»	»	1.11 5/8	6.20 5/8	3 1.9	»
FRANCFORT	9 » 21 1/2	»	»	»	11.11 » »	5.33 1/2	»
NEW YORK	4 90 » »	»	»	1.30 » »	6.»» » »	»	»
HAMBOURG	10.00 » »	»	»	2.11 1/2	13.3,1 » »	6.»» 5 1/2	13.08 » »
CRACOVIE	9.40 9 20	»	»	»	»	5.63 » »	»
COLOGNE	5.10 9 »	»	»	»	6.21 » »	»	»
VIENNE	9 72 » »	»	»	»	11 95 » »	»	»

EMILE ANDRROLI.

BULLETIN COMPARATIF DES RECETTES KILOMÉTRIQUES D'UNE ANNÉE A L'AUTRE.

Désignation des Chemins.	DATES DES SEMAINES.	1862 Kilomètres exploités	1862 Recettes brutes.	1862 Recettes par kil.	1861 Kilomètres exploités	1861 Recettes brutes.	1861 Recettes par kil.	Différence 0/0 par kilomètre sur 1861, en plus.	en moins	Recettes kilométriques depuis le 1er janvier, recettes	cours correspondant des actions
EST*	Du 10 au 16 décembre.	1739	1.246.826 20	716 98	1706	1.355.541 57	794 57	».»»	9.76	36.663 33	522 50
ORLÉANS*	3 — 9 — ...	1624	1.264.509 45	778 65	1475	1.210.630 90	820 77	».»»	5.13	41.404 76	1067 50
PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE*	10 — 16 ...	1459	2.501.716 »»	1.714 69	1411	2.658.850 87	1.884 37	».»»	9.»»	65.434 81	1152 50
OUEST*	10 — 16 — ...	1310	865.339 60	660 55	1213	957.311 70	789 20	».»»	16.30	40.512 49	533 75
NORD*	10 — 16 — ...	1053	1.277.097 11	1.212 81	967	1.330.613 25	1.376 02	».»»	11.86	62.588 71	1040 »»
MIDI*	10 — 16 — ...	798	556.544 63	697 42	798	639.081 29	800 83	».»»	12.93	37.802 53	787 50
LYON A GENÈVE*	10 — 16 — ...	231	111.480 »»	482 60	231	112.202 86	485 73	».»»	».64	28.306 67	375 »»
ARDENNES*	10 — 16 — ...	355	144.227 10	312 76	187	92.599 67	495 19	».»»	35.02	19.220 05	»»» »»
DAUPHINÉ*	10 — 16 — ...	182	69.175 87	380 08	160	61.613 10	385 07	».»»	1.31	21.716 97	405 »»
GRAISSESSAC A BÉZIERS	3 — 9 — ...	52	9.113 05	175 25	52	10.295 15	197 98	».»»	12.07	»	»
BESSÈGES A ALAIS*	10 — 16 — ...	33	41.140 05	1.246 65	33	35.847 45	1.086 28	».»»	».»»	48.830 53	»»» »»
SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNIT*.	10 — 16 — ...	1964	1.140.054 58	580 93	1936	1.329.351 81	686 64	».»»	15 39	32.046 23	590 »»
AUTRICHIENS	10 — 16 — ...	1324	870.827 50	657 72	1324	1.116.762 50	843 47	».»»	22.02	34.348 45	508 75
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — ALICANTE ET TOLÈDE	10 — 16 — ...	482	313.338 28	650 08	482	270.089 39	561 60	15.75	».»»	38.540 04	645 »»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — MADRID A MÉDINACELLI	10 — 16 — ...	166	41.936 93	252 63	104	31.245 86	300 44	».»»	15.92	»	»
MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE — ALCAZAR A CIUDAD	10 — 16 — ...	155	28.033 63	180 85	114	18.182 01	159 49	13.40	».»»	»	»
BARCELONE A SARAGOSSE	10 — 16 — ...	366	121.730 41	332 59	366	107.335 77	293 26	13.41	».»»	16.380 79	310 »»
NORD DE L'ESPAGNE	10 — 16 — ...	522	189.078 36	362 22	375	125.056 90	333 48	8.61	».»»	18.733 10	522 50
UNION SUISSE	12 — 18 — ...	275	60.760 »	220 94	275	58.170 »	211 52	4.45	».»»	» »»	»
CENTRAL SUISSE	10 — 16 — ...	262	106.133 30	405 08	262	114.803 60	438 53	».»»	7.62	23.953 35	470 »»
VICTOR-EMMANUEL	10 — 16 — ...	214	134.014 47	626 23	214	125 173 12	584 92	7.06	».»»	32.526 75	375 »»
ROMAINS — BOLOGNE A ANCONE	10 — 16 — ...	206	52.885 67	256 72	»	»	»	»	»	12.632 76	330 »»
ROMAINS — ROME A CIVITA-VECCHIA	10 — 16 — ...	73	18.707 15	256 26	»	»	»	»	»	12.056 75	»
SARAGOSSE A PAMPELUNE	10 — 16 — ...	179	37.697 37	210 60	»	»	»	»	»	12.383 09	390 »»
SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX	25 nov. 2 — ...	160	60.114 72	375 71	160	59.000 95	369 12	1.62	».»»	24.148 93	472 50
OUEST SUISSE	10 au 16 — ...	150	44.101 39	294 »»	150	47.018 84	313 40	».»»	6.20	19.934 55	170 »»
CORDOUE A SÉVILLE	26 nov. 2 — ...	131	46.352 90	353 84	131	41.288 50	315 18	12.26	».»»	18.204 47	»»» »»
GUILLAUME-LUXEMBOURG	3 au 9 — ...	124	33.385 65	269 24	89	33.363 70	374 91	».»»	28.18	14.918 34	261 50
PORTUGAIS	2 — 8 — ...	133	18.360 »»	120 »»	»	»	»	»	»	»	462 50
		»	»	» »»	»	»	»	»	»	»	»

* Prélèvement fait de l'impôt sur la grande vitesse.

F. GRIMARD.

de souscrire ou d'acquérir des actions, etc. Son capital sera, dit-on, de 3 millions de livres sterlings par actions de 500.

En Grèce les embarras financiers sont toujours aussi grands. Le gouvernement n'a tenu aucun compte de la défense que lui faisait la Banque d'émettre un emprunt quelconque. Il vient de décréter d'émission de 6 millions de drachmes en bons ayant cours forcé.

La Bourse autrichienne est à la hausse. Celle de Berlin est bonne sans oscillations.

En Italie, le 31 décembre expire le délai fixé par la loi d'unification du 4 août 1861 pour l'échange des titres. Les intérêts semestriels des bons compris dans les catégories désignées par cette loi, sont donc frappés de prescription et ne seront pas payés aux rentiers qui auront négligé la conversion de leurs titres.

EMILE ANDREOLI.

BULLETIN COMMERCIAL.

Nous ne savons si l'influence du marché de Paris sur les marchés de province est réellement bien grande, mais nous sommes persuadé qu'elle ne peut l'être qu'à la condition expresse que les cours de Paris seront de suite connus dans les départements. C'est justement le contraire qui arrive, et la presse départementale ne donne les cours de Paris que lorsque déjà un mouvement contraire à celui qu'elle annonce s'est effectué soit en hausse, soit en baisse. Les correspondances particulières et les dépêches, sans parler des bulletins commerciaux, des grands journaux de Paris, rendent inutile cette reproduction fastidieuse du même compte rendu dans presque tous ces journaux, qui feraient bien mieux de nous renseigner sur le commerce de l'arrondissement qu'ils représentent. Je n'entends pas faire entrer dans cette catégorie de journaux négligents, tels ou tels qui, au contraire, ont une valeur incontestable. Les grandes villes ne sont pas comprises dans ce reproche qui, par le fait, est sérieux, en ce que l'insuffisance des renseignements commerciaux est désespérante.

On signale à Liverpool quelques demandes et des ventes assez sérieuses. Le Havre a un peu plus d'activité ; les cotons des Indes y ont une hausse de 2 1/2. Les bas Louisiane font 305. Les broachs 230, les madras 207 1/2. Les cotons filés sont demandés à Mulhouse, prix fermes.

La situation des huiles est identique. Peu ou point de marchandises. Dans le Pas-de-Calais, l'œillette a monté de 1 fr. et fait 115. La hausse des huiles de colza est de 5 fr. par hectolitre. Les cours nominaux y sont de 119. A Paris, les quatre premiers mois liés, se cotent 125.50. Les quatre mois d'été, 119 ; les quatre derniers mois, 113 ; disponible, 128 ; en fût, 128 ; épurée, 129.50 ; id. en tonnes. 137.50.

Les affaires en vin sont partout moins actives. Il en est de même des spiritueux. On achète peu. Bordeaux cotait hier, armagnac, 52e, 88 ; Marmande, 55e, 88 ; 3/6 Languedoc, 88 ; betteraves Nord, 90e, 68 ; tafia, 60.

Disponible et courant, on vend à Paris 64. Quatre premiers mois de l'année, 85. Phlegme 100e, 50.

Dans le Pas-de-Calais et le Nord, les 3/6 betterave et mélasse sont en baisse. L'hectolitre, 59. Genièvre, 49. Cognac vend 59e-1851, 165. Béziers, 78.

Sur toutes les marchandises, le ralentissement des transactions est notable, en raison de l'époque. Acheteurs et vendeurs, tous s'arrêtent ; on règle ses comptes, on satisfait ses engagements, on atermoie, on renvoie à l'année suivante les nouvelles affaires. La liquidation générale est un obstacle à de nouvelles affaires.

On a fait cependant de fortes ventes de sucres à Marseille. Le 24, à Paris, une bonne 4e disponible no 42 se vendait 55 50 ; à livrer, 57 58. Raffinés disponibles, 120 et 125.

La meunerie et la boulangerie sont toujours dans l'expectative. Personne n'achète ou ne vend que forcément. On attend le nouveau décret. Ceux-ci ne veulent pas céder à la baisse, ceux-là ne veulent pas plier devant les prétentions exagérées des vendeurs.

En général, les blés sont dans de bonnes conditions pour l'acheteur. Les affaires sont quelquefois difficiles, mais personne ne se plaint. A Paris, les farines disponibles se cotent 57 75. Les orges ne varient pas et se vendent 15 17 les 100 kilog. Les avoines font 15 et 16 50. Les achats de seigles sont rares. Les prix sont de 20 à 20 50 les 145 kilog. réglés.

EMILE ANDREOLI.

AVIS AUX ACTIONNAIRES

(Voir, pour le paiement des coupons de janvier, notre numéro du 20 décembre. Nous nous bornons à publier aujourd'hui les avis qui nous sont parvenus tardivement.)

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

17 janvier. — **Banque de l'Algérie.** — Assemblée générale extraordinaire à Alger.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Service des Actions.

JANVIER 1863.

	Montant du coupon. fr. c.	Impôt à déduire pour les actions au porteur.
Canal de Suez	7 50	»
Sous-Comptoir des entrepreneurs	5 »	10
Lyon-Croix-Rousse.	10 »	35

Service des Obligations.

2 JANVIER 1863.

	Montant du coupon. fr. c.	Déduction de l'impôt, cent.
Lyon-Croix-Rousse.	7 50	20

Chemins livournais. Voir aux annonces.

ÉMISSIONS NOUVELLES.

Emprunt de la ville de Milan. — Emission d'obligations municipales à 45 francs. (Voir l'avis que nous publions page 978.)

APPELS DE FONDS.

1er janvier. — **Crédit foncier de France.** — Versement du deuxième terme, soit 50 francs sur les actions nouvelles.

ÉCHANGE DE TITRES.

Depuis le 1er décembre. — **Canal Cavour.** — Echange des certificats nominatifs contre des titres au porteur libérés de 150 francs.

REMBOURSEMENTS.

2 janvier. — **Chemin de Séville-Xérès-Cadix.** — Remboursement des obligations sorties le 12 décembre. (Voir la liste, numéro du 20 décembre, page 962).

2 janvier. — **Chemins de Madrid à Saragosse et à Alicante.** — Remboursement des obligations sorties le 12 décembre. (Voir la liste, numéro du 20 décembre, page 965.)

2 janvier. — **Chemins lombards.** — Remboursement des obligations sorties le 15 décembre. (Voir la liste, numéro du 20 décembre, page 966.)

2 janvier. — **Forges de Commentry, Fourchambault,** etc. — Remboursement des obligations sorties le 18 décembre. (Voir la liste, numéro du 20 décembre, page 966.)

F. G.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Actions anciennes.

Le premier dividende de 1862, soit 12 fr. 50 c. par action ancienne, représentant l'intérêt à 5 0/0 de la somme versée sera payé à partir du 2 janvier, à Paris, au siége de l'administration, et, dans les départements, chez MM. les receveurs des finances.

Actions nouvelles.

Il sera également payé, à partir de la même date, la somme de 1 fr. 25 c. par action nouvelle, représentant l'intérêt sur le premier versement appelé ; le tout conformément aux conditions de l'émission énoncée au verso du titre.

SOUS-COMPTOIR DES ENTREPRENEURS.

Assemblée générale du 18 décembre 1862.

RAPPORT

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Messieurs,

L'exercice qui vient de finir le 31 octobre 1862, et dont nous venons vous rendre compte, marquera, dans l'histoire de notre établissement, comme la première période d'un développement réel.

Voici le bilan au 31 octobre :

Actif.

Caisse,			20,247 03
Portefeuille,			921,810 »
Créances en recouvrement,			332,532 65
Créances en souffrance,	63,865 62		
Moins réduction de 25 0/0,	15,966 42		
		47,899 20	47,899 20
Avances,			165,504 71
Crédit foncier. Ce capital,		3,750,000 »	
— — courant,		3,332 88	
— — versements anticipés,		195,680	
— — intérêts à valoir,		43,750 »	
		3,992,782 68	3,992,782 88
Frais de premier établissement à amortir,			39,079 50
Frais généraux,			77,204 45
Débiteurs divers,			6,361 73
Dixième coupon,			200,000 »
			5,803,456 28

Passif.

Capital social,	5,000,000 »
Réserve statutaire,	66,092 71
Fonds de prévoyance,	25,708 18
Dividendes non-réclamés,	18,047 31
Frais d'actes à recouvrer,	33,855 95
Créanciers divers,	58,720 63
Profits et pertes,	602,631 50
	5,803,456 28

Nous croyons devoir vous donner, tout d'abord, quelques explications sur les chiffres qui précèdent, de manière à les rendre plus intelligibles, et à vous initier aux détails de notre comptabilité et à notre système financier.

Notre fonds social, intégralement réalisé, est de 5,000,000 ; mais, comme c'est un capital de garantie, nous n'en avons pas la complète disposition, les trois quarts (3,750,000 fr.) sont déposés au Crédit foncier et nous rapportent un intérêt égal au taux de l'escompte de la Banque de France.

L'autre quart, 1,250,000 fr., reste dans notre caisse, et, avec notre réserve, notre fonds de prévoyance, les commissions et intérêts encaissés, constitue nos fonds disponibles.

Nous employons ces fonds disponibles en avances et en valeurs de portefeuille, après avoir prélevé les sommes

suffisantes pour couvrir les créances en recouvrement et les créances en souffrance.

Les avances que nous faisons ont un caractère tout à fait momentané et ne courent jamais le moindre risque. Voici dans quelle circonstances elles sont consenties : nos crédits sont réalisables par fractions, au fur et à mesure que le gage se constitue et s'accroît; or, une fraction est exigible ou près de l'être, mais l'autorisation officielle de verser n'a pas encore été donnée par le Crédit foncier ; nous n'ajournons pas notre versement, dont la rapidité a souvent un grand intérêt pour l'accrédité, et nous portons au chapitre des avances ce paiement qui, quelques jours plus tard, sera autorisé par le Crédit foncier et rentrera dans la marche normale de nos crédits. C'est rendre un service utile et donner un emploi avantageux à nos fonds disponibles, sans jamais d'ailleurs que le chapitre de nos avances s'élève beaucoup, puisque, au 31 octobre, il atteignait seulement le chiffre de 165,504 francs.

Nos valeurs de portefeuille consistent uniquement en billets d'acrédités, correspondant à des crédits régulièrement ouverts et conservés par nous jusqu'à ce qu'un paiement à faire nous conduise à les échanger contre espèces au Crédit foncier ; tant qu'ils restent dans notre portefeuille, ces billets produisent, à notre profit exclusif, des intérêts et une commission.

Nos créances en recouvrement sont celles qui, sans être compromises, ne suivent plus le cours régulier de nos crédits, et ne sont plus représentées par des billets à ordre circulant. Ainsi, la mort ou la faillite d'un accrédité empêchent le renouvellement des billets, et la dette devenant dès lors immédiatement exigible, nous en poursuivons le recouvrement. Mais, bien que notre créance ne soit pas mobilisée, le gage reste le même, notre hypothèque privilégiée n'a pas perdu son rang, et il nous suffit d'attendre l'accomplissement des formalités pour rentrer dans cette créance en principal, intérêts, commissions et frais.

Dès qu'une créance cesse d'être d'un recouvrement certain, elle est réputée en souffrance.

Nos créances en souffrance sont celles qui nous sont contestées ou qui reposent sur des gages devenus insuffisants ou sur des débiteurs devenus à peu près insolvables. Le caractère de créances en souffrance que nous leur attribuons ne préjuge en rien leur avenir, témoin la trop fameuse créance Lemaire qui, pendant dix ans, nous a conduits deux fois devant la Cour de cassation et devant trois cours d'appel, et qui, finalement, nous est rentrée dans son intégralité.

Au 31 octobre nous n'avions que deux créances en souffrance, l'une de 13,556 fr. 15 c., due par un sculpteur, et l'autre, de 50,116 fr. 12, réclamée par nous du Comptoir national d'escompte.

La première résulte d'un crédit de 11,000 fr., ouvert sur nantissement d'une créance de 27,000 fr. due par la ville de Paris et par l'Etat pour travaux de sculpture. Un grand nombre d'oppositions étant survenues, cette somme de 27,000 fr. a été déposée à la Caisse des consignations, puis plusieurs opposants ont invoqué l'application du décret du 26 pluviôse an II, lequel réserve un privilége aux fournisseurs et ouvriers ; les tribunaux ont donné gain de cause à ces opposants ; mais dans la contribution ouverte, le Sous-Comptoir vient de toucher, il y a quelques jours, plus de 8,000 fr. à valoir, gardant son recours contre son débiteur pour le surplus de la dette, lequel est conservé aujourd'hui par une opposition sur le prix de nouveaux travaux en cours d'exécution.

Le recouvrement de cette créance est donc à peu près assuré.

A ce propos, nous croyons devoir réclamer du gouvernement une abrogation définitive sur ce décret du 26 pluviôse an II. C'est une loi de circonstance faite à une époque où le gouvernement du pays ne trouvait ni fournisseurs ni ouvriers pour ses entrepreneurs, et qui, tombée pendant longtemps en désuétude, a été malencontreusement mise en vigueur en 1819. Cette loi, avec un caractère de sollicitude pour des intérêts légitimes, va précisément à l'encontre du but proposé, puisqu'elle tarit pour les entrepreneurs de l'Etat les sources de crédit sans lesquelles bon nombre d'entre eux ne peuvent développer leurs opérations et par suite multiplier les salaires. Voilà deux fois, dans la circonstance présente et dans l'affaire Lemaire, que le Sous-Comptoir se heurte au décret du 26 pluviôse an II ; l'enseignement qu'il en tire, c'est qu'il doit impitoyablement refuser son concours aux entrepreneurs de l'Etat ; et ce n'est pas seulement une certaine quantité d'affaires qui lui échappent, il y perd de nombreuses occasions de remplir sa précieuse mission d'institution d'utilité générale.

Quant à la créance contre le Comptoir d'escompte elle résulte de la liquidation de nos comptes avec cet établissement ; nous nous abstiendrons d'entrer dans plus de détails, le procès étant pendant devant la Cour d'appel.

Nous vous ferons remarquer que nos créances en souffrance ne figurent dans notre actif que réduites de 25 0/0 conformément aux statuts, c'est-à-dire pour une somme de 47,899 fr. 20 c.

Nous avons d'ailleurs, pour couvrir cette somme ou comme compensation, d'abord notre réserve statutaire, qui était déjà de 66,092 fr. 71, et qui, par le prélèvement sur les bénéfices du dernier exercice, va s'élever à 154,949 fr. 71 c.; ensuite par notre fonds de prévoyance dont nous devons vous dire quelques mots.

Lorsque la créance Lemaire est rentrée, elle n'était comprise dans notre actif que pour les trois quarts de son montant, l'autre quart ayant été déduit suivant la prescription de nos statuts. Or, son remboursement ayant été intégral, nous avions à porter à profits et pertes ce quart, soit 25,708 fr. 18 c., qui ne figurait pas à l'actif; c'était un bénéfice anormal ne résultant pas des opérations de l'exercice ; nous avons préféré le mettre en réserve pour les éventualités, et le faire servir à doter un fonds de prévoyance qui s'alimenterait annuellement des appoints non distribuables aux actionnaires, des rentrées imprévues et des dividendes non réclamés dans les cinq ans, et qui serait destiné soit à couvrir les pertes, soit à amortir ou à solder les dépenses de premier établissement.

Notre réserve, avons-nous dit, va monter à 154,949 fr. 71 c.; notre fonds de prévoyance s'élèvera, si vous approuvez la répartition des bénéfices que nous vous proposerons, à 42,279 fr. 03 c.; c'est-à-dire, presque à la somme de nos créances en souffrance, telles qu'elles figurent à l'actif.

L'ensemble de nos réserves atteindra le chiffre de 197,228 fr. 74 c.

Avant d'aborder la question de la répartition des bénéfices, nous avons à vous détailler les opérations qui les ont produits.

	Il a été signé pendant l'année :	
235	crédits représentant ensemble	21,413,402
	Il a été remboursé :	
131	crédits s'élevant à	7,707,980
	D'où une augmentation de :	
84	crédits pour	13,705,432
	Le solde des crédits ouverts au 31 octobre 1861 était de :	
304	crédits pour	20,442,250
	Le total des crédits en cours au 31 octobre 1862, est ainsi de :	
388	crédits montant ensemble à	34,147,672
	Ces crédits se décomposent comme suit :	
333	crédits sur hypothèque s'élevant à	28,152,632
35	crédits sur créances à	5,750,190
3	crédits sur titres à	158,000
17	crédits sur effets à	80,850
388	Total égal,	34,147,672

Il y a :

116	crédits de 20,000 fr. et au-dessous pour	1,249,050
97	— 20,000 fr. à 50,000 fr. pour	3,490,890
87	— 50,001 fr. à 100,000 fr. —	6,891,000
57	— 100,001 fr. à 200,000 fr. —	8,118,832
23	— 200,001 fr. à 500,000 fr. —	7,117,000
8	— au-dessus de 500,000 fr. —	7,280,000
388	Crédits,	34,147,672

Au 31 octobre 1862, le Sous-Comptoir avait fourni sur ces divers crédits,		21,327,671 03
Répartis comme suit :		
Sur crédits hypothécaires,	17,600,951 75	
Sur nantissements d'effets,	67,550 »	
Sur nantissement de titres,	8,000 »	
Sur nantissement de créances,	3,500,569 28	
Total égal,	21,327,071 03	
Il a reçu en remboursement à valoir		1,256,250 30
Les parties de crédits non encore utilisés sont de		11,564,350 67
Total égal à celui des crédits ouverts,		34,147,672 »

Les chiffres qui précèdent nécessitent quelques commentaires.

La plupart de nos opérations sont des crédits hypothécaires, 28 millions sur 34 ; nous n'avons pas besoin de faire ressortir à vos yeux la sécurité qu'offre cette nature d'opérations, qui ne représente jamais plus de 60 0/0 de la valeur intrinsèque du gage, et qui représente une proportion bien moindre de la valeur vénale.

C'est évidemment à cette nature d'affaires que le Sous-Comptoir est particulièrement destiné et que nous devons demander ses plus importants développements ; mais nous croyons que ce n'est pas là qu'il doit borner les services qu'il rend à l'industrie du bâtiment et aux propriétaires.

Ainsi, pour quiconque veut faire bâtir, le Sous-Comptoir offre les ressources de son crédit, mais dans la proportion seulement de 50 à 60 0/0 de la valeur du terrain et de la dépense à faire ; or, l'accrédité doit avoir le surplus à sa disposition, et s'il ne l'a pas, il lui faut ajourner son opération. Dans ce cas, le Sous-Comptoir peut intervenir pour fournir la totalité de la dépense, pourvu qu'indépendamment de son hypothèque et à titre de supplément de garantie, il lui soit donné un nantissement des titres ou des créances liquides et d'un recouvrement certain, comme, par exemple, les sommes dues pour expropriation.

Il en est de même de l'escompte du papier des entrepreneurs ; jusqu'à présent, le Sous-Comptoir n'a admis les effets qui lui étaient présentés que lorsque leur échéance dépassait 90 jours, et à titre de nantissement seulement. Peut-être est-ce restreindre à tort sa mission d'institution de crédit ? Votre Conseil d'administration, en préparant les nouveaux statuts dont nous vous parlerons tout à l'heure, recherche les moyens d'organiser un service d'escomptes ; nous n'avons pas besoin d'ajouter que si cette organisation est possible, elle sera entourée des garanties les mieux faites pour ne pas compromettre vos intérêts. Ce qui est certain, c'est qu'il y aurait là des éléments d'affaires considérables et fécondes, c'est qu'il y aurait là de réels services à rendre.

Le chiffre de nos crédits ouverts s'élève à plus de 34 millions ; il n'était, un an auparavant, que de 20 millions : la progression est importante ; mais ce qui mérite surtout de fixer votre attention, c'est la différence entre les sommes versées sur les crédits au 31 octobre 1861 et celles versées au 31 octobre 1862 ; vos bénéfices ne résultent pas, en effet, des crédits ouverts, mais bien des crédits réalisés.

La somme versée aux accrédités le 31 octobre 1861 était de 9,621,976 fr. 90 c.; elle était le 31 octobre 1862 de 21,327,071 fr. 03 c.; différence en plus, 11,705,094 fr. 13 c. En d'autres termes, l'exercice dont nous vous rendons compte, et qui a donné des résultats certainement satisfaisants, débutait avec des éléments de bénéfices représentés par 9 millions et demi, tandis que l'exercice qui commence débute avec des éléments de bénéfices représentés par 21 millions et demi.

Nous vous laissons à apprécier ce que pourront être les résultats de l'exercice courant, si nos affaires se développent avec la progression de l'année dernière.

Quant à nous, nous continuerons à aider de tous nos efforts à ce développement, et nous ajouterons que nous y croyons.

En effet, la notoriété du Sous-Comptoir se fait : son union avec le Crédit foncier de France, qui nous a été si précieuse, ne cessera de porter ses fruits, et les éléments d'opérations, loin de se réduire, tendent toujours à se multiplier.

Chacun de vous a lu le remarquable discours que M. le préfet de la Seine adressait, il y a quelques jours, à l'Empereur lors de l'inauguration du boulevard du Prince-Eugène : le prolongement de la rue Lafayette, le boulevard Beaujon, la rue de Rouen, la grande voie qui doit être ouverte du Louvre au nouvel Opéra, le boulevard du Prince-Eugène, le boulevard Richard-Lenoir, la rue de Turbigo qui doit continuer le faubourg du Temple jusqu'à la pointe Saint-Eustache, et jusqu'au Pont-Neuf, tels sont les projets qui assurent au Sous-Comptoir de nombreuses affaires dans un avenir très-prochain.

Car il n'y a pas de grands percements ou de créations de quartiers nouveaux qui ne soient pour notre établissement l'occasion d'opérations plus ou moins importantes. Quand on a achevé de construire le côté gauche du boulevard Beaumarchais, le Sous-Comptoir, qui venait de naître, est intervenu efficacement ; plus tard et successivement il a aidé à élever de nombreuses maisons rue de Rivoli, boulevard de Strasbourg, boulevard de Sébastopol, boulevard de Magenta, boulevard Malesherbes ; plusieurs des crédits ouverts à cet effet durent encore.

Sans doute, et ici nous répondons à une objection qui s'est produite, la Compagnie immobilière dont l'organisation puissante a déjà beaucoup fait pour les embellissements de Paris, va étendre son action dans les nouveaux projets ; sans doute elle ravira une partie de leur exécution à l'initiative individuelle, ce ne ... rant pas à notre concours que de vastes ...

nancières la dispensent d'appeler à son aide; mais nous devons nous réjouir de son intervention, et non nous en plaindre et nous en inquiéter.

En effet, pour ne parler que du boulevard du Prince-Eugène, la Compagnie immobilière est acquéreur de 57,000 mètres qu'elle doit construire en deux ans; commcnt accomplira-t-elle cette œuvre, si ce n'est en construisant seulement par elle-même des parcelles destinées à servir de type et à donner de la plus-value aux terrains contigus, puis en revendant ces terrains à la charge de les couvrir de maisons dans le délai qui lui est imposé.

Et ce que nous disons de la Compagnie immobilière s'applique à toutes les sociétés, à tous les concessionnaires de percements; il suffit que l'élan de la reconstruction soit donné, pour que les terrains acquièrent une plus-value qui provoque la vente, pour que chaque maison bâtie entraîne à bâtir sur le terrain contigu.

De là pour les capitalistes, pour les spéculateurs, l'occasion de faire des opérations qui peuvent être très-fructueuses, et pour l'accomplissement desquelles on a nécessairement recours à notre crédit.

Nous disons nécessairement, car il n'y a ni institution de crédit, ni maison de banque qui soit organisée pour faire nos opérations, qui consente à prêter des capitaux pour trois ans, et qui se contente d'un intérêt et d'une commission relativement minimes, et facilement confondus dans les frais généraux de l'entreprise.

C'est dans ces importantes affaires qu'une grande mission d'utilité est réservée au Sous-Comptoir; il y a lieu d'espérer que son concours, mieux apprécié chaque jour, viendra seconder les vues du gouvernement, et que des voies rapides de progrès s'ouvriront pour lui.

A ce propos, et comme gage de l'avenir qui attend le Sous-Comptoir, nous pouvons vous annoncer notre intervention dans l'affaire de la rue Lafayette; nous y entrons pour une somme peu importante, 1,500,000 francs; mais nous révélons ainsi l'aptitude de notre institution, et vous en comprendrez l'importance.

On voit qu'à Paris, le champ ouvert aux opérations du Sous-Comptoir est vaste; à côté est la banlieue que les grands percements de Paris rapprochent du centre, et dans laquelle se réfugient les classes peu aisées.

Nous avons constaté plus haut que, sur trois cent quatre-vingt-huit crédit ouverts, nous en avions cent seize qui ne dépassent pas 20,000 francs, c'est dire que si nous préférons les grandes affaires, nous ne repoussons pas les petites, et nous prêtons volontiers sur des immeubles de la banlieue.

Mais les grandes villes des départements doivent aussi fournir un abondant contingent d'affaires; déjà nous avons ouvert des crédits à Marseille, à Lyon, à Rouen, au Havre, à Poitiers, à Biarritz même, et dans plusieurs autres villes.

Les immenses travaux qui se préparent à Marseille, notamment, par le percement de la rue Impériale et d'une rue de l'Impératrice, par l'établissement de nouveaux quartiers sur les terrains des ports et sur d'autres points, nous réservent incontestablement l'occasion d'opérations importantes.

Pour atteindre ce but, ailleurs comme à Marseille, une seule chose suffit : faire connaître le Sous-Comptoir et les services qu'il peut rendre partout où il est encore ignoré.

Ces considérations pourront y aider, en même temps qu'elles serviront à faciliter vos appréciations sur l'avenir de notre institution.

Vous savez que le Crédit foncier de France a émis la seconde série de ses actions; c'est un fait qui nous intéresse au plus haut point, nos opérations étant limitées au double de son capital émis et du nôtre. C'est-à-dire qu'aujourd'hui ce capital émis étant de 60 millions de fr. et le nôtre de 5 millions de fr., la limite de nos opérations est portée à 130 millions de fr. Nous ne prétendons pas y atteindre bien vite; mais nous sommes à 38 millions; il nous reste donc une marge considérable pour nous développer.

Un dernier mot sur les chiffres qui précèdent et sur la situation de notre établissement :

Nous avons 38 millions de crédits ouverts et nous n'avons, à vrai dire, qu'une créance en souffrance, celle contre le Comptoir d'escompte; en même temps, notre capital est à l'abri de toute perte, notre réserve s'élève à près de 200,000 francs, et nos bénéfices nets de l'année à distribuer dépassent 450,000 francs. C'est la première fois que nous nous présentons devant vous avec des résultats aussi favorables, avec un avenir aussi brillant. Permettez-nous d'en éprouver une vive satisfaction. Chargé d'évaluer des gages qui n'existent pas encore, de déterminer la quotité des crédits à ouvrir et les garanties à exiger, votre conseil a la bonne fortune de pouvoir mettre au service de ces devoirs et de vos intérêts une expérience pratique des hommes et des choses dans l'industrie du bâtiment; il est heureux d'avoir bien rempli le mandat que vous lui avez confié.

Dans nos deux dernières assemblées générales, nous vous avons parlé de l'utilité de modifier nos statuts, nous croyons le moment venu et nous sommes prêts à vous soumettre un projet à cet égard; nous ne pourrons traiter cette question aujourd'hui, les statuts prescrivant pour cela une assemblée générale extraordinaire; nous pouvons toutefois vous annoncer dès maintenant que cette assemblée sera convoquée spécialement avant la fin de février prochain; nous vous prions instamment d'y assister; la présence d'actionnaires représentant au moins 12,500 actions est indispensable pour valider la délibération.

Nous arrivons à la répartition des bénéfices, voici celle que nous vous proposons :

Si du compte de profits et pertes.....	632,632 30
On déduit les frais généraux..... ...	77,204 45
Il reste pour excédant des produits sur les dépenses,	555,427 85

L'article 11 des statuts porte: « Lorsque les bénéfices s'élèveront par semestre à plus de 2 0/0 du capital réalisé, il sera exercé sur l'excédant une retenue d'un quart dont le montant sera attribué au fonds de réserve; le surplus sera réparti entre toutes les actions. »

En conformité de cet article le fonds de réserve doit recevoir pour l'exercice écoulé le quart de 555,427 fr. 85, soit,	88,857 »
Il restera alors,	466,570 85
Il a été distribué aux actionnaires, le 1er juillet, en paiement du 10e coupon, à 4 francs par action ou au total,	200,000 »
Le montant du 11e coupon payable le 1er janvier 1863 serait de 5 francs ou	250,000 »
Et le surplus, soit	16,570 85
Serait porté au fonds de prévoyance,	466,570 85 égal.

Nous avons le regret de vous annoncer la retraite de trois de nos collègues, MM. Cronier, Leleu et Salles, tous trois fondateurs du Sous-Comptoir. Le mandat de M. Cronier expirait cette année, celui de M. Salles et de M. Leleu expirait l'année prochaine.

Vous aurez donc à procéder à l'élection de quatre administrateurs sortants et de trois administrateurs démissionnaires.

Aux termes des statuts, les administrateurs sont rééligibles.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

RAPPORT

A l'assemblée générale du 4 décembre 1862.

Messieurs,

Nous vous avons dit, lors de votre dernière réunion, que grâce à l'appui bienveillant du gouvernement de Sa Majesté Très-Fidèle, à l'activité de M. de Salamanca, entrepreneur des travaux, et à la puissante organisation dont il dispose pour les exécuter, nous avons pu entreprendre partout à la fois la construction des 500 kilomètres de chemins de fer dont se compose le réseau des chemins de fer portugais, et donner aux travaux un développement dont on ne peut citer qu'un bien petit nombre d'exemples.

Cette activité, ce travail constant d'une armée de quarante mille ouvriers ont porté leurs fruits. Sur la ligne de Badajoz, nous avons 135 kilomètres en exploitation depuis le 7 novembre; la voie est déjà posée sur 44 kilomètres au-delà de la section exploitée, elle avance de 800 mètres par jour de travail et la locomotive touchera la frontière au mois de mars.

Sur la ligne d'Oporto, même activité et mêmes résultats. La voie sera posée à la fin du mois sur 40 kilomètres, à partir des rives du Douro; elle arrivera bientôt à Coimbre, qui est à 120 kilomètres de Porto et la ligne entière sera livrée à l'exploitation en 1863.

Si vous voulez bien vous rappeler que la loi de concession des chemins de fer portugais a été promulguée le 5 mai 1860, que l'organisation de la Compagnie date de cette même époque, et que votre première assemblée générale statutaire pour la nomination du Conseil d'administration a été tenue à Lisbonne le 5 septembre 1860, vous reconnaîtrez, Messieurs, que l'œuvre qui est votre entreprise a été conduite avec une rapidité sans exemple.

Les terrassements et ouvrages d'art vont être terminés, les rails et les traverses sont à pied d'œuvre, le matériel arrive tous les jours.

De son côté, le gouvernement de Sa Majesté a pris toutes les dispositions nécessaires pour le paiement de la subvention au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et nous ne prévoyons rien qui puisse apporter le moindre obstacle à la mise en exploitation de notre réseau dans les délais prévus par la loi de concession et les approbations des projets par le gouvernement.

SITUATION FINANCIÈRE.

Vous savez, Messieurs, que notre capital social est composé de 70,000 actions de 500 francs, soit 35 millions de francs, sur lesquels 200 francs par action, soit 14 millions, avaient été appelés en 1860, et 300 francs par action, soit 21 millions de francs, ont été appelés en 1861.

En faisant ce dernier appel de fonds nous avions, afin de donner toute facilité à nos actionnaires, pris les mesures nécessaires pour qu'une avance de 200 francs leur fût faite pour un an, ou pour un délai moindre.

Beaucoup d'actionnaires ont profité de la faculté qui leur avait été donnée, mais ils ont mis une grande exactitude à se libérer, et le compte des avances sur actions et versements à faire n'est plus aujourd'hui que de 330,300 francs, dont la rentrée est certaine.

Ainsi on peut considérer le capital actions comme intégralement réalisé.

Indépendamment des actions, les statuts prévoyaient la création d'obligations au porteur, et autorisaient d'ores et déjà le conseil d'administration à émettre la quantité d'obligations nécessaires pour réaliser un capital de 30,000,000 de francs.

Les obligations que nous avons créées sont des obligations au capital nominal de 500 francs produisant, à 3 0/0, un intérêt de 15 francs, et amortissables pendant la durée de la concession par des tirages au sort annuels.

Nous avons fait une émission par souscription publique, et plusieurs ventes directes d'obligations sur les places de Lisbonne, Paris et Londres.

Au 31 décembre 1861 le nombre des obligations émises était de 15,620, et les versements faits pour termes échus sur le montant de ces obligations avaient produit une somme de 3,619,726 fr. 83 c.

A la date du 31 octobre 1862 le nombre des obligations émises était de 85,000, la somme réalisée était de 18,883,231 fr. 93 c.

15,000 obligations complétant une série de 100,000 obligations sont en émission à Londres et à Paris.

Les tableaux annexés au présent rapport vous donnent le résumé de notre compte capital, les balances des écritures et le détail du compte de dépenses du premier établissement au 31 décembre 1861.

Au 31 octobre 1862 voici quelle est notre situation :		
70,000 actions à 500 francs font Fr.		35,000,000 »
Sur lesquels il faut déduire le montant des versements en retard.		330,300 »
Le capital recouvré sur actions est donc de		34,669,700 »
La somme réalisée sur l'émission de 85,000 obligations est de		18,883,231 93
Ainsi le capital effectif réalisé au 31 octobre 1862 est de		53,552,931 93
La somme perçue pour intérêts sur les versements en retard et sur le placement des fonds, s'élève à		1,541,000 »
Ce qui porte les ressources réalisées à		55,093,931 93
Ce capital a été employé comme suit :		
Dépenses de l'établissement depuis l'origine jusqu'au 31 octobre 1862, suivant détail du compte de premier établissement, Fr.	49,956,037 67	
Avances sur travaux, conformément à l'art. 6 des statuts,	500,000 »	
Dépenses à ordonnancer,	12,179 80	
Totaux.	50,466,217 47	50,466,217 47
Capital disponible au 31 octobre 1862,		4,627,714 46

Détails du compte de premier établissement :

Dépenses antérieures et frais de constitution de la Société,	1,936,485 58

Administration,		668,143 04
Personnel central,		138,496 92
Frais généraux,		219,186 63
Intérêts des actions,		3,990,000 »
Intérêts des obligations,		647,392 50
Petit matériel et mobilier,		41,429 53
Total,		7,659,134 77

Sommes payées à l'entreprise :

Ligne de Badajoz, Fr.	24,151,525 59	
Ligne de Porto,	14,681,490 »	38,833,015 59
Somme ordonnancée,		461,887 31
Retenue de garantie,		3,000,000 »
Total,		49,954,037 67

Détails des dépenses faites en travaux :

	Ligne de Badajoz.	Ligne de Porto.
Direction et administration,	1,367,066 49	831,027 74
Études,	101,338 »	102,060 09
Acquisition de terrains,	656,670 06	616,018 22
Terrassements,	8,389,031 »	7,063,463 50
Ouvrages d'art,	4,176,984 23	3,393,178 24
Tunnels,	» »	661,700 50
Stations,	1,375,102 10	134,008 41
Voie,	4,680,960 76	1,650,163 82
Constructions accessoires,	370,384 59	156,829 93
Matériel roulant,	1,547,443 58	49,009 36
Télégraphe,	9,075 05	23,429 53
A-compte sur la ligne de Lisbonne à Asseca, livrée par l'État,	1,395,863 82	» »
Totaux,	24,151,525 59	14,681,490 »
	38,833,015 59	

Ainsi que nous vous l'avons dit, nos ressources disponibles sont, au 31 octobre, de Fr. 4,627,714 46

Ce capital est représenté comme suit :

Caisses de la Compagnie à Lisbonne, Paris et Madrid,	88,946 41
A la Société générale de crédit industriel et commercial,	4,538,768 05
Total égal,	4,627,714 46

Vous venez d'entendre, Messieurs, l'exposé de notre situation financière : nous allons la faire suivre du compte rendu de l'état d'avancement de nos travaux.

SITUATION DES TRAVAUX.

Dans la dernière assemblée générale qui a eu lieu à Lisbonne, le 2 septembre 1861, nous avons exposé l'état des travaux d'établissement à cette époque, en vous exprimant l'espoir que l'entreprise accomplirait dans le cours de l'année 1862, un progrès considérable.

Notre espérance n'a pas été déçue, et malgré les interruptions fréquentes causées par les pluies d'un long hiver, nous pouvons, grâce à l'énergique activité de l'entreprise, vous présenter les résultats les plus satisfaisants.

M. Molard, ingénieur en chef de la construction du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, délégué par M. Talabot notre arbitre statutaire, et qui, nous l'avons dit, avait inspecté une première fois, en 1861, les deux lignes en construction, a visité de nouveau, dans ces derniers jours, les diverses sections du réseau. Il se trouve en ce moment à Lisbonne et vient de nous remettre, sur la situation qu'il a constatée par lui-même, un rapport circonstancié qui confirme heureusement nos prévisions. Nous croyons ne pouvoir mieux faire en cette occasion, que de reproduire textuellement le rapport de cet ingénieur habile et expérimenté, dont les appréciations nous inspirent toute confiance.

Nous devons ajouter que ces appréciations sont d'accord avec celles exposées par notre ingénieur M. Boguerin, dans le travail qu'il nous a remis sur le même objet.

RAPPORT SUR LA SITUATION DES TRAVAUX

Au 15 novembre 1862.

Dans la visite que j'ai faite en mai et juin 1861 sur les chemins en construction dans le Portugal, j'ai pu constater les bonnes dispositions adoptées par l'entreprise pour donner aux travaux d'établissement de ces chemins une vive impulsion, et assurer la bonne exécution de tous les ouvrages. La tournée récente que je viens de faire, du 15 au 27 novembre courant, sur l'ensemble du réseau, a confirmé pleinement les prévisions de mon premier rapport. Aujourd'hui, l'état d'avancement est tel qu'il est possible de préciser, à un ou deux mois près, les époques d'achèvement des diverses sections, et qu'on peut affirmer, dès à présent, que ces époques ne dépasseront pas celles qui ont été fixées, soit par le cahier des charges de la concession, soit par les dates d'approbation des projets soumis au gouvernement. Ce résultat, fort important pour la Compagnie, doit être attribué en grande partie, et en toute justice, à l'énergique activité déployée sur tous les points par l'entreprise. Les difficultés de toute nature, que l'exécution des travaux a rencontrées jusqu'ici, ont été surmontées heureusement et tout fait espérer que M. de Salamanca remplira ses engagements, à la satisfaction entière de la Compagnie. L'examen détaillé que je viens de faire avec le concours empressé des ingénieurs de l'Entreprise, et les renseignements que j'ai recueillis sur les lieux, me permettent d'exposer la situation des travaux de manière à faire apprécier l'état d'avancement des diverses sections du réseau, et les délais probables de leur achèvement.

Je rappelle que les deux lignes de Lisbonne à Badajoz et de Lisbonne à Porto, qui ont un tronçon commun de 107 kilomètres, présentent ensemble un développement de 506 kilomètres se répartissant ainsi qu'il suit :

1° Ligne de Lisbonne à la frontière d'Espagne, près Badajoz.,	275,500
2° Ligne de Lisbonne à Porto, entre le point de raccordement sur la première ligne et Porto,	230,500
Total pareil.....	506,000m

LIGNE DE LISBONNE A BADAJOZ.

La partie de cette ligne en exploitation, qui s'arrêtait à Santarem, et comprenait une longueur de 78,200 mètres entre Lisbonne et Santarem, vient d'être poussée jusqu'à Abrantès, par l'adjonction d'une nouvelle section de 60,216 mètres, qui a été livrée à la circulation depuis le 7 novembre, et qui porte la longueur actuellement en exploitation à 138,416 mètres.

Sur la section anciennement exploitée, de Lisbonne à Santarem, je n'ai à mentionner, en dehors de la station de Lisbonne, que les travaux de consolidation nécessités par les éboulements qui se sont produits dans les tranchées de Xabrégas, près Lisbonne, et d'Onias, près Santarem. On a dû enlever de la première tranchée une énorme quantité de terres que l'on a pu, fort heureusement, utiliser jusqu'à présent à l'élargissement de la plate-forme de la station de Lisbonne, dans la partie à conquérir sur le Tage. Les terres retirées de la seconde sont rejetées sur la droite, vers le Tage, de manière à former un massif de défense contre les attaques du fleuve.

A la station de Lisbonne, l'entreprise a exécuté le mur de quai, et terminera prochainement le perré qui lui fait suite, à l'effet de prendre sur le Tage, un supplément de largeur qui était indispensable pour donner à cette importante station les développements de voie et les accessoires qu'elle exige. Moyennant les dispositions adoptées, les transbordements de marchandise entre le fleuve et le chemin de fer pourront s'opérer avec toute facilité, et, à ce point de vue fort essentiel, la station de Lisbonne présentera, par sa position remarquable, unique en Europe, et peut-être dans le monde entier, des avantages considérables.

Le bâtiment principal, pour les voyageurs, est fondé, et les socles en sont déjà posés.

On vient de terminer la demi-rotonde formant remise pour vingt machines, et l'on a entrepris activement la construction du grand bâtiment dans lequel seront placés les ateliers de réparations pour le matériel.

Les quais, couvert et découvert, pour les marchandises, sont très-avancés, et utilisés déjà en partie par le service d'exploitation.

La section nouvellement exploitée comprend plusieurs ouvrages des plus importants, entre autres, le pont sur le Tage, qui est formé de seize travées en fer de 30 mètres d'ouverture chacune, reposant sur des piles tubulaires qu'on a dû enfoncer à une profondeur assez considérable (de 10 à 19 mètres), afin de les mettre à l'abri des affouillements. Ce grand ouvrage, dont la stabilité a été assurée par la pose immédiate à chaque pile du troisième tube destiné à la travée de la seconde voie, est aujourd'hui complétement achevé.

Il faut citer aussi le pont de l'Arriella, dont la construction a donné lieu à de grandes difficultés, à raison de la nature marécageuse du terrain, qui se rencontre dans le lit même de l'Arriella, et dans une assez grande étendue aux abords.

Malgré les précautions prises pour la fondation des culées du pont, qui devait être formé d'une travée de 30 mètres, les maçonneries ne purent résister à la poussée qui résultait de la charge des remblais sur un terrain aussi mobile. Ces remblais s'affaissaient en déterminant un relèvement très-sensible du terrain sur une zone latérale de largeur variable. Les culées du pont furent entraînées dans ce mouvement général, et il devint manifeste que les dispositions primitivement prévues, et qu'on avait pu croire suffisantes pour assurer la stabilité de la construction, ne pouvaient pas être conservées. Après avoir étudié plus attentivement la question et reconnu, par des sondages, la constitution du terrain, l'entrepreneur n'hésita pas à substituer au pont projeté d'abord pour l'Arriella un autre pont formé de trois travées en fer de 30 mètres chacune, dont les piles et culées sont formées par des tubes également en fer, qui ont été enfoncés jusqu'au terrain résistant. Ce nouvel ouvrage a été exécuté assez rapidement pour qu'il ne soit résulté de grave accident dont je viens de parler qu'un faible retard dans l'ouverture à la circulation de la section de Santarem à Abrantès.

On sera obligé de recharger, pendant quelque temps encore, les remblais qui continuent à s'affaisser par l'effet de la compressibilité du terrain ; mais ce travail peut s'effectuer sans difficultés, les effets de tassement se produisant avec assez de lenteur pour qu'ils n'inspirent aucune crainte au point de vue de la sécurité de l'exploitation.

En dehors de ce passage de l'Arriella, il ne reste plus qu'à parachever quelques tranchées, à compléter quelques remblais qui ne sont pas à largeur, et à clôturer la ligne.

Les maisons de garde des passages à niveau sont terminées, à l'exception de trois d'entre elles, qui sont en construction entre les stations de Val de Figueira et de Torres Novas.

Les stations, au nombre de sept, en y comprenant celle de l'embranchement sur Porto, ne sont pas terminées. Il reste à faire encore divers travaux d'aménagement intérieur, et surtout à établir les voies d'accès pour toutes ces stations. Toutefois, le bâtiment principal de chacune d'elles est assez avancé pour qu'on ait pu y installer d'une manière provisoire le service d'exploitation.

La partie de la ligne de Badajoz restant en construction, entre Abrantès et la frontière d'Espagne, présente une longueur totale d'environ 141,084 mètres.

Déjà la voie définitive a pu être prolongée au-delà d'Abrantès sur une longueur d'environ 44,000 mètres.

Il faut ajouter, il est vrai, que sur quelques points la voie est posée provisoirement sur la plate-forme des terrassements, sans ballast, que dans quelques tranchées, notamment dans la grande tranchée de Padrao, le déblai n'est à fond que sur une largeur strictement suffisante au passage de la voie, et qu'il reste encore à enlever tout le cube correspondant aux talus. Néanmoins, les travaux de terrassements qui sont aujourd'hui en grande activité, et qui ne peuvent qu'être facilités par la voie de fer, à raison des moyens puissants de transports qu'elle procure, seront certainement terminés d'ici à peu de mois, si les chantiers actuels sont maintenus et favorisés par le temps.

Au-delà de l'extrémité de la voie posée on ne rencontre pas de grands terrassements arriérés et de nature à faire craindre un retard dans l'achèvement. Trois tranchées seulement, celle du val de Fraixo, qui se trouve à environ 4 kilomètres au-delà de la station de Crato, deux autres qu'on rencontre un peu plus loin, de part et d'autre du val de l'Enfermaria, et qui toutes trois sont ouvertes à travers un massif formé de gneiss et de grès mélangés de quelques argiles, pouvaient donner lieu à quelques appréhensions ; mais l'entreprise a redoublé d'activité sur ces trois points, et il est permis d'espérer qu'avant la fin de l'année on aura mis à fond une largeur suffisante pour le passage de la voie dans toute la longueur de ces trois tranchées.

Les maçonneries des ouvrages d'art sont partout achevées. Les travées métalliques des grands ponts du Lameiro, du Séda et du Caya sont au montage et seront bientôt posées. Quant aux travées métalliques de moindre importance, elles sont toutes approvisionnées, et la pose s'en opérera facilement au fur et à mesure de l'avancement de la voie par laquelle on opère le transport depuis Abrantès.

En résumé, en partant du point où en est arrivée la voie en ce moment, il reste encore à poser, pour atteindre la frontière, une longueur d'environ 97 kilomètres, lesquels, en supposant la continuation de l'avancement à raison de 800 à 1,000 mètres par jour, exigeront cent vingt journées de travail, soit environ quatre mois. En

égard aux interruptions occasionnées par les pluies de la saison d'hiver, il convient de compter sur un délai de six mois, soit jusqu'à la fin de mai, pour arriver à l'achèvement de sa pose de la voie jusqu'à l'extrémité de la ligne de l'Est. A cette époque, on aura pu terminer, à peu de chose près, tous les terrassements et ouvrages d'art.

Les stations comprises dans la section d'Abrantès à la frontière, au nombre de huit, sont celles de Bemposta, Ponte de Sor, Chança, Crato, Portalègre, Assumar, Santa Eulalia et Elvas. Les bâtiments principaux de ces stations sont déjà tous couverts, et il reste seulement à exécuter les ouvrages intérieurs de menuiserie, serrurerie, etc. Il sera facile de terminer ces bâtiments et de compléter les stations de manière à les mettre en état de service au mois de mai prochain.

(La suite au prochain numéro.)

EMPRUNT DE LA VILLE DE MILAN

OBLIGATIONS MUNICIPALES

à 45 francs.

GARANTIES PAR LES BIENS COMMUNAUX ET LES RENTRÉES DIRECTES ET INDIRECTES DE LA VILLE,

REMBOURSABLES AVEC PRIMES, *par 60 tirages trimestriels et 80 tirages semestriels en 55 années.*

Les tirages se font publiquement à l'hôtel de ville de Milan.

Les obligations sorties sont payables le 1er janvier et le 1er juillet qui suivent les tirages :

A Milan, à la Caisse communale ;

A Paris, chez MM. Simon Emden et Ce, 19, rue Drouot.

35,000 de ces obligations, au prix de **38** francs, sont mises à la disposition du public *jusqu'au* 31 *décembre, à moins que les demandes n'aient atteint ce chiffre avant cette époque.* Cette somme de 38 francs peut être acquittée, soit en une fois contre la remise de l'obligation définitive, soit par sommes de

10 francs comptant

10 francs du 15 au 28 février 1863,

et 18 francs du 15 au 30 mai 1863 — (sans aucune charge d'intérêts).

Le récépissé a droit au tirage du 1er janvier 1863, et également au tirage du 1er avril 1863, après avoir effectué le versement du 1er février 1863.

S'adresser, à Milan, au bureau du syndicat de l'emprunt.

A Paris, *MM. Simon Emden et Ce, 19, rue Drouot, sont chargés de faire parvenir sans frais les demandes d'obligations et de fournir les renseignements.*

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

40e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0.

Le 40e tirage des obligations foncières 3 et 4 0/0 a eu lieu le 22 décembre; il a été extrait de la roue quatorze numéros qui donnent droit aux lots suivants, savoir : les titres de 1,000 francs et les promesses à la totalité, les titres de 500 francs à la moitié, les titres de 100 francs au dixième :

Numéros.	Ordre de sortie.	Montant des lots.
Le n° 133,555	le 1er.....	100,000 fr.
Le n° 62,579	2e.....	50,000
Le n° 69,569	3e.....	40,000
Le n° 175,159	4e.....	30,000
Le n° 5,029	5e.....	20,000
Le n° 148,602	6e.....	10,000
Et les numéros 106,619, 31,642, 8,635, 134,195, 162,972, 25,350, 5,237, 154,241, sortis ensuite, gagnent chacun 5,000 fr., ci.....		40,000
	Total.....	290,000 fr.

La liste des numéros d'obligations sortis aux tirages précédents, et qui n'ont pas encore été présentés au remboursement, est adressée *franco* à toute personne habitant les départements qui en fait la demande par lettre affranchie.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Rue Neuve-des-Mathurins, 44.

Tirage au sort du 24 décembre **1862** *pour l'amortissement de divers emprunts.*

Numéros des titres à rembourser.

Emprunt de Marseille à Avignon (671).

671 remboursables à 1,250 francs.

7783	à	7815	33
7817	à	7830	14
7833	à	7834	2
7836	à	7847	12
7849	à	7881	33
7883	à	7888	6
Total. . . .			100
20417	à	20427	11
20429			1
20431			1
20433	à	20457	25
20459	à	20471	13
20474	à	20481	8
20483	à	20491	9
20493			1
20495	à	20504	10
20506	à	20508	3
20510	à	20512	3
20514			1
20516			1
20518			1
20520	à	20523	4
20525	à	20532	8
Total. . . .			100
9364	à	9374	11
9376	à	9377	2
9379	à	9380	2
9383	à	9386	4
9388	à	9397	10
9399	à	9400	2
9402	à	9414	13
9416	à	9448	33
9450	à	9464	15
9467			1
9469	à	9475	7
Total. . . .			100
7051	à	7073	23
7075	à	7077	3
7080	à	7096	17
7098	à	7104	7
7106	à	7108	3
7110	à	7155	46
7157			1
Total. . . .			100
18487	à	18498	12
18500	à	18504	5
18506	à	18512	7
18514	à	18526	13
18528	à	18574	47
18576	à	18583	8
18585	à	18592	8
Total. . . .			100
9079	à	9084	6
9086	à	9102	17
9104	à	9113	10
9115	à	9126	12
9129	à	9141	13
9143	à	9145	3
9147	à	9149	3
9151	à	9165	15
9167	à	9171	3
9173	à	9185	15
9188	à	9190	3
Total. . . .			100
11667	à	11690	24
11692	à	11704	13
11706	à	11719	14
11731	à	11743	23
Total. . . .			74

Lyon à Avignon (192).

Remboursables à 1,250 francs.

13278	à	13377	100
18259	à	18350	92
Total.....			192

Obligations de la fusion **remboursables à 500 francs.**

I. — De n° 1 à 600,000.

43031	à	43130	100
27743	à	27822	80
143031	à	143130	100
127743	à	127822	80
243031	à	243130	100
227743	à	227822	80
343031	à	343130	100
327743	à	327822	81
443031	à	443130	100
427743	à	427822	80
543031	à	543130	100
527743	à	527822	80
Total...			1081

II. — De 600,001 à 1,200,000.

624639	à	624738	100
631002	à	631081	80
724639	à	724738	100
731002	à	731081	80
824639	à	824738	100
831002	à	831081	80
924639	à	924738	100
931002	à	931082	81
1024639	à	1024738	100
1031002	à	1031081	81
1124639	à	1124738	100
1131002	à	1131081	80
Total....			1081

III. — De 1,200,001 à 1,800,000.

1270492	à	1270591	100
1269024	à	1269103	80
1370492	à	1370591	100
1369024	à	1369104	81
1470492	à	1470591	100
1569024	à	1569103	80
1570492	à	1570591	100
1569024	à	1569103	80
1670492	à	1670591	100
1669024	à	1669104	81
1770492	à	1770591	100
1769024	à	1769104	81
Total,			1083

IV. — De 1,800,001 à 2,400,000

1843915	à	1844014	100
1834452	à	1834532	81
1943915	à	1944014	100
1934452	à	1934532	80
2043915	à	2044014	100
2034452	à	2034532	81
2143915	à	2144014	100
2134452	à	2134532	81
2243915	à	2244014	100
2234452	à	2234532	81
2343915	à	2344014	100
2334452	à	2334532	81
Total			1085

Lyon à Genève, 1855.

184 remboursables à 500 francs.

62211	à	62220	10
13951	à	13960	10
60831	à	60840	10
70221	à	70230	10
36571	à	36580	10
77021	à	77030	10
51321	à	51330	10
22111	à	22120	10
26711	à	26720	10
26721	à	26730	10
64661	à	64670	10
84101	à	84110	10
50391	à	50400	10
13721	à	13730	10
48041	à	48050	10
12371	à	12380	10
181	à	190	10
10681	à	10690	10
30291	à	30294	4
Total.....			184

Lyon à Genève 1857.

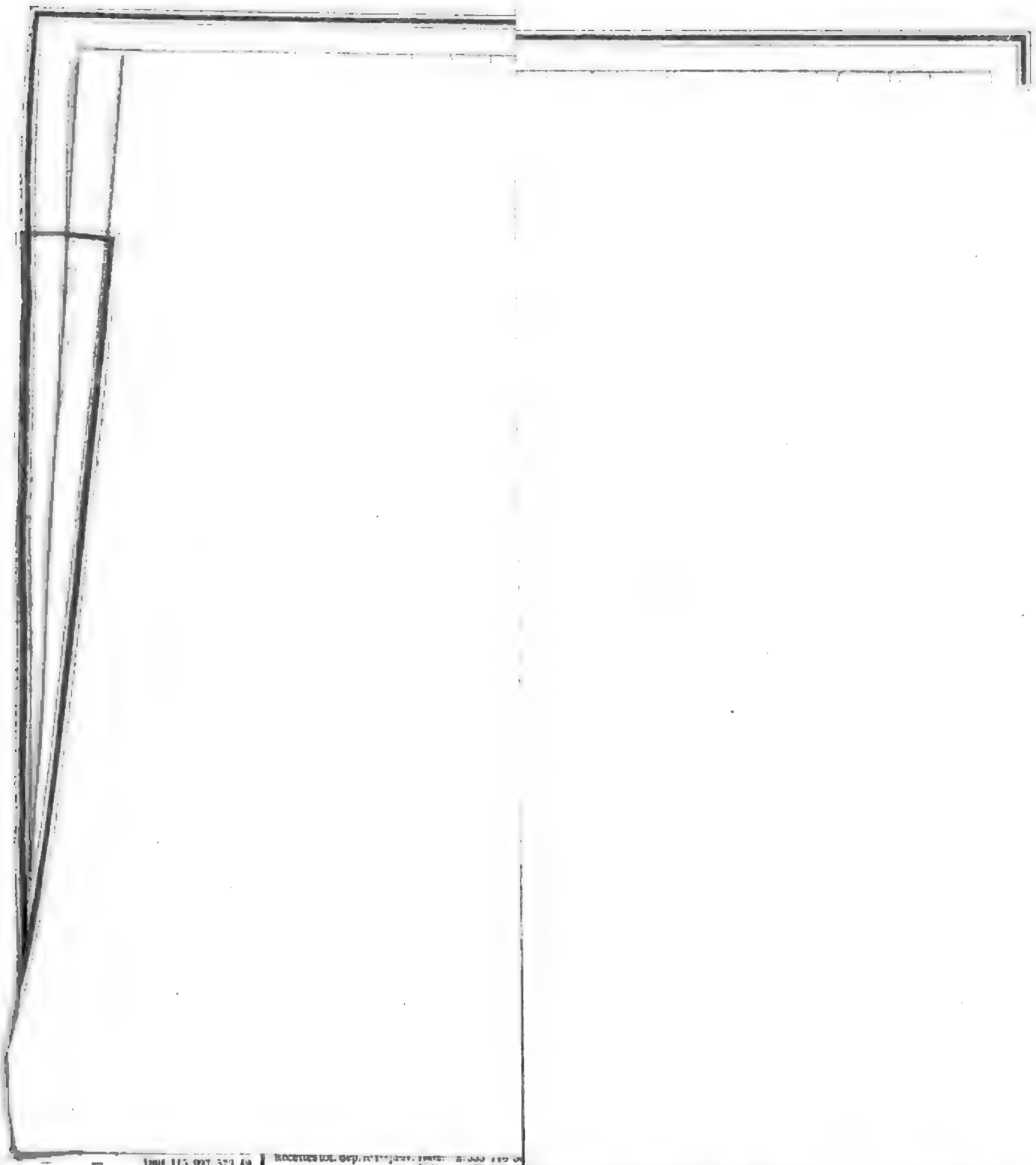
115 remboursables à 500 francs.

82161	à	82170	10
120861	à	120870	10
137541	à	137550	10
111371	à	111380	10
122441	à	122450	10
121701	à	121710	10
129441	à	129450	10
130871	à	130880	10
114111	à	114120	10
127771	à	127780	10
133171	à	133180	10
139341	à	139345	5
Total.....			115

Le capital de chacune de ces obligations sera remboursé sur présentation des titres, à partir du 2 janvier 1863 : à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, 44 ; à Lyon, rue Impériale, 33 ; à Marseille, à la gare ; et, pour les obligations de Lyon à Genève seulement, chez MM. Kohler et Ce, banquiers à Genève.

Le secrétaire général,

G. RÉAL.



—	1861.115 997.573 49	Recettes tot. dep. le 1er juin. [illegible]	[illegible]		
		— — 1861.	476 599 03		
Différence.....	5.107.332 41	Différence.....	2.057.127 51	Produit total depuis le 3 juin.. 134.962 51	Différence..... [illegible]

RECETTES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

EST

1862. Longueur exploitée : 1730 kilomètres.
1861. — 1708 —

11e année — 50me semaine.

Du 10 au 16 décembre 1862

Voyageurs..............	318.026 77
Bagages, Marchandises, etc....	897.849 43
Total.......	1.216.826 20
Recettes antérieures.....	63.398.360 08
Total général.....	64.615.186 28
50e semaine de 1862...........	1 216.826 20
semaine correspondante de 1861.	1.325.541 57
Différence.....	108.715 37
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	64 615.186 28
— — 1861.	66.915.847 54
Différence.....	2 300.661 26

RÉSULTAT APPROXIMATIF DES RECETTES divisées par réseau.

Du 1er janvier au 30 septembre 1862.

ANCIEN RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 sept 1862.	35.049.789 17
Du 1er janvier au 30 sept 1861.	36.482.329 75
Différence en faveur de 1861.	1.432.540 58

NOUVEAU RÉSEAU.

Du 1er janvier au 30 sept 1862.	15.015.170 07
Du 1er janvier au 30 sept 1861.	14.893.091 42
Différence en faveur de 1862.	121.078 65
Différence en faveur de 1862 pour les deux réseaux.....	»

ORLÉANS ET PROLONGEMENTS

Longueur légale exploitée pendant la semaine
1861... 1475 kil. — 1862.. 1524 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 1475 kil. — 1862... 1530 kil.

Du 3 au 9 décembre 1862.

81.524 Voyageurs..............	351.350 83
Bagages, Marchandises, etc....	910.158 62
Total.......	1.261.509 45
Semaine correspondante de 1861.	1.210.030 90
Différence.....	51.478 55
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	62 563 481 85
— — 1861.	65.794.370 19
Différence.....	3.230.888 34

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur légale exploitée pendant la semaine :
1861... 562 kil. — 1862... 778 kil.
Longueur moyenne exploitée depuis le 1er janvier :
1861... 482 kil. — 1862... 693 kil.

633 Voyageurs..............	54 263 09
Bagages, Marchandises, etc....	146 602 71
Total.......	200 865 80
Semaine correspondante de 1861	136.880 34
Différence.....	63 985 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	8.787.851 32
— — 1861.	5.751.401 63
Différence.....	3.036.449 69

PARIS À LYON ET À LA MÉDITERRANÉE

LIGNE DE L'ANCIEN RÉSEAU.

Paris à Marseille.

1862. Longueur exploitée 1159 kilomètres.
1861. — 1111 —

Du 10 au 16 décembre 1862.

953 Voyageurs..............	580.876 35
Bagages et marchandises.......	1.920.839 75
Total.......	2.501.716 »
Semaine correspondante de 1861.	2.658.850 87
Différence.....	157.134 87
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	121.104.505 90
— — 1861	115.997.373 19
Différence.....	5.107.132 41

LYON À GENÈVE ET SES EMBRANCHEMENTS.

1862. Longueur exploitée : 231 kilomètres
1861. — 231 —

11.884 Voyageurs..............	39 381 75
Bagages, Marchandises, etc....	71.098 25
Total.......	111 480 »
Période correspondante de 1861.	112.202 86
Différence.....	722 86
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	6.088.368 05
— — 1861.	5.980.004 67
Différence.....	108.336 62

LIGNE DU NOUVEAU RÉSEAU.

Lyon à Moret par le Bourbonnais, et ses embranchements.

1862. Longueur exploitée 605 kilomètres.
1861. — 574 —

48.770 Voyageurs..............	130.713 75
Bagages et Marchandises.......	427 380 16
Total.......	558 093 91
Semaine correspondante de 1861.	590 615 05
Différence.....	32 521 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	27.949 187 84
— — 1861.	31.599 692 24
Différence.....	3.649.795 00

OUEST

1862. Longueur exploitée : 1310 kilomètres.
1861. — 1213

Du 10 au 16 décembre 1862.

230.087 Voyageurs..............	369.067 40
Marchandises, etc. — Gr. vitesse.	93.774 75
— — Pet. vitesse	482.408 45
Total.......	945.250 60
Semaine correspondante de 1861.	857.378 50
Différence.....	91.872 10
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	50.370.300 95
— — 1861.	53.371.861 55
Différence.....	3.001 463 60

RÉSULTAT DES RECETTES réparties par réseau du 1er janvier au 31 octobre 1862-1861

(Impôt du dixième déduit.)

ANCIEN RÉSEAU.

10 mois 1862, 900 kilomètres..	40.261.343 58
— 1861, 900 — ..	42.563.102 76
Différence.....	2.301.759 18

RÉSEAU MIXTE.

10 mois 1862, 296 kilomètres..	3.782.173 94
— 1861, 296 — ..	3.641.849 75
Différence. » — ..	140.324 19

NOUVEAU RÉSEAU.

10 mois 1862 38 kilomètres..	338 204 23
— 1861 18 — ..	149.349 81
Différence.....	188.852 41
Différence totale : 20 kilom.	1.852.582 58

NORD

1862. Longueur exploitée : 1053 kilomètres.
1861. — 961 —

Du 10 au 16 décembre 1862.

121.282 Voyageurs..............	299.900 13
Bagages, Marchandises, etc....	977.127 98
Total.......	1.277.027 11
Semaine correspondante de 1861.	1.330.612 25
Différence.....	53.585 14
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	63.201 080 44
— — 1861.	62.161.750 97
Différence.....	1.039.329 47

Ligne de Paris à Soissons et de Chantilly à Senlis.

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 114 kilomètres

7.808 Voyageurs..............	31 279 65
Bagages, Marchandises, etc....	41 257 77
Total de la semaine...	72.536 42
Semaine correspondante de 1861.	20 183 29
Différence.....	52.353 13
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	2.533 716 58
— — 1861.	476.594 05
Différence.....	2.057.122 53

MIDI

Chemin de fer.

De Bordeaux à Bayonne et à la Teste et de Bordeaux à Cette.

1862. Longueur exploitée : 798 kilomètres.
1861. — 798 —

Canal latéral.

De Castets à Montauban et à Toulouse.

Longueur exploitée : 210 kilomètres.

Canal du Midi.

Longueur exploitée : 242 kilomètres.

Du 10 au 16 décembre 1862.

30.910 Voyageurs..............	137.313 21
Bagages, Marchandises, etc....	420.001 42
Total.......	557.314 63
Canaux..................	28.294 57
Totaux réunis....	585.609 20
Semaine correspondante de 1861. { Ch. de fer.	639.061 29
{ Canaux...	50.742 09
Total.......	689.803 38
Différence.....	104.194 18

Chemin de fer et canal latéral :

Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	32 586.596 43
— — 1861.	30.557.817 50
Différence.....	2 028.778 93

NOUVEAU RÉSEAU.

Longueur exploitée : 206 kilomètres

8.062 Voyageurs..............	18.027 19
Bagages, Marchandises, etc....	20.731 06
Total.......	38.758 25
mois correspondant de 1861....	13.644 16
Différence.....	25.114 09
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1.968.058 95
— — 1861.	781.785 21
Différence.....	1.186.273 74

ARDENNES

Sections de Reims à Laon, Mézières, Charleville, Mouzon, Sedan et Carignan.

1862. Longueur exploitée : 255 kilomètres.
1861. — 187 —

Du 10 au 16 décembre 1862.

18.095 Voyageurs..............	29.113 74
Bagages, Marchandises, etc....	115.113 42
Total.......	144 227 16
Semaine correspondante de 1861.	92.599 67
Différence.....	51.627 49
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	5.651 848 45
— — 1861.	3.931.778 56
Différence.....	1.720.069 89

BESSÈGES À ALAIS

1862. Longueur exploitée : 32 kilomètres.

Du 10 au 16 décembre 1862.

Voyageurs..............	1.893 85
Bagages, Marchandises, etc....	39.252 20
Total.......	41.146 05
Semaine correspondante de 1861.	36.847 45
Différence.....	4.298 60
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	1 811 428 »
— — 1861.	1.623.174 85
Différence.....	188 253 15

DAUPHINÉ

1862. Longueur exploitée 192 kilomètres.
1861. — 101 —

Du 10 au 16 décembre 1862.

11.970 Voyageurs..............	25.307 10
Bagages, Marchandises, etc....	43.868 77
Total.......	69.175 87
Semaine correspondante de 1861.	61.613 70
Différence.....	7.562 17
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	3.777.573 25
— — 1861.	3.119 717 66
Différence.....	657.855 59

LYON À LA CROIX-ROUSSE

Longueur exploitée : 489 mètres.

Du 16 au 22 décembre 1862.

26.683 voyageurs..............	2.740 20
Produit total depuis le 3 juin..	134.303 51

SUD DE L'AUTRICHE, LOMBARD-VÉNITIEN ET ITALIE CENTRALE

RÉSEAU SUD-AUTRICHIEN.

1862. Longueur exploitée : 1046 kilomètres.
1861. — 1019 —

Du 10 au 16 décembre 1862

90.331 Voyageurs..............	204 695 38
Bagages, Marchandises, etc....	763.094 »
Transports militaires....	24.395 46
Total.......	992 184 84
Semaine correspondante de 1861.	1.191.462 71
Différence.....	199.277 87

RÉSEAU LOMBARD.

Déduction faite de l'impôt du dixième, en vigueur depuis le 1er mai 1862.

1862. Longueur exploitée : 318 kilomètres.
1861. — 310 —

28.723 Voyageurs..............	77.231 18
Bagages, Marchandises, etc....	62.616 21
Transports militaires..........	8 902 35
Total.....	148.749 74
Semaine correspondante de 1861.	137.859 10
Différence.....	10 890 64

RECETTES des deux réseaux réunis pendant la semaine.

1862. Longueur exploitée : 1364 kilomètres.
1861. — 1329 —

En 1862..............	1 140.934 58
En 1861..............	1.329.321 81
Différence.....	188.387 23

RECETTES des deux réseaux réunis depuis le 1er janvier.

En 1862..............	63.060.290 64
En 1861..............	60 602.409 11
Différence.....	2.457 881 53

RÉSEAU DE L'ITALIE CENTRALE.

(Section en exploitation.)

Ligne de Plaisance à Bologne.

1862. Longueur exploitée 221 kilomètres.
1861. — 147 —

15.912 Voyageurs..............	41 453 91
Bagages, Marchandises, etc....	40.451 09
Transports militaires..........	9.448 59
Total.......	91.353 59
Semaine correspondante de 1861.	82.569 83
Différence.....	8.783 76
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862.	4.474 658 50
— — 1861.	3.563.569 44
Différence.....	911.089 06

MADRID À SARAGOSSE ET À ALICANTE

Du 10 au 16 décembre 1862.

Ligne d'Alicante.

1862. Longueur exploitée 492 kilomètres.
1861. — 492 —

10.380 Voyageurs..............	66.160 74
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	15.041 90
— (Petite vit.).	232.135 64
Total de la semaine...	313.338 28

Ligne de Saragosse.

SECTION DE MADRID À MEDINACELI

1862. Longueur exploitée : 186 kilomètres.
1861. — 104 —

7.657 Voyageurs.	23.856 51	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	1.493 81	41 930 93
Marchandises. (Petite vitesse)...	16.580 61	

Réseau de Ciudad-Real et Cordoue

SECTION D'ALCAZAR À CIUDAD-REAL ET VAL DE PEÑAS.

1862. Longueur exploitée : 153 kilomètres.

3.545 Voyageurs..	11.707 12	
Bagag., Marchand. (Grande vitesse)	2.106 94	28 035 63
Marchandises. (Petite vitesse)....	14.221 57	

Total des trois lignes réunies.	383.304 84
Recet. antér. dep le 1er janv. 1862	18.492.241 21
Total général des recet. en 1862.	18.875.546 05
— — 1861.	17.161.180 32
Différence.....	1.712 [illegible]

Digitized by Google

AUTRICHIENS

Lignes de Bohême, de Hongrie et de Vienne à Raab.

1862. Longueur exploitée : 1314 kilomètres.
1861. — 1304 —

Du 10 au 16 décembre 1862.
Calculées pour ordre au change fixe de 2 fr. 50.

... Voyageurs	194 830 »»
... quintaux Marchandises	675.987 50
Total	870.817 50
Semaine correspondante de 1861	1.116.782 50
Différence	245.960 »»
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	44 793.587 50
— — 1861	51.945.142 50
Différence	7.151.555 »»

NORD DE L'ESPAGNE

1862. Longueur exploitée : 522 kilomètres.
1861. — 315 —

Du 10 au 16 décembre 1862.

Lignes de Burgos et d'Alar.

Voyageurs	69.281 52
Marchandises	96.580 79
Total	165.862 31
Produit annuel par kilomètre	18 345 »»

Ligne de l'Escorial

Voyageurs	15 619 26
Marchandises	7.596 79
Total	23.216 05
Produit annuel par kilomètre	24.212 »»
Total de la semaine	189 078 36
Semaine correspondante de 1861	125.056 90
Différence	64.021 46
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	8 105.385 45
— — 1861	6.066.065 05
Différence	2 039.320 40

CHEMINS RUSSES.

Sections exploitées sur la ligne de Pétersbourg à Varsovie et de Moscou à Nijni Novgorod.

1862. Longueur exploitée : 1134 kilomètres.
1861. — 918 —

Du 5 au 11 novembre 1862
Calculées au change fixe de 4 francs par rouble.

Voyageurs	171.934 88
Marchandises	276.920 »»
Total	448.854 88
Semaine correspondante de 1861	287.790 24
Différence	161.064 64
Recettes depuis le 1er janvier 1862	18.344.707 40
Recettes depuis le 1er janvier 1861	8.954.867 56
Différence	9.391.839 84

SARAGOSSE A BARCELONE.

En exploitation : 204 kilomètres.
Du 10 au 16 décembre 1862.

9.875 Voyageurs	44 888 10
Marchand., cargaison, équipages	76.842 31
Total	121.730 41
Semaine corresp. 1861 (265 k.)	107.335 77
Différence	14.394 64
Recettes depuis le 1er janv. 1862	5.999.476 26

VICTOR-EMMANUEL

1862. Longueur exploitée : 314 kilomètres.
1861. — 314 —

Du 10 au 16 décembre 1862.

35.085 Voyageurs	50.401 25
Bagages, marchandises, etc.	43.491 02
Recettes diverses	2.413 72
Part afférente à la Compagnie Victor-Emmanuel dans l'exploitation des lignes de Suse, Ivrée, Bielle, Casale et entretien du mont Cenis	31.708 31
Total	135.014 47
Semaine correspondante de 1861	125 173 12
Différence	8.841 35
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6 942.644 08
— — 1861	6.465.122 39
Différence	477.521 69

UNION SUISSE

1862. Longueur exploitée : 275 kilomètres.
1861. — 275 —

Du 14 au 20 décembre 1862

29.140 Voyageurs	29.100 »»
Bagages, Marchandises, etc.	31.680 »»
Total	60.780 »»
Semaine correspondante de 1861	58.170 »»
Différence	2.610 »»
Recettes tot. dep. le 29 déc. 1861	3 603.550 »»
— — 1860	3.507.840 »»
Différence	95.710 »»

CHEMINS ROMAINS.

Longueur exploitée. 73 kilomètres.

Section de Rome à Civita-Vecchia.

Du 10 au 16 décembre 1862.

Voyageurs	6.275 05
Bagages, marchandises (gr. vit.)	4.633 »»
— — (pet. vit.)	7.799 10
Total	18.707 15

Section de Bologne à Ancône.

Longueur exploitée: 206 kilomètres.
(La petite vitesse n'est ouverte que depuis le 1er mars 1862).

Voyageurs	33.061 82
Bagages, marchandises (gr. vit.)	5.732 99
— — (pet. vit.)	14.090 86
Total	52.885 67
Total pour les deux sections	71.592 82

Recettes depuis le 1er janvier 1862.

Section de Civita-Vecchia	996 656 60
Section de Bologne	2.583 000 20
Total	3.579 656 80

SARAGOSSE A PAMPELUNE

Longueur totale exploitée : 172 kilomètres.
Du 10 au 16 décembre 1862.

Voyageurs	14.573 44
Bagages, Marchand. (gr. vit.)	2 487 10
Marchandises (petite vitesse)	20.636 84
Total	37.697 38

CENTRAL SUISSE

1862. Longueur exploitée : 262 kilomètres.
1861. — 262 —

Du 10 au 16 décembre 1862.

25.132 Voyageurs	38.781 65
Bagages, Marchandises, etc.	67.351 65
Total	106.133 30
Semaine correspondante de 1861	114.895 60
Différence	8.762 30
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	6.592.700 89
— — 1861	6.558.789 23
Différence	33.911 66

CORDOUE A SÉVILLE

1862. Longueur exploitée : 131 kilomètres.
Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

48e semaine	34.537 10
Subvention annuelle, 620.000	
Soit pour une semaine	11.815 80
Total	46.352 90
Semaine correspondante de 1861	41.248 50
Différence	5.104 40
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.389.152 55
— — 1861	2.085.757 25
Différence	303.395 30

OUEST SUISSE

1862. Kilomètres exploités : 150.
1861. Kilomètres exploités : 150.
Du 10 au 16 décembre 1862.

19.561 Voyageurs	22.193 80
3.042 tonnes de 20 quintaux, Marchandises et bagages	21.907 59
Total	44 101 39
Semaine correspondante de 1861	47.018 84
Différence	2.917 45
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	2.974 643 43
— — 1861	2.796.575 06
Différence	178.068 37

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX, XÉRÈS-TROCADÉRO

Longueur exploitée : 160 kilomètres.
Du 26 novembre au 2 décembre 1862.

16.145 Voyag., Bagag. et March.	60.114 72
Semaine correspondante de 1861	59.080 95
Différence	1.033 77
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	3 916 171 63
— — 1861	3.478.730 55
Différence	437.441 08
Différence kilométrique	1.83 0/0

PORTUGAIS

Longueur exploitée : 135 kilomètres
Du 2 au 8 décembre 1862.

Voyageurs	11.653 »»
Bagages, Marchand. (Grande vit.)	728 44
— (Petite vit.)	5.909 37
Total	18.290 81

GUILLAUME-LUXEMBOURG

1862. Longueur exploitée : 171 kilomètres.
1861. — 52 —

Du 3 au 9 décembre 1862.

6.715 Voyageurs	7.894 10
Bagages, articles de messagerie	792 43
March., bestiaux, etc. (Petite vit.)	24.699 12
Total de la semaine	33 385 65
Période correspondante de 1861	33 368 70
Différence	16 95
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	1.482.979 76
— — 1861	714.965 89
Différence	768.013 87

LAUSANNE A FRIBOURG ET A LA FRONTIÈRE BERNOISE.

Longueur exploitée : 84 kilomètres.
Du 10 au 16 décembre 1862.

4.147 Voyageurs	6.124 50
Bagages et Chiens	359 10
Marchandises, etc. (Wagons en transit)	4.596 93
Total	11.080 53
Recettes antérieures	203.434 36
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	214 514 89

Section de Genève à Versoix.

Longueur exploitée : 13.191 mètres.
Du 3 au 9 décembre 1862.

4.979 Voyageurs	4.040 95
Bagages et chiens	224 90
Marchandises, etc.	3.135 20
Total	7.401 05
Mois correspondant de 1861	6.776 »»
Différence	625 05
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	444.975 16
— — 1861	380.935 79
Différence	64.039 37

COMPAGNIE PARISIENNE D'ÉCLAIRAGE ET DE CHAUFFAGE PAR LE GAZ

Recettes de novembre 1862	2.706.503 90
Id. id. 1861	2.319.839 96
Différence, 16.66 0/0, soit	386.663 94
Recettes tot. dep. le 1er janv. 1862	19.355.120 29
— — 1861	17.051.108 86
Différence, 13.51 0/0, soit	2.304.011 43

OMNIBUS DE PARIS

Du 17 au 23 décembre 1862

		Par journée d'Omnibus en Paris	Banlieue
Recettes	292.398 45	73 07	37 11
Semaine correspondante de 1861	255.718 10	67 72	35 08
Recettes tot. depuis le 1er janv. 1862	15.977.174 95	81 64	45 76
Période correspondante de 1861	15.038.577 60	79 74	42 75
Différence	938.597 35	1 90	1 94

CHEMIN DE FER

DU NORD

Le conseil d'administration prévient MM. les actionnaires et porteurs d'obligations qu'ils seront admis, dès le 19 décembre, à déposer leurs coupons et à présenter leurs titres nominatifs, pour être payés à partir du 2 janvier 1863.

Le paiement sera effectué au siége social de la Compagnie, place Roubaix, à Paris.

Le montant des coupons est de :

Pour les actions anciennes,
Nominatives, 25 fr. — Au porteur, 24 fr. 30

Pour les actions nouvelles sorties au dernier tirage,
Nominatives, 16 fr. 50 — Au porteur, 15 fr. 85

Pour les obligations,
Nominatives, 7 fr. 50. — Au porteur, 7 fr. 30

Le bureau des titres est ouvert tous les jours non fériés :

Pour la délivrance des mandats, de 10 heures à 1 heure ;

Pour le paiement des mandats, de 10 heures à 3 heures.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DU DAUPHINÉ

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie que le semestre d'intérêts échéant le 1er janvier 1863 sera payé comme il suit :

Sur les titres nominatifs :
Actions, 10 francs par coupon ;
Obligations, 7 fr. 50 c. par coupon.

Sur les titres au porteur
(déduction faite de l'impôt) :
Actions, 9 fr. 60 c. par coupon;
Obligations, 7 fr. 30 c. par coupon.

Ce paiement aura lieu :

A Paris, à la Caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ; — A Grenoble, au bureau de l'exploitation ; — à Lyon, chez MM. veuve Guérin et fils, banquiers, et dans toutes les succursales de la Banque de France.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE LYON A LA CROIX-ROUSSE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon n° 5 sera payé au siége de la Compagnie, rue Richelieu, 79, à partir du 2 janvier 1863, à raison de 9 fr. 65 c., impôt déduit, à titre d'intérêt et comme à-compte sur le dividende qui sera fixé par la prochaine assemblée générale.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE LYON A LA CROIX-ROUSSE

MM. les porteurs d'obligations sont prévenus que le coupon n° 3 sera payé, au siége de la Compagnie, rue Richelieu, 79, à partir du 2 janvier 1863, à raison de 7 fr. 30 c., impôt déduit.

Digitized by Google

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DES ARDENNES

Amortissement des obligations. Tirage du 23 décembre 1862.

Liste des numéros sortis.

11601	à	11634	34	obligations
26201	à	26300	100	—
81201	à	81300	100	—
129301	à	129400	100	—
146801	à	146900	100	—
175601	à	175613	13	—
257901	à	257951	51	—
270701	à	270800	100	—
280801	à	280900	100	—
352701	à	352779	79	—
410601	à	410625	25	—
420701	à	420800	100	—
		Total....	902	obligations

COMPAGNIE ANONYME DU

CHEMIN DE FER ET DES DOCKS DE SAINT-OUEN

Avis aux actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'à partir du 2 janvier 1863, de 11 heures à 3 heures, les dimanches exceptés, ils pourront opérer au siége social, 23, rue de la Victoire, l'échange de leurs récépissés nominatifs contre des titres au porteur, la conversion de leurs titres au porteur en titres nominatifs, et le dépôt de leurs titres nominatifs ou au porteur dans la caisse sociale, conformément aux statuts.

COMPAGNIE ANONYME DU

CHEMIN DE FER ET DES DOCKS DE SAINT-OUEN

Avis aux actionnaires.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'une somme de 10 francs par action leur sera payée, à partir du 2 janvier 1863, de 10 heures à 3 heures, les dimanches exceptés, à la caisse de la Compagnie, 23, rue de la Victoire, à-compte sur le dividende de l'exercice 1862, qui sera fixé par la prochaine assemblée générale, et soldé à partir du 1er juillet 1863.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le paiement du semestre d'intérêt dû au 1er janvier 1863, soit 7 fr. 50 par obligation, s'effectuera, à partir dudit jour :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Toulouse, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Londres, chez MM. N.-M. Rothschild et fils ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER

DE MADRID A SARAGOSSE ET A ALICANTE

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaire, que le paiement du semestre d'intérêt à 6 0/0 l'an, dû au 1er janvier 1863 et s'élevant à fr. 15 par action, s'effectuera, savoir :

A Paris, à la caisse de MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Lyon, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Bordeaux, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Marseille, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Toulouse, à la caisse syndicale des agents de change ;

A Genève, chez MM. P.-F. Bonna et Ce ;

A Londres, chez MM. de Rothschild et fils ;

A Madrid, à la caisse de la Société.

NOTA. — Le dividende afférent à l'exercice 1861 sera fixé par la prochaine assemblée générale.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRES-CADIX

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 1er janvier prochain, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 17 fr. 50 c :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie générale de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, 11 décembre 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE

SÉVILLE-XÉRÈS-CADIX

MM. les porteurs d'obligations anciennes sont prévenus que le coupon d'intérêt du semestre échéant le 15 janvier prochain, leur sera payé, à partir dudit jour, de 10 heures du matin à 2 heures du soir, à raison de 7 fr. 50 c. :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie de Crédit en Espagne, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, le 23 décembre 1862.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

DE SARAGOSSE A PAMPELUNE.

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions que le coupon n° 6 échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à dater dudit jour, à raison de 15 francs par coupon :

A Madrid, chez M. J. de Salamanca;

A Paris, chez M. L. de Cuadra, banquier, rue Taitbout, 59 ;

A Bordeaux, chez M. J. Vasquez, cours de Tourny, 34;

A Lyon, A Marseille, A Toulouse, } au syndicat des agents de change.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Paiement du coupon des obligations échéant le 1er janvier 1863.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que le coupon d'intérêt échéant le 1er janvier 1863, sera payé, à partir du 2 janvier prochain, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

La Société générale de Crédit industriel et commercial recevra, à partir du 15 décembre courant, les coupons dont MM. les porteurs d'obligations voudront faire le dépôt avant l'échéance du 1er janvier 1863.

Il sera délivré de ces coupons un récépissé indiquant le jour du paiement.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS.

Tirage des obligations.

Le conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations que le troisième tirage annuel des obligations de la Société aura lieu, en séance publique du conseil d'administration, le samedi 27 décembre, à 8 heures précises du soir, au siége de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

Ce tirage comprendra onze cent quatre-vingt-une obligations, qui seront remboursées, à raison de 500 francs par obligation, à partir du 1er février 1863, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, à Paris.

Les numéros des obligations à rembourser, désignées par le sort, seront immédiatement publiés dans les journaux d'annonces légales.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DES CHEMINS DE FER ROMAINS

Le Conseil d'administration de la Société générale des chemins de fer romains, a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de l'ancienne Compagnie de Frascati, que l'échange de leurs titres contre des actions de la Société générale des chemins de fer romains, aura lieu à partir du 15 décembre courant, conformément aux stipulations du traité de fusion en date du 14 septembre 1859, à raison de huit actions de Frascati libérées de 250 francs contre trois actions de la Société générale des chemins de fer romains, libérées de 500 francs, jouissance d'octobre 1862.

Chaque action de Frascati donnera droit, par conséquent, à 3/8 d'action romaine.

Lorsque les actionnaires n'auront pas un nombre d'actions suffisant pour représenter une action de la Compagnie des chemins de fer romains, il leur sera délivré des certificats de 1/8 d'action, non négociables, et ne portant pas intérêts. La réunion de huit huitièmes d'action donnera droit à la délivrance d'une action des chemins de fer romains, jouissance d'octobre 1862.

L'échange des actions de Frascati se fera, de dix à deux heures, à la caisse et par les soins de la Société générale de crédit industriel et commercial, 72, rue de la Victoire, à Paris.

Paris, le 12 décembre 1862.

Pour le conseil d'administration et par son ordre.

Le secrétaire général,
C. JUBÉ DE LA PERRELLE.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES CHEMINS DE FER LIVOURNAIS

Le directeur des chemins de fer Livournais a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations des séries C et D que les intérêts du semestre échéant le 1er janvier 1863 seront payés, à partir de cette époque, de 10 heures à 3 heures (les dimanches et fêtes exceptés) :

A Paris, chez MM. Ad. Marcuard et Ce ;

A Londres, chez MM. Rodocanacchi fils et Ce ;

A Bruxelles, chez MM. Bischoffsheim et de Hirsch ;

A Francfort, à la Banque de Darmstadt ;

A Genève, chez MM. Lombard, di er et Ce.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE

CRÉDIT EN ESPAGNE

MM. les actionnaires de cette Compagnie sont prévenus que, par décision du conseil d'administration, il leur sera payé 7 fr. 50 c. à titre d'à-compte sur le dividende de l'exercice 1862, contre la remise des coupons nos 7 et 8.

Cette somme sera payable, à partir du 1er janvier prochain, de 10 heures à 2 heures :

A Paris, chez MM. les fils de Guilhou jeune, banquiers, rue de Provence, 50;

A Madrid, à la caisse de la Compagnie, calle del Caballero de Gracia, 23.

Paris, 11 décembre 1862.

COMPAGNIE ROYALE

DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS

Le conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie que le tirage au sort effectué à Lisbonne, le 15 décembre courant, a désigné, comme devant être amorties au 1er janvier 1863, les 189 obligations suivantes :

Numéros : 14,218 à 14,397.

En conséquence, les porteurs des titres ci-dessus indiqués sont invités à les présenter pour en obtenir le remboursement à raison de 500 fr. par obligation :

A Paris, à la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72 ;

A Lisbonne, au siége de la Société ;

A Madrid, chez M. J. de Salamanca;

A Londres, chez MM. Balleras et Ce, 13, Austin Friars.

COMPAGNIE ROYALE

DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie qu'il sera payé, à partir du 1er janvier prochain, une somme de 20 francs par action entièrement libérée, pour intérêt et dividende du deuxième semestre 1862 :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, où l'on peut déposer les coupons depuis le 15 décembre;

A Lyon, Marseille et Toulouse, au syndicat des agents de change ;

A Bordeaux, chez MM. Piganau et fils ;

A Lisbonne, au siége de la Société;

A Madrid, chez M. José de Salamanca ;

A Londres, chez MM. G. E. Balleras et Ce, 13, Austin Friars.

COMPAGNIE ROYALE DES

CHEMINS DE FER PORTUGAIS.

Le conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie qu'il sera payé, à partir du 1er janvier prochain, 7 fr. 50 cent. par obligation entièrement libérée pour intérêts du deuxième semestre 1862 :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, rue de la Victoire, 72, où l'on peut déposer les coupons depuis le 15 décembre ;

A Lyon, Marseille et Toulouse, au syndicat des agents de change ;

A Bordeaux, chez MM. Piganau et fils ;

A Lisbonne, au siége de la Société ;

A Madrid, chez M. José de Salamanca ;

A Londres, chez MM. G. E. Balleras et Ce, 13, Austin Friars.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES

MM. les porteurs d'obligations du premier et second emprunt de l'ancienne Compagnie de Saint-Gall-Appenzell ;

De l'emprunt de priorité de l'ancienne Compagnie du Glattthal;

De l'emprunt 3 0/0 de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses, émission de l'année 1857, comme celle de 1859,

Sont prévenus que les coupons d'intérêts échéant le 31 décembre et le 1er janvier 1863 seront payés dès ce jours contre remise des coupons :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères, 21, rue Laffitte ;

A Saint-Gall, à la banque de crédit allemande-suisse.

A Zurich, chez MM. C. Schultess et Ce ;

A Coire, chez MM. S. et J.-B. Bavier, et chez MM. Masner et Braun;

A Reineck, chez MM. Custer et Ce;

A Glaris, à la Banque ;

A Genève, chez MM. Hentsch et Ce;

A Bâle, chez MM. Kaufmann et Luscher;

A Berne, chez MM. Tschann, Zeerleder et Ce.

Les coupons devront être accompagnés d'un bordereau signé par le porteur, dans lequel les numéros seront inscrits par ordre.

Ces bordereaux seront fournis par les susdites maisons de banque.

SOUS-COMPTOIR

DES ENTREPRENEURS

DE BATIMENTS.

MM les actionnaires sont invités à se présenter, à partir du 1er janvier prochain, à la caisse du Sous-Comptoir, rue Neuve-des-Capucines, 19, pour toucher le dividende du 11e coupon, fixé à 5 francs par décision de l'assemblée générale du 18 décembre 1862, sous déduction de 10 centimes par coupon pour impôt.

BANQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

A DARMSTADT.

Le coupon d'intérêt n° 12 échéant le 1er janvier 1863, sera payé, à raison de dix francs soixante centimes, à Paris, chez MM. Leiden, Premsel et Ce, 53, rue Taitbout.

EMPRUNT OTTOMAN 1860

Les porteurs d'obligations de l'emprunt ottoman 1860 sont prévenus que les obligations sorties au quatrième tirage seront remboursées, à partir du 2 janvier, à la caisse de la Société générale de Crédit industriel et commercial, 72, rue de la Victoire, de 10 heures à 2 heures, en même temps que s'opérera le paiement du coupon échéant à la même époque.

On peut à l'avance déposer les coupons, qui sont reçus contre récépissé.

CHEMIN DE FER DE

BARCELONE A SARAGOSSE

Le conseil d'administration du chemin de fer de *Saragosse à Barcelone* a l'honneur d'informer les porteurs d'obligations que le paiement du semestre au 1er janvier 1863 aura lieu, à raison de 15 fr. 75 c., sur la présentation du coupon n° 12 :

A Barcelone, dans les bureaux de la Société ;

Et **à Paris**, chez MM. **Ad. Marcuard et Ce**, 18, rue Bergère, de 10 heures à 3 heures.

L'administration du chemin de fer profite de cette circonstance pour répondre aux demandes qui lui sont faites par MM. les actionnaires à l'égard du paiement du coupon sur les actions, que le gouvernement espagnol n'a pas donné l'autorisation nécessaire pour que ce paiement fût prélevé sur le capital ; mais tout fait espérer que la mise en exploitation qui aura lieu prochainement des lignes de *Saragosse à Madrid* et de *Tudela à Bilbao* donnera au trafic de l'entreprise une impulsion considérable et permettra, pour le prochain exercice, la distribution d'un dividende.

Barcelone, le 19 décembre 1862.

L'un des administrateurs,
MARIANO LLUCK.

CHEMIN DE FER

DE LICHTERVELDE A FURNES

Le dividende du deuxième semestre 1862 sera payé, à raison de 9 francs, contre la remise du neuvième coupon, à partir du 2 janvier prochain, à la caisse de MM. Louis Berthoud et Ce, banquiers, rue Richer, 15, de 10 heures à 3 heures.

Le directeur-gérant,
Jules GODDYN.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

CHARBONNAGES DU NORD DE CHARLEROI

Les obligations dont les numéros suivent :

205	101	680	892	689	138
302	882	1160	1180	694	301
358	23	16	721	190	161
1157	1141	415	1145	205	63
635	720	1138	1087	228	681
311	221	224	365	241	343
253	227	918	717	451	348
677	43	85	90	208	61
898	701	306	214	1107	992
685	959	207	75	420	650
238	1090	214	1175		

seront remboursées, à partir du 31 décembre 1862, à Bruxelles, à la caisse de la Société générale, ou à Paris, chez MM. Périer frères, banquiers, rue Royale-Saint-Honoré, 6.

Les feuilles de coupons d'intérêts semestriels non échus devront accompagner les titres remboursables.

LIVRET-CHAIX

Vient de paraître : l'édition de décembre du LIVRET-CHAIX, Guide officiel des Voyageurs sur tous les Chemins de fer de l'Europe ; — les *Livrets spéciaux* des réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — L'*Indicateur des Chemins de fer* paraît tous les dimanches. — Les *Guides-Indicateurs Illustrés* des Réseaux du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, et de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Ces publications se trouvent dans les principales Gares des Chemins de fer, chez les principaux Libraires, et à Paris, chez MM. Napoléon Chaix et Ce, propriétaires éditeurs, rue Bergère, 20.

SOCIÉTÉ

DE CRÉDIT COLONIAL

Amortissement de 189 obligations.

Le tirage des obligations de la deuxième émission, numéros 6,401 à 12,000, à rembourser à partir du 1er février 1863, s'est fait le lundi 15 décembre 1862, à 2 heures de relevée, en séance publique, au siége de la Société de Crédit colonial, à Paris, rue Bergère, 14.

A ce tirage il a été extrait de la roue 189 numéros représentant les obligations à amortir, savoir :

Numéros donnant droit aux lots ci-après :

1	9778	10,000	11	8391	250
2	6317	2,000	12	9458	250
3	10205	500	13	8338	250
4	11429	500	14	6431	250
5	6279	250	15	11923	250
6	9866	250	16	6289	250
7	10966	250	17	7089	250
8	9078	250	18	10729	250
9	8480	250	19	11573	250
10	8880	250			

189 obligations à rembourser à 500 francs.

6018	7496	9155	10621
6108	7543	9174	10635
6124	7569	9187	10691
6165	7597	9195	10743
6213	7610	9308	10756
6225	7625	9320	10802
6250	7703	9351	10833
6327	7723	9395	10960
6419	7763	9414	11003
6432	7850	9459	11004
6509	7915	9499	11009
6562	7925	9502	11094
6618	7953	9587	11113
6629	7956	9604	11115
6733	7984	9620	11122
6769	7990	9629	11130
6770	8085	9635	11145
6774	8093	9652	11203
6830	8210	9660	11215
6832	8228	9678	11298
6885	8253	9758	11417
6923	8309	9805	11452
6948	8337	9837	11461
6955	8351	9840	11479
6974	8359	9881	11529
7000	8371	9958	11540
7051	8458	10115	11610
7054	8477	10116	11616
7075	8507	10160	11629
7105	8529	10190	11714
7124	8533	10215	11742
7135	8707	10232	11782
7191	8711	10264	11878
7239	8751	10314	11889
7286	8762	10335	11896
7329	8787	10430	11954
7338	8850	10459	11958
7360	8890	10460	11987
7366	8893	10492	
7369	8951	10518	
7389	8975	10527	
7396	9004	10535	
7397	9012	10542	
7425	9015	10568	

Le remboursement en capital des obligations sorties à ce tirage, ainsi que le paiement des lots, auront lieu, contre la remise des titres, à partir du 1er février 1863, au siége de la Société, rue Bergère, 14.

Digitized by Google

SOCIÉTÉS DE CRÉDIT FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

Nombre des titres	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Dénomination	Samedi 20 comptant	Samedi 20 terme	Lundi 22 comptant	Lundi 22 terme	Mardi 23 comptant	Mardi 23 terme	Mercredi 24 comptant	Mercredi 24 terme	Jeudi 25	Vendredi 26 comptant	Vendredi 26 terme
182.500	1000	libérés	140 »	Janv.-juillet	Banque de France	3385 »»	[illegible]	3380 »»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	3390 »»	[illegible]
80.000	500	id.	44 »	Id.	Comptoir national d'escompte	683 »»	[illegible]	685 »»	670 »»	685 »»	682 50	685 »»	685 »»	»	685 »»	682 50
80.000	500	250	30 »	Mai-nov.	Crédit foncier de France (estamp.)	1316 »»	1337 50	1340 »»	1310 25	1315 »»	1315 »»	1370 »»	1375 »»	»	1385 »»	1387 50
					id. nouvelles	1250 »»	1252 50	1250 »»	1256 25	1255 »»	1250 »»	1255 »»	1256 »»	»	1275 »»	1262 50
400.000	500	libérés	20 »	Id.	— Obligations de 500 fr., 4 0/0	490 25	[illegible]	495 25	[illegible]	495 »»	[illegible]	495 25	[illegible]	»	495 »»	[illegible]
	500	Id.	15 »	Id.	— id. id. 3 0/0	460 »»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	100	Id.	4 »	Id.	— 10es d'obligations, 4 0/0	97 50	[illegible]	96 25	[illegible]	96 25	[illegible]	97 50	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
	100	Id.	3 »	Id.	— id., 3 0/0	91 25	[illegible]	91 25	[illegible]	91 »»	[illegible]	90 »»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
»	»	»	»	Id.	— Promesses d'obligations, 3 0/0	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1010	[illegible]	»	1010	[illegible]
25.000	500	»	15 »	Mai et nov.	— Oblig. commun., 3 0/0 1. payé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
75.000	500	libérés	15 »	Id.	— Oblig. communales 130 fr. payés	417 50	[illegible]	417 50	[illegible]	415 »»	[illegible]	417 50	[illegible]	»	418 75	[illegible]
»	100	Id	3 »	Novembre	— 3e d'obligations communales	85 75	[illegible]	85 »»	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
60.000	500	375	21 »	Janv.-juillet	Crédit industriel et commercial	675 »»	675 »»	675 75	677 50	680 »»	685 »»	680 »»	680 »»	»	685 »»	676 25
120.000	500	libérés	50 »	Id.	Société gén. de Crédit mobilier	1112 50	1120 »»	1107 50	1111 25	1110 »»	1112 50	1102 50	1110 »»	»	1132 50	1132 50
20.000	500	150	7 »	»	Crédit agricole	700 »»	[illegible]	700 »»	[illegible]	715 »»	[illegible]	720 »»	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
20.000	500				Crédit en Espagne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
120.000	500	100	30 »	Id.	Crédit mobilier espagnol	772 50	771 25	770 »»	764 25	765 »»	765 »»	765 »»	765 »»	»	772 50	773 75
8.000	500	libérés	45 10	Avril-oct.	Banque de l'Algérie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
100.000	500	Id.	en liq.	»	Caisse génér. des chemins de fer	77 50	[illegible]	79 25	[illegible]	77 50	[illegible]	77 50	[illegible]	»	75 »»	[illegible]
50.000	100	Id.	4 50	Janv.-juillet	S.-Comptoir des Entrepreneurs	182 25	[illegible]	182 50	[illegible]	182 50	[illegible]	182 50	[illegible]	»	182 50	[illegible]
40.000	500	375	non dét.	»	Sous-Comptoir du commerce	540 »»	540 »»	545 »»	[illegible]	545 »»	545 »»	545 »»	545 »»	»	540 »»	540 »»
6.000	500	375	» »	Janv.-juillet	Crédit colonial	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]
»	»	»	» »	»	Crédit industriel autrichien	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	[illegible]	[illegible]

COURS DES ACTIONS ET OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

ACTIONS INDUSTRIELLES.

Anonymes ou commandite	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Dernier dividende payé
	BANQUES et CAISSES.						
A	Banque de la Réunion	[illegible]	600	500	»	avril octobre	»
A	— de la Martinique	530 »»	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guadeloupe	[illegible]	600	500	»	mars septemb.	»
A	— de la Guyane	[illegible]	600	500	»	avril octobre	»
A	— du Sénégal	[illegible]	600	500	»		»
C	Comptoir Bonnard	40 »»	200.000	100	»	octobre	4 50
C	Caisse Lécuyer	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»		[illegible]
C	Caisse Béchet	130 »»	20.000	100	»	janvier juillet	[illegible]
C	Caisse de l'Industrie	41 25	50.000	100	»	juillet	3 »
A	Nu-Propriétaires	475 »»	6.000	416 666	»	juin décemb.	62 50
	TRANSPORTS.						
A	Omnibus de Paris	910 »»	24.000	500	»	janvier juillet	67 »»
A	— act. de jouissance	144 »»	»	»	»	juillet	22 »»
A	Omnibus de Lyon	77 50	60.000	100	10		néant.
A	Omnibus de Londres	17 »»	[illegible]	125	»		néant.
A	Cie impériale des Voitures de Paris	61 25	400.000	100	»	avril octobre	néant.
A	Messageries impériales (Service marit.)	750 »»	80.000	500	»	janvier juillet	24 »»
	— (actions nouvelles)	[illegible]	32.000	500	400		[illegible]
A	Compagnie générale transatlantique	555 »»	80.000	500	»	janvier juillet	néant.
C	Bazin, L. Gay et Cie	150 »»	10.000	500	»	janvier juillet	12 50
C	Marc-Fraissinet et Cie	500 »»	»	»	»		»
C	Arnaud Touache et Cie, navigation mar.	470 »»	20.000	1/20000	»		»
A	Touage Basse-Seine et Oise	700 »»	»	500	»		»
	CANAUX.						
A	Comp. universelle du Canal de Suez	512 50	»	500	300	janvier juillet	»
A	4 Canaux, actions de capital	1110 »»	80.120	1.000	»	avril octobre	20 »»
A	— actions de jouissance	82 50	68.000	»	»	juin	»
A	Bourgogne, actions de capital	990 »»	27.200	1.000	»	avril octobre	50 »»
A	— act. de jouissance	113 75	27.200	»	»	juin	12 50
A	Arles à Bouc	500 »»	6.000	1.000	»	avril octobre	50 »»
A	Trois canaux	[illegible]	10.000	1.000	»	avril octobre	30 »»
A	Aire à la Bassée	7300 »»	600	5.000	»	février août	511 25
A	Sambre à l'Oise	[illegible]	11.550	1.000	»	juin décembre	34 »»
A	Sambre française canalisée	1310 »»	6.000	1/6000	»	janvier juillet	65 »»
	IMMEUBLES.						
A	Compagnie immobilière (Rivoli)	232 50	240.000	100	»	janvier juillet	12 »»
A	Ports de Marseille	126 75	[illegible]	250	»	avril octobre	»
A	Rue impériale de Lyon	141 25	21.000	1/21000	»		15 20
A	Entrepôts et Magasins généraux de Paris	125 »»	23.000	1/23000	125		»
A	Docks et Entrepôts de Marseille	282 »»	40.000	500	125	janvier juillet	3 0/0
»	Docks du Havre	415 »»	»	»	»		»
	GAZ.						
A	Cie par. d'écl. et de chauffage par le gaz	1175 »»	110.000	1/110000	»	mai novembre	70 »»
A	— actions nouvelles	1145 »»	»	»	»		»
A	Union des Gaz	140 »»	20.000	250	»	janvier	néant.
A	Marseille et mines de Portes	437 50	[illegible]	1/30000	»	avril octobre	19 25
C	Nord (Batignolles)	[illegible]	6.000	500	»	juin décembre	25 »»
C	Versailles	[illegible]	1.500	500	»	mars septemb.	25 »»
C	Boulogne, Sèvres, etc.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	1er juin	60 »»
A	Lyon	2125 »»	7.000	1/7000	»	janvier juillet	130 »»
A	La Guillotière, Vaise et Lyon	1615 »»	2.500	1/2500	»		77 50
»	Gaz général de Paris	[illegible]	»	»	»		»
C	Comp. Centrale, Lebon et Cie	480 »»	6.000	500	»	janvier juillet	22 50
	HAUTS-FOURNEAUX, FORGES.						
C	J.-F. Cail et Cie	620 »»	11.000	500	»	octobre avril	25 »»
A	Terre-Noire, Bessèges, la Voulte	380 »»	30.000	1/30000	»		30 »»
A	Decazeville (Aveyron)	[illegible]	2.400	[illegible]	»	juin décembre	néant.
A	Alais (Gard)	450 »»	18.000	1/18000	»	juin décembre	15 »»
C	Creuzot (Saône-et-Loire)	1310 »»	28.500	500	»	juin décembre	[illegible]
C	Basse-Indre	[illegible]	5.000	[illegible]	»	avril octobre	[illegible]
C	Châtillon et Commentry	425 »»	50.000	500	»	mars septemb.	15 »
A	Horme	350 »»	10.000	1/10000	»		»
A	Maubeuge (Nord)	[illegible]	6.000	1/6000	»		30 »»
C	Fourchambault	450 »»	50.000	1/50000	»	avril octobre	21 »»
C	Marine et chemins de fer	700 »»	54.000	1/54000	»	mai novembre	70 »»
C	Côte-d'Or	[illegible]	»	500	»		néant.
C	Franche-Comté	[illegible]	40.000	500	»	mai novembre	»
A	Méditerranée (forges et chantiers)	1000 »»	16.000	1/16000	»		60 »»
C	[illegible]	[illegible]	»	500	»		23 »»
C	Pont-l'Évêque	[illegible]	»	500	»		»
A	Monceau-sur-Sambre (Belgique)	500 »»	40.000	500	»	avril octobre	45 »»
A	Providence (Belgique)	1100 »»	5.500	1.000	»	septembre	90 »»
A	[illegible]-métallurgique	[illegible]	60.000	500	»	janvier juillet	néant.

Anonymes ou commandite	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre de parts ou actions	Valeur nominale des actions	Reste à verser	Époque de paiement des revenus	Dernier dividende payé
	HOUILLÈRES ET MINES.						
A	Epinac	1060 »»	2.400	1/2400	»	1er décembre	125 »»
A	Blanzy	725 »»	[illegible]	500	»		30 »»
A	Grand'Combe	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	[illegible]
A	Loire	151 25	80.000	1/80000	»	avril octobre	12 »»
A	Montrambert	[illegible]	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 »»
A	Saint-Étienne	[illegible]	80.000	1/80000	»	avril octobre	10 »»
A	Rive-de-Gier	[illegible]	80.000	1/80000	»	avril octobre	[illegible]
A	Carmaux	[illegible]	21.000	1/21000	»	mai novembre	[illegible]
A	Azincourt	[illegible]	1.000	1/1000	»	septembre	néant.
A	Chazotte	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»		20 »»
A	Layon et Loire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juin	»
A	Roche-la-Molière et Firminy	[illegible]	»	[illegible]	»		22 »»
A	Quarégnon	130 »»	[illegible]	[illegible]	»		[illegible]
A	Charbonnages belges	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	juin	15 »»
A	Long-Pendu	250 »»	3.000	[illegible]	»		»
Civ.	Centre-du-Flénu	260 »»	3.000	[illegible]	»	mai	20 »»
C	Mouzaïa (cuivre)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	août	néant.
A	Kef-Oum-Théboul id.	[illegible]	6.000	[illegible]	»		»
A	Pontgibaud, plomb argentifère	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»		néant.
C	Santander zinc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	»
A	Vieille-Montagne, id.	[illegible]	9.000	[illegible]	»	mai novembre	30 »»
A	Nouvelle-Montagne, id.	715 »»	3.000	1.000	»	janvier juillet	60 »»
A	Stolberg privilégiée id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	octobre	17 »»
A	— non privilégiée id.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	octobre	néant.
A	Corphalie id.	500 »»	[illegible]	[illegible]	»	janvier juillet	40 »»
A	Silésie id.	120 »»	[illegible]	[illegible]	»	mai novembre	12 »»
	DIVERS.						
A	Maberly (Amiens) filature	305 »»	8.000	500	»	septembre	45 »»
C	Lebon id.	190 »»	12.000	500	»	janvier juillet	25 »»
C	Société Linière id.	[illegible]	1.000	[illegible]	»		»
A	Pont-Rémy id.	500 »»	5.000	1/5000	»	1er avril	25 »»
C	Siècle journal	[illegible]	2.500	1/2500	»		125 »»
C	Journaux réunis id.	[illegible]	6.000	500	»	janvier juillet	12 »»
C	Droit id.	5400 »»	100	2.500	»		»
A	Saint-Gobain glaces	1201 »»	3.600	1/3600	»		750 »»
C	Montluçon id.	410 »»	24.000	500	»		néant.
A	Oignies (Belgique) id.	410 »»	25.000	500	»	septembre	21 »»
A	Aix-la-Chapelle (Prusse rhénane) id.	120 »»	2.400	375	»	1er octobre	néant.
C	Richer et Cie. Vidanges	[illegible]	24.000	500	»		20 »»
C	Caoutchouc souple	[illegible]	30.000	100	»	31 mars	20 »»
C	Chollet et Cie	21 25	40.000	100	»		néant.
A	Compagnie générale des Eaux	310 »»	80.000	500	»		[illegible]
C	Deux cirques (E. Dejean et Cie)	215 »»	8.750	500	»	févr. juillet	25 »»
»	Taillerie impériale de diamants	[illegible]	»	»	»		»
»	Eaux de Seine purifiées	[illegible]	»	»	»		»

OBLIGATIONS INDUSTRIELLES.

Reste à verser	Dénomination	Dernier cours coté	Nombre	Taux de remboursement		Époque de paiement des revenus	Intérêts annuels
»	Compagnie immobilière de Paris	115 »»	»	»	»		»
[illegible]	Cie impériale des Voitures de Paris	[illegible]	27.500	125	[illegible]		5 »»
[illegible]	Ports de Marseille	425 »»	20.000	500	[illegible]	janvier juillet	25 »»
[illegible]	Messageries impériales (services marit.)	532 50	12.000	500	[illegible]	avril octobre	30 »»
»	Loire, anciennes	1150 »»	4.325	1.250	»	février août	50 »»
»	— nouvelles	982 50	11.685	1.250	[illegible]	février août	50 »»
»	Grand'Combe. — anciennes	1022 50	8.500	1.250	[illegible]	1er avril oct.	50 »»
»	— nouvelles	1010 »»	10.500	1.250	[illegible]	1er avril oct.	50 »»
220	Carmaux (charbonnages)	[illegible]	2.500	500	[illegible]	janvier juillet	15 »»
»	Vieille-Montagne	450 »»	17.000	500	11	janvier juillet	25 »»
[illegible]	Aveyron (Decazeville) 1855-57	[illegible]	[illegible]	[illegible]	50	janvier juillet	20 »»
[illegible]	Compagnie générale des Eaux	[illegible]	[illegible]	500	90	avril octobre	25 »»
[illegible]	Châtillon et Commentry	[illegible]	[illegible]	500	25	mai novembre	25 »»
[illegible]	Horme, anciennes	[illegible]	[illegible]	312 50	95	30 juin déc.	25 »»
[illegible]	— nouvelles	291 25	7.000	300	56	31 mars sept.	15 »
660	J.-F. Cail et Cie	410 »»	3.000	450	11	janvier juillet	20 »»
»	Rue impériale de Lyon	[illegible]	»	625	[illegible]	15 janv. juillet	[illegible]
440	Gaz de Paris	[illegible]	12.500	500	[illegible]	janvier juillet	25 »»
220	Union des gaz	[illegible]	[illegible]	250	[illegible]	janvier juillet	12 50
»	Docks de Marseille	500 »»	40.000	500	»	janvier juillet	15 »»
»	Docks du Havre	251 25	»	»	»		»
»	Omnibus de Paris	[illegible]	12.000	500	»	janvier juillet	25 »»
»	H. de Commentry, F. de Fourchambault	[illegible]	10.000	500	[illegible]	janvier juillet	25 »

Digitized by Google

BOURSE DE PARIS. ACTIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER. Cours du 20 au 26 décembre

Coupons détachés	Coupons à percevoir	Nombre d'actions	Valeur nominale	Reste à verser	Dernier revenu annuel	Époques de jouissance	Noms des lignes	Samedi 20 Compt.	Samedi 20 Terme	Lundi 22 Compt.	Lundi 22 Terme	Mardi 23 Compt.	Mardi 23 Terme	Mercredi 24 Compt.	Mercredi 24 Terme	Jeudi 25	Vendredi 26 Compt.	Vendredi 26 Terme
3920	1137	300.000	500	»	100 fr. » pour 1861	octobre, avril	Orléans	—	—	—	—	1310 —	—	—	—	»	—	—
»	»	»	500	»	100 » »	»	Id. actions estampillées	1147 —	1148 75	1148 —	1145 —	1147 50	1145 —	1147 50	1148 25	»	1070 —	1070 —
»	»	300.000	500		5 0/0		Id. actions nouvelles	945 —	947 50	946 25	943 50	947 50	947 50	943 75	943 50	»	945 —	943 —
»	»	15.000	»	»	95 fr. » pour 1861	octobre, avril	Id. actions de jouissance	700 —	—	—	—	700 —	—	700 —	—	»	700 —	—
1301	1105	483.333	400	»	48 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Nord ancien	1034 75	1037 50	1037 50	1035 25	1035 —	1037 50	1035 75	1036 25	»	1034 75	1040 —
»	»	41.667	400	»	41 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Id. Id. sorties au tirage	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
1919	1720	500.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Est	525 —	522 50	520 —	523 75	523 75	521 25	522 50	522 50	»	522 50	522 50
»	»	»	»	»	15 fr. » pour 1861	mai, novembre	Id. actions de jouissance	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
6033	2239	800.000	500	»	75 fr. » pour 1861	mai, novembre	Paris-Lyon-Méditerranée	1155 —	1157 50	1150 —	1153 25	1152 50	1155 —	1155 —	1156 25	»	1151 25	1155 —
1712	1724	250.000	500	»	50 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Midi	811 25	810 —	806 25	806 25	807 50	807 50	806 75	806 75	»	810 —	810 —
1300	1310	300.000	500	»	13 fr. 50 pour 1861	avril, octobre	Ouest	532 50	532 50	531 25	530 —	533 75	530 —	532 50	530 —	»	532 50	530 —
181	271	90.000	500	»	»	janvier, juillet	Lyon-Genève	365 —	370 —	—	365 —	362 50	—	—	367 50	»	367 —	370 —
182	182	35.000	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Dauphiné	—	400 —	402 50	—	402 50	400 —	402 50	—	»	400 —	400 —
130	355	42.100	500	»	4 0/0	janvier, juillet	Ardennes	—	—	420 —	—	420 —	—	420 —	425 —	»	425 —	—
»	»	42.000	500	50	4 0/0	janvier, juillet	Id. nouvelles	—	—	418 75	—	420 —	—	—	—	»	—	—
22	31	12.000	500	»	37 fr. 50	janvier, juillet	Bessèges à Alais	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
»	»	110.000	500	375	5 0/0	août, février	Algériens	—	—	—	—	—	—	440 —	—	»	440 —	—
»	»	100.000	500	»	22 50	janvier, juillet	Victor-Emmanuel	372 50	373 —	373 —	372 50	373 75	372 50	373 —	—	»	373 75	374 50
1	1	4.000	500	»	17 50	janvier, juillet	Lyon-Croix-Rousse	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
»	»	»	»	500			Lyon-Sathonay	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
1321	1321	400.000	500	»	33 fr. 50 pour 1861	janvier, juillet	Chemins autrichiens	508 75	510 —	508 75	509 75	505 —	508 75	505 —	508 75	»	507 50	510 —
3060	2109	750.000	500	»	40 fr. » pour 1861	mai, novembre	Sud-Autrichien-Lombard	590 —	592 50	590 —	591 25	590 25	590 75	586 75	589 75	»	586 25	589 75
150	150	80.000	500	»	»	mai, novembre	Ouest-Suisse	165 —	—	161 50	—	155 —	—	152 50	—	»	153 75	—
183	183	75.235	500	»	30 fr. » pour 1861	avril, octobre	Central-Suisse	—	—	450 —	—	465 —	—	460 —	—	»	465 —	—
179	179	55.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Saragosse-Pampelune	390 —	—	385 —	—	385 —	—	380 —	—	»	391 50	—
»	182	240.000	500	»	12 fr. » pour 1861	janvier, juillet	Madrid-Saragosse	661 25	660 —	655 —	660 —	658 75	657 50	660 —	659 75	»	657 50	656 25
186	3/6	80.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Barcelone-Saragosse	310 —	311 25	310 —	311 25	312 50	312 50	312 50	313 50	»	315 —	315 —
»	539	200.000	500	»	6 0/0	janvier, juillet	Nord-Espagne	527 50	527 50	525 —	523 75	522 50	523 75	523 75	523 75	»	523 75	523 —
131	131	38.000	500	»	15 50	janvier, juillet	Séville-Cordoue	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
180	180	70.000	500	»	35 »	janvier, juillet	Séville-Xérès-Cadix	472 —	470 —	472 50	470 —	472 50	470 —	472 50	472 50	»	471 25	472 50
»	»	15.000	500	»	30 »		Montblanch à Reus	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
»	1350	800.000	500	»	5 0/0 garantie	janvier, juillet	Russes	430 —	431 25	430 —	431 —	430 —	431 25	430 —	432 50	»	437 75	440 —
695	525	179.000	500	»	6 0/0 garantie	avril, octobre	Romains	335 —	333 75	332 50	333 —	333 75	333 75	335 —	340 —	»	336 25	338 75
»	»	32.066	500	»		avril, octobre	Id. privilégiées	440 —	—	440 —	—	440 —	—	440 —	—	»	440 —	—
130	130	50.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Guillaume-Luxembourg	212 50	—	213 —	—	212 50	—	217 50	—	»	213 —	—
»	»	82.000	500	»		avril, octobre	Hainaut et Flandres	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
»	75	70.000	500	»	5 0/0	janvier, juillet	Portugais	543 75	546 —	516 25	518 75	530 —	530 —	528 75	526 50	»	515 75	520 —
»	»	50.000	500	200			Ligne d'Italie	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—

OBLIGATIONS ÉMISES PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

Époque des emprunts	Nombre d'obligations	Obligations remboursées	Reste en circulation	Époques des tirages	Prix de remboursement	Revenu annuel	Époques des jouissances	Noms des compagnies	20	22	23	24	25	26
1839	»	»	»	»	»	»	»	Versailles, rive droite, 5 0/0	—	—	—	—	»	—
1843	6.400	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet		—	—	—	—	»	—
1839—1860	»	»	»	»	»	»	»	Saint-Germain 5 0/0	—	—	—	—	»	—
1843—1859	11.000	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet		—	—	—	—	»	—
1842	8.000	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	Paris à Orléans 5 0/0	—	—	—	—	»	—
1845	13.333	»	»	décembre	1.250	50 »	janvier, juillet	5 0/0	—	—	—	—	»	—
1847—1849	26.750	»	»	novembre	1.250	50 »	juin, décembre	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	»	—
1846	15.000	»	»	février	1.250	50 »	mars, septembre	Rouen au Havre, 5 0/0	—	1065 —	—	—	»	1015 —
1852	80.000	»	»	septembre	1.250	50 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 5 0/0	—	1060 —	1065 —	—	»	1070 —
1852—1854	34.536	»	»	juin	1.250	50 »	janvier, juillet	Ouest, 5 0/0	—	—	—	990 —	»	—
1852—1856	300.000	»	»	mai	650	25 »	juin, décembre	Est, 5 0/0	495 —	495 —	497 50	495 —	»	495 —
1843	2.775	»	»	mars	1.250	50 »	avril, octobre	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	—	—	»	—
1852	24.100	»	»	mai	625	25 »	janvier, juillet	Strasbourg à Bâle, 5 0/0	—	—	510 —	—	»	—
1852	120.000	»	»	mars	625	25 »	avril, octobre	Méditerranée, 5 0/0	520 —	520 —	520 —	—	»	—
1854	109.614	»	»	décembre	625	25 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 5 0/0	—	511 25	—	511 25	»	—
1846	5.100	»	»	décembre	1.250	60 »	janvier, juillet	Rouen au Havre, 4 0/0	—	—	—	—	»	—
1845	6.000	»	»	juin	1.250	40 »	janvier, juillet	Paris à Rouen, 4 0/0	—	—	—	—	»	—
1855	255.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Grand-Central, 3 0/0	310 —	310 —	308 75	308 75	»	307 50
1852	83.643	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Rhône à la Loire, 3 0/0 gar.	—	—	—	—	»	—
1855	285.970	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Méditerranée, 3 0/0 gar.	316 25	316 25	316 25	316 25	»	—
1853—1861	1.490.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris à Orléans, 3 0/0	315 —	313 75	313 75	315 —	»	313 25
1851—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	janvier, juillet	Nord, 3 0/0	317 50	317 50	316 25	316 25	»	317 50
1855	87.710	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Lyon à Genève (anciennes) gar.	310 —	310 —	310 —	310 —	»	310 —
1857—1860	137.093	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	(nouvelles)	307 50	307 50	307 50	—	»	305 —
1855—1857	250.000	»	»	mars	500	15 »	avril, octobre	Paris à Lyon, 3 0/0	310 —	310 —	311 25	312 50	»	312 50
1856—1861	1.350.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Ouest, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	»	307 50
1857	211.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Bourbonnais, 3 0/0	311 25	311 —	310 —	311 25	»	310 —
1856—1861	489.788	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Midi, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	»	307 50
1856	22.010	»	»	décembre	500	15 »	avril, octobre	Bessèges à Alais, 3 0/0	—	—	—	—	»	—
1857—1861	800.000	»	»	mai	500	15 »	juin, décembre	Est, 3 0/0	310 —	306 —	301 25	301 —	»	301 25
1856	150.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ardennes, 3 0/0 gar.	307 50	307 50	307 50	307 50	»	305 25
1853	148.000	»	»	juin	500	15 »	janvier, juillet	Dauphiné, 3 0/0 gar.	—	307 50	307 50	307 50	»	—
1855—1861	1.200.000	»	»	décembre	500	15 »	janvier, juillet	Paris-Lyon-Méditerranée, 3 0/0	311 25	311 25	311 25	311 25	»	310 —
»	»			»	500	15 »	avril, octobre	Lyon-Croix-Rousse 3 0/0	—	—	301 25	—	»	—
1862	99.412			avril 1864	500	15 »	avril, octobre	Victor-Emmanuel	292 50	292 50	292 —	—	»	297 50
1856—1861	618.375	»	»	»	500	15 »	mars, septembre	Autrichiens, 3 0/0 .... gar. par le gouv. autrich.	276 25	276 25	277 50	277 50	»	—
1857—1861	700.000	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Lombardo-Vénitiens, 3 0/0 Id. id.	270 —	270 —	270 —	270 —	»	—
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Romains, 3 0/0 Id. italien.	250 —	250 —	250 —	250 —	»	—
1860	»	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Saragosse-Pampelune, 3 0/0	243 75	241 75	243 75	246 25	»	243 75
1856—1861	100.000	»	»	avril	500	15 »	janvier, juillet	Madrid à Saragosse, 3 0/0	275 —	275 —	273 75	275 —	»	275 —
1859	24.576	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Cordoue à Séville, 3 0/0	—	264 25	262 50	—	»	—
1859	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Séville à Xérès, 3 0/0	281 —	—	281 —	—	»	280 —
1861	»	»	»	»	500	15 »	juin, décembre	Séville-Xérès (nouvelles)	257 50	255 —	256 75	258 75	»	256 —
1856—1861	300.000	»	»	»	500	15 »	avril, octobre	Nord de l'Espagne, 3 0/0	254 75	258 75	257 50	—	»	254 75
1860	62.500	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Ligne d'Italie (Rhône au Simplon)	235 —	235 —	235 —	237 50	»	236 —
»	»	»	»	»	»	» »	avril, octobre	Montblanch à Reus	—	239 75	239 75	241 25	»	243 —
1858—1861	21.000	»	»	octobre	500	15 »	mai, novembre	Guillaume-Luxembourg	—	—	—	—	»	—
1861	»	»	»	»	500	15 »	janvier, juillet	Chemins portugais	260 —	262 50	263 50	262 50	»	262 —

COURS DES FONDS PUBLICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Fonds français et étrangers	Samedi 20 Comptant	Samedi 20 Terme	Lundi 22 Comptant	Lundi 22 Terme	Mardi 23 Comptant	Mardi 23 Terme	Mercredi 24 Comptant	Mercredi 24 Terme	Jeudi 25	Vendredi 26 Comptant	Vendredi 26 Terme
Rentes 3 0/0, jouissance juillet 1862	70 —	70 —	69 75	69 80	69 70	69 80	69 90	69 85	»	69 45	69 50
Rentes 4 1/2 0/0, jouissance 22 mars 1862	98 —	—	97 75	—	97 75	—	97 75	—	»	97 55	—
Rentes 4 1/2 0/0 ancien, id.	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
Rentes 4 0/0 id. id.	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
Obligations trentenaires, jouissance janvier 1862	457 50	—	457 50	—	460 75	—	460 75	—	»	460 75	—
Ville de Paris. Obligations emprunt 1852, jouissance janvier 1862	1115 —	—	1115 —	—	1115 —	—	1115 —	—	»	1115 —	—
Id. id. 1855 1860, jouissance septembre 1862	448 75	—	449 75	—	447 75	—	449 75	—	»	445 75	—
Département de la Seine. id. 1857, jouissance janvier 1862	231 25	—	231 25	—	230 —	—	230 —	—	»	230 —	—
Ville de Marseille, obligations 5 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
Ville de Lille	97 50	—	—	—	97 50	—	97 50	—	»	98 75	—
Ville de Tourcoing et Roubaix	40 —	—	40 —	—	41 25	—	40 —	—	»	—	—
Ville de Bruxelles 1862	—	—	98 25	—	97 50	—	98 25	—	»	—	—
Angleterre, 3 0/0 consolidés, jouissance juillet 1862 (cours de Londres)	92 5/8	—	92 5/8	—	92 5/8	— n/c	92 5/8	—	»	— n/c	—
Autriche, 5 0/0, jouissance juillet 1861	84 n/c	— n/c	84 n/c	—	84 n/c	—	— n/c	—	»	— n/c	—
Id. 5 0/0 1860 id.	— n/c	—	—	—	— n/c	—	—	—	»	—	—
Piémont, 5 0/0, jouissance juillet 1861	72 50	—	—	—	72 30	—	72 —	—	»	72 —	—
Id. 3 0/0 id.	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
Id. 5 0/0, emprunt italien, jouissance juillet 1861	72 40	72 80	72 40	72 40	72 20	72 90	72 20	72 25	»	72 30	72 30
Emprunt romain, 5 0/0, jouissance juin 1861	72 3/4	—	73 1/4	—	— n/c	—	73 n/c	—	»	73 1/4	—
Emprunt russe	— n/c	—	91 7/8	— n/c	91 3/8	— n/c	—	— n/c	»	91 1/4	— n/c
Espagne, différée convertie, jouissance fin juin 1862	46 1/4	—	46 1/2	—	46 1/4	—	—	—	»	—	—
Id. 3 0/0 intérieur	—	—	50 3/8	50 1/4	50 3/8	—	50 1/2	—	»	50 1/2	—
Id. 3 0/0 extérieure 1841	54 1/4	—	55 n/c	—	54 1/4	—	54 1/4	—	»	54 1/2	—
Id. 3 0/0 id. 1852-56	54 n/c	—	—	—	54 n/c	—	—	—	»	54 n/c	—
Id. passive extérieure (sans intérêt)	23 3/4	—	—	23 n/c	23 n/c	23 1/4	23 1/4	23 1/4	»	23 3/8	23 3/8
Belgique, 4 1/2 0/0, jouissance mai 1862	—	—	—	—	100 n/c	—	—	—	»	100 —	—
Turquie, 4 1/2 0/0	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—
Id. Obligations ottomanes, emprunt 1860, jouissance juillet 1862	355 —	—	355 —	—	360 —	—	360 —	—	»	354 75	—
Haïti, annuités	—	—	—	—	—	—	—	—	»	—	—

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, 20, RUE BERGÈRE.

LE GÉRANT, A. DE BIRAGUE D'APREMONT.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google